

BMW SERIE 7



PRIMERAS FOTOS

# Motor 16

8 de marzo 1994 • Núm. 542 • 375 ptas.

AL VOLANTE DEL NUEVO OMEGA

## EL MAS GRANDE DE OPEL



## Y EL PEQUEÑO FORD DEL FUTURO

MINI SUB-B EN EL SALON DE GINEBRA





# Civic Coupé



*Si le impresiona por fuera,  
espere a conocerlo por dentro.*

Qué le vamos a decir del diseño del Civic Coupé que no se aprecie a simple vista. Sus formas estilizadas son el resultado de años de investigación en el túnel del viento y suponen menos resistencia al aire y menos consumo. Pero si por fuera le impresiona, espere a conocerlo por dentro. Su amplitud es más propia de una berlina que de un Coupé, con cinco holgadas plazas y un maletero de una generosidad sorprendente. El confort está garantizado con la suspensión de Doble Brazo Oscilante que le permitirá ignorar el estado del asfalto. El pedal del acelerador pone a sus órdenes un motor de 16 válvulas con inyección electrónica programada y hasta 125 CV, que, gracias al sistema VTEC de distribución variable de las válvulas, ofrece un impresionante rendimiento tanto a bajas como a altas revoluciones. Dispone, por supuesto, de dirección asistida. Y los retrovisores, cierres de las puertas y maletero, el techo solar y las ventanas son eléctricos.

Civic Coupé LSj 16V 102 CV: 2.585.000 Ptas.  
Civic Coupé ESi 16V VTEC 125 CV: 2.785.000 Ptas.

Precios finales recomendados.  
IVA, transporte e imp. matric. incluidos.

Si quiere más información, no dude en llamar al teléfono gratuito 900-30 80 80.



*Ahora la Red de Concesionarios Oficiales Honda le ofrece la posibilidad de ampliar a 4 años la garantía de 2 años que ya tienen habitualmente todos nuestros automóviles.*

## Motor 16

Director:  
Angel Carchanilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M<sup>o</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turmes (diseño). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Fernando Cañal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Amar. 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<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

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

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Sainza. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha.

Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera.

Publicidad Zona Cataluña: Loles Peyra. Publicidad Norte: Javier Ruiz de Oña. 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. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

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

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

Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 327 03 60 y 327 01 56.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY. RESPT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1982. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Forumto, 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).

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Consejero Delegado: Luis Salama. Director General Comercial: Juan López.

ESTATA SEMANA



28 Mazda 626.



84 Kawasaki KLX Paris-Dakar.

<b>PUNTO DE MIRA</b>	<b>4</b>	<b>GENTE SOBRE RUEDAS</b>	<b>48</b>
<b>SU CASO</b>	<b>10</b>	Entrevista a John Muller,	
<b>ACTUALIDAD</b>	<b>12</b>	director de Rover España.	
La crisis de Santana.		Richard Nerod, el padre	<b>52</b>
<b>LO ULTIMO</b>	<b>16</b>	del Corsa.	
Prototipo Ford.		<b>FUERA DE SERIE</b>	<b>54</b>
BMW Serie 7.	<b>20</b>	Retromobile '94.	
<b>AL VOLANTE</b>	<b>22</b>	<b>PRECIOS</b>	<b>57</b>
Nuevo Opel Omega.		<b>MOTOS</b>	<b>84</b>
<b>A FONDO</b>	<b>28</b>	Kawasaki KLX Paris-Dakar.	
Mazda 626 Sedan 2.0i.		<b>DEPORTE</b>	<b>90</b>
Chrysler Vision.	<b>34</b>	Jordan F-1.	
<b>REPORTAJE</b>	<b>42</b>	A todo gas.	<b>94</b>
Comprar un coche usado.		<b>JUAN BALLESTA</b>	<b>98</b>



34 Chrysler Vision.

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

GREY-TRACE

Lubricante recomendado



## Ordago a la japonesa

**L**A Asociación de Fabricantes de Automóviles de Japón anuncia que las exportaciones cayeron en enero un **25,5 por ciento** respecto al mismo mes del año pasado. Según la Comisión Europea, este año se perderán en el Viejo Continente 40.000 empleos (en 1993 fueron 70.000). Y en nuestro país, el estudio elaborado por UGT-metal indica que en la actualidad el 60 por ciento de las plantillas están afectadas por expedientes de regulación de empleo.

Así las cosas, la grave crisis de **Santana Motor**, después de la sorprendente pretensión de los japoneses de Suzuki al exigir una aportación pública o privada de 38.000 millones de pesetas para seguir adelante, es un eslabón más de la cadena de desastres por la que atraviesa la industria del automóvil en estos momentos.

En cuanto a la pretensión nipona de conseguir ayuda estatal, la última entrevista realizada a Felipe González ante las cámaras de televisión, en el programa **Mesa de Redacción**, parece que no dejó lugar a dudas. Se le debió quedar el cuerpo como a la señora de Linares que le preguntó: ¿Y ahora qué pasa con nosotros, Felipe? El gran estadista de vocación europea afirmó con el mismo gesto de satisfacción que lució durante todo el programa, que esperaba que la empresa ofreciera un plan de viabilidad, ya que el Estado no puede ser socio de ninguna fábrica de automóviles y las reglas del juego deben ser iguales para una empresa extranjera que para una española.

En ese momento a **Felipe González** se le olvidó explicar por qué la multinacional japonesa, si es igual que una empresa española, puede permitirse el incumplir con alevosía un laudo que aceptó y firmó con trabajadores, Gobierno y Administración autonómica hace tan sólo 11 meses.

España fue la puerta de entrada de Suzuki en Europa, utilizando la factoría de Linares para ensamblar los coches que mandaban por piezas desde Japón. Además, se sirvieron de una red de concesionarios **Land Rover** que adaptaron a sus necesidades y estilo y consiguieron ser socios tecnológicos y comerciales, que es lo que de verdad les gusta.

El problema vino cuando, en las sucesivas ampliaciones de capital, al no acudir el resto de los accionistas, llegaron a hacerse con el **83,7 por ciento** de una empresa que ha perdido en los últimos cuatro años alrededor de 20.000 millones. Ahora Suzuki, que como cualquier empresa tiene por finalidad ganar dinero, ante la recesión del sector del automóvil en Europa quiere cerrar la fábrica de Linares y replegarse de nuevo a su país.

Lo más sorprendente e indignante es la seguridad con que los japoneses han dado el ordago, y la falta de respuesta de una administración que no parece saber si Suzuki está jugando a la grande o a la chica, aunque al parecer, al ex ministro **Claudio Aranzadi** ya le hicieron alguna seña hace un año. Ahora, con las elecciones andaluzas a la vuelta de la esquina, la partida amenaza con terminar peor que mal. Y en Linares, los trabajadores y sus familias no están para juegos.

Ángel Carchenilla

## NUEVO REGLAMENTO DE SANCIONES

**E**L Consejo de Ministros aprobó en su reunión del pasado viernes el nuevo **Reglamento de Procedimiento Sancionador**, elaborado por la Dirección General de Tráfico. El Reglamento consta de 21 artículos y la principal novedad es la obligación de la Administración, en un plazo máximo de siete meses desde que se inicia el procedimiento por vía administrativa, de dictar la correspondiente resolución sancionadora e imponer la multa. Además, salvo excepciones justificadas, las denuncias se notificarán en el acto y la firma no implicará conformidad. Así mismo, a partir de la entrada en vigor de la nueva reglamentación, 20 días después de su publicación en el **BOE**, la Administración podrá notificar las multas, cuando por otros medios no se hubiera podido hacer, mediante la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia o anuncios en los tablones de los ayuntamientos. Otra de las novedades del **nuevo Reglamento** es la creación de un registro de infractores, donde se anotarán las sanciones graves o muy graves, una vez sean firmes. Transcurridos seis meses de su total cumplimiento la sanción desaparecerá del registro.



## MASERATI QUATTROPORTE

**P**OR los alrededores de Módena (Italia) ruedan ya los prototipos del nuevo Maserati Quattroporte, el nuevo modelo de la marca, que será presentado en el próximo Salón de Turín, en abril, y sobre el que informa desde Italia el corresponsal de Motor 16 **Giancarlo Perini**.

El nuevo Maserati ha sido diseñado por **Marcello Gandini** y en las fotografías, bajo el camuflaje, se pueden apreciar las esbeltas líneas que le caracterizan.

El nuevo coche es una berlina de cuatro puertas y cinco plazas, que se ofrecerá en al menos dos

versiones. Una, destinada al mercado italiano, con motor turbo V6 de 2 litros, 24 válvulas y 240 caballos de potencia máxima. Una segunda versión utilizará un motor V8 de 3,2 litros y 326 caballos. Además, se especula con la posibilidad de que exista una versión intermedia, con el motor V6 subido hasta 2,8 litros de cilindrada, con **225 caballos**, para mercados específicos en los que la potencia bruta no sea decisoria.

Este coche debería de haber sido presentado en el **Salón de Ginebra** del pasado año, pero su lanzamiento fue pospuesto por la

enfermedad de **Alejandro De Tomaso**, dueño de la compañía. Cuando Maserati pasó a ser una filial de Fiat, su responsable, el ingeniero Eugenio Alzati, retomó el proyecto, que fue modificado en muchos aspectos, como las suspensiones y la seguridad pasiva (está equipado con *airbag*). Pero donde más se ha trabajado es en la mejora de la calidad y del acabado general.

En estos días, **Alzati** está inmerso en una operación de comunicación con la red de distribución, informando sobre la viabilidad y futuro de Maserati.



### S E M A N A F O R O S

**Miguel Pérez Villar**, senador del Partido Popular por León, podría ser juzgado por el supuesto delito de conducir borracho. Hasta aquí nada de particular. Lo que llama la atención es que la inmunidad parlamentaria del acusado obligue a solicitar un **Suplicatorio**. Bien está que exista inmunidad para delitos relacionados con el ejercicio de su cargo o profesión, pero lo que parece absurdo es que el ordenamiento jurídico español proteja a un parlamentario ante un delito tan ajeno a su cargo y tan poco ejemplarizante como es sentarse al volante de un coche y conducir borracho.

**Ford España** ha iniciado la emisión de microespacios informativos en algunas cadenas de televisión. Hace ya bastantes años que utilizó con gran éxito esta fórmula en radio, de la mano de un profesional de la categoría de **Fernando Cubedo**. Aun a riesgo de mezclar publicidad con información, lo cierto es que todo lo que ayude a mejorar el nivel de conocimientos de los españoles, bienvenido sea. Además, por lo poco que aún hemos podido ver, la información es interesante y no está especialmente mediaticizada por la marca. Lo ideal es que otras compañías siguiesen por la misma o parecida senda.



♦ AYUDA AL PROYECTO

«SIGMA» DE FORD

Las Administraciones central y valenciana aportarán 11.500 millones de pesetas a Ford España para la instalación de la planta de motores Sigma junto a la fábrica de Almusafes.

Estas subvenciones, prometidas para lograr que la nueva planta viniera a España, suponen un 10,5 por ciento de la inversión total que realizará la multinacional y, como la legislación comunitaria prohíbe las ayudas directas al sector del automóvil, se otorgarán de forma indirecta.

♦ AIRE PARA EL TWINGO

Diavia, el fabricante de aire acondicionado para automóviles, ya tiene listo un equipo para montar en el pequeño Renault Twingo. El aire acondicionado para el Twingo será una de las novedades que Diavia presente en el Salón de Ginebra.



♦ ADA Y LAS MOTOS

ADA, Ayuda del Automovilista S.A., ha firmado un acuerdo con el Grupo Italiano Piaggio, matriz de Moto Vespa, para que todas las motocicletas fabricadas en España por esta firma cuenten con un seguro de asistencia en viaje. La cobertura, que se iniciará en el momento de la matriculación, contempla auxilio «in situ», remolque, envío de mensajes urgentes y búsqueda de vehículos desaparecidos. El acuerdo, que ha sido muy bien acogido a todos los niveles, debería ser secundado por otras marcas.



YA HAY NOMBRE PARA EL FIAT VAN

ESTA primavera comenzará la venta de los cuatro monovolúmenes de Citroën, Peugeot, Lancia y Fiat, de los que hemos venido hablando reiteradamente (ver Motor 16 Nº 541) y que, como nuestros lectores conocen, se realizan en una fábrica conjunta del grupo francés y el italiano. Pues bien, el coche de Fiat ya tiene nombre: **Ulisse**. Se conocen también algunos detalles, como que

será presentado en Ginebra la semana que viene; que la gama se compone de 4 versiones, con dos motorizaciones de gasolina: 2 litros atmosférico y 2 litros turbo, con 121 y 147 respectivamente. El Ulisse se ofrece en cuatro configuraciones interiores, para **5, 6, 7 y 8 plazas**. Queda por conocer el precio, pero eso es un secreto celosamente guardado hasta pocos días antes de su comercialización.

FASA RENAULT INVIERTE

PESE al clima poco optimista del sector en estas semanas, FASA Renault ha anunciado que sus inversiones a lo largo de este año superarán los 30.000 millones de pesetas. El presidente de Renault, **José Antonio del Moral**, anunció que el balance del 93 arrojará ligeras pérdidas (que no pudo aún cuantificar) y puso especial énfasis en el lanzamiento del Laguna.

Sobre el nuevo modelo, Del Moral especificó que por primera vez la producción se inició simultáneamente en Francia y España (Palencia); que la producción estimada es de **510 unidades diarias**, con un tiempo de fabricación de 24 horas, frente a las 30 horas del anterior modelo sustituido (R-21) y que se espera que el 76 por

ciento de su producción se destine a mercados de exportación. Para su fabricación se emplean más de **1.000 robots automáticos** y 64 robots puros. Todo esto lo ha permitido una importante remodelación de la planta de Palencia, que ha recibido en el pasado año inversiones por valor de 7.844 millones de pesetas.

En el plano laboral, José Antonio del Moral destacó que FASA ha reducido su plantilla en **6.500 personas** desde 1988. Esta importante reducción, que

permite una mejor desenvolvimiento en el futuro de la empresa, se ha llevado a cabo sin el menor trauma laboral, con la aprobación de las fuerzas sociales y con un coste de **89.000 millones de pesetas** totalmente asumidos por la empresa.



HONDA ABANDONA ROVER

SOLO 90 minutos han tardado en llegar a un acuerdo **Nobuhiko Kawamoto**, presidente de Honda y **Bern Pischetsrieder**, responsable de BMW, para deshacer la operación de cruce de acciones entre Rover y Honda UK. Ahora la duda estriba en la relación tecnológica entre Rover y Honda que ha permitido el funcionamiento de ambas compañías y el pago de más de **400 millones de libras anualmente**, en concepto *royalties* y componentes. Un dinero que ha venido muy bien a las vacías arcas de Honda, que conoce serias dificultades en su país y que ha sido desarbolada de su liderazgo en EE UU. Ambas compañías continuarán en su colaboración tecnológica, beneficiosa para ambas partes y que permitirá mantener la producción y las ventas de los actuales modelos británicos en tanto en cuanto no comiencen a dar sus frutos la transferencia tecnológica con BMW. **Ian Adcock** (Londres)

VOLGA BAJO SOSPECHA

UNA investigación llevada a cabo por el Ministerio de Economía ruso ha descubierto una estafa valorada en unos 30 millones de dólares (unos 4.200 millones de pesetas) en la fábrica de automóviles Volga. **Boris Vedyayev**, director de la fábrica, ha utilizado la mitad del dinero invertido por la Administración para el desarrollo de un nuevo camión y en la compra de acciones de la marca. En la actualidad, Vedyayev controla el **30 por ciento** de las acciones. La anticuada legislación rusa y la falta de control por parte de las autoridades a la hora de privatizar las empresas, ha propiciado que escándalos como éste se produzcan con cierta frecuencia.

DE BUENA FUENTE

Las autopistas crean empleo.-

Un reciente estudio de los organismos comunitarios incide en la creación de empleo por la construcción de autopistas.-El trabajo pone de manifiesto que la construcción de autopistas crea entre 20 y 25 empleos por kilómetro y que una vez finalizada la obra, se crean 4 ó 5 puestos de trabajo, en funciones de conservación, vigilancia y explotación.

Sigue el retraso en los radares móviles.-

El BOE publica la norma de homologación de estos equipos.-El Instituto de Metrología no ha otorgado la correspondiente homologación. Hasta tal punto que la nueva norma ha doblado los márgenes de error respecto a los cinemómetros fijos. Por todo ello, su puesta en funcionamiento se retrasa al menos durante unos meses.

El sustituto del Ferrari F-40, para septiembre.-

Se llamará F-130 y está ya en fase experimental.-Este otoño será presentado a un reducido y selecto grupo de posibles compradores para, posteriormente, hacer su presentación oficial en el Salón del Automóvil de París, en octubre. Será el modelo de Ferrari de serie más potente construido por la marca de Maranello.

✓ Fiat prepara un Punto superdeportivo.-

La marca italiana resucita la denominación Abarth para el Punto.-Tras la versión turboalimentada del GT, prepara ahora el lanzamiento de una versión de 160 caballos, preparada por Abarth y que ya Giugiaro había previsto durante la fase de desarrollo del modelo. El Punto Abarth utilizará el motor 1.8 de 16 válvulas y se diferenciará de las versiones conocidas, por sus elementos aerodinámicos. Entre ellos, unos generosos aletines, que permitirán el ensanchamiento del paso de ruedas y un spoiler delantero de generosas dimensiones. Un Punto Abarth está siendo ya probado y ha sido visto en los alrededores de Corso Marche.



LOS AMANTES DEL GOLF OY REINADOS

En Barcelona, por iniciativa de Joan Miquel, se está creando el primer club dedicado al VW Golf GTI, conocido de primera serie, el modelo que ha sido elegido a una generación de coches pequeños pero masculinos. De momento, ya hay 25 socios de este nuevo club, cuya cuota es de 4.000 pesetas. Los interesados pueden ponerse en contacto con Joan Miquel en el teléfono 93/329 33 08.

EL CORSA BRASILEÑO EN MONTMELO

General Motors Brasil escogió el circuito de Catalunya para presentar a la prensa de su país el nuevo Chevrolet Corsa. Un Corsa de última generación con un motor de 1.4 litros y 85 caballos. Desde su año se lanzarán los modelos 1.4 y 1.6 que funcionará con alcohol.



EL SWATCH PARA MERCEDES

TRAS la negativa de Volkswagen primero y de Opel después, parece finalmente que el automóvil Swatch será fabricado por Mercedes.

Eso es al menos lo último que se dice en Alemania, concretamente en la revista *Der Spiegel*, que afirma que el dueño de la firma relojera suiza, el libanés Nicolas Hayek, ha llegado a un acuerdo con la firma de automóviles de Stuttgart para formar

una sociedad conjunta que permita la fabricación del microcoche presentado hace dos años.

El Swatch podría en este caso ser una extrapolación del Vision (en la fotografía), vendido a un precio sumamente barato (menos de 750.000 pesetas) y con la misma filosofía que anima a los populares relojes: colores chillones, diseño moderno y de gran atractivo para los jóvenes.

CENTRO DE DISEÑO EN SITGES

EL Grupo Volkswagen ha elegido la localidad barcelonesa de Sitges para instalar su nuevo centro de diseño europeo. El nuevo centro, que se construirá antes de finales de este año, realizará estudios para el sector del automóvil y proyectará nuevos modelos para las cuatro marcas del Grupo, Volkswagen, Audi, Seat y Skoda. Las inversiones previstas superan los cuatro millones de marcos alemanes -unos 324 millones de pesetas- y el nuevo centro será una sociedad limitada que trabajará con las cuatro marcas como asociadas.

Por otra parte, Seat ha cerrado ya acuerdos con cuatro compañías para que se instalen en el nuevo Parque de Proveedores de Zona Franca que está previsto inicie su actividad en primavera.

TRASPIES DEL CHRYSLER NEON

EL pequeño turismo de Chrysler no ha empezado con buen pie sus primeras rodaduras. A punto de llegar a Europa (se empezará a comercializar en algunos países en verano y en otoño en España), las 1.300 unidades comercializadas en Estados Unidos han sido requeridas por el concesionario para solventar un problema mecánico que podría conllevar la rotura del

motor. Como se recordará, el Neon monta un dos litros con culata de 16 válvulas y 132 caballos, cuya particularidad principal es una gran suavidad de funcionamiento y muy poco consumo.



CAMPING Y AUTOMOVILES

En el parque Empresarial de Las Rozas, Madrid, tiene lugar el Primer Salón Monográfico del Camping y en Mundo Junto con el Primer Salón del Automóvil de Madrid Oeste. Los visitantes también podrán conocer sacoranos, autocaravanas, campers y vehículos que se ha instalado junto a este salón, que se celebra del 26 de febrero al 6 de marzo.



225 CV. TIENEN QUE ESTAR EN UN LUGAR MUY SEGURO.

Nuevo Volvo 850 T-5.

Cuando un automóvil encierra 225 cv. bajo el capó, produce fuertes emociones. Cuando un coche tiene tanta potencia es excitante y divertido de conducir. Pero cuando se tienen tantos caballos, tienen que estar en un lugar muy seguro.

Sólo en un Volvo caben con seguridad tantos caballos.

Nuevo Volvo 850 T-5. El lugar más seguro para 225 cv. Volvo 850 T-5: 5.240.000 ptas. (Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos).



Equipamiento de serie: AIRBAG. ABS. TRACS (control de tracción). SIPS. Climatizador automático. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Centro de información electrónico. Salpicadero de madera. Volante de cuero. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos. Cinturones autoajustables. **VOLVO** Respuesta segura.

(\*) Precio recomendado Volvo Serie 800 desde 3.990.000 PTAS. (Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluidos).





### ¿NECESITO CARNE DE MOTO?

HOLA, soy un joven lector de vuestra publicación con tan sólo 16 años. Este curso mis padres me han asegurado que me compran una moto si apruebo todo, pero me encuentro con algunas dudas en lo referente al carné. ¿Necesito el permiso de moto para conducir un ciclomotor? ¿Necesita mi padre examinarse del carné de moto para conducir una moto sin matrícula, o le vale con tener el permiso de coche? Mi hermano pequeño también lo querrá llevar, ¿podrá hacerlo?

**Javier Arenas**  
Madrid

R.- Hay que diferenciar claramente dos tipos de permisos, la licencia y el carné de moto. Entre los 14 y los 16 años, y si se tiene la EGB terminada, se realiza un examen teórico mediante el cual se obtiene una licencia con la que se puede conducir un ciclomotor. A partir de los 16 años sólo es necesario una declaración jurada de que se conocen las normas y una autorización paterna. Cuando la moto está matriculada y su cilindrada está comprendida entre los 75 y los 125 centímetros cúbicos hay que tener 16 años y obtener el carné A1 mediante un examen teórico y otro práctico. Y cuando la moto supera los 125 centímetros cúbicos hay que ser mayor de 18 años y sacarse el carné de moto A2.

### PRECALENTADORES

TENGO desde hace unos meses un diesel y antes nunca había tenido uno. Para arrancar tengo que esperar a que se apague una luz en el cuadro que dicen son los precalentadores, sin embargo

me asaltan algunas dudas sobre este sistema. ¿Qué pasa si dejo el contacto dado por un espacio de tiempo más largo de lo normal? ¿Tengo que volver a girar la llave para arrancar después de ese tiempo? ¿Por qué a veces no se enciende la luz al girar la llave de contacto?

**Mariano Rovirá**  
Cáceres

R.- Los motores diesel se llaman también motores con encendido por compresión, ya que la combustión se produce espontáneamente por temperatura y presión. Los precalentadores ayudan a calentar en frío el aire y las paredes de la precámara y están alimentados eléctricamente. Cuando el precalentamiento se ha efectuado se apaga la luz y se puede arrancar. Si se mantiene la llave girada durante mucho tiempo (para que haya corriente para oír música o para poner la aireación sin arrancar, por ejemplo), la centralita electrónica desconecta el sistema y hay que volver a girar la llave para que funcionen los precalentadores. A veces, en verano o cuando el motor está caliente, la luz se enciende muy poco tiempo o ni se enciende, ya que la centralita estima que la temperatura en la precámara es la adecuada para arrancar sin pegas.



### PILOTO AUTOMÁTICO

HACE unos cuantos meses tuve la ocasión de conducir un Safrane V6 RXE. Este modelo monta de serie un control automático de velocidad que no pude accionar, ya que no salí a autopista y no me lo llegaron a explicar. ¿Pueden ustedes ponerme al día sobre el tema en cuestión?

En la prueba del Laguna 2.0 RXE comentáis que el coche alcanza

una velocidad punta de 190 kilómetros por hora y por velocímetro 210. Con la tecnología tan avanzada, ¿cómo es que hay tanto error en un velocímetro?

**Pedro Vázquez**  
Huelva

R.- El regulador de velocidad del Renault Safrane consta de tres teclas, una en el túnel central y dos en el volante. Puede utilizarse a partir de 40 kilómetros por hora y en quinta marcha.

El sistema entra en funcionamiento presionando el interruptor



general, que se encuentra cerca de la palanca de cambios. Con la tecla izquierda del volante presionada, el coche se va acelerando y al soltarla queda memorizada la velocidad a la que usted quiere circular sin apretar el pedal del acelerador. Estando activo el sistema puede apretarse el acelerador ante un imprevisto y al soltar de nuevo el pedal el coche vuelve a la velocidad memorizada. La tecla derecha del volante sirve para parar la regulación, aunque al margen de esto el sistema se interrumpe automáticamente con sólo tocar el freno o el embrague.

Por otra parte, cualquier aparato de medición está sujeto a error y, en el caso concreto de los velocímetros, no parece que las marcas estén muy decididas a evitar ese desfase, sobre todo porque encarecería notablemente el precio del coche. Hay que hacer alguna salvedad con marcas como Opel y su nuevo Omega, en el que se ha cuidado mucho este tema, ofreciendo la escala del velocímetro con control electrónico incluso con valores muy precisos en el margen de 0 a 40 kilómetros por hora.

# Aquí y ahora

The advertisement shows a vibrant social scene with young people at a party. In the foreground, a man in a black tank top and striped pants is laughing and holding a drink. Behind him, a woman in a white dress is also laughing. To the right, a large bottle of Martini Bianco is prominently displayed next to a glass filled with ice and the drink. The Martini logo and 'Bianco' are clearly visible on the bottle and glass. The overall atmosphere is one of fun and celebration.

McCANN



# La crisis de Suzuki-Santana

## OLIVAREROS ALTIVOS

Hace apenas dos años se anunciaba a bombo y platillo un acuerdo de cooperación entre Seat y Suzuki para fabricar conjuntamente un pequeño vehículo que debería sustituir al Marbella. Eran los años dulces del sector, en los que casi todos los sueños podían cumplirse. Hoy, de aquel acuerdo no quedan más que viejos recortes de periódico y lo que es más grave: ambas compañías atraviesan un periodo tan crítico que su supervivencia está en entredicho.

### LOS ULTIMOS AÑOS

	1990	1991	1992	1993
(En millones de pesetas)				
Facturación	35.500	43.100	46.700	48.500
Gastos de personal	8.800	9.200	9.900	9.300
Gasto por bajas incentivadas	2.436	459	1.996	2.541
Balance ejercicio	-5.070	-1.715	-7.495	-4.810
Producción (unidades)	26.479	31.979	36.416	36.423
Plantilla (Linares)	2.901	2.888	2.533	2.459
Ratio (unidad/trab)	9,12	11,07	14,37	14,81

ACTUALIDAD

A mediados de los años 50, el Ministerio de Industria puso en marcha una serie de planes para el desarrollo de determinadas comarcas españolas, especialmente en zonas tradicionalmente rurales. La provincia de Jaén tuvo su Plan de Industrialización y, acogiendo a él, el 24 de febrero de 1955 se constituyó en Linares una sociedad para fabricar maquinaria agrícola. Como se preveía con la construcción de una nave en una finca llamada Santa Ana, la sociedad tomó el nombre de Metalúrgica de Santa Ana S.A.

Sus impulsores habían contactado con la firma británica Rover Motor Ltd. para fabricar bajo licencia los vehículos Land Rover. En enero de 1959, los primeros todoterreno salen de las instalaciones de Santa Ana.

A lo largo de los años 60, Santa Ana fabrica diversos tipos de Land Rover, teniendo como principal comprador al Ejército y las Fuerzas de Seguridad, iniciando las exportaciones en 1961. La capacidad máxima de las instalaciones (muy rústicas y sin una cadena automatizada) era de 4.500 unidades anuales.

A finales de los años 70 comienzan las dificultades para la empresa de Linares. El Land Rover envejece y deja de ser un vehículo competitivo frente a los nuevos modelos japoneses, especialmente el Nissan Patrol, que comienza a fabricarse en Barcelona. En 1982 se firma un contrato de cesión de tecnología con Suzuki Motor Corporation en virtud del cual comienzan a fabricarse en Linares los todoterreno Suzuki. Un año antes la empresa pasó a denominarse Land Rover Santana SA y fabricaba indistintamente Land Rover (con el nombre de Santana) y Suzuki.

### BAJO EL PODER NIPON

En 1988 no se renueva la licencia con Land Rover y es Suzuki quien toma el mando de las operaciones. En 1991 pasa a ser accionista mayoritario al acudir a una ampliación de capital que queda fijado en 6.215 millones de pesetas y Suzuki posee el 49 por ciento. A finales de ese mismo año, se vuelve a cambiar la razón social, que es ya Santana Motor S.A.



**«SE ESTAN ANULANDO DESPIDOS Y YA HAY PROBLEMAS CON LOS RECAMBIOS»**

**E**n España existen 60 concesionarios de Suzuki, de los cuales 54 están en la Asociación, presidida por el gerente de la concesión de Valencia, Juan Ignacio de Andrés. Hasta la fecha se han mantenido al margen, expectantes con lo que pudiera suceder. Al fin y al cabo, que cese la producción en Linares no quiere decir que dejen de venderse los Suzuki en España.

Pero lo cierto es que Juan Ignacio de Andrés muestra a Motor 16 su honda preocupación: «Hasta ahora no se había notado una grave recesión en la demanda, pero desde el



martes día 22 hemos comenzado a recibir anulaciones de pedidos. Aunque no hay una razón objetiva que lo justifique, hay psicosis de que no hay futuro. Los posibles clientes tienen miedo de quedarse sin garantía o sin repuestos».

«Lo cierto es que desde el cierre de La Carolina, se ha cortado el suministro normal de repuestos. Yo creo que, a raíz de la creación de la empresa comercializadora, se asegura la presencia de los productos Suzuki en España. De todas maneras, hay 3.000 puestos de trabajo en la red de distribución y venta que tienen que ser contemplados», asegura el presidente de la asociación de concesionarios de Suzuki.

«Buscar responsabilidades no ayuda a salir de la crisis. Pero lo que es cierto es que la gestión comercial en los últimos años no ha sido la adecuada. España es un país diferente y los métodos japoneses no sirven. El producto ha envejecido y resulta caro respecto a los competidores. Hoy día, sin ofertas, sin descuentos y sin promoción, es muy difícil vender. Esta mala gestión la vamos a acusar todos», afirma categórico De Andrés.

En los dos años siguientes, Suzuki sigue invirtiendo en Linares, modernizando las instalaciones y reduciendo personal, incrementando su participación hasta el actual 83,7 por ciento y la producción a más de 30.000 unidades anuales.

En 1992 las relaciones entre empresa y trabajadores llegan a un punto crítico. Suzuki argumenta que los niveles de productividad son excepcionalmente bajos (menos de la mitad que los de una fábrica japonesa) y que la calidad de los productos salidos de Linares tampoco es la deseada (un coste de garantía superior en un 80 por ciento a las de Japón). Amenazan incluso con cerrar la fábrica si no encuentran contraprestaciones por parte de la Administración. Finalmente, un laudo pone las cosas en su sitio. Suzuki se compromete a invertir 18.000 millones de pesetas entre el 92 y el 95; la Junta de Andalucía invierte otros 9.000 millones, la mayoría de los cuales se destina a la reducción de plantilla, por bajas incentivadas. Todo este plan contempla subir la producción hasta 50.000 unidades anuales, con mejoras en la calidad y, obviamente, en la productividad.

A finales del 93, la crisis de las ventas y las exportaciones obligan a Suzuki a solicitar una regulación de empleo, que afecta a 2.000 de los 2.500 trabajadores. La factoría de Linares se cierra el 23 de febrero, hasta el 4 de abril pero, tres días antes, el juzgado número 7 de Leganés (Madrid) admitió a trámite la suspensión de pagos.

**HOY, SIN MAÑANA**

A partir de la suspensión de pagos y el nombramiento de los interventores judiciales, los acontecimientos se precipitan. Las fuerzas laborales se movilizan y bloquean las instalaciones de Linares, impidiendo la salida de coches terminados y de piezas de repuesto. Un clamor popular se alza contra la

medida, pidiendo responsabilidades no sólo a la directiva de Suzuki, sino a los gobiernos central y autonómico. La proximidad de las elecciones andaluzas es utilizada como bocina ante la opinión pública.

Los hechos ciertos son, en resumen, los siguientes:

- El ejercicio del año 93 se va a cerrar con pérdidas cercanas a los 5.000 millones de pesetas. En los últimos cuatro años, Santana ha perdido más de 19.000 millones.

- Suzuki ha decidido no inyectar más dinero en Linares. Según sus estimaciones, poner la factoría en rentabilidad pasa por despedir al 60 por ciento de la plantilla y por unas inversiones de 38.000 millones. Esta cifra se destinaría a absorber las pérdidas de los últimos ejercicios (10.000 millones) a financiar los despidos de personal (8.000 millones) y a modernizar las instalaciones (20.000 millones).

- Según ha podido saber Motor 16, Suzuki cree que la participación del Gobierno autónomo andaluz en el capital de Santana no sólo es deseable, sino posible. La entrada de capital del Gobierno central estaría vetada por los organismos comunitarios, pero no en el caso del Gobierno autonómico.

- Suzuki ha elegido estas fechas previas a las elecciones andaluzas precisamente como estrategia de presión al gobierno de Chaves.

- Mientras tanto, la situación de los concesionarios es desesperada. Una reunión prevista con representantes de la compañía fue cancelada a petición de Suzuki, argumentando que nada tenía que decir ni ofrecer, ya que los interventores judiciales no les dejan ninguna capacidad de decisión. En vista de ello, los concesionarios tendrán una reunión para decidir la postura a adoptar.

- Las ventas se han paralizado y hay escasez de repuestos. Santana ha dejado de pagar garantías y la mayoría de los concesionarios están con el agua al cuello. Se cree que algunos de ellos irán a regulaciones de empleo en los próximos días y si la situación no se soluciona, a la quiebra antes del verano.

José María Cernuda

**P**repárese para conocer un coche distinto a todo lo que ha visto.

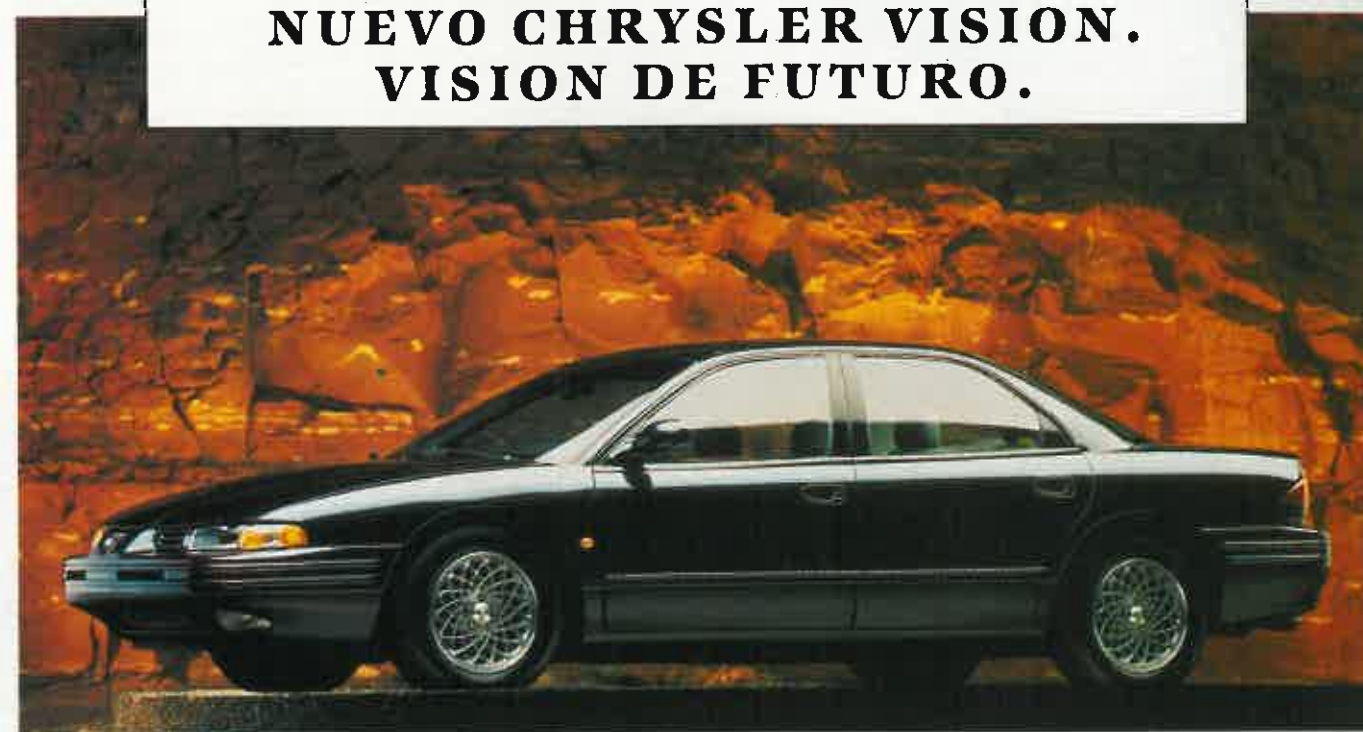
A cambiar su visión de lo que es diseño, confort y seguridad. Ha llegado el nuevo

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 (Cabinadelantada).

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.



En el próximo Salón de Ginebra, Ford va a presentar su proyecto de coche pequeño para el final de siglo. Este prototipo, en la línea del Renault Twingo, es la respuesta a los estudios similares que están realizando sus rivales directos, como Opel y Volkswagen.

**TODAVIA MAS PEQUEÑO**  
Ford no se quiere quedar sin un modelo que represente a la marca en el escalón más bajo del mercado.

*Ford  
Mini Sub-B*

# EL PEQUEÑO DE LA FAMILIA

**D**E los tableros de diseño del centro de ingeniería de Ford en Colonia ha surgido el benjamín de la familia. Un coche con unas dimensiones ligeramente inferiores a las del actual Ford Fiesta. La longitud total del Sub-B es de

3,62 metros, es decir, 12 centímetros menos que el Fiesta, mientras que el ancho es superior, ya que el nuevo prototipo mide 1,63 metros de ancho. Y para finalizar, en lo que a dimensiones se refiere, es necesario destacar que ambos modelos

comparten la misma distancia entre ejes (2,45 metros), por lo que su reducido tamaño se debe a la drástica reducción de los voladizos trasero y delantero. Así mismo, esta distancia entre ejes permite asegurar que las características dinámi-

**FORMAS REDONDEADAS**  
El diseño del prototipo Sub-B, responde a las nuevas tendencias de la marca.





LO ÚLTIMO

**BATALLA LARGA**  
La distancia entre ejes del coche es igual que en Ford Fiesta, pero la longitud total es más corta.



cas del coche no van a sufrir. Es más, las vías delantera y trasera son ligeramente más anchas que en el modelo referido.

En el interior se disfruta de la misma capacidad que en un Fiesta, pero lo que realmente llama la atención es el elevado nivel de seguridad pasiva conseguido. Además de una estructura especialmente diseñada para absorber impactos, el Mini Sub-B dispone de *airbag* para el conductor y

su acompañante, barras de protección lateral, cinturones con pretensores, y asientos especiales para evitar que los ocupantes se deslicen por debajo del cinturón de seguridad. En cuanto al nivel de equipamiento, tampoco se echa en falta casi nada; dirección asistida, elevallas eléctricas, climatizador automático y un equipo de música con lector de compact disc, forma parte del equipo básico.

Para la mecánica, se va a recurrir a los motores de cuatro cilindros 16 válvulas de 1.2 y 1.4 litros de capacidad con 75 y 90 caballos respectivamente, como propulsores tradicionales. También está previsto el motor de dos tiempos y tres cilindros Orbital de 80 caballos. Para estar al día en cuestiones ecológicas, los ingenieros de Ford están desarrollando una versión híbrida con un motor de dos tiempos de gasolina y un motor eléctrico de última generación con un bajo consumo.

Hoy por hoy, este proyecto se limita a este prototipo, pero en tres años se puede materializar en un coche de serie que estará dispuesto para competir con los nuevos modelos de Volkswagen y Opel, además del ya comercializado Renault Twingo. Aunque todavía es muy pronto para hablar de dinero, este coche tendrá un precio por debajo de 1.200.000 pesetas.

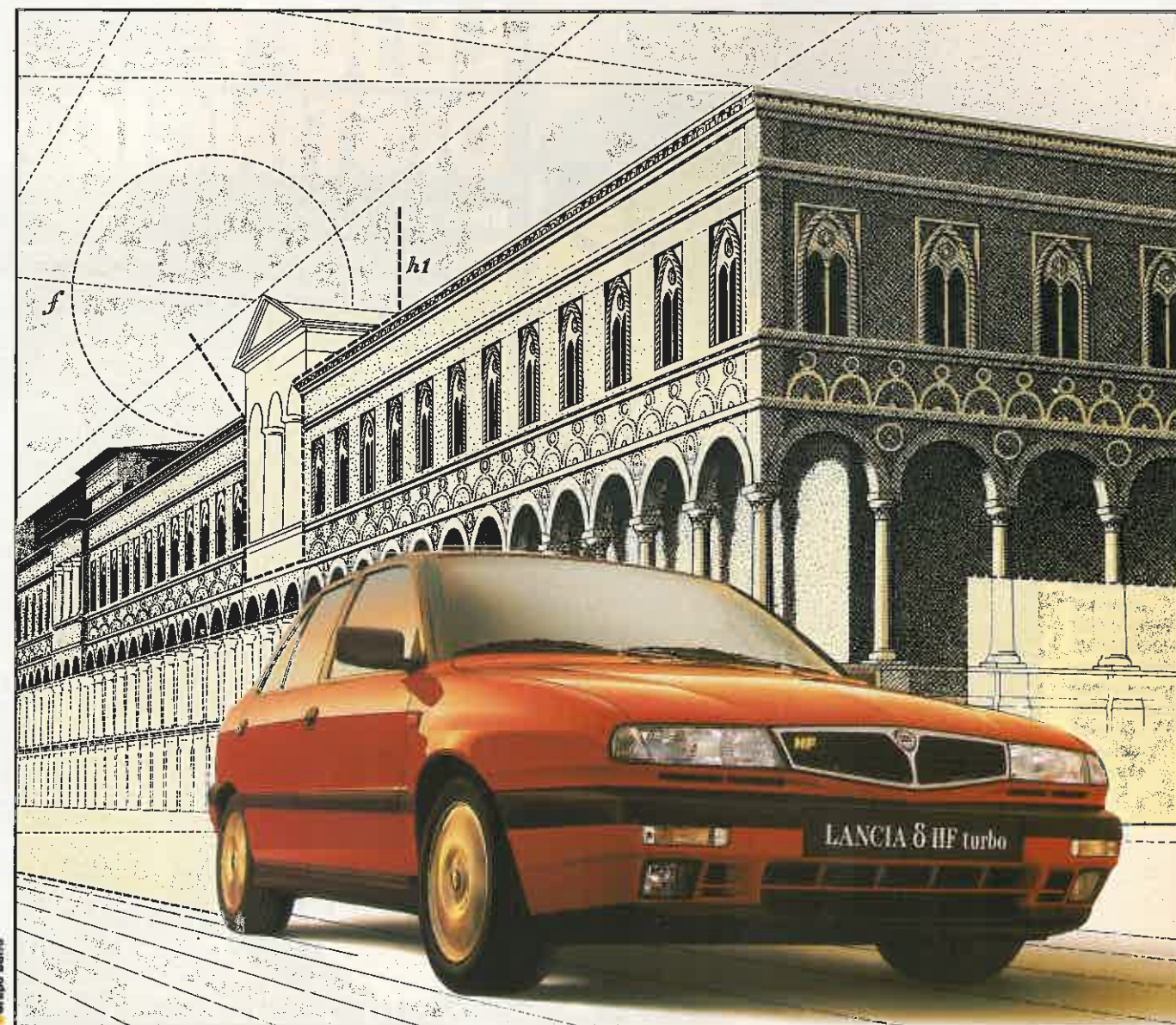
El estilo utilizado en el Mini Sub-B da pistas sobre cómo será el sustituto del actual Ford Fiesta que ya se está preparando. Las formas redondeadas de su entorno, los faros achinados y el suave contorno de las ventanillas, son el sello indeleble de la marca.

V. P.

**MUY SEGURO**  
La estructura ha sido estudiada para dotar al modelo de un elevado nivel de seguridad pasiva.



## La potencia: 190 CV con Viscodrive. La elegancia: Tapicería Alcantara.



Grupo Berta

SEAT  
MOTOR OIL

**Lancia Delta desde 1.695.000 ptas.** La potencia es su lado más fascinante, la elegancia su punto fuerte, la seguridad su virtud escondida. De un equilibrio entre tecnología y diseño, nace el coche que se conduce con mayor placer. Elija la versión que mejor se adapte a sus necesidades entre nuestra amplia gama de equipamientos y motorizaciones.  
**Seguridad:** air-bag, abs, volante con sistema de absorción de impactos, cinturón de seguridad con pretensor.  
**Confort:** asientos anatómicos tapizados en Alcantara®, suspensión controlada, climatizador.  
**Prestaciones:** turbocompresor con intercooler, árboles de levas contrarrotantes, Viscodrive, 190 CV DIN.

Lancia 8 : 2.0 HF turbo, 190 CV - 2.0 16v, 142 CV - 1.8, 105 CV - 1.6, 76 CV - 1.4, 71 CV

Lancia 





## Nuevos BMW Serie 7

# LUJO Y DISTINCION

BMW ha distribuido ya las primeras imágenes oficiales de su nuevo Serie 7. Sin grandes diferencias estéticas, algo mayor de tamaño, irá equipado por los nuevos motores V8 y, más adelante, por un V12 para el futuro 750i.

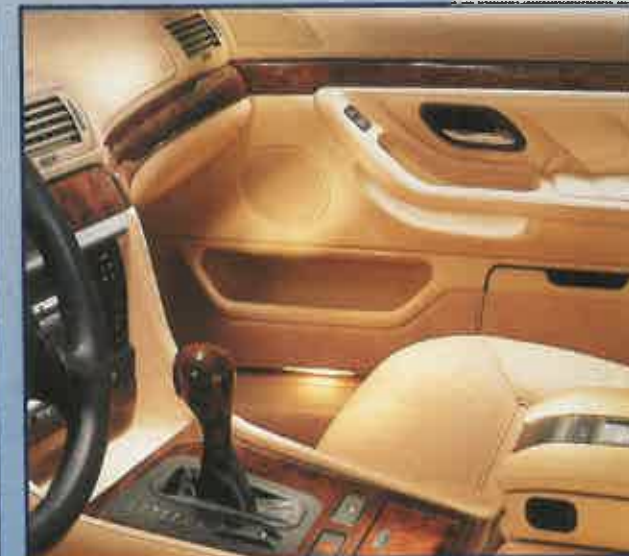
**MAS INCISIVO**  
Los faros redondos cubiertos por un cristal y el mayor ángulo del parabrisas, hacen al Serie 7 más aerodinámico. A pesar de ser un poco más grande, pesa lo mismo gracias al aluminio.

**A**PROVECHANDO su cita española, en Málaga, para presentar el nuevo Compact de la Serie 3, la marca bávara desveló ya fotos oficiales de su nueva berlina de lujo. La representativa Serie 7 verá la luz comercial por el mes de junio de este mismo año, aunque no será presentado al público en el

Salón de Ginebra, como se suponía. BMW lo mostrará en el de Turín, ya en abril, siguiendo su costumbre de cambiar de salón para ubicar sus acontecimientos y así acaparar mayor atención de los medios de comunicación.

Con llantas de 16 pulgadas en lugar de 15, una longitud superior a

los cinco metros y un eje trasero completamente nuevo y muy elaborado, el Serie 7 no varía sustancialmente el estilo estético de su carrocería. Los faros redondos, cubiertos al modo de la Serie 3, y un perfil más aerodinámico son los cambios más evidentes que diferencian al nuevo modelo de representación de



la marca alemana. Como se intuye, el seis cilindros desaparece de la gama y se sigue utilizando el afamado ocho cilindros en V, de tres litros para el 730i y de cuatro para el 740i, con potencias respectivas de 218 y 286 caballos. En una fecha más lejana, saldrá al mercado el 750i, tope de la gama, que equipa

rá el 12 cilindros en V. En el interior del habitáculo se ha rediseñado en general el coche, dotándolo de mayor confort y de un estilo más elegante que en el anterior modelo. El nivel de equipamiento sigue marcando el máximo nivel de lujo en el catálogo BMW y, a pesar de ello y de una carrocería ligeramente más

grande, el peso se conserva invariado gracias a la adopción de materiales más ligeros en la fabricación del coche. El mes de junio marcará otro paso en la evolución del Serie 7, aparecido en mayo de 1977, y cuyas últimas renovaciones fueron en el otoño de 1986 y a principios de 1992.

**ELEGANCIA INTERIOR**  
El nuevo diseño del habitáculo es más cálido y confortable, sin perder el máximo equipamiento del modelo. La nueva gama prescindirá del seis cilindros.





AL VOLANTE

*Opel Omega 94*

# NUEVOS HORIZONTES

En los planes de Opel para el nuevo Omega existen dos objetivos prioritarios, recuperar el tiempo perdido frente a dos marcas alemanas de prestigio como son BMW y Mercedes y ampliar la cuota de mercado en países en los que el anterior modelo no terminó de cuajar, como Francia, Italia y España.





**TODO ES GRANDE**

La llave, de gran tamaño, no se pliega como la del XM. Molestará en los bolsillos.

**ELEGANTE Y DEPORTIVO**

Es el diseño de la llanta de serie en el Omega MV6. Además lleva incorporado un antirrobo.

**MALA VISIBILIDAD**

El tercer reposacabezas de seguridad molesta la visión por el retrovisor interior.

**LLAMATIVO**

El diseño de la trasera del nuevo Omega es muy llamativo y singular.

**BUENA SOLUCION**

El tirador del maletero alberga el escudo de la marca alemana. Al interior le falta un asidero.

**AMPLITUD Y BUENOS DETALLES**

Es amplio y cuenta con detalles como una red, un botiquín y un triángulo de avería.

La estrategia ha llevado a los técnicos de la marca alemana a no variar el esquema de motor delantero y tracción trasera (el mismo de sus rivales), una disposición puesta en entredicho habitualmente pero que ahora, arropada por eficaces sistemas antipatinamiento y la brillante suspensión multibrazo en todos los modelos, vuelve a estar de moda y a tener sentido, sobre todo en las versiones con los motores más potentes.

El primer contacto de Motor 16 con el coche se realiza en la versión tope de gama, con el máximo equipamiento y la motorización más potente, el Omega MV6, o para ser más exactos, el modelo que desde ahora sustituye al imponente Senator. El coche mide casi cinco metros pero no lo parece, un diseño compacto e impresionante disimula bien el tamaño. El salpicadero, realizado por seguridad en materiales deformables, está algo recargado y todo en él tiene una forma desmesurada, pero la primera sensación no es mala. Parece como si se hubiese huido de la miniaturización y despliegue de teclas e interruptores a las que ya nos tienen acostumbrados modelos como el Safrane, simplificando el trabajo al conductor. Lo cierto es que en el nuevo cuadro de instrumentos del Omega sobraría sitio de no ser porque el cenicero es de gran capacidad, los relojes de talla XXL y la pantalla digital del ordenador más grande que una televisión portátil. El diseño global es compacto y nadie duda de la facilidad de manejo de los mandos, pero en el término medio siempre ha estado la virtud. El volante sí tiene un diámetro razonable y es de aro muy

fino, lleva incorporado el *airbag* de serie en todas las versiones pero queda bajo y no se puede regular ni en altura ni en profundidad. Al menos el asiento puede bajar o subir

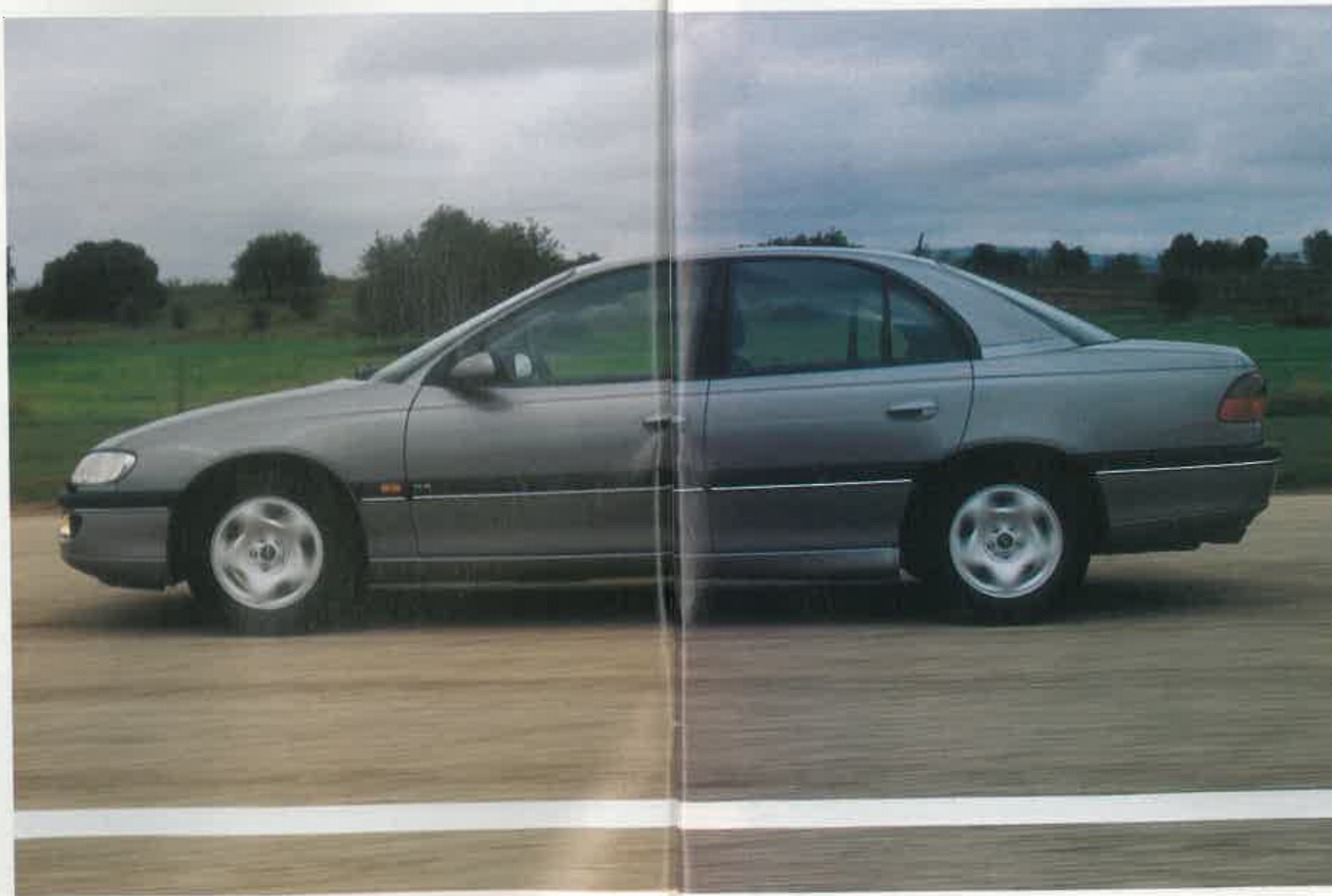
eléctricamente, pero esto no soluciona el problema a determinados conductores cuyas piernas quedarán a pocos centímetros del volante. Sorprende que se haya de-

sestimado en todos los modelos incluida esta versión (tope de gama) el climatizador automático, debido quizás a ese interés por no «complicar las cosas». Eso sí, el conductor

puede elegir calor y el acompañante frío o viceversa, gracias al sistema independiente de climatización. Los pasajeros de las plazas traseras también cuentan con sus respecti-

vas salidas adicionales de aireación. Nada que objetar respecto a la amplitud del habitáculo, en el que se ha cuidado a conciencia el espacio reservado a los pasajeros, con una habitabilidad sólo comparable a la de un Safrane o un XM, estrellas indudables de este segmento. Los asientos son cómodas butacas que no abusan de la dureza y sujetan de forma aceptable el cuerpo en las curvas más pronunciadas. Cabe destacar la adopción, en las versiones berlina de los Omega CD y MV6, de un cinturón trasero central con tres puntos de anclaje que conlleva la instalación por seguridad de un tercer reposacabezas central tan grande como el resto y que dificulta la visibilidad trasera y el campo de visión desde el espejo interior. El lugar reservado para las maletas ha aumentado ligeramente de tamaño y, además, es posible abatir el respaldo trasero para multiplicar su capacidad. La rueda de repuesto, alojada verticalmente en el lateral izquierdo, sólo llega a molestar cuando en el maletero ya no cabe ni un alfiler. Sorprende que la tapa del maletero no vaya tapizada en las versiones base y no cuente en ningún modelo con un tirador que facilite su cierre.

La nueva gama de motores incorporada a los Omega no muestra carencias significativas, si bien habría que hacer algunas matizaciones. Hay que dejar claro que incluso la versión de dos litros de cilindrada y 136 caballos consigue mover con alegría la tonelada y media del coche, mientras que éste no se ocupe a plena capacidad. Se trata de un propulsor ya conocido por su agradable funcionamiento, pero al que





**SALON RODANTE**  
La habitabilidad del Omega sólo es comparable a la de las estrellas del segmento como el Safrane o el XM. Hay que tener en cuenta que sustituye también al Senator.



**CARAVAN**  
La capacidad de la versión Caravan del Omega es impresionante. Además cuenta con un diseño muy atractivo y versátil.



## FICHA TECNICA

	2.0	2.5	3.0	2.5 TD
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V	6 en V	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	1998	2.498	2.962	2.497
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,8 a 1	10,8 a 1	10,8 a 1	22 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136 cv/6.000	170 cv/6.000	211 cv/6.200	130 cv/4.500
Par máximo / r.p.m.	18,9 mkg/4.000	23,2 mkg/3.200	27,5 mkg/3.600	25,5 mkg/2.200
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENO</b>				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0	11,0	11,0
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS	Disc. vent./Disc. ABS
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson	Indep. tipo McPherson
Trasera	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo	Indep. Multibrazo
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1455	1.540	1.605	1.555
Largo/ancho/alto (mm)	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455	4.787/1.786/1.455
Capacidad del depósito (l)	75	75	75	75
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,0	9,5	8,8	12
Velocidad Máxima (km/h)	210	223	240	200
Consumo Urbano (l/100 km)	10,8	11,6	12,8	9,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,6	7,0	7,2	5,6
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	8,6	8,8	7,6

hay que ayudar subiéndolo por encima de las 3.800 revoluciones (la rumorosidad consiguiente no concuerda demasiado con la personalidad del coche) si se quieren resultados más brillantes. La ya habitual elección de largos desarrollos en cuarta y quinta (por fortuna sólo en esta versión) termina obligando a aprovechar muy bien los cambios y los mejores momentos del motor para no perder viveza. Con todo, y según los datos proporcionados por la marca, podríamos estar ante uno de los modelos más brillantes del segmento a este nivel de potencia.

Las cosas cambian cuando se da el salto a los Omega V6, tanto al 2.5 como al 3.0. Silencio de marcha, suavidad, respuestas decididas aunque no fulgurantes y un consumo más ajustado que el de los anteriores seis cilindros en línea. En Opel se vanaglorian de haber reducido el consumo de su flota de vehículos en un 27 por ciento desde 1978. Una tendencia clara de los fabricantes que a su vez tienden a potenciar la elasticidad y la respuesta a medios y bajos regímenes de unos motores que lamentablemente también pierden carácter. En cualquier caso, el temperamento que sí se le puede exigir a un modelo más deportivo, como el Calibra, no tiene porqué estar presente en una berlina de lujo y representación que ofrece unas buenas cifras globales de prestaciones.

Todos los Omega van provistos de ABS de serie. Frenan muy bien y, lo que no es menos importante, con un tacto del pedal insuperable. Lástima que el cambio vuelva a poner en evidencia un vehículo de nueva factura. Los recorridos de la palanca son extremadamente largos, el tacto pastoso y la precisión sólo aceptable.

Por el contrario queda siempre un buen sabor de boca con la dirección, agradable y asistida en su punto justo cuando la velocidad lo requiere. La servotronic del MV6, que trabaja en función de la velocidad, se llega a mostrar incluso dura cuando se circula rápido por autopista.

El comportamiento del coche es bueno y bastante predecible, pero tarde o temprano aparece el inevitable sobreviraje. La incorporación del sistema Multilink en el eje trasero

## AL VOLANTE



**A LO GRANDE**  
Todo el mundo lo va a ver claro. El cuadro de instrumentos del nuevo Omega no da lugar a equívocos; todo tiene un tamaño algo exagerado pero está en su sitio y es fácil de manejar. El teléfono tiene su sitio bajo el reposabrazos.

**BUEN TRABAJO**  
El estupendo trabajo realizado por los diseñadores disimula el empaque de un coche de casi cinco metros de longitud. Su aspecto es compacto y a la vez elegante.

ha permitido que en seco y con buen piso sea muy difícil alcanzar el límite de adherencia y el coche responda con nobleza y eficacia; sin embargo cuando el suelo está húmedo o bacheado la tendencia de la trasera a derrapar hacia el exterior de la curva aumenta. Esto se ha intentado y conseguido contrarrestar con el sistema ETC, un control de tracción para los V6 que entra en funcionamiento actuando sobre la alimentación y el encendido reduciendo el par motor siempre que una de las ruedas pierde adherencia. Para los más expertos y los que circulen habitualmente por carreteras nevadas con cadenas, el sistema se puede anular mediante una tecla en el salpicadero.

El Omega llegará a España en mayo con dos carrocerías, berlina y caravan, cuatro motorizaciones, un cuatro cilindros de dos litros de cilindrada y 136 caballos, dos V6 de 170 y 211 caballos de potencia y un TD (motor BMW) de 130 caballos cuyo funcionamiento es extraordinario y tres niveles de acabado, GL para el cuatro cilindros y el Turbodiesel, CD para el 2.5 V6 y un acabado específico para el MV6.

La marca asegura que los precios no aumentarán demasiado en relación con los del modelo actual. ○

Andrés Mas



Mazda 626

Sedan 2.0i 16v

# EL ENCANTO DEL EQUILIBRIO



## A FONDO

Al sentarse por primera vez al volante del Mazda 626 Sedan, da la impresión de estar a los mandos de un coche sin personalidad, uno más. Pero a medida que se hacen kilómetros, esta impresión cambia y el conductor se da cuenta que entre las manos lleva un buen coche, capaz de reportarle un sinfín de satisfacciones.

DISENO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★

**E**l Mazda 626 Sedan 2.0i 16V es un coche que no destaca en ningún apartado de forma muy notable, pero es un modelo que, en cada uno de sus apartados sometidos a examen, obtiene una nota alta, resultando en definitiva

### VIRTUDES

Diseño atractivo  
Calidad de acabado  
Interior amplio

**MAZDA 626 SEDAN 2.0i 16V**  
**PRECIO: 2.650.000 PESETAS.**

Motor ruidoso  
Interior sobrio  
Sin posibilidad de ABS

### DEFECTOS

un vehículo muy equilibrado. La primera buena impresión llega a simple vista, al contemplar su carrocería, con un diseño atractivo y elegante. Las medidas de carrocería de este modelo japonés lo sitúan a medio caballo entre el segmen-

**PRUEBA**  
Motor 16





to de las berlinas con una medida en torno a los 4,5 metros y las berlinas de lujo.

El Mazda 626 Sedan, con una longitud de casi 4,7 metros y una anchura de 1,75, junto a un interior muy bien aprovechado, ofrece un habitáculo amplio, que permite viajar confortablemente a cinco pasajeros; los de las plazas traseras, además de tener espacio de sobra para las piernas, cuentan con una buena altura desde la banqueta del asiento al techo. Por otro lado, con esas medidas de carrocería, han conseguido una capacidad de carga del maletero muy generosa, 452 litros, que eventualmente se puede ampliar, gracias a la posibilidad de poder abatir asimétricamente el asiento trasero.

Algo que hay que destacar de este vehículo, ya tradicional en los distintos modelos de Mazda, es su buen acabado y la elevada calidad de los materiales empleados en su realización, dignos de coches de mucha más categoría. Además, todo está pensado para que el conductor pueda ejercer su función con el máximo de facilidades. De esta forma, en el puesto de conducción se dispone de reglaje del volante y del asiento en altura, y los distintos mandos están perfectamente situados al alcance de la mano. Pero no

todo es perfecto en este coche; por un lado, el diseño del interior es sobrio y simple y, por otro, su equipamiento opcional presenta lagunas importantes. Para aclarar esto hay que decir que el importador en España de esta marca japonesa no contempla la posibilidad de equiparlo con ABS o con Airbag, elementos que están presentes en la mayoría de sus rivales. Esto, según informan los responsables de Tecnitrade Automoción S.A., se solventará en un corto plazo de tiempo, en el que comenzarán a importar versiones que sí dispondrán ya de estas opciones.

Entrando ya de lleno a analizar cada uno de sus apartados mecánicos, puede comenzarse por el motor, del que hay que decir que sus dos litros de cilindrada ofrecen un rendimiento de 117 caballos y un funcionamiento suave. Es una mecánica moderna, al tratarse de un coche de origen japonés es de uso obligado la culata de cuatro válvulas por cilindro, que sube bien de vueltas y que ofrece un rendimiento óptimo a cualquier régimen de revoluciones, aunque hay que decir que su momento más brillante de funcionamiento se produce por encima de las 4.000 revoluciones por minuto. Sus prestaciones son buenas, su caballería, sin ser muy numero-

**BUEN ACABADO**  
El 626 Sedan, como buen representante de Mazda, cuenta con una calidad de acabado muy buena.



**DETALLES**  
Los elevavinas eléctricos son de serie. En la consola central cuenta con un soporte, para poder llevar un par de botas de bebida.



**MAS FACIL**  
Para que sea más sencillo encontrar una buena posición al volante, el asiento del conductor dispone de reglaje de altura.



**ESTABILIDAD ASEGURADA**  
El 626 Sedan se comporta muy bien en cualquier condición de uso. Las llantas son de chapa, no existiendo la posibilidad de equiparlas, ni siquiera opcionalmente, con llantas de aleación.





## FICHA TECNICA

### MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.991 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83,0 mm. Carrera: 92,0 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 117 CV (86 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 17,6 mkg (173 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,9 km/h.

### DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos, brazos inferiores transversales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.155 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	11,1
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,7
En conducción rápida	12,8
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,4
A 140 km/h de crucero	9,3
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	581

## PRESTACIONES

### VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 200,0

### ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 17,4

1.000 m salida parada 32,1

De 0 a 100 km/h 10,7

Recorriendo (metros) 181,5

### RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 18,4

400 m desde 40 km/h en 5ª 20,2

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 34,1

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 38,0

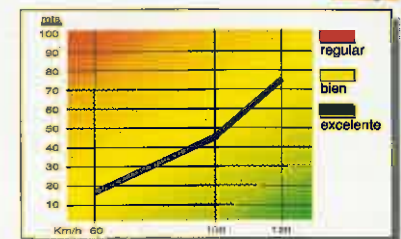
De 80 a 120 km/h en 4ª 11,0

recorriendo (metros) 308,2

De 80 a 120 km/h en 5ª 15,3

recorriendo (metros) 429,3

## FRENOS

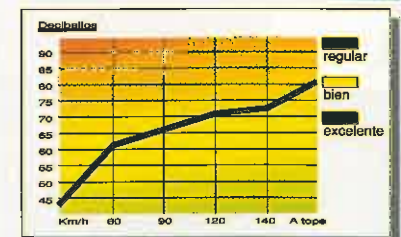


A 60 Km/h: 17,8

A 100 Km/h: 43,7

A 120 Km/h: 76,6

## SONORIDAD



Al ralentí: 42,2

A 60 Km/h: 61,7

A 90 Km/h: 66,4

A 120 Km/h: 71,3

A 140K m/h: 72,4

A Tope: 81,6

## DATOS DEL COMPRADOR

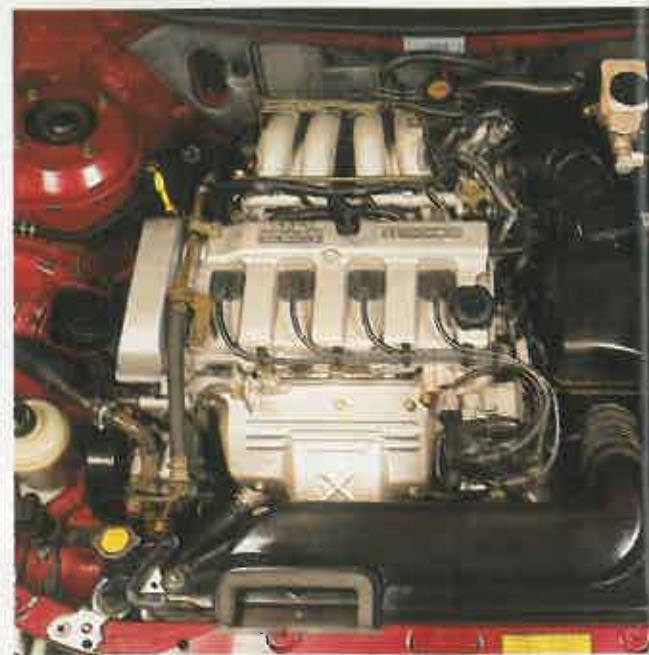
**Importador:** Tecnitrade Automoción, S.A. Avda. de Burgos, 118. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 302 99 41. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

## OPCIONES

Pintura metalizada: 80.000 pesetas y aire acondicionado: 200.000 pesetas.

sa, permite mover con soltura los 1.155 kilos que pesa el coche en orden de marcha, un peso que para su tamaño es ajustado. Si sus prestaciones están a buen nivel, sus consumos tampoco están mal; en unas condiciones de uso normales, se consiguen unas cifras muy interesantes. En caso de exprimir un poco más el acelerador, es muy difícil superar la barrera de los 12 litros de gasolina cada cien kilómetros. Lo único que se puede reprochar a la mecánica del Mazda 626 Sedan es su excesiva rumorosidad cuando se le exige trabajar alto de revoluciones.

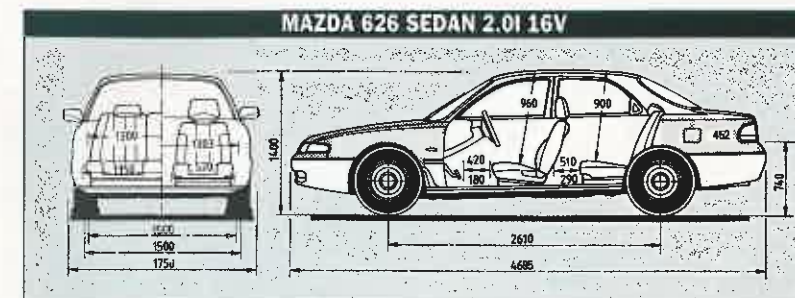
Una parte muy importante de la responsabilidad del buen rendimiento del motor recae en la caja de



**CORAZON, CORAZON**  
El motor de dos litros de 117 caballos ofrece unas buenas prestaciones y unos consumos razonables.

cambios, que con unos desarrollos acertados y un funcionamiento suave permite aprovechar bien cada uno de los caballos del motor. En otro apartado en el que obtiene una nota elevada es en el de estabilidad y comportamiento. El 626 Sedan cuenta con unas suspensiones con un magnífico compromiso entre estabilidad y confort. Resulta un vehículo con un comportamiento noble y neutro, que permite no sólo viajar con agilidad por carreteras amplias; a pesar de su tamaño, se desenvuelve muy bien también en carreteras viradas y estrechas. En lo que a comportamiento se refiere, hay que apuntar que en los días en los que tuvimos ocasión de realizar la prue-

## A FONDO



## EQUIPAMIENTO

El Mazda 626 Sedan dispone de serie de elevalunas eléctricos, cierre centralizado y espejos con regulación eléctrica. El aire acondicionado es una opción por la que hay que pagar 200.000 pesetas. Por contra no se puede montar ni siquiera en opción el ABS ni el airbag; según la marca estos elementos estarán disponibles en un corto plazo de tiempo. Las llantas son de chapa y tampoco ofrecen la opción de llantas de aleación.



**AMPLIO Y CONFORTABLE**  
El espacio interior del Mazda 626 Sedan es generoso, tanto delante como detrás. En las plazas traseras pueden viajar cómodamente tres pasajeros con sitio de sobra para las piernas.

## FRENTE A SUS RIVALES

El Mazda 626 Sedan 2.0i 16V es un modelo que está a medio camino entre las berlinas de una medida en torno a los cuatro metros y medio y las berlinas de lujo. Es un coche que tanto por tamaño como por precio o potencia, tiene dos rivales muy bien definidos, que son el Rover 620i, que tiene un precio de 2.728.000 de pesetas, frente a los 2.650.000 pesetas del modelo japonés. El inglés es un poco más caro, una diferencia mínima, que bien se puede pagar teniendo en cuenta que dispone de aire acondicionado de serie. En este coche, al igual que en el Mazda, su fabricante no contempla el ABS ni siquiera en opción. El otro rival es el Volkswagen Passat 2.0i CL, que cuesta 2.715.000 pesetas. La diferencia de precio, superior al del Mazda, se compensa con el sistema antibloqueo de frenos, que en el modelo alemán es de serie. Aunque un poco más pequeños, tanto por precio como por potencia, al Mazda 626 2.0 se le puede enfrentar a muchos más modelos; por ser el más novedoso de todos, citamos de su segmento sólo al Renault Laguna RT 2.0i, que cuesta 2.590.000 pesetas. En el modelo del rombo el aire acondicionado es opción, al igual que el sistema antibloqueo de frenos.

ba de este modelo nos acompañó un molesto viento, que puso de manifiesto la sensibilidad de este coche al viento lateral, situación en la que resultaba obligatorio ir corrigiendo constantemente la trayectoria con el volante.

Por lo que respecta a los frenos y la dirección, siguiendo la filosofía general del coche están también a un buen nivel. En el caso de los frenos hay que reprochar una vez más la ausencia del ABS. La dirección, por su parte, cuenta con un sistema de endurecimiento variable en función de la velocidad, permite en todo momento al conductor tener un magnífico tacto al volante.

Después de analizar a fondo los distintos apartados del Mazda 626



Sedan, la conclusión que se obtiene es que se trata de un coche equilibrado, con muchas virtudes, que colmarán de satisfacciones a los usuarios que necesiten un vehículo de su tipo. Pero, a la hora de decidirse por él, también hay que tener en cuenta que en un corto plazo de tiempo se podrá adquirir con unas opciones que en un coche de su categoría son poco menos que imprescindibles, como es el caso de los frenos ABS o del airbag, elementos que muchos coches de su mismo nivel equipan de serie o al menos opcionalmente.

**TRES VOLUMENES**  
El Mazda con carrocería de tres volúmenes tiene a su favor, además de una buena habitabilidad, una capacidad de carga generosa.

Manuel Madrid  
Fotos: José Antonio Díaz





# CHRYSLER VISION CINCO METROS CINCO KILOS

#### VIRTUDES

Precio  
Suavidad de marcha  
Carrocería aerodinámica

**CHRYSLER VISION**  
PRECIO: 4.995.000 PTAS.

Posición del freno de mano  
Habitáculo caluroso  
Asientos poco envolventes

#### DEFECTOS

Ya es posible encontrar en el mercado español un coche de cinco metros de longitud por un precio razonable: cinco millones de pesetas. El Vision, uno de los automóviles de una nueva generación de la marca norteamericana Chrysler, quiere irrumpir con fuerza en Europa y, en consecuencia, ganar terreno a los fabricantes más representativos del Viejo Continente: Mercedes y BMW.



<b>DISEÑO</b>	★★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★★★

**L**A «ofensiva» está en marcha. Después de muchos años, los americanos de Chrysler han dejado de hacer coches para americanos. Y el Vision es un ejemplo. Un diseño al gusto europeo, aunque sin romper demasiado con las líneas habituales del coche americano

mano, el monovolumen Voyager, y de alguna manera lo han traspasado a la carrocería de tres volúmenes del Vision. Aparte de la estética, lo más positivo es que al estar la parte delantera en una posición más avanzada y las ruedas posteriores en una más retrasada, se consigue un mejor aprovechamiento del espacio interior. Lo más negativo: al mejorar la aerodinámica y como la luna delantera queda muy inclinada, el efecto de los rayos solares en el habitáculo es más acusado. En el momento que el sol empieza a calentar en primavera en

ran un segundo «escalón» -léase Honda Legend o Volvo 960 Executive- supone casi siete y siete millones y medio de pesetas respectivamente. Se está hablando de grandes berlinas, con longitud superior a los cinco metros, potencia en la barrera de los 200 caballos, cambio automático y un equipamiento completísimo. En el Chrysler no es tan completo, pero se puede mejorar con el «paquete» que agrupa el climatizador automático, tapicería de cuero y asiento del pasajero con regulación eléctrica y retrovisor interior fotosensible. Incluso así, con un



Motor 16

**BUENA ESTABILIDAD**  
En todo tipo de carreteras, un más que correcto comportamiento del coche americano es una constante. No falta un control electrónico de la tracción.

por excelencia y un precio muy competitivo, son las principales premisas para hacer frente a los fabricantes de las grandes berlinas europeas y también japonesas. Empezando por la carrocería, el nuevo Chrysler sorprende, además de su estética, por su buena aerodinámica. Un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30 es un valor muy brillante para un coche americano y, sobre todo, porque mide poco más de cinco metros de longitud. Los ingenieros de la marca se han fijado en el diseño de su her-

las horas centrales del día, será poco menos que necesaria la posición más baja del aire acondicionado.

En cuanto al precio, una cifra «política» de 4.995.000 pesetas resulta de lo más competitiva y eso que el importador español quería venderlo todavía a un precio un poco más bajo. Basta echar un vistazo al cuadro adjunto de «Frente a sus rivales» para darse cuenta de lo poco que cuesta el Vision. Aspirar a lo «más», es decir, BMW y Mercedes, significa gastarse, al menos, ocho millones de pesetas; los que quie-

precio final de unos 5.500.000 pesetas, el coche sigue siendo, a priori, la mejor oferta en su segmento.

En el apartado mecánico, el Vision no ha olvidado su vocación europea. Un motor de seis cilindros en V, que en lugar de recurrir a una elevada cilindrada para conseguir potencia pero a bajas revoluciones, como es costumbre en los coches americanos, se adopta una culata de cuatro válvulas por cilindro más al gusto europeo. La potencia máxima es de casi 210 caballos, que en combinación con un cambio auto-



**MADERA**  
El coche está bien presentado y el noble elemento abunda en el salpicadero y puertas. El airbag es de serie para conductor y acompañante. Sólo es criticable la posición del freno de mano.



**HUECO PARA LATAS**  
Como buen coche americano, hay un sitio específico entre los asientos delanteros para sendos envases.



**POCO ENVOLVENTES**  
Los asientos delanteros no recogen bien la parte alta de la espalda y el cuerpo no se sujeta demasiado en las curvas más cerradas.



**UNA SOLA PALANCA**  
Intermitentes, limpiaparabrisas y luz larga se accionan desde un solo mando. Se puede regular el haz luminoso desde el interior.



**UTILES**  
En el techo se pueden alojar las gafas y el mando a distancia del garaje. El cambio automático destaca por su suavidad.



**MUCHO ESPACIO**  
El nuevo Chrysler destaca por tener mucho sitio para las plazas en las plazas posteriores. No es tan buena la altura, debido a la forma de la carrocería.



## FICHA TECNICA



### MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por fila de cilindros accionados por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.523 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96 milímetros. Carrera: 81 milímetros. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 208 CV (155 kW) a 5.850 rpm. Par máximo: 29,8 mkg (292 Nm) a 3.450 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

### TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro relaciones. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 21,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 33,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 49,0 km/h.

### DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,38. Diámetro de giro: 11,5 metros.

### FRENOS

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

### SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, tipo McPherson; sistema Multilink con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

### RUEDAS

Neumáticos: 225/60 R 16. Llantas de aleación de 7J x 16.

### PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.615 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

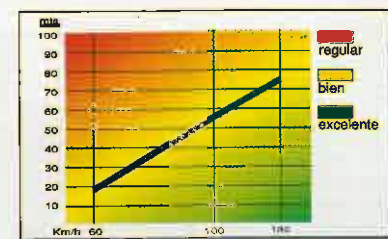
<b>CIUDAD</b>	A 28,9 km/h de promedio	16,8
<b>CARRETERA</b>	A 90 km/h de crucero	8,1
	En conducción rápida	20,6
<b>AUTOPISTA</b>	A 120 km/h de crucero	10,3
	A 140 km/h de crucero	12,8
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	Litros 100/km	13,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	Kilómetros recorridos	450

## PRESTACIONES



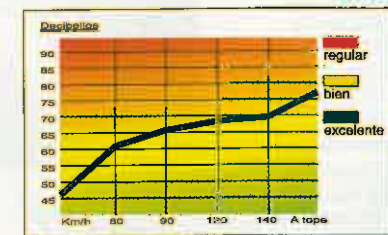
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h	214
<b>ACELERACION (seg.)</b>	400 m salida parada	17,5
	1.000 m salida parada	31,5
	De 0 a 100 km/h	10,5
<b>RECUPERACION</b>	Recorriendo (metros)	168,7
	400 m desde 40 km/h en D	15,0
	400 m desde 40 km/h en 5ª	---
	1.000 m desde 40 km/h en D	29,1
	1.000 m desde 40 km/h en 5ª	---
	De 80 a 120 km/h en D	7,0
	recorriendo (metros)	195
	De 80 a 120 km/h en 5ª	---
	recorriendo (metros)	---

## FRENOS



A 60 Km/h:	19,1
A 100 Km/h:	53,7
A 120 Km/h:	73,6

## SONORIDAD



Al ralentí:	46,6
A 60 Km/h:	61,9
A 90 Km/h:	65,3
A 120 Km/h:	67,4
A 140 Km/h:	69,9
A Tope:	77,4

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Sociedad Española Chrysler Jeep Ibérica S.A. C/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. Garantía: Tres años o 110.000 kilómetros. Siete años de garantía anticorrosión. Red de postventa: 30 puntos de asistencia en toda España.

### OPCIONES

Climatizador automático + tapicería de cuero + retrovisor interior fotosensible y asiento del pasajero regulable eléctricamente: 462.030 pesetas.

mático, supone unas prestaciones no tan brillantes pero sí más que suficientes para el público al que va dirigido el coche. Velocidad máxima superior a los 210 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien de poco más de 10 segundos son unas cifras correctas para un coche que pesa más de 1.600 kilos. En el consumo, los datos no son bajos, como cabe esperar en un vehículo de su categoría. La cifra media ponderada, según las cifras en ciudad y carretera, es de 13,5 litros cada cien kilómetros lo que supone, con un depósito de 68 litros de capacidad, una autonomía de 450 kilómetros.

En el interior del Vision hay muchos detalles comunes a otros mo-

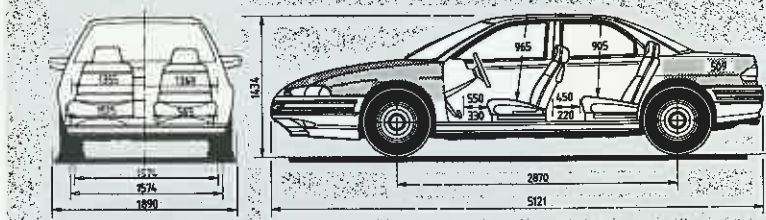


**24 VALVULAS**  
El motor V6 destaca, entre otras cosas, por su bajo nivel sonoro. Desarrolla 208 caballos de potencia.

delos de la marca. Detalles nada habituales en coches europeos, como los huecos para dejar las gafas y el mando del garaje, el mando para cerrar las cuatro puertas a la vez (con el riesgo de dejarse las llaves dentro) o la brújula permanecen en el Vision. En este modelo, los seguros de las puertas no se bajan cuando se superan los 30 kilómetros por hora, como pasa con el Le Baron, aunque tiene un curioso mando a distancia que si se pulsa dos veces, una vez se abre la puerta del conductor, se abren las otras tres y si se aprieta otro interruptor se levanta la tapa del maletero. Sobre decir que incorpora airbag para conductor y acompañante, que los elevalunas son eléctricos en las cuatro puertas y los retrovisores se regulan desde el mismo mando. Llama la atención el empleo de madera en el salpicadero y puertas, tiene una única palanca para intermiten-

## A FONDO

### CHRYSLER VISION



## EQUIPAMIENTO

El Vision lleva de serie aire acondicionado, mando a distancia de apertura de puertas, retrovisores exteriores regulables de forma eléctrica, elevalunas eléctricos, airbag para conductor y acompañante, llantas de aleación, volante regulable en altura, ordenador de a bordo, inserciones de madera en el salpicadero y puertas, altura de faros regulable desde el interior, control de velocidad de crucero, brújula y termómetro.



## AL GUSTO EUROPEO

CHRYSLER ha matado dos pájaros de un tiro con su nuevo Vision. A la vez que ha desarrollado un concepto diferente de diseño en una carrocería tres volúmenes, que denomina Cab Forward (se podría traducir como cabina adelantada), la estética supone un cambio radical. Mantiene ese aire clásico de coche americano pero sus formas, mucho más actuales, se acercan claramente al gusto europeo y, en consecuencia, al japonés. Los responsables de diseño del Vision se han fijado mucho en su hermano el Voyager y basta ver que la base del parabrisas está prácticamente a la altura del tren delantero o sentarse y darse cuenta lo lejos que queda la luna para comprobarlo. Si además se une que las ruedas traseras están más retrasadas de lo habitual, el espacio interior está mucho mejor aprovechado sobre todo en las plazas traseras. Sin embargo, por la forma tan particular de la carrocería, la altura de las plazas posteriores no es ni mucho menos tan brillante como el espacio para las piernas, por lo que la nota final baja unas décimas. Lo que sí es cierto es que el Vision tiene una carrocería muy atractiva, y lo que es más sorprendente, con un coeficiente de penetración aerodinámico similar o incluso más bajo que el de sus rivales europeos (el Cx es de 0,30), una cifra bajísima para un coche americano. Está claro que la carrocería del Vision no sólo está pensada para el público americano.

tes, limpiaparabrisas y luz larga y unos alargadores en los parasoles para evitar al máximo que moleste el sol.

El coche tiene una buena estabilidad. Gracias a una suspensión independiente con un tarado más rígido de lo que es habitual en la marca (en los Vision que se quedan en América es más blanda), el control electrónico de la tracción y unos enormes neumáticos, con unas no menos grandes llantas de 16 pulgadas de diámetro y siete de ancho, un buen comportamiento está más que asegurado. A pesar de una pequeña tendencia a irse de frente en situaciones límite, las reacciones no son bruscas y la «nobleza» es una constante en el improbable caso de

que el conductor realice una conducción deportiva. El confort de marcha mejora por el bajo nivel sonoro y la suavidad del cambio.

En resumen, el Vision tiene unas excelentes cualidades para hacerse con un hueco del segmento de las grandes berlinas.

**VISION AMERICANA**  
Aunque destinado también para Europa, la estética yanqui se pone de manifiesto en este coche.

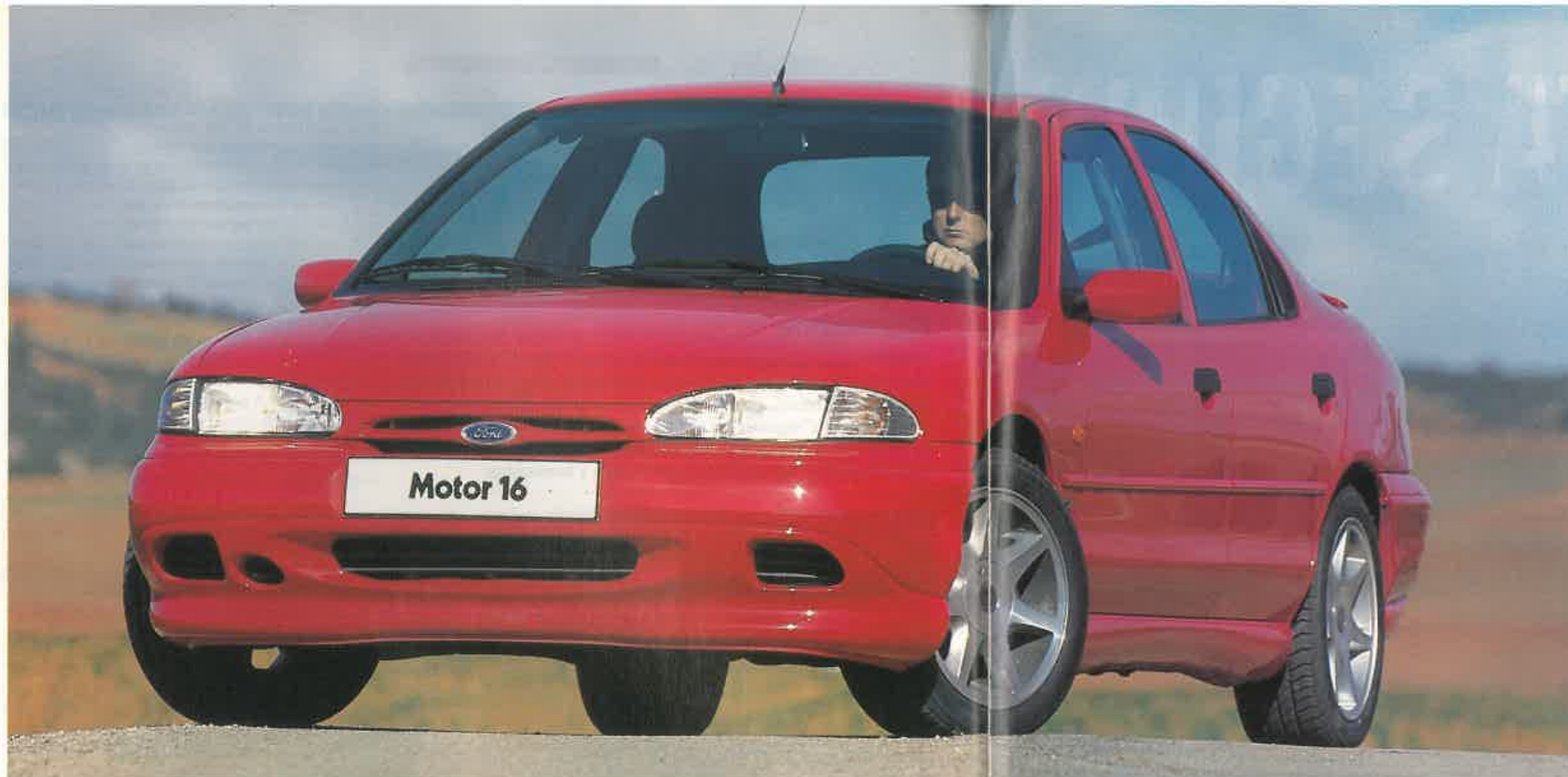
Javier Gutiérrez

Fotos: José Antonio Díaz

## FRENTE A SUS RIVALES

Incluso incorporando el equipamiento opcional (climatizador automático, tapicería de piel, etc.), encontrar un rival directo del Vision es tarea más que difícil, puesto que los que hay son muchísimo más caros. Los que más se acercan son el Honda Legend y Volvo 960 24V Executive, que cuestan 6.900.000 y 7.500.000 pesetas respectivamente. También son rivales (por longitud, potencia y cambio automático) el BMW 730i y el Mercedes 280 de la Serie S, aunque el primero supera los ocho millones de pesetas y el segundo vale más de 8.700.000 pesetas. Cifras en todos los casos incomparables a los cinco o cinco millones y medio del Chrysler Vision.





*Ford Mondeo 2.0 Si RS*

## TRAJE DE ATLETA

**Ford, fiel a su política de personalización de producto, ofrece para su gama Mondeo un sinfín de elementos para vestir su carrocería bajo la denominación RS. Por un dinero muy razonable se puede disponer de un Mondeo aparentemente muy diferente y a la medida de los gustos y los bolsillos de cada cliente, como si se tratase de un sastre para coches.**



**F**ORD ofrece en sus concesiones un amplio abanico de posibilidades para adecuar sus modelos, pero también ofrece algunas versiones con la terminación RS montada de fábrica, como es el caso del Mondeo 2.0 Si que aparece en estas páginas.

Este modelo se diferencia de la versión convencional por la incorporación de un faldón delantero, un alerón posterior, unos faldones laterales y unas espectaculares llantas de aleación de 16 pulgadas con unos neumáticos Michelin MXV2 de perfil ultrabajo. Todo esto por una cantidad bastante razonable en vista de lo que ofrece: 198.000 pesetas. Esta modificación tiene un carácter fundamentalmente estético, pero también afecta al comportamiento del coche, ya que los neumáticos, de 205/50 VR16, mejoran el ya de por sí buen comportamiento del coche. Al disponer de unas gomas con perfil muy bajo se ha reducido notablemente la deriva del

neumático, por lo que el conductor aprecia una mayor precisión en las trayectorias marcadas. El nivel de confort no se ve afectado, por lo que no hay que temer a los largos viajes. El único inconveniente reside en la fragilidad de los neumáticos de perfil muy bajo a la hora de

aguantar un bordillazo. Los elementos aerodinámicos tienen una influencia mínima en cuestiones tales como las aceleraciones, la velocidad máxima o los consumos.

Hay que destacar la excelente calidad de los elementos empleados en el Mondeo RS. Todos los ele-

mentos han sido diseñados específicamente para este modelo según los niveles de calidad de la marca, por lo que no queda lugar para la chapuza, ni siquiera en los elementos montados a posteriori en el concesionario. Las llantas tienen un



**BIEN ADAPTADO**  
La terminación RS se adapta especialmente bien al Mondeo, con un aspecto francamente atractivo.

dispositivo antirrobo con llave de seguridad que las hace prácticamente invulnerables. Según los diferentes equipamientos, el kit RS varía de precio. Así pues, para un Mondeo en acabado CLX el precio sube hasta las 288.000 pesetas, mientras que si se trata de un Ghia, la transformación supone 222.000 pesetas. Además existe la posibilidad de ir más allá en la transformación con los elementos de suspensión y de acabado interior que se ofrecen en los concesionarios.

Una ventaja que hay que considerar es que al tratarse de elementos homologados por la marca, comercializados y montados en concesionarios oficiales de su red, no alteran las condiciones de la garantía.

V. P.





# APUESTA SEGURA

Comprar  
un coche usado



**Está claro que la única ventaja que justifica la compra de un coche usado es casi siempre de tipo económico. Para rentabilizar al máximo su inversión, Motor 16 le sugiere algunos consejos prácticos al alcance de cualquier persona que vaya a comprar.**

**U**n coche usado se puede adquirir en un concesionario, comprar directamente a un particular o bien en uno de los tantos compraventas existentes. El acudir a un concesionario oficial para comprar un coche usado de la propia marca es una alternativa que inspira confianza. Es de suponer que, por imagen, la marca se esmere en ofrecer coches usados aparentes y que den

buen resultado. Además, muchos de estos vehículos suelen tener pocos kilómetros al proceder de flotas de alquiler o de empresas y, lo que es muy importante, ofrecen garantías escritas por muchos meses.

La ventaja que aportan los compraventas es la variedad de modelos y marcas, así que, quien sabe, incluso puede encontrar el coche exótico protagonista de sus sueños. También

# O RULETA RUSA



los compraventas importantes garantizan sus productos algunos meses y permiten canjear un coche usado por otro también usado. Como norma general, no se alarma si el vendedor le mete prisa bajo amenaza que se queda sin un chollo irrepetible. Tenga calma, los chollos son muy raros y los coches usados no son precisamente escasos. Otra llamada de atención hay que hacerla sobre las rebajas. En

invierno se venden menos coches y se pueden encontrar mejores ofertas que en la época punta, el verano.

El riesgo principal de contratar con un particular desconocido la compra de un vehículo es el de no ofrecer ningún tipo de certificado de garantía escrita; el coche se puede romper inmediatamente después de la compra. No obstante, esto puede ser un motivo de rebaja si a usted le intere-

sa el coche. Por supuesto es conveniente informarse antes del precio correspondiente al año de matriculación, precio que encontrará en cualquier guía del automóvil. Antes de terminar ningún trato, lo primero que tiene que hacer es informarse en la Jefatura de Tráfico (pedir nota de cargas) por si el coche tiene embargo o multas impagadas. De paso puede pedir los impresos necesarios para





**CUAL ELEGIR**  
Las tiendas oficiales de las marcas y los grandes compraventas aportan la ventaja de expedir certificados de garantía.

realizar la transferencia. Acto seguido, conviene comprobar que el número de chasis coincida con el de la documentación del vehículo, y que incorpore todas las especificaciones de serie del coche. Pueden intentar colarle la versión barata en lugar de la que usted ha pedido con mayor equipamiento. Elementos caros como las llantas de aleación, aire acondicionado, ABS o dirección asistida son fáciles de verificar. La dirección asistida se detecta comprobando la resistencia de las ruedas al mover el volante. A motor parado el volante cuesta mucho más de girar que con él arrancado. Los coches con ABS suelen indicarlo en el salpicadero, de lo contrario habrá que comprobar, en prueba dinámica, que no se bloqueen las ruedas al frenar bruscamente.

Tampoco hay que olvidarse de verificar la fecha de matriculación del vehículo para saber los años que lleva a costas. Recele de lo que marque el cuentakilómetros, ya que se suele manipular. Si el vehículo tiene más de cinco años tendrá que justificar el haber pasado la ITV correspondiente. De todos modos, éste no debe ser argumento determinante sobre el estado real del vehículo, puesto que la ITV en España es muy poco exigente.

Hechas estas premisas, pasemos a verificar el estado del coche. Lo primero que se debe inspeccionar es la

carrocería. Del estado de ésta se puede determinar el uso dado al coche, los posibles golpes sufridos y si se ha cuidado con mimo.

Si una carrocería está cuidada, es probable que la mecánica también lo esté. Es importante que la carrocería esté en condiciones porque es de los elementos más caros de reparar. Por supuesto, la inspección del coche hay que realizarla a la luz del día y desde luego si tiene dudas no lo compre, el mercado es amplio y seguro que encontrará algo me-

**Comprar un coche usado**

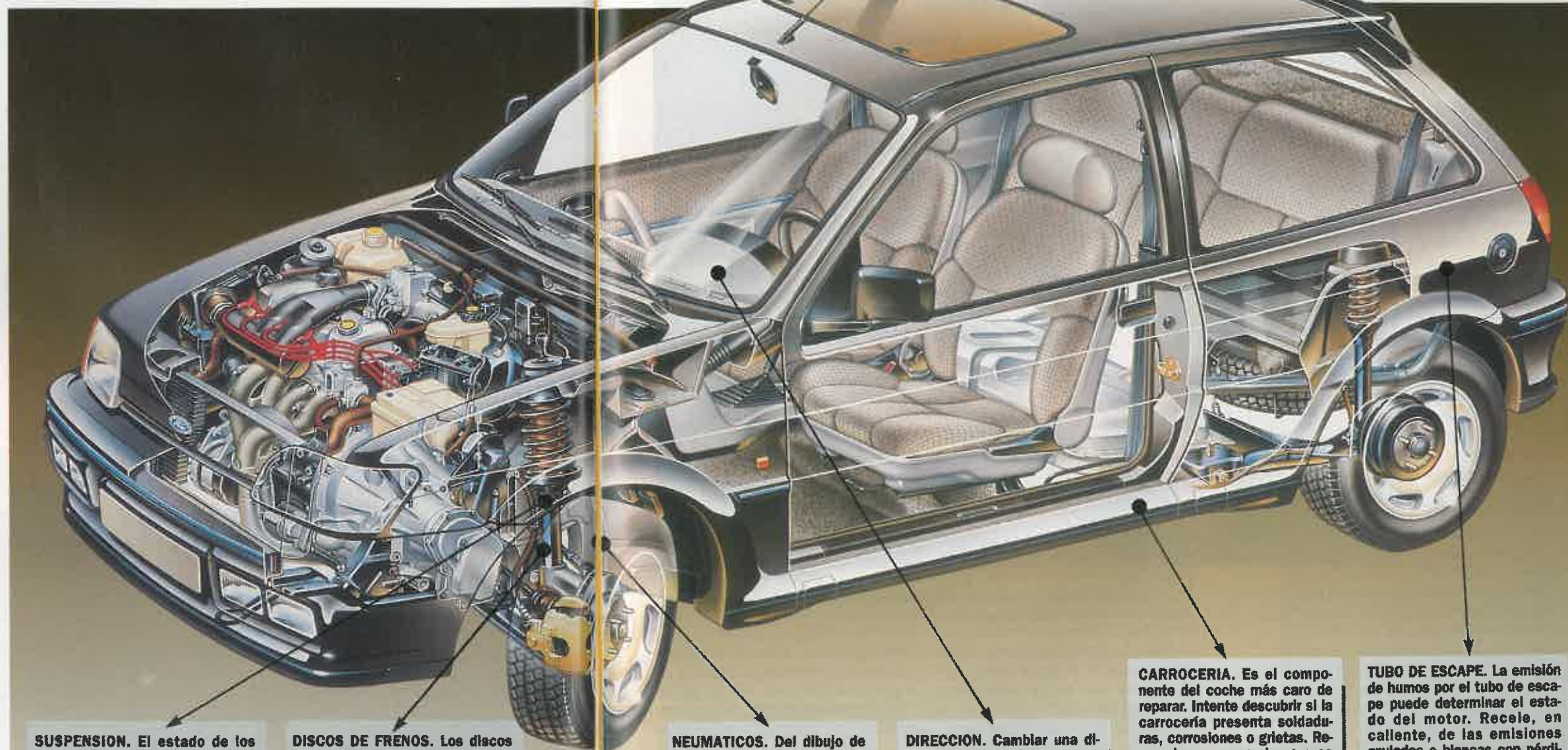
mejor. En general, intente descubrir si la carrocería presenta soldaduras, corrosiones o grietas. Recuerde que un embrague se puede sustituir fácilmente, pero una carrocería oxidada no tiene arreglo.

La inspección de la carrocería empieza por detectar si la pintura es la de origen o se ha pintado el coche por partes o por entero. El color de la pintura es difícil de igualar, sobre todo si es metalizada, así que si se aguza la vista es posible descubrir un

cambio de tonalidad en una aleta o en una puerta recién reparada. El determinante para descubrir si el coche lo han pintado por entero, son esas pequeñas manchas de pintura que quedan en los junquillos de goma de puertas y ventanillas. Otro elemento de contraste es la pintura del interior del capó que suele ser la de origen. Un golpe fuerte se puede detectar comprobando la alineación de las puertas; si las ventanillas suben y bajan de forma fácil; y si las puertas abren y cierran sin ruidos ni impedimentos.

## LOS MAS VENDIDOS

A dichosa crisis también afecta al mercado de vehículos de ocasión. El nivel, que no las ventas, ha bajado de consideración. Ahora, de cada diez clientes que se interesan por un usado, siete de ellos condicionan que sea barato. Entre las 400.000 y las 700.000 pesetas es lo que se suelen gastar los españoles en este tipo de automóviles, y solicitan una antigüedad entre seis y siete años. En cuanto a los modelos, los de mayor demanda son: el Fiesta, Escort y Orion de la marca Ford; el Corsa y Kadett de Opel; y de Renault, el 11 y el 19. En general, y dependiendo del concesionario, la garantía que se ofrece para un vehículo usado oscila entre los tres meses y un año, en algunas ocasiones se llega hasta los dos. El inconveniente de un usado es que no en todas las compañías de seguros se pueden contratar pólizas a todo riesgo.



**SUSPENSION.** El estado de los amortiguadores se puede comprobar balanceando el coche; si rebota repetidas veces, o se aprecia algún ruido extraño, es que ya no cumplen con su función y por seguridad conviene reemplazarlos. Si el vehículo está hundido de un lado, lo más probable es que tenga un muelle de la suspensión cedido.

**DISCOS DE FRENOS.** Los discos de frenos se dañan si se rueda con las pastillas desgastadas. Esto se comprueba pasando el dedo por la superficie del disco, que si está en condiciones presenta una superficie lisa.

**NEUMATICOS.** Del dibujo de los neumáticos se sacan conclusiones importantes. Un neumático que no se desgasta por igual es por un problema de paralelo debido a un golpe. No siempre se puede corregir este defecto llevándolo a alinear.

**DIRECCION.** Cambiar una dirección de cremallera es costoso. No acepte un coche que tenga mucha holgura en el volante, no pasará la ITV.

**CARROCERIA.** Es el componente del coche más caro de reparar. Intente descubrir si la carrocería presenta soldaduras, corrosiones o grietas. Recuerde que un embrague se puede sustituir fácilmente, pero una carrocería oxidada no tiene arreglo.

**TUBO DE ESCAPE.** La emisión de humos por el tubo de escape puede determinar el estado del motor. Recele, en caliente, de las emisiones azuladas o blancas con pérdidas de agua.



## TRANSFERIR UN COCHE

**V**ENCER el miedo hacia lo desconocido y disponer de paciencia y tiempo libre, le harán ahorrar algún dinerillo si decide ocuparse personalmente de transferir el coche que acaba de comprar. Si la venta se realiza entre particulares está exenta de pagar el IVA, a cambio tendrá que abonar en la Delegación de Hacienda el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales.

Para pagar este embroñoso impuesto hay que consultar una lista de valoraciones de todos los modelos de coches, que publica año tras año el Ministerio de Hacienda. A esta valoración hay que restarle un porcentaje que varía según la antigüedad del vehículo (a los coches entre 6 y 7 años se les aplica un 28 por ciento). Al valor resultante se le aplica un 4 por ciento (este valor es fijo) y obtendrá lo que tenga que ingresar en las arcas públicas. Los documentos restantes a presentar en

Tráfico son: Impuesto Municipal del año; permiso de circulación con firma autenticada por banco, del vendedor; impuesto de lujo si la matriculación es anterior a 1986; fotocopia del DNI del vendedor; rellenar Impreso de transferencia (lo facilita Tráfico) firmado por el titular y el comprador; carta de pago del Registro Mercantil si el coche se pagó anteriormente por letras y certificado de haber pasado la ITV si el vehículo está en su cuarto año de existencia. Con todo esto y 5.150 pesetas más el coche estará a su nombre.

a parte de ajustar perfectamente.

Del estado de los neumáticos se pueden sacar conclusiones importantes. Un neumático que no se desgasta por igual es por problemas de convergencia, avance o caída de sus ruedas debido a un golpe. Corregir esto hasta no hace mucho no ha sido problemático, pero resulta que, de una década a esta parte, el único reglaje que se puede variar para corregir el paralelo de las ruedas de un

**Comprar un coche usado**

ruedas. El examen del desgaste de la rueda de repuesto también puede delatar defectos de paralelo, en el supuesto que le hayan sustituido los neumáticos al coche.

La dirección merece mención aparte. Si al mover el volante éste tiene un recorrido muerto antes de que las ruedas empiecen a girar, sepa que, además del peligro que esto entraña, no pasará la ITV. Tendrá que cambiar las rótulas o lo que es más costoso la cremallera entera. El estado de los



### CON LUPA

La ayuda de un experto siempre es una garantía para que no le engañen en la compra de un vehículo de ocasión.

coche es el de convergencia. De todos modos, si al coche le han cambiado los neumáticos previamente, se puede averiguar si las ruedas están alineadas probándolo en carretera y desde luego después de haber comprobado la presión de los neumáticos. Si el vendedor se lo permite, elija un tramo recto de carretera y, lo que es muy importante, nivelado. Suelte algunos instantes las manos del volante. Si el coche se desvía hacia la derecha o la izquierda, sospeche que tiene mal la alineación de las

amortiguadores se puede determinar balanceando el coche, si rebota o se aprecia algún ruido es que ya no cumplen con su función. Si le permiten efectuar una prueba en carretera con el vehículo, sería conveniente que le acompañara un experto. La interpretación de posibles ruidos por parte de un mecánico le ahorrará disgustos posteriores. En general, cualquiera se da cuenta si las marchas engranan sin rascar, si hace extraños al abordar una curva, si el motor ratea o se calienta, si rebota al pasar

## REQUISITOS PARA LA ITV

**L**a normativa española para pasar la Inspección Técnica de Vehículos usados está en fase de reforma, con esto será equiparable a las normas europeas que son mucho más exigentes. El nuevo plazo de inspección se ha reducido al cuarto año de vejez del vehículo, a partir de aquí se revisará cada dos años hasta los diez, que será anual. Por el momento, salvo en lo que se refiere a frenos, dirección, y reglaje de faros, que se realiza con aparatos especiales, la inspección del resto de los componentes se efectúa más de forma visual que técnica. El no pasar la ITV supone abonar multas que oscilarán según la categoría del vehículo (de 5.000 a 15.000 pesetas); a parte, le pueden requisar el permiso de circulación para obligarle a pasar la revisión. Antes de llevar su vehículo a la ITV verifique que le funcionen bien los frenos, incluido el de estacionamiento, y compruebe que la dirección no tenga demasiada holgura. Los amortiguadores y la transmisión también deberán estar en condiciones. Por supuesto si el coche tiene el tubo de escape roto o emite mucho humo arréglole antes. El resto de los componentes sujetos a revisión es de fácil verificación: funcionamiento del alumbrado, intermitentes, bocina, limpiaparabrisas, estado de neumáticos, el incorporar la rueda de repuesto, matrículas no deterioradas, cinturones de seguridad y retrovisores. Es de lógica que el vehículo no presente golpes apa-

**REINO UNIDO.** Dispone de 17.000 talleres mecánicos autorizados por el Ministerio de Transportes, que dan el visto bueno a los vehículos con más de tres años de vida. Los test no son muy exigentes.

**ALEMANIA.** Una empresa privada (TÜV) es la encargada de autorizar el 80 por ciento de los vehículos con tres años. El restante 20 por ciento corre a cargo de otra empresa también privada. Son muy exigentes.



**FRANCIA.** Se empieza ahora a hacer revisiones periódicas de los coches usados. A partir del 95 lo hará en conformidad con la normativa europea, o sea al cuarto año. La revisión técnica es muy severa.

**ITALIA.** Por inercia, que no por ley, este país obliga a pasar revisiones a los diez años de vejez del vehículo y a continuación cada cinco años. Los italianos se quejan de la entramada burocracia del proceso.

ratosos o cristales rotos. Y por supuesto asegúrese de disponer de toda la documentación del coche. Pasar la ITV es importante no sólo por su seguridad, sino también de cara a las compañías de seguro, que en caso de accidente no se harán cargo de la reparación si no tiene el certificado de haber pasado la inspección.



**ITV**  
Las nuevas normativas obligan a pasar la primera ITV a los cuatro años de vida del coche.

por baches o si al frenar emite un sonido especial, síntoma de que está ayuno en pastillas. Cuando se ruedan kilómetros sin pastillas de frenos o los discos están muy desgastados, éstos presentan una superficie arrugada en el primer caso y un desnivel de desgaste entre la zona de acción de la pastilla y el resto de la superficie del disco, en el segundo de los supuestos. Esto se comprueba pasando el dedo por la superficie del disco, que si está en condiciones tiene que estar lisa por igual.

Debajo del capó, una batería sulfatada salta a la vista, pero comprobar el estado del motor es más complicado y preferible que lo haga un experto. En los motores diesel un indicio de estar mal de compresión es la dificultad al arrancar en frío. Otro síntoma fácil de verificar es la emisión de humos en caliente por el tubo de escape. Si al acelerar sale un humo azulado, seguramente se debe a un mal ajuste de segmentos o retenes de válvulas por desgaste del motor. Si la emisión de humo es blanca y acompañada de importantes pérdi-

das de agua, la culpa hay que echársela a la junta de la culata. El uso intensivo dado a un vehículo siempre deja huella. Estas marcas se ponen en evidencia en el desgaste de los materiales. Un buen ejercicio es comprobar si el asiento del conductor está hundido, si la moqueta del piso o el pedalier presentan erosión por uso, así como el estado de tapicerías y gomas en general. Por supuesto, ni que decir tiene que todo lo que no nos convenza o que consideremos que no está en buen estado tras nuestro análisis, será argumento de rebaja en ulterior negociación. Como último consejo, y una vez efectuada la compra, no se olvide de verificar después de recorrer unos pocos kilómetros todos los niveles del coche. ○

Fotos: José Antonio Díaz



*Jacques Muller,  
director general de Rover España*

# EL FUTURO ESTA EN LA TRADICION

**Hace 25 años que Jacques Muller llegó a España, procedente de su Suiza natal, como responsable del control de gastos en la desaparecida Authi, en Pamplona. Desde entonces ha ido acumulando experiencias sobre la realidad automovilística española. Hoy día es uno de los mejores concedores del sector, desde la dirección general de Rover España S. A.**

**F**INO e intuitivo, no duda sin embargo en aplicar todas las técnicas del marketing para mejorar, año a año, las ventas de la marca que representa, Rover. Una marca que ha pasado su particular Rubicón en años anteriores y que, de la mano de los japoneses, ha causado sensación en toda Europa por sus excelentes resultados en los últimos tiempos. Por si fuera poco, el anuncio de la compra de Rover, por parte de BMW, coloca a su representante en España en el ojo del huracán, en el centro de la noticia.

—Con un incremento en sus ventas del 8 por ciento en el último año, Rover puede presumir de ser la única marca europea que ha mejorado sus resultados en un ambiente general de crisis. ¿Puede hablarse de la definitiva recuperación de Rover?

—Hace seis años que hemos salido de la crisis. Desde la aparición en 1985 del Montego y de la serie 200 (primeros frutos de los acuerdos con Honda), en Rover hemos sido optimistas sobre nuestro futuro. Los resultados del 93 no son otra cosa que la confirmación de que estamos en el buen camino.

—Curiosamente, Rover comienza a remontar precisamente cuando pierde su identidad como marca británica, que es la que se cultiva como imagen corporativa...

—Ahora más que nunca estamos defendiendo los valores tradicionales que han caracterizado a los coches ingleses. Este es uno de los puntos clave para vender nuestros automóviles. El refinamiento interior y el confort son algo que siempre defendemos como nuestro.

La asociación con Honda nos ha permitido mejorar muy apreciablemente los niveles de calidad técnica. La mezcla de estos valores británicos con los japoneses son la base de nuestro éxito actual. Este cambio ha permitido ofrecer unos coches más deseados, más al gusto de todos los públicos, con una imagen y una calidad mejoradas. Es importante añadir que Japón nos ha aportado, por encima de todo, una cultura de trabajo. Ha abierto los ojos a todos los trabajadores de Rover sobre la necesidad de mejorar la calidad y reducir los costes de producción y desarrollo, mejorando así mismo la calidad de otros aspectos como la distribución o la post-venta. Esta simbiosis entre los métodos nipones y el estilo británico es lo que ha impulsado definitivamente a la marca.

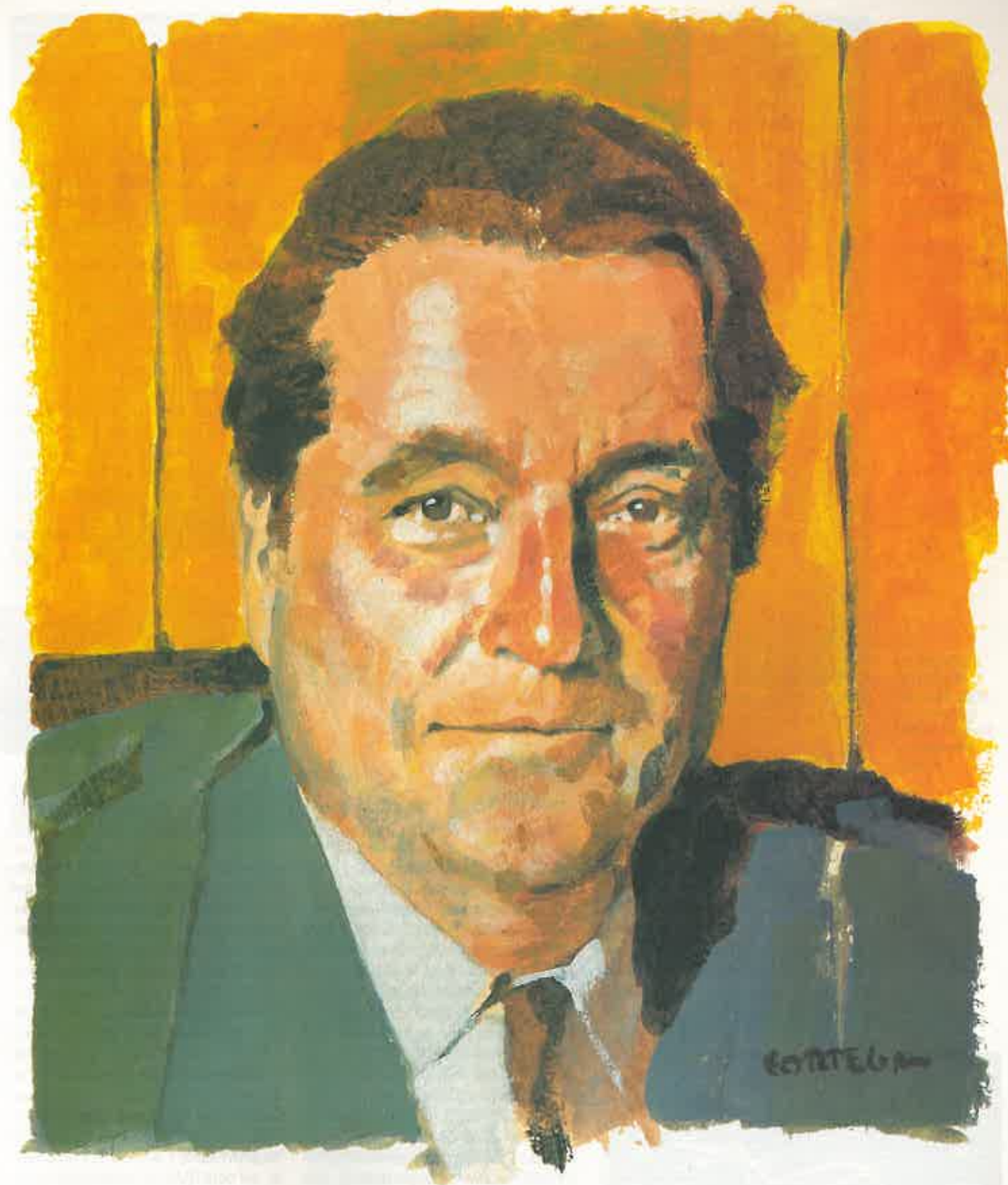
—En estos momentos y además de algunos nichos específicos, la gama Rover la componen cuatro escalones, desde el 100 hasta el 800. ¿No es una gama demasiado grande para un volumen relativamente pequeño de ventas?

—Sí. Importamos demasiados modelos para unas ventas de 25.000 unidades, contando los todoterreno, el Montego y el Mini. Tenemos muchos problemas para dar a conocer nuestros productos y, sobre todo, para posicionarlos. Tenemos solapamientos entre las series 400 y 600.

—La gama 200/400 es posiblemente la más extensa de su categoría, con media docena de carrocerías diferentes y otras tantos motores; por el contrario, el nuevo Rover 600 sólo se ofrece en tres versiones, lo que parece un poco escaso para un segmento muy competido y superior. ¿Cómo está previsto el desarrollo futuro de este nuevo modelo?

—Ya he mencionado antes que tenemos demasiadas versiones. Por ahora, la oferta del 600 nos parece suficiente, si bien está prevista una versión turbodiesel para dentro de unos meses...

**ROVER 600**  
El más moderno de la marca británica se ofrece en el mercado español en tres diferentes versiones.



**«No nos conformamos con estar entre los mejores; simplemente, queremos ser los mejores.»**



E L H O M B R E

**J**ACQUES Marcel Muller nació en la localidad suiza de Lausanne, el 15 de diciembre de 1940. En su ciudad natal cursó los estudios primarios e inició su formación en la Escuela de Comercio, comenzando a trabajar muy joven, antes de cumplir los 16 años, como aprendiz en Reymond & Jacquier. En estos primeros años trabajó en diversas empresas en Suiza y en Alemania, ingresando en British Leyland Europa en Lausanne en 1966. Desde entonces ya no ha abandonado la compañía. En 1969 fue desti-



nado a España como analista de costes en la factoría de Authi en Pamplona. Fue su primer contacto con la realidad española, que iba a interrumpir en 1971 cuando fue destinado por unos meses de nuevo a Suiza y en 1976, con tres años en Italia como director financiero de British Leyland. Regresa a España en 1979 como responsable de la nueva firma Austin Rover, puesto que no abandonaría en las sucesivas reestructuraciones y cambios de nombre de la compañía. Desde 1984 es también responsable de Rover en Portugal.

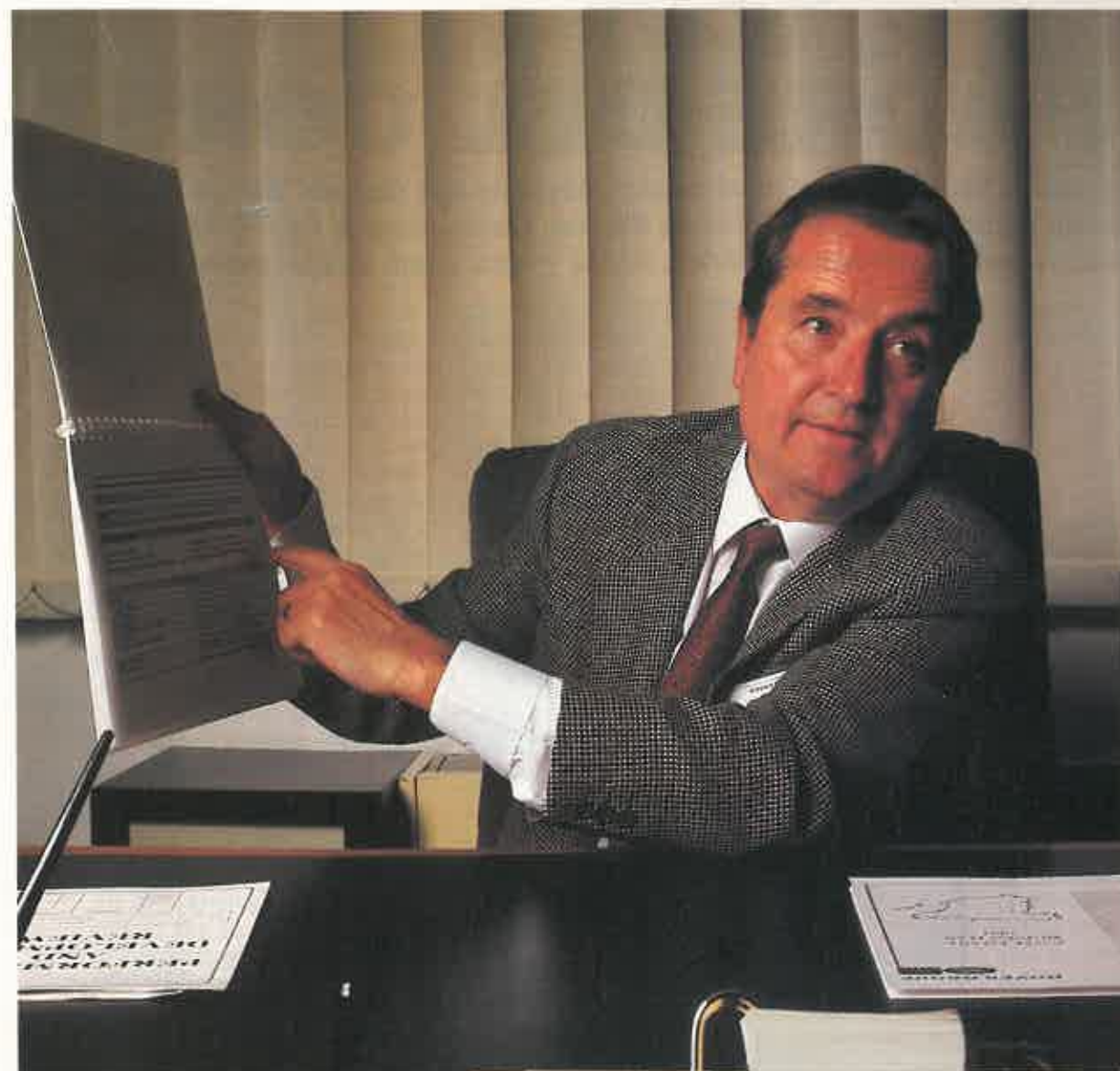
—¿Con motor BMW?  
—No, no, con motor inglés.  
—Blen, ya se ha mencionado a BMW. ¿En qué medida los recientes acuerdos con la firma bávara influirán en el futuro de Rover España?  
—Tras la noticia de los acuerdos,

los rumores han comenzado a circular. Rumores que las más de las veces son infundados. Por ejemplo, hemos tenido que desmentir que los Land Rover vayan a venderse en los concesionarios BMW, como ha llegado a decirse. La verdad es que no

hay ningún acercamiento a BMW Ibérica. No conozco personalmente a Oscar Ozaeta, de quien sólo tengo excelentes referencias. En lo comercial, BMW ha pasado de ser el enemigo implacable a un compañero de viaje al que habrá que vigilar y procurar batir, como en el pasado año.

—Hace pocos días, un conocido dirigente europeo manifestaba su preocupación por la transición entre la época Honda y la BMW. En estos próximos cuatro años, Rover va a sufrir para caminar sin la ayuda tecnológica de Honda, produciendo coches con tecnología Honda.

—Acabamos de recibir una noticia tranquilizadora. Tras una reunión en Tokio a tres bandas (Rover, Honda y BMW), se ha confirmado que el cruce de acciones entre Rover y Honda ha quedado disuelto, pero que los acuerdos de cooperación firmados se mantendrán al menos hasta el siglo que viene. Con esto garantizamos nuestro futuro más inmediato, hasta que comiencen a fructificar los acuerdos



UN HOMBRE DE ROVER  
Hace 25 años que Jacques Muller está en la compañía inglesa.

L A E M P R E S A

**L**a historia de la presencia del grupo Rover en España es compleja y confusa; el propio grupo británico ha pasado, en los últimos 25 años, por una sucesión de fusiones y absorciones que hacen difícil seguirle la pista. Su configuración actual como Rover y Land Rover

surge en 1989, cuando British Leyland (propiedad del Estado) vende estas marcas a British Aerospace, que funda Rover Group. Este grupo es propietario del 99 por ciento de las acciones de Rover España S.A., empresa creada en 1989 como evolución de Leyland España (fundada en 1971) y posteriormente Austin Rover (1979). El 1 por ciento restante está en poder de Manuel Díaz Alegría. El pasado año 1993, Rover España facturó 38.579 millones de pesetas. Sus ventas fueron de 21.997 unidades, de las cuales 5.133 fueron Land Rover y 16.844 Rover. Posee 109 empleados y su red comercial está compuesta por 240 concesionarios y agentes.

con BMW. Es importante resaltar que este acuerdo de Tokio es beneficioso para ambas partes, ya que no podemos olvidar que Rover fabrica muchos componentes para Honda; entre otros, las carrocerías.

—¿Se imagina un Rover 800 con motores BMW o con propulsión trasera?

—Desde un punto de vista técnico no veo nada que no pueda lograrse. Desde el aspecto comercial o de imagen ya es más difícil de contestar. Hay mercados en los que Rover se beneficiará de la imagen de BMW y viceversa. En el Reino Unido el coche de ejecutivo más vendido es el Rover 800, con muchísima ventaja sobre los BMW Serie 5 y Serie 7. Por lo tanto, allí será BMW la beneficiada.

—Dejando ya el asunto BMW y pasando a un tema muy querido por Rover, los todoterrenos. Es un sector que, además, ha sufrido menos los efectos de la crisis.

¿Cuál es el futuro de estos co-

ches y que tiene que decir Rover sobre su evolución?

—Los todoterrenos no han sufrido tanto como los turismos por varias razones. En mi opinión, el actual escalón fiscal es una de ellas. Otra es la continua oferta de nuevos productos. En lo que a nosotros se refiere, debo decir que Land Rover logró en 1993 un récord absoluto de ventas, siendo España el primer mercado de exportación. Pero en el futuro, con la convergencia fiscal con los turismos, el mercado debe estabilizarse. También será interesante conocer lo que ocurra con Suzuki.

—¿Recurrirán los todoterrenos de Land Rover a motores BMW diesel?

—Todo es posible. La compra de Rover por parte de BMW será beneficiosa para ambas marcas y uno de los aspectos contemplados para lle-

var a buen puerto la operación ha sido sin duda los todoterrenos.

—Rover ha sido pionera en la búsqueda de nichos de marketing. Recordando el Mini Mook y que mantienen el Mini o los coupés. ¿Han previsto un monovolumen?

—La compañía va a seguir fabricando coches singulares en series cortas. Otra cosa es que vayamos a traerlas a España. Hay problemas de logística post-venta, que encarecen su distribución. En España, sólo es rentable la venta de estos modelos minoritarios en cuatro o cinco ciudades. Si queremos tener una distribución eficiente, hay que vender al menos mil unidades de un modelo; y de algunos no llegamos a los 250.

—Eso está en contradicción con quienes quieren vender cantidad...

—Ese sistema hay que erradicarlo

por completo. Lo importante es la calidad. La calidad del producto desde luego, pero también la calidad en la distribución y en la atención a nuestros clientes. Desde incluso antes de entrar en los concesionarios hasta después de haber transcurrido años de su venta. Este es el gran reto. La ganancia en estos aspectos es lo que nos está permitiendo mejorar día a día nuestra imagen.

—Es un plan muy ambicioso...

—Lo iniciamos en España en 1988, dos años después de que fuera implantado como «Plan de Calidad Total» en Gran Bretaña. Tenemos que implicar a toda nuestra red en mejorar el trato a los clientes. No nos conformamos con estar entre los mejores, tenemos que ser los mejores. ○

J.M.C.

Fotos: José Antonio Díaz









Retromobile '94

# LAS JOYAS DE LA CORONA

De todas las manifestaciones que se celebran en torno al mundo de los vehículos veteranos y de colección, Retromobile es el más prestigioso. Es una cita no sólo de bellas mecánicas sino el punto de encuentro en el que convergen muchas de las más importantes personalidades del sector y en el que además este año se celebró una carismática subasta.



#### ANTES Y DESPUES

Muestra de cómo queda un Bugatti tras ser restaurado por un experto como Lecocq.

**C**ELEBRAR la decimonovena edición de un certamen como Retromobile es una prueba de madurez innegable. Si además se salda con el éxito de público -unos 100.000 visitantes- que abarrotó el recinto en el que se muestran más de 250 automóviles, una cincuenta de motos y se dan cita 70 clubs y un total de 300 stands con todo aquello que gira alrededor de este mundillo, se convendrá en que pese a tratar de lo pasado uno se encuentra frente a un fenómeno cada vez más activo y vivo. Si se habla de las

joyas presentes tal vez sea preciso comenzar por los maravillosos automóviles de la «Blackhawk Collection»: un suntuoso Chrysler Torpedo de 1931 con doble parabrisas, un Stutz 1930 con carrocería Weymann y destacable además por su bajísimo parabrisas. Este coche ha ganado el más célebre de todos los concursos de elegancia que se celebran en el mundo en la actualidad: el de Pebble Beach.

Otra muy espectacular presencia era la del «racer» Rafale V que, sin ser un automóvil, no dejaba de me-



**COLECCION BLACKHAWCK**  
Los coches más espectaculares, como este Chrysler de doble parabrisas, procedían de Estados Unidos.

**LO LLEVO FANGIO**  
Con este Lancia D-24, Fangio ganó la carrera Panamericana de 1953.



**EL MAS ESPECTACULAR**  
Este Stutz con carrocería Weymann es toda una joya. En su palmarés está el concurso de Elegancia de Pebble Beach.



**CROMADOS RUTILANTES**  
El frontal de este Packard, con sus faros adicionales orientables, es una clara muestra de restauración a fondo.



recer un lugar de honor. Se trata de una canoa de competición de los años 30 toda ella en madera, con una eslora de 8,40 metros, una manga de 2,53 metros, un peso de dos toneladas y movido por un motor Hispano-Suiza V-12 de 36 litros de cilindrada y mil caballos de potencia. Otra pieza importantísima era el Lancia D-24 de 1953 con el que Fangio ganase la Carrera Panamericana. Y hablando de competición es obligado hacer un comentario sobre el Porsche 908-3, el apodado «kart» o el Matra MS-80 que en 1971 pilotara Jackie Stewart. Es evidente que bellísimos Bugatti, Alfa Romeo, Ferrari y un etcétera tan largo como prestigioso daba el tono de la muestra. Pero, por otro lado, había presencias menos espectaculares pero harto simpáticas, como es el caso del Renault 4CV que fuera de la Gendarmería, un precioso «cycle-car» Lutétia bi-plaza en el que el conductor se sentaba detrás del pasajero o los siempre hermosos Peugeot Darm'lat. Didáctica además de prestigiosa era la presencia de la siempre activa funda-



**MATRA MS 80**  
Con este modelo, Jackie Stewart ganó su título mundial de 1971.

ción Berliet, en cuyo stand la vedette era un «type D» de 1901, cuatro cilindros, carrocería «Tonneau» y transmisión por cadena. Los numerosos comerciantes presentes mostraban bellísimas muestras de sus trabajos de restauración, aunque en algunos casos cabe hablar de pura réplica encubierta... Otro colectivo muy activo en Retromobile es el de los clubs y así la mayoría de marcas, o en algunos casos modelos representativos, tenían una destacada presencia. Entre ellos se encontraba el Antic Car Club de Cataluña que junto con los reponsables de la localidad de Salou, que

promueve para el mes de junio una importante concentración de vehículos de época, mostraban el único ejemplar conocido de JBR, un «cycle-car» construido en Barcelona en 1922. En el terreno de las dos ruedas, como es costumbre en Retromobile, se trató un tema monográfico. En esta edición versaba sobre las motocicletas galas y así una treintena de ellas, muchas de ellas ejemplares únicos, ofrecían un espectacular alarde de esa industria motociclista francesa que fue siempre ahogada por el mayor renombre de la de las cuatro ruedas.

Artistas, algunos de gran talento como Emmanuel Zurini o Mirgallet, vendedores de repuestos capaces de suministrar todo lo necesario para reconstruir casi cualquier modelo, libros, posters, etc... fueron el valor añadido que contribuía a que Retromobile mantuviera muy alto su poder de atracción y atrajese como un imán a aficionados de toda Europa. ○

José Luis Aznar



LA VERGÜENZA NACIONAL

UNO de los hitos de Retromobile lo constituía la subasta que Poulain-Le Fur llevaban a cabo de la colección de Serge Pozzoli. Este, recientemente fallecido, fue uno de los más notables coleccionistas galos. Se subastaron 40 coches, algunos de ellos de importancia histórica como era el Delage 1.500S de Louis Chiron y Dick Seaman, ejemplares únicos como el Guyot Spécial de Indianapolis, algunos Amilcar, Bugatti, Delahaye, etc... Antes de comenzar la

subasta Hervé Poulain manifestó que el acto era una vergüenza nacional para Francia puesto que, debido a las leyes hereditarias, la viuda debía dispersar de ese modo una colección patrimonio del país, unos coches que deberían estar en el Louvre. En pie, el público asintió con un aplauso. La venta fue un éxito y así el Delage salió, presumiblemente para Nueva Zelanda, por 175 millones de pesetas. Al alcanzarse esa cifra el público volvió a aplaudir, pero esta vez Poulain

también puso el dedo en la llaga: «Estos aplausos deberían ir dirigidos a esa mujer -dijo señalando a la viuda de Serge Pozzoli- que lo ha intentado todo por preservar este patrimonio para Francia y la intolerancia del gobierno la ha obligado a vender».

El resto de automóviles también alcanzaron precios interesantes como dos Delahaye 135 Sport que se vendieron por 47 y 25 millones de pesetas. Mientras que por un Bugatti 35 se pagaron 20 millones.

PRECIOS NUEVOS

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>AGM</b>														
AGM Off D Techo metálico	1.619.750	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
AGM Off D Techo duro	1.683.000	1.588	54	114	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-
AGM Off TD Techo duro	1.799.900	1.588	70	147	-	-	382,7	-	32.000	-	-	Serie	-	-

<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000

<b>ALFA ROMEO</b>														
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 Inola 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	150.000	Serie
33 1.7 ie	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 1.7 ie 16V Sport	2.132.000	1.712	132	205	8,4	8,8	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
33 16V Permanent 4	2.784.000	1.712	132	198	8,9	9,0	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.080.000	1.712	107	182	9,8	8,9	420,0	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	58.000
155 1.7 Twin Spark	2.265.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	-
155 2.0 Twin Spark Luxe	2.295.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.909.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
155 2.5 V6	3.809.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.0 QD	4.421.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
158 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	58.000
155 2.5 TD	3.229.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
164 2.0 Twin Spark	3.414.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	-	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.683.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 3.0 V6	4.926.000	2.959	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	230	9,0	11,2	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper	5.528.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Súper Aut.	5.763.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Quadrifoglio	5.982.000	2.959	230	245	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.177.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000
164 2.5 TD Súper	4.540.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000
Spider 2.0 ie	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

<b>ARO</b>														
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	1.670	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-

<b>ASIA MOTORS</b>														
Rocsta 2.1 DX T. Lona	1.995.000	2.184	72	138	-	-	360,5	165.000	Serie	-	-	105.000	-	50.000
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.070.000	2.184	72	138	-	-	360,5	165.000	Serie	-	-	105.000	-	50.000

<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	3.055.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	251.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.3 E	3.780.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.8 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 2.8 E V6 Aut.	4.332.000	2.598	150	208	10,8	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	5,4	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	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
100 2.3 E	4.150.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6	4.470.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Aut.	4.787.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Quattro	5.052.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6	5.157.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Aut.	5.448.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 E V6 Quattro	5.745.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 S4	7.614.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
180 S4 4.2 V8	8.983.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.895.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231
100 2.6 E V6 Avant	4.878.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.6 E V6 Avant Quattro	5.466.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
100 2.8 TDI Avant	5.320.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	126.909	Serie	Serie	Serie	Serie	208.813
Coupe 2.3 E	4.050.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.415.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	5.010.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.962.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	56.948	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.546.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6							



## Kawasaki KLX París-Dakar

# DEL ASFALTO A LA DUNA

En el último París-Dakar han tomado parte varias Kawasaki preparadas para pilotos privados. Entre ellas se han distinguido las de los españoles Xavi Ribá y Alvaro Bultó, que terminaron en décimo y decimoprimer lugar respectivamente. Ignacio Bultó, hermano del segundo, fue quien las preparó para esta carrera. Y éste ha sido el primer año, ahora sus miras están puestas en las dos próximas ediciones, a las que volverán enriquecidos por la experiencia acumulada.



DESDE que esta singular prueba tiene lugar, Kawasaki siempre se ha mantenido al margen de ella, muy especialmente por falta de una motocicleta adecuada. En el mercado de las motos de enduro monocilíndricas de cuatro tiempos con un nivel de prestaciones elevado se echaba en falta su presencia hasta que hace un año se presentó la KLX 650. Esta moto existe en dos versiones, la «normal» y la «R», esta última con un rendimiento muy superior pero sólo apta para aquellos que quieran

una moto de montaña realmente deportiva y agresiva. Con este tipo de motos nos estamos alejando del concepto «trail» para volver con decisión al campo. Vamos a centrarnos en la versión que Ignacio Bultó ha preparado para el equipo Snipe, Ignacio, nueve veces Subcampeón de España de cross, cuatro veces Campeón de Trial, Medalla de Oro en los Seis días de Enduro, Campeón de España de Resistencia, vencedor de su categoría en la Baja, es ahora un especialista en suspensiones. Entre sus trabajos

cabe destacar sus diseños para Salvador Serviá, como es el caso del Lancia que el de País ha utilizado este año. «La filosofía que hemos perseguido explica ha sido la de buscar sobre todo la fiabilidad para poder terminar la carrera. Era obligado hacerlo así porque éste es un modelo nuevo sobre el que no hay mucha experiencia en preparaciones y como la decisión final se tomó a finales de septiembre no podíamos permitirnos el lujo de inventar». De todos modos, Bultó no piensa quedarse aquí: «En realidad se



trata de un proyecto a tres años y si todo sigue como está previsto, ahora sí que podremos ir a buscar un aumento de las prestaciones, sobre todo después de haber demostrado que estamos en el buen camino porque el resultado ha sido excelente: diez y once en la general, segundo y tercer españoles y tercera y cuarta monocilíndrica».

La moto de la que han partido es una KLX «R» a cuyo motor no le han hecho nada: «Sólo lo hemos rodado, repasado y montado con el máximo cuidado. Las únicas piezas distintas son el material interno del filtro de aire que nos lo ha hecho Fram España en papel porque es lo mejor para el polvo y el escape. Este teníamos que cambiarlo a la fuerza debido a la nueva configuración de la moto y ahora es más ligero, en acero inoxidable, con mejor respiración y con un sistema de fijación elástica. Es obra de Tavi y estamos muy contentos porque no nos ha dado ningún problema, que es lo que pretendíamos, y además con él el rendimiento del motor ha sido excelente y el consumo muy comedido: 10,8 litros en arena, cuando, por ejemplo, los italianos tenían problemas tanto con la velocidad como con el consumo», explica con satisfacción Bultó, que añade: «otros pequeños cambios han sido ponerle el electroventilador de la normal con el termocontacto tarado a 75 grados y también el desarrollo final de esta lo que da una punta de algo más de 162 kilómetros por hora porque el de la «R», que es mucho más de enduro, no llega a 140».

Por lo que respecta al bastidor tampoco hay ninguna revolución: «Bueno, es que el reglamento obliga a utilizar el de serie y sólo hemos cambiado la parte trasera que soporta el asiento. La hemos hecho desmontable porque en caso de caída facilita las reparaciones al poder sustituirse». Es en el terreno de las suspensiones donde Bultó ha trabajado más, no en vano él es un especialista en este apartado: «Lo más importante ha sido el cambio de geometría, hemos resituado el ángulo de dirección, el arrastre de la rueda trasera y la posición del eje para que la moto tenga una mejor estabilidad a alta velocidad en las rectas, aunque



LA VERSION  
PARIS-DAKAR  
Partiendo del  
modelo KLX  
«R», e  
introduciendo  
las mínimas  
variaciones  
posibles.  
Ignacio Bultó  
ha conseguido  
que su  
monocilíndrica  
alcance los  
150 kilómetros  
por hora.



el terreno sea malo. También le he puesto el basculante de la normal, que es más largo y me ayuda a conseguir esa geometría deseada, pero también hay una razón práctica, y es que es de acero y no de aluminio. En Africa, en cualquier sitio te pueden soldar el acero, pero no el aluminio». No terminan aquí los cambios en las suspensiones según sigue contando Bultó: «Para que la rueda trabaje como yo quería le he tenido que poner una mezcla de bieletas de las dos versiones pero, como ves, siempre se trata de piezas *standard*, lo único especial es el amortiguador, un Ohlins con depósito de gas que nos han hecho según nuestras necesidades. Con todo ello, el recorrido de la rueda es de 315 milímetros, casi como una moto de cross. Delante hemos puesto la horquilla de la «R» pero con las pletinas de la otra, que es menos nerviosa y por lo tanto es mejor para nuestro propósito. Por fin el disco de freno es de la «R» y aunque sea más pequeño que el de la otra, en Africa ya sobra, tanto que las pastillas, unas Galfer, no tuvimos que cambiarlas en los 14.000 kilómetros».

Las motos que se preparan para esta competición tienen todas ellas un aspecto peculiar, especialmente su enorme depósito central, pero eso no ocurre en este caso: «He optado por poner cinco depósitos más o menos similares y uno de ellos es el de serie. Con eso obtengo varias cosas. La primera es que reparto el riesgo y así, en caso de romper uno, se anula y con los otros se puede seguir. Pero lo más importante es que, al emplear el de serie, el piloto tiene sitio para moverse y como los otros van dos a

cada lado del motor y otros dos detrás de las piernas, conseguimos no subir el centro de gravedad. En total caben 49 litros, lo que nos da una autonomía de unos 500 kilómetros. Estos depósitos, que nos los han hecho los de VRP en Italia, son de aluminio y tienen otra ventaja. Son de una aleación bastante flexible y absorben los golpes». Y cuando explica esto, Bultó muestra la enorme



## FICHA TECNICA

## MOTOR:

Monocilíndrico vertical 4T. DOHC. 4V LC. Diámetro por carrera: 100 x 83 mm. Cilindrada total: 651 cc. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 45 CV a 6.500 rpm. Par máximo 5,3 Kgm. a 5.000 rpm.

## ALIMENTACIÓN:

Un carburador Keihin de 40 mm. Arranque eléctrico.

## TRANSMISIÓN:

Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multi-disco en aceite.

## BASTIDOR:

Simple cuna desdoblada con doble estructura perimetral en tubo de acero. Suspensión delantera horquilla invertida de 43/285 mm. Suspensión trasera Unitral progresivo con monoamortiguadores regulable de 280 mm. Freno delantero disco flotante de 290 mm. con pinza de doble pistón paralelo. Freno posterior simple disco de 230 mm. con pinza de doble pistón opuesto. Neumáticos delantero Dunlop 54S 90/90-21. Neumático posterior 65S 130/80-17.

## DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.510 mm. Longitud máxima: 2.250 mm. Altura máxima: 1.190 mm. Anchura máxima: 900 mm. Altura del asiento: 885 mm. Peso en vacío: 153 Kgs. Depósito de combustible: 12 litros.

abolladura que «luce» el de la derecha sin que se produjera ningún escape y concluye: «E incluso tienen otra ventaja, que es la de proteger el motor». No está tan satisfecho con el protector del cárter: «Lo hicimos en fibra de carbono, muy resistente y ligero, pero cuando recibe un golpe muy fuerte se raja, y claro, a partir de ahí deja de ser útil. Creo que el año que viene lo pondremos de aluminio», exclama al tiempo que nos cuenta que este material sí ha sido útil para el carenado: «Es muy ligero y resistente, los de Speedfiber lo han fabricado con sólo dos láminas de kevlar y va soportado por un entramado de tubos que llamamos «la araña», obra de nuestros mecánicos, los hermanos Higuera». Para terminar con los cambios de la moto sólo queda decir que las llantas son unas Morad en aluminio calzadas por Michelin, y que, obviamente, se



KLX DE SERIE  
El mayor acierto de este modelo es su chasis. La suspensión es blanda pero a la horquilla no le falta rigidez.

han colocado los accesorios dakarianos como son dos Terratrips, el GPS, la baliza y el «road-book» eléctrico.

Ignacio Bultó probó por vez primera la moto cuando se realizó este reportaje. Tanto él como Alvaro decían muchas veces que habían ido tranquilos pero cuando comprobábamos el Terratip veíamos que habían superado los 150 kilómetros por hora, que es muy respetable para una monocilíndrica. Eso quiere decir que la moto era fácil de llevar y además anima el pensar que el motor era de serie. «Eso, antes de la carrera, no nos lo podíamos ni imaginar porque no habíamos tenido tiempo de probarla: sólo habíamos hecho 158 kilómetros y aún faltaban cosas».

En una carrera de esta clase es muy importante el ir cuidando las motos y el trabajo que cada día deben hacer los mecánicos: «Aquí te diré que los nuestros tuvieron que trabajar de firme, porque al no conocer la moto se tuvo que repasar todo constantemente para asegurarnos de que no había problemas. Los motores aguantaron perfectamente, los cambiamos por precaución a media carrera porque hacían ruido, pero una vez desmontados hemos visto que estaban perfectamente. Para el año que viene se pueden mejorar muchas cosas. Nuestro objetivo no será sólo terminar», lanza con una sonrisa que deja bien claras sus nuevas ambiciones para el próximo año. ○

Kawasaki KLX 650

## TRAIL DEPORTIVO

**Ya se ha dicho que la KLX es una de las primeras trail pensadas más para la tierra que para el uso en carretera. Su motor deriva del de la Tengai, del cual hereda únicamente sus cotas internas.**

CON su doble árbol, las cuatro válvulas y el carburador de 40 milímetros de difusor, su potencia es de 45 caballos a 6.000 revoluciones y su par de 5,3 mkg. Eso se traduce en una buena aceleración pero sobre todo en unos bajos excelentes que convierten a la KLX en una moto muy agradable de llevar. Cuando el motor sube de vueltas el escape emite un embriagador sonido del que, empero, mejor es no alardear. De todos modos su gran as está en el chasis. Este admitiría sin problemas bastante más potencia -la de la «R» por ejemplo- y en carretera los neumáticos se «acaban» mucho antes que él y eso que las suspensiones están taradas muy blandas, lo cual con la delantera es un problema en cuanto que no es regulable y para solucionarlo requiere meterse a cambiar el aceite. Que la suspensión sea blanda no quiere decir que a la horquilla le falte rigidez, todo lo contrario, y así es una delicia el

### LA KLX «DAKAR» A EXAMEN

RECUERDO que cuando probé la moto de Carlos Mas apenas podía tocar con las puntas de las botas en el suelo. Aquí, el asiento está exactamente a la misma altura que en la de serie y, al llevar el mismo depósito, los cambios no afectan en nada a la postura de conducción. Es en marcha cuando se nota el trabajo de Bultó, muy especialmente el comportamiento del tren delantero. Naturalmente la dirección se siente perezosa, pesada, diríamos, pero por otra parte confiere una tremenda sensación de seguridad cuando, lanzado, te encuentras con agujeros o desniveles. No es que la moto no se inmute pero los pasas sin demasiados sobresaltos, sin tener que apalancarte para contrarrestar a fuerza de brazos el trallazo que esperas te dé el manillar. Eso, cuando de verdad se aprecia, es cuando vuelves a pasar por el mismo



lugar con la moto sin preparar, que parece un juguete, y la notas frágil y muy nerviosa. El motor no ha cambiado en demasía, pero es evidente que esa mejor respiración que le proporciona el nuevo escape se traduce en una mayor alegría a la hora de subir de vueltas. ¡Ah! Sólo hay un «pero», y es que aquí no hay ese fabuloso botoncito de arranque. Y la verdad, eso de arrancar a patadas una moto como esa no es precisamente algo muy cómodo.



**BUENA ACELERACION**  
Posee doble árbol, cuatro válvulas y 40 mm. de difusor en el carburador, que le dotan de 45 caballos de potencia a 6.000 revoluciones.

ir empalmando virajes en una carretera sinuosa. Su altura puede ser un problema para los bajitos, muy especialmente a la hora de subirse. En cambio, en un campo que no es el suyo, como es la autopista, se puede rodar a unos 140-150 reales y ello sin tener que soportar esos vaivénes tan típicos de esta clase de motos: otro acierto del chasis y las suspensiones.

En el monte se aprecian las cualidades del motor y del chasis, pero la verdad es que uno encuentra de nuevo blandas las suspensiones y echa de menos unos neumáticos de tacos. Pero claro, para eso hay una versión «R» que Derbi no importa por el mo-

mento. Los frenos son excelentes, los acabados muy correctos y el aspecto muy conseguido dentro de esta estética de enduro-trail; si hay que poner un «pero», sea éste el estérter. El artificio de marras es imprescindible usarlo cuando el motor está frío pero su posición no es muy cómoda y además es preciso mantenerlo con la mano. Por un precio de 865.000 pesetas, el usuario que no quiere pensar en hacer carreras sino sólo divertirse, tiene con la KLX «normal», una moto manejable, fiable y eficaz tanto en el campo como en la carretera, y ésta ¡sí que tiene motor de arranque! ○

José Luis Aznar



**EN AUTOPISTA**  
Aunque el terreno donde mejor se defiende es el campo, en carretera nos sorprende con velocidades de 140-150 kilómetros por hora.



# Escudería Jordan Hart EL MILAGRO DE LA MODESTIA

**Todavía son posibles los milagros en la Fórmula 1 y no precisamente por arte de magia, sino con el esfuerzo y el acertado empleo de la inteligencia. A primera vista parece imposible que un pequeño equipo pueda plantar cara a los colosos del Gran Circo que, en el peor de los casos, suelen disponer de presupuestos anuales que rondan los 7.000 millones de pesetas.**

**C**ASOS así suelen ocurrir esporádicamente en la F-1, de hecho, durante los entrenamientos invernales de 1990 en el Paul Ricard, apareció un coche todo negro, su desnudez publicitaria era tanta, que enseñaba la piel de fibra de carbono de la carrocería, ni siquiera pintada. Era el Jordan 191 y su patrón pululaba por los boxes con aspecto despistado, saludaba amablemente a todos, incluso a los curiosos, que él suponía integrantes de la mágica F-1. Su nombre era y es Eddie Jordan, un hombre de aquéllos que, de vez en cuando, aparecen en el panorama de la F-1 y entran con el pie derecho haciendo las cosas como se deben hacer: bien. Debido a su pobreza y al aspecto de hermano cachondo de Woody Allen, nadie le tomó en serio y todavía menos cuando los «profetas de la técnica» se enteraron que en el puesto de director técnico había

puesto a Gary Anderson, un ex mecánico venido a más sin jamás haber pisado una universidad.

Las opiniones cambiaron radicalmente cuando el Jordan 191 se afirmó en los primeros Grandes Premios de la temporada. El binomio Jordan-Anderson había dado en el clavo y, al mismo tiempo, había propinado a todos una considerable bofetada moral. A raíz de esto llegaron los patrocinadores con suculentos talones y en la temporada de 1992 Jordan firmó un contrato con Yamaha para ensamblar los propulsores nipones en sus coches. Ese ahorro le permitió comprar un amplio solar a pocas millas de Silverstone y construir allí la nueva sede de la Jordan Racing Ltd. Sin embargo, el matrimonio anglo-nipón fue sinónimo de problemas y tiempo perdido. El motor Yamaha acarreó infinidad de proble-



**QUIEN LO DIRIA**  
El aspecto de Eddie Jordan no refleja su astucia ni su capacidad de gestión.



Gary Anderson explica a Eddie Irvine, que jamás se quita el casco, las lecturas de la telemetría que reflejan su conducción. El prestigioso ingeniero Steve Nichols contrasta opiniones con Irvine sobre los reglajes del coche.



Es evidente la impaciencia del piloto y del técnico mientras los mecánicos ejecutan sus órdenes. La falta de sentimientos de la electrónica pone en evidencia el error cometido por el piloto. Ahora ya no existen mentiras circunstanciales.

mas y el buen trabajo de Anderson se malogó irremediablemente. La falta de resultados espantó a los pa-

trocinadores y el equipo vio mermados sus recursos.

Sin embargo, Eddie Jordan conservó la estructura de la escudería, llegó a un acuerdo con Brian Hart

para utilizar el motor Hart 35-10 y supo descubrir el talento de un joven piloto como Rubens Barrichello. Una vez más, en el seno de Jordan las cosas se habían hecho bien y las perspectivas cara a la temporada de 1994 eran prometedoras.



## EL DEMONIO CON MANGUERA

Las medidas que la FIA adopta para reducir los costos en la Fórmula 1 suenan a pregón de carnaval. Una vez decidido que regresar a los repostajes en carrera beneficia al espectáculo, en nombre de la seguridad se ha procedido a concebir una máquina diabólica para dicho menester. Aplicar a la F-1 sistemas tan sencillos como son los de la Indy, que llenan el depósito de combustible por gravedad, no es posible.

De hecho, se ha inventado un aparato que pesa 500 kilos, ocupa casi dos metros cuadrados de espacio y, dotado de una presión neumática de 1.6 bar, es capaz de inyectar en el depósito del monoplaza 12 litros de combustible por segundo. Al margen del incordio que representa su transporte a lo largo de los 16 Grandes Premios, a cada escudería



le cuesta cuatro millones de pesetas el aparato, medio millón la manguera y su traslado por avión representa un millón y medio por cada carrera, o sea: unos 30 millones de pesetas más por temporada. Hay ahorros que matan.

Con pocos medios económicos y un plantel de 40 personas, se puso en marcha el proyecto del nuevo Jordan 194, totalmente encomendado a Anderson que, a su vez, buscó la más estrecha colaboración de Hart para concebir un coche que entrara en una total simbiosis técnica con el

propulsor ya existente. Con tan sólo la ayuda de tres ingenieros y dos dibujantes, Anderson realizó el nuevo monoplaza. A su vez, Hart, en iguales condiciones económicas, técnicas y con un grupo de 20 personas, emprendió la evolución del motor 35-10. Sin poder disponer de los dos

**COBIJO TOTAL**  
En pocas ocasiones, un piloto sin historial en la F-1 como Irvine se ve asesorado por dos «monstruos» de la talla de Anderson y Nichols.



millones de dólares que cuesta la realización del sistema de retorno neumático de las válvulas y de las trompetas de admisión de longitud variable, Hart logró que su motor alcanzara las 14.600 revoluciones por minuto y la respuesta a bajo régimen se mejoró considerablemente con un sistema de admisión similar al del motor Cosworth Zetec-R, que consiste en sustituir las mariposas por un curioso sistema basado en un cilindro giratorio que, por medio de dos conductos perpendiculares a su estructura, dosifica el aire carburado. Al mismo tiempo, Hart logró de Zytec una centralita electrónica para la regulación del motor, capaz de realizar un millón y medio de cálculos por segundo.

Al mismo tiempo que se producían los esfuerzos de Hart, el trabajo de Anderson en el túnel del viento se vio reducido a tan sólo 15 días por falta de medios económicos. Sin embargo, el talento y el ingenio se impuso a la escasez económica. Anderson y la maqueta del Jordan 194 regresaron a la sede de Silverstone con unas características y unas lecturas aerodinámicas tan convincentes que en poco más de dos meses el nuevo monoplaza estaba listo para dar los primeros pasos en el circuito de Estoril. Aunque las limitaciones económicas no habían permitido la construcción en fibra de carbono de la carcasa del cambio secuencial, el Jordan 194 ostentaba por primera vez en la F-1 los empujadores de las suspensiones totalmente realizados en fibra de carbono.

Tal y como suele ocurrir en el Gran Circo, la lógica aplicada a la realización, la belleza estética y el concepto aerodinámico del Jordan 194 hizo desconfiar a los «profetas». Ciertamente es que en muchas ocasiones los coches aparentemente competitivos y realizados en las escuderías «pobres» suelen ser un fracaso. De hecho, el J 194 en todo su conjunto había nacido en el más pequeño equipo de cuantos hay en la F-1 y lo mismo se puede aplicar a Hart, ya que es el único constructor de motores que, sin pertenecer a un fabricante de automóviles, hace el gran esfuerzo de construir propulsores de Fórmula 1.

Después de los primeros pasos en Estoril, el Jordan 194 rodó en Silverstone, lugar que por la cercanía a

la sede del equipo permitió cambios inmediatos en el monoplaza; a continuación llegó el momento de la verdad, o el más significativo: probar en Montmeló el potencial del coche en relación a otros y comparar con los resultados del Gran Premio de España.

Para los primeros dos días de ensayos se eligió a Eddie Irvine por su experiencia y a continuación el coche pasó a manos de Barrichello; de paso, Jordan se ofreció a la FIA para ensayar con su monoplaza el nuevo sistema de repostaje y así remediar con tiempo los posibles problemas técnicos. Los temores de Anderson, que cuando escuchaba elogios sobre su coche contestaba: «Es un buen coche mientras se queda en el box, ya veremos lo que opina el cronómetro», desaparecieron en el preciso momento en el que Irvine marcó el tiempo de 1.20.140, registro que afirmaba la competitividad del Jordan 194. En el último día de ensayos, Barriquello remató la faena con el tiempo de 1.19.160 que, comparado con el 1.19.321 de Mika Hakkinen a los mandos del McLaren Peugeot MP4/9, confirmaba el éxito. Sin lugar a dudas, la gestión de Jordan no sólo está avalada por resultados positivos, sino que viene a demostrar que con pocos medios, y mucho talento, la más pequeña escudería de la F-1 puede figurar entre los mejores equipos que suman puntos. Junto a esto, en Jordan se ha producido otro fenómeno curioso: a sus filas se ha integrado Steve Nichols, el mágico ingeniero que diseñó la estructura del McLaren MP4/4 que en 1988 ganó 15 de los 16 Grandes Premios disputados. Jordan, con su aspecto *giocondo* ha logrado fichar por dos panes a un ingeniero por el cual Ferrai pagó dos millones de dólares y que posteriormente despidió por incompetente. Muchos se preocupan por descubrir el secreto de la escudería Jordan, que en clave moderna ha repetido el milagro de los panes y de los peces, pero con dólares y resultados. Evidentemente, en la sede de Silverstone no tienen cabida vagos, listos y tampoco tontos; en compensación, tras sus sigilosas paredes vive el verdadero secreto: trabajar en armonía con talento e ilusión. ○

Gigi Corbetta

DEPORTE



**EL ÚLTIMO ROMÁNTICO**  
Brian Hart es el gran solitario de la Fórmula 1, sin el apoyo de ninguno de los grandes colosales del motor. El y 20 personas más son capaces de hacer un motor como éste.

**LA VERDAD**  
La imparcialidad del cronómetro ha reflejado la gran verdad. El Jordan 194 es competitivo sin lugar a dudas. El milagro de la modestia se ha hecho realidad.



## Teo al máximo nivel

**T**EO Martín ha sido el primero en presentar en público y de forma oficial su equipo de competición que en 1994 tomará parte en el nuevo **Campeonato de España de Superturismos**, un certamen en el que estarán presentes por primera vez en España los coches de la Clase 2 FIA y que está levantando muchas expectativas.

Teo Martín Motorsport Team, afrontará la temporada con un vehículo de estas características, concretamente con un BMW 318i, un vehículo que en la temporada 93, en los distintos países en los que participó, consiguió muy buenos resultados, logrando el título en el competido **Campeonato Inglés** de la especialidad. El vehículo de Teo procede directamente de BMW Motorsport y se trata de una unidad que no ha participado



nunca en carreras, es un coche que se construyó para que sirviera de muleto en el 93 y nunca debutó en carreras, y que para el 94 cuenta con las últimas especificaciones técnicas. El piloto elegido para ponerse a sus mandos es **Alain Ferté**, que ya el año pasado demostró unas magníficas cualidades y que en el 94 puede llevar

al triunfo final al equipo de Teo. Para poder llevar a cabo el programa establecido, contarán con el importante apoyo de la marca de lubricantes **Fina**. Este equipo utilizará neumáticos Michelin.

Para un buen mantenimiento del coche, el equipo madrileño tendrá asesoramiento directo de BMW Motorsport, pero todo el trabajo que se realice sobre él se hará en las instalaciones que creó para tal efecto **Teo Martín** en el 93. Tras la presentación del equipo, comenzarán una tanda de test en los diferentes circuitos españoles, siendo la primera de ellas en el Jarama, desde donde acudirán a Jerez de la Frontera.

A TODO GAS

## PEUGEOT EN RALLYES

**L**A firma Peugeot estará presente oficialmente en el Campeonato de España de Rallyes de asfalto con tres coches encuadrados en el Grupo A, un **Peugeot 306 S16**, pilotado y desarrollado por Borja Moratal, y dos **Peugeot 106 Rallye** pilotados por Jaime Azcona -vencedor del Desafío 93- y David Guixeras. Alfredo Rodríguez, copiloto de Borja Moratal, se encargará de la logística en carrera. Los vehículos serán mantenidos por el propio Departamento de Competición a través de **B.M. Racing**. El equipo técnico se compondrá de un ingeniero, dos jefes de mecánicos, nueve mecánicos y dos equipos de asistencias, compuestos cada uno de ellos por dos furgones Peugeot J-5 y un Peugeot 405 Break de asistencia rápida.

De cara a las fórmulas de promoción, Peugeot Sport convoca un año más su tradicional **Desafío**, abierto a todos los jóvenes pilotos e incrementado sustancialmente en cuanto a premios; tanto para los 15 primeros clasificados de cada rallye como para los diez primeros de la clasificación final, cuyo vencedor dispondrá en 1995 de un **volante oficial Peugeot**. En esta nueva edición, cuya coordinación correrá a cargo de Pedro Cascales, se correrá exclusivamente con el Peugeot 106 Rallye Grupo N, con una normativa encaminada a reducir los costes de participación de los pilotos y lograr una mayor igualdad entre ellos.



## RACING FOR SPAIN '94

**E**L equipo «Racing for Spain», que apadrina la Federación Española de Automovilismo y que permite competir en el extranjero con garantías a nuestras más firmes promesas en circuitos, tiene ya prácticamente definido su programa cara a la temporada del 94. Estará presente en dos frentes, en la siempre competitiva y animada **Fórmula 3 Inglesa** y en el **Europeo de Fórmula Renault**. Esto podrá ser gracias al apoyo de Elf y de Seita («Tabacalera» francesa) a través de su firma Gauloises Blonde.

En la F-3 Inglesa estará con dos monoplazas del equipo **West Surrey Racing**, uno de los más prestigiosos de este certamen, y a sus mandos estarán **Pedro Martínez**

**de la Rosa** e **Iván Arias**. El equipo utilizará chasis Dallara 394, a priori los favoritos, y como gran novedad contarán con motores Renault de dos litros y 16 válvulas, desarrollados directamente por Renault Sport, con lo que el apoyo directo de la marca del rombo significa.

El otro frente del equipo Racing for Spain estará centrado en el Europeo de Fórmula Renault, en el que se contará con los servicios de **Elide Racing** para mantener los dos Alpa FR94 que utilizarán. Los pilotos aun no los ha dado a conocer la Federación Española de Automovilismo Lo que sí parece seguro es que este programa se completará con carreras en esta categoría en España o Inglaterra.

## FINAL CANARIA

**E**N la Isla de Gran Canaria, en el incomparable marco de la Presa de Chira, se disputó la selección final del equipo canario que acudirá al **Camel Trophy 94**. Un total de 20 candidatos tuvieron que poner lo mejor de su parte, para superar las pruebas previstas. Finalmente los cuatro finalistas fueron: **Pedro Cruz García**, **Alejandro Juan González**, **José Luis Hidalgo Vega** y **Enrique Guillermo Pérez**. Estos

cuatro aventureros, acudirán a **Estambul** (Turquía) del 6 al 12 de marzo, donde saldrán los dos representantes canarios que acudirán al **Camel Trophy**, que este año discurrirá por Argentina, Paraguay y Chile.

Hay que destacar en la final canaria, la actuación de **Blanca Rosa García**, única participante femenina, que sorprendió por su preparación física y espíritu de trabajo.



BREVES

### ♦ ITALIA EN HORAS BAJAS

En los últimos años, Italia ha sido el país que más pilotos ha aportado a la Fórmula 1; en la temporada 90 llegó a haber 13 pilotos en la parrilla de la categoría reina. Sin embargo esto está cambiando, los malos momentos económicos que atraviesa el país transalpino y la depreciación que ha sufrido la moneda italiana ha propiciado que muchos de estos pilotos no hayan podido acceder a los volantes de F-1, por lo que en el 94 tan sólo hay dos pilotos italianos inscritos hasta el momento, los dos del equipo Minardi, **Michela Alboreto** y **Pier Luigi Martini**. Pilotos que llegaron en el 93 con una aureola de gloria, como es el caso de **Luca Badoer** o de **Alessandro Zanardi**, en estos momentos están en el paro.



### ♦ CITROËN EN TUNEZ

El Rallye de Túnez, abrirá la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno 94. Citroën ya ha anunciado su intención de estar presente en esta carrera, que se disputará del 9 al 17 de abril. La marca francesa estará representada por dos vehículos, dos ZX Rallye Raid confiado a **Pierre Lartigue** y **Hubert Auriol**. Este número podría ser aumentado hasta un tercer coche más, que podría estar pilotado por **Arif Vatamon**. Además de Citroën, tiene intención de participar en Túnez el equipo Seat, con **José María Serviá**. Quien no tiene segura su participación es **Mitsubishi**, que está construyendo actualmente unos nuevos coches.





1

2



3

4



5

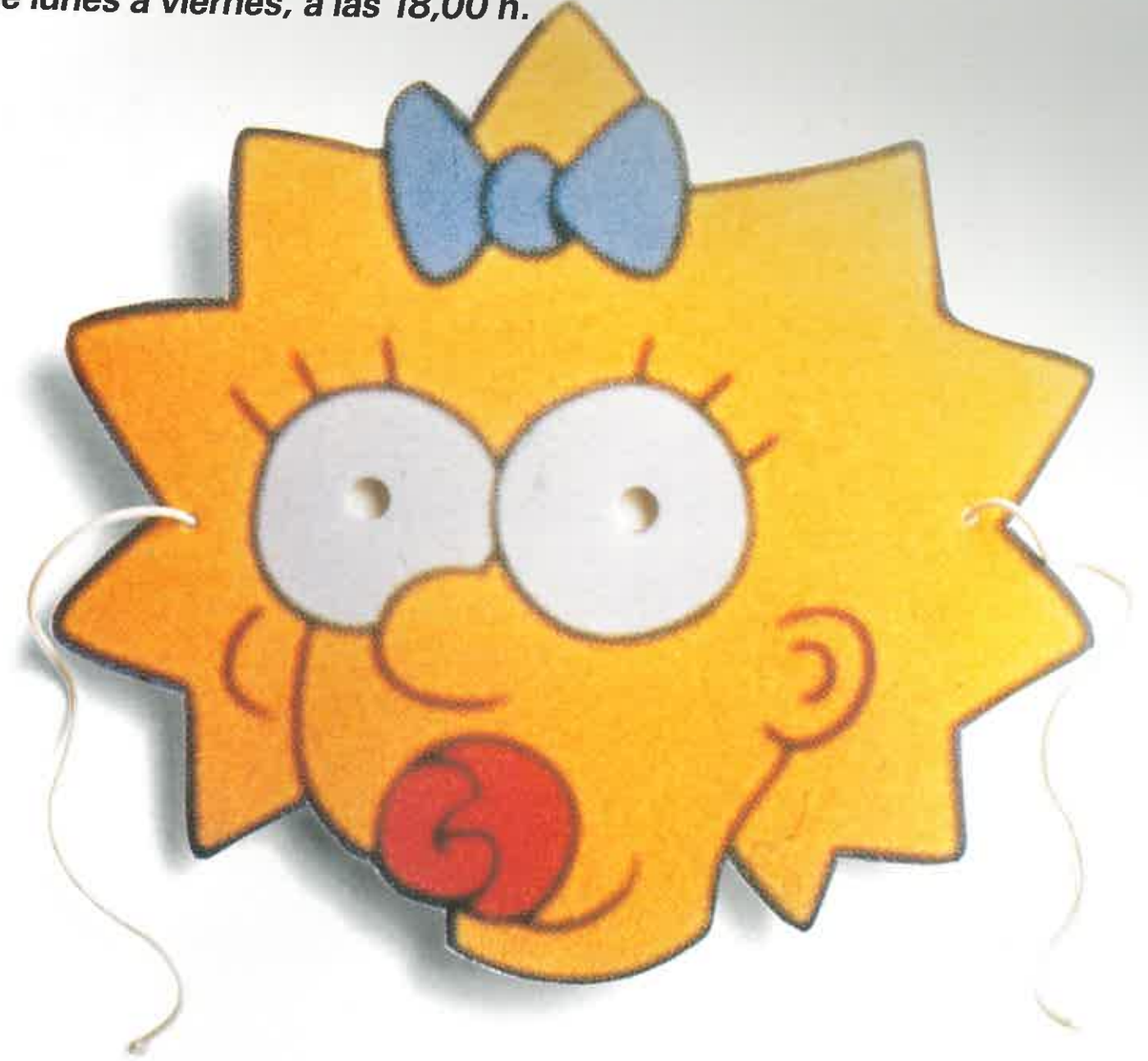
6



7



"Los Simpson"  
De lunes a viernes, a las 18,00 h.



Mírate en La





# SEMANA EXCEPCIONAL

DEL 5 AL 13 DE MARZO

## SU COCHE USADO EN CITROËN

**COCHES DE TODAS LAS MARCAS MODELOS Y PRECIOS, INCLUSO CON MENOS DE UN AÑO**

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

**SUPERFINANCIACION HASTA 48 MESES**

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

**LE DAMOS 75.000 PESETAS**

Como mínimo por su coche usado.\*

**GARANTIA EUROPEA**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía de selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según estado del vehículo).

**ABIERTO SABADO Y DOMINGO\*\***

**Eurocasion**  
RED CITROËN EUROCASION

\* Si no tiene coche usado, benefíciense de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión. \*\*Apertura de festivos condicionada a la normativa de su Comunidad Autónoma.

BMW SERIE 7



PRIMERAS FOTOS

SEMANAL  
**Motor 16**

8 de marzo 1994 • Núm. 542 • 375 ptas.

AL VOLANTE DEL NUEVO OMEGA

**EL MAS GRANDE DE OPEL**



**Y EL PEQUEÑO FORD DEL FUTURO**

MINI SUB-B EN EL SALON DE GINEBRA

