

EL GOBIERNO REBAJA LOS COCHES EN 100.000 PESETAS

NUMERO DOBLE
94

MOTOR 16

SEMANAL

19 de abril 1994 • Núm. 548 • 600 ptas.

FERRARI 348

SPIDER

SUEÑO DE VERANO



PRIMERA PRUEBA EN ESPAÑA

MERCEDES SLK



DESCAPOTABLE PARA DOS

LANCIA DELTA HF FRENTE A VW GOLF VR6



LA MAXIMA POTENCIA

OMEGA MV6



A FONDO: LO MEJOR DE OPEL

**¿QUÉ DIRÍA
TU MAMÁ
SI TE VIESE
CON ERISTOFF?**

**VODKA
ERISTOFF**
Un lenguaje distinto.



- 5 **EDITORIAL**
- 6 **LA FOTO**
- 9 **PUNTO DE MIRA**
- 18 **A FONDO**
Ferrari 348 Spider.
Un Ferrari descapotable es un pasaporte al éxtasis.
- 26 **Opel Omega MV6.**
El nuevo Omega es el abanderado de Opel.
- 34 **FRENTE A FRENTE**
Lancia Delta HF LS/
Volkswagen Golf VR6.
La tradición de las siglas HF o la moda del Golf.
- 42 **AL VOLANTE**
Alfa Romeo 164 Q4. 230 caballos para el nuevo Alfa.
- 46 **Gama Golf.**
- 52 **FUERA DE SERIE**
Rinspeed Bugatti EB 110 Cyan. Un soberbio Bugatti de 600 caballos.
- 62 **OCIO**
Viaje a las Bardenas Reales.
- 69 **PRECIOS**
- 98 **MOTOS**
Honda RC 45.
- 103 **DEPORTE**
CET '94.
- 107 **GP de Malasia de Motociclismo.**
Aspar volvió a subir al podio.
- 110 **Rallye de Llanes.**
- 112 **Copas Renault.**
- 114 **A todo gas.**
- 118 **4 horas del Jarama.**
- 122 **JUAN BALLESTA**



46 El Volkswagen Golf Cabrio es una de las novedades de la gama Golf del 94.



98 Nueva Honda RC 45: alma de carreras.

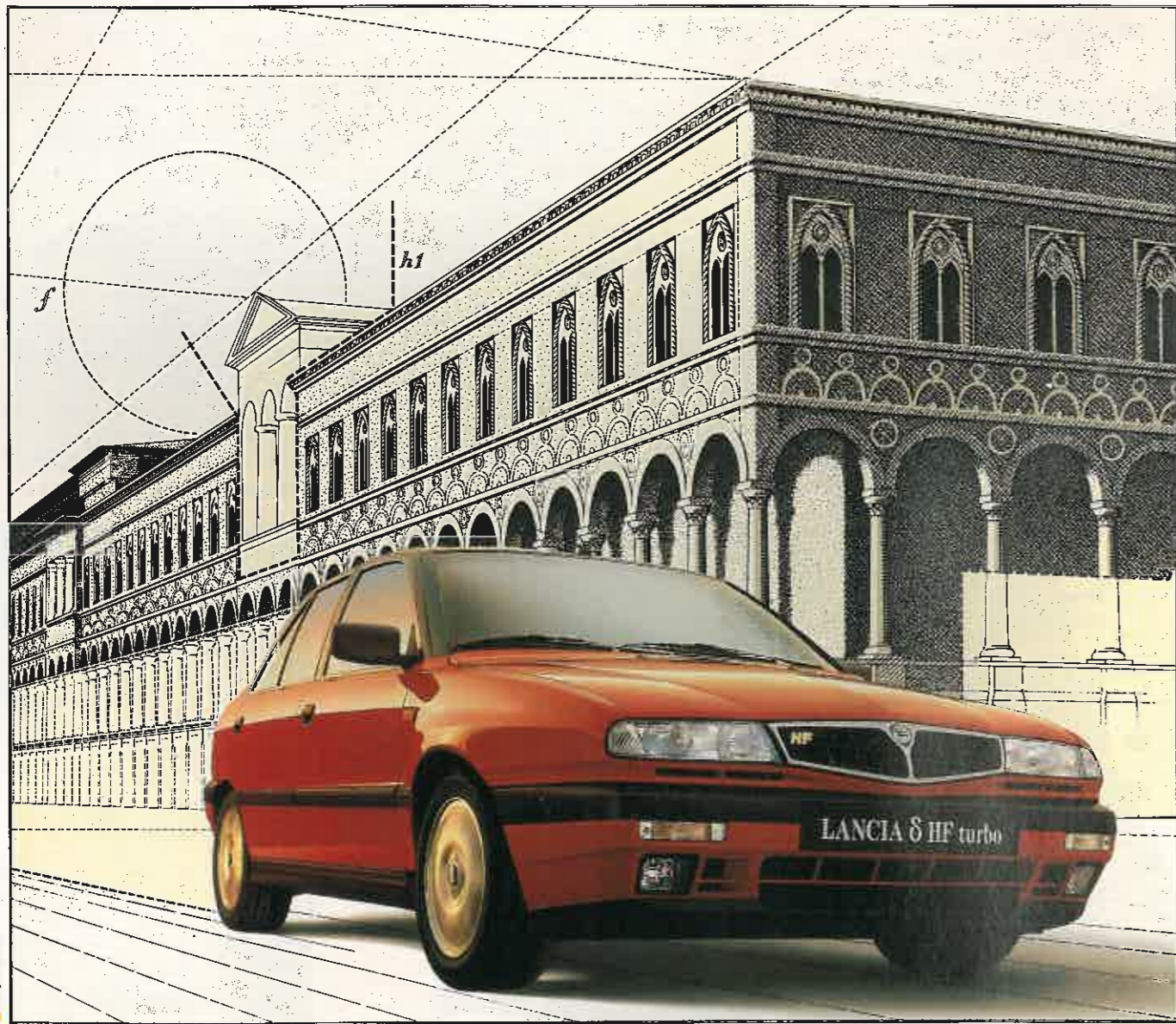


118 Pareja ganó en el Jarama.



52 Bugatti Rinspeed EB 110 Cyan: un impresionante coche de 600 caballos.

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



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 

Motor 16


Director:
Ángel Carchenilla


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

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel 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. **Teléfono:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcora, 3 1^o D. **Teléfono:** (94) 421 72 08. **Bilbao. VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83.

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

 **MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. **COPYRIGHT 1988.** Depósito Legal: M.80.247.1983. **Cifrado controlado por OJD.**

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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Amigo lector

HOY hemos llegado al número que inicia una nueva etapa de Motor 16. Y estoy seguro que va a gustarles. Porque quienes hacemos estas páginas hemos puesto en ello toda la ilusión, el ingenio y la creatividad de que somos capaces. Además de profesionalidad y experiencia, hemos derrochado en el proyecto, sobre todo, entusiasmo y alegría. Precisamente en unos momentos en los que los acontecimientos que nos rodean y la mala intención de algunos intriguantes podrían desanimar al mas pintado.

Bien es verdad, que nosotros, que hemos vivido tantas batallas en estos últimos tiempos, siempre contamos con un importante acicate. Este es, la vocación permanente de satisfacer a unos lectores, con un alto nivel de exigencia. A todos ustedes que, al elegir semana tras semana esta revista, la convierten en líder de opinión dentro de un sector tan fundamental en nuestra sociedad como es el del automóvil.

Por eso, el reto de estos cuatro largos meses de reuniones y trabajo era poderles ofrecer a todos nuestros amigos un Motor 16 acorde con los nuevos tiempos que nos toca vivir. Hemos cambiado todo aquello que era mejorable y reforzado las secciones que considerábamos que así lo requerían.

Trabajamos buscando en el fondo, la forma y el tono gráfico no sólo una fórmula amena para contarles la actualidad del mundo del motor. Queremos además poner a su alcance las claves del

porqué ocurren determinados acontecimientos.

Desde la renovada sección de Producto, columna vertebral de esta revista, analizaremos a fondo todas las novedades del mercado para apostar por lo mejor. También ponemos a su alcance una exhaustiva y cuidadosa información con noticias y opiniones con las que podrá estar o no de acuerdo, pero que no le dejarán indiferente. Y para terminar, otra de nuestras grandes apuestas: el mundo de la competición, donde nada nos será pequeño o ajeno, dando la importancia que merece en este

aspecto el esfuerzo que hacen las marcas por mejorar sus productos y su imagen.

Sólo me queda pedirles que sigan con nosotros como hasta ahora. Todavía tenemos mucho por hacer y mucho por publicar.

Con un compromiso por nuestra parte: no dejaremos que se aburran.

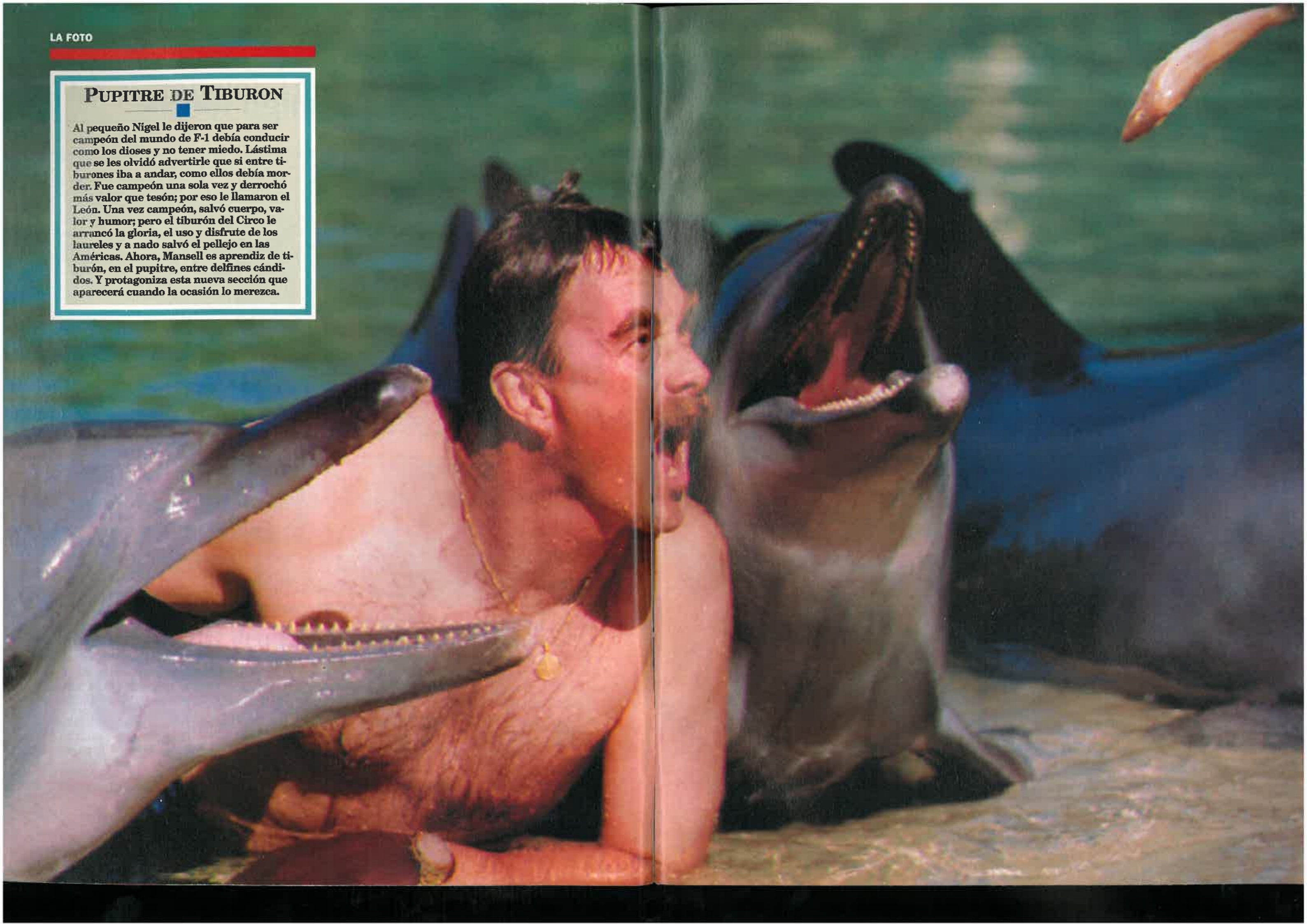
No podíamos empezar con una noticia mejor esta nueva singladura. El Gobierno, en el último Consejo de Ministros, aprobó subvencionar con 100.000 pesetas a todos los ciudadanos que quieran cambiar su coche de más de diez años por uno nuevo. Desde esta revista hemos pedido reiteradamente ayudas para el sector del automóvil. Aunque esta iniciativa, aplicada con éxito en Francia, no es suficiente, supone, sin duda, el inicio de una sensibilidad diferente de este Gobierno con el sector.

ÁNGEL CARCHENILLA

Hemos cambiado aquello que era mejorable con una única vocación: satisfacer a los lectores, a ustedes

PUPITRE DE TIBURON

Al pequeño Nigel le dijeron que para ser campeón del mundo de F-1 debía conducir como los dioses y no tener miedo. Lástima que se les olvidó advertirle que si entre tiburones iba a andar, como ellos debía morder. Fue campeón una sola vez y derrochó más valor que tesón; por eso le llamaron el León. Una vez campeón, salvó cuerpo, valor y humor; pero el tiburón del Circo le arrancó la gloria, el uso y disfrute de los laureles y a nado salvó el pellejo en las Américas. Ahora, Mansell es aprendiz de tiburón, en el pupitre, entre delfines cándidos. Y protagoniza esta nueva sección que aparecerá cuando la ocasión lo merezca.



Ahora Nissan.

El mundo cambia. La gente cambia.

En Nissan sabíamos que algún día serías así.



Garantía total 3 años o 100.000 km y 6 años anticorrosión

Por eso hemos creado el Nissan Primera así.

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

AHORA

PRIMERA

Ahora puedes ir en Primera desde 1.795.000* ptas.



de choque y barras de protección laterales.

Porque no te conformas sin aire acondicionado y has descubierto que el interior de un

coche debe ser funcional y lujoso, pero, sobre todo, cómodo.

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

Por eso. Ahora Primera.

Ven a tu Concesionario Nissan.

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



El diseño es de Bruno Sacco, como los últimos productos de la marca.



MERCEDES SLK

Anticipo de futuro

EL próximo Salón de Turín, que se inaugura el 22 de abril, ya tiene estrella. Se trata del Mercedes SLK, un prototipo que va a presentar la marca como anticipo al futuro *roadster* que tiene en cartera. El SLK es un coche compacto (por eso se ha añadido una K a las siglas SL) que acerca el placer de conducción de un SL a un público más joven y deportivo. Según Bruno Sacco, responsable de diseño de la marca alemana, este modelo es un *roadster* vanguardista que combina la seguridad y el placer de conducir en su expresión más pura. En el prototipo se pueden descubrir elementos que surgen de la tradición deportiva de la marca. Así, el habitáculo está forrado sólo en un 20 por ciento, dejando al descubierto grandes superficies de metal. La caja de la capota tiene una forma semejante a la de aquellos míticos SLR con los que Stirling Moss imponía su ley en los circuitos. La seguridad está

al más alto nivel, con un arco del parabrisas reforzado, doble airbag y pretensores de cinturón de seguridad. Para ver un SLK de producción todavía habrá que esperar un par de años, pero la máquina ya está en marcha.



Sólo dos plazas para el más atractivo Mercedes del futuro.

SEMAFROS



La publicidad nunca deja de sorprendernos.

Uno de los últimos anuncios insertados en medios escritos nos induce a comprar el Alfa 33 imola diciendo que está «en su mejor momento». Hombre, mire usted: del Alfa 33 se pueden decir muchas cosas, pero no que esté ahora en su mejor momento, porque ya han dejado de fabricarlo y porque la propia Alfa ha hecho público el Alfa 145 que lo sustituye. Es legítimo que en estos momentos se quiera vender el stock de Alfa 33, pero es más recomendable utilizar mensajes más claros. Siempre lo agradecerá el consumidor.



Frente a determinadas posturas muy

poco racionales como las que vemos en Santana, (y hablamos de cortes de carreteras o vías de ferrocarril), reconforta comprobar el sentido común con que otros trabajadores de automoción han actuado en la renovación de su convenio colectivo. Es el caso de los trabajadores de Citroën en Vigo, que han llegado a un acuerdo, por referéndum, con una negociación seria y ajustada a la realidad. Una subida salarial contenida, compensada con mejoras sociales, confirman la moderna mentalidad de que hacen gala sus representantes laborales.



RELEVO EN LA CUPULA DE PEUGEOT ESPAÑA

Tras dos años y medio como consejero delegado de Automóviles Peugeot España, Thierry Armengaud ha sido relevado al frente de la compañía. Armengaud, que llegó a nuestro país en septiembre de 1991, ha tenido una estancia no excesivamente dilatada, pero muy intensa en su gestión, siendo el responsable de la fabricación en Villaverde del Peugeot 306 que ha significado la continuidad de un complejo productivo, en entredicho en los pasados años. Armengaud ha sido ascendido a la responsabilidad comercial de la marca en Francia, puesto que ocupará el próximo 18 de abril, sustituyendo a Jacques Puzenat.

Para sustituir a Armengaud ha sido nombrado como máximo cargo ejecutivo de la filial española Etienne Obert de Thieusies, de 58 años, licenciado en Económicas y doctor en Derecho, que hasta la fecha ocupaba la dirección de postventa de Peugeot Automóviles. Obert (en la foto) ingresó en la compañía cuando ésta pertenecía al grupo Chrysler, en 1973; cuando se vendió al grupo francés, fue nombrado director comercial de Talbot, en 1978, para desempeñar la dirección de los servicios centrales comerciales de Peugeot.

PUNTO DE MIRA



El Ethos 3 ha sido diseñado por Pininfarina.

SALON DE TURIN

El diseño y las ideas, sobre ruedas



DESDE hace muchos años, el Salón de Turín está reconocido como el salón de los carroceros. IDEA llevará el Lampo, atractivo Coupé realizado sobre la base de un Fiat Punto. Por su parte, Pininfarina aprovecha esta muestra para revelar la tercera entrega de la saga Ethos. El Ethos

3 abandona la fórmula de los deportivos y toma la forma de un compacto monovolumen. Su longitud total es semejante a la de un Fiat Cinquecento, pero dispone de cinco puertas y una habitabilidad sorprendente. Como sus predecesores, dispone de una estructura de aluminio con carrocería de fibra que confiere al conjunto un peso total por debajo de los 800 kilos. Dispone de un motor Orbital de dos tiempos que desarrolla 90 caballos y permite una velocidad máxima de 170 caballos.

Otra novedad será el Nissan Micra Cabrio realizado por Golden Car y Epic, especialistas en realizaciones artesanales de productos de serie.



El Nissan Micra, también sin techo.

CASI UN AÑO DE RETRASO

Aire acondicionado para el Renault Twingo

TRAS meses de ensayos y pruebas, por fin está disponible el equipo de aire acondicionado para el Renault Twingo, bastante necesario en un coche con gran superficie acristalada, con una disposición muy horizontal del gran cristal delantero y con un volumen bastante reducido.

El precio de este equipo es de 145.500 pesetas y tiene la particularidad de no utilizar gases de tipo CFC, dañinos para la capa de ozono.



EXCEPCIONAL OFERTA

Motor16 ofrece, con el número habitual, un catálogo de motos por el precio total de 600 pesetas, cuando

sólo el catálogo cuesta 750 pesetas. Un gran esfuerzo editorial que coincide con el cambio de imagen de nuestra publicación.

ESTADISTICA

Mejoran las ventas

LAS ventas de automóviles experimentaron un incremento del 15,6 por ciento durante el pasado mes de marzo, según un avance facilitado por la patronal ANFAC. Estos resultados, que se pueden considerar como muy positivos si los comparamos con 1993, siguen por debajo de la media de los últimos cinco años. Durante el pasado

LAS VENTAS EN LOS MESES DE MARZO	
1989	107.951
1990	103.008
1991	75.380
1992	97.057
1993	74.306
1994	85.906

marzo se matricularon en España 85.906 automóviles de turismo, frente a los 74.306 del mismo mes del año anterior. El número de coches importados fue de 45.598, que supone el 53,1 por ciento del total. Las ventas acumuladas en el primer trimestre del año suman 200.968, con un incremento sobre el año anterior del 15,56 por ciento.

MAS VERSIONES

El Seat Ibiza con motor 1.4i

EL motor de 1.300 centímetros cúbicos utilizado por el Seat Ibiza (el del Volkswagen Polo de toda la vida) ha sido sustituido por un 1.400 también de inyección monopunto, que rinde cinco caballos más de potencia (ahora 60 caballos). Este motor comenzó a instalarse en el Seat Córdoba y va a permitir la utilización de elementos como el aire acondicionado o la dirección asistida, para lo que el anterior motor se quedaba ligeramente corto de potencia.



De buena fuente

Fiat y la mala leche

Intensa fue la polémica campaña de Fiat y el Cinquecento, con la carta anónima a 50.000 mujeres. Pues bien, después del enorme lío, todo ha quedado reducido a tres demandas, interpuestas por otras tantas mujeres que se han sentido ofendidas. La más curiosa de ellas es la de una afectada que manifiesta que, tras recibir la carta, ha tenido que interrumpir la lactancia porque, con el susto, se le ha cortado la leche. Pese a todo y a tener que interrumpir la campaña, las ventas del Cinquecento se han incrementado en España.

España es diferente, pese a quien pese

Nuestros colegas periodistas europeos han estado especialmente interesados en España en estas últimas semanas. Compañeros de varias publicaciones nos han llamado para interesarse por dos cuestiones de nuestro país que han llamado la atención: la carta de amor de Fiat que comentamos en el punto anterior y los nuevos test de alcoholemia de la Policía española. «Una escena surrealista podrá verse en los arcones de las carreteras españolas... dice una prestigiosa publicación francesa.

El Plan Balladur resucita al Renault 5

La prima de achatarramiento de 5.000 francos puesta en marcha en Francia está siendo un éxito. Uno de los efectos secundarios es el rejuvenecimiento de coches fuera de producción, como es el caso del veterano R-5, que se estaba fabricando en Eslovenia y que no dan abasto para satisfacer la demanda. La Renault ha tenido que primar la venta del Twingo para reducir esta demanda.

Nueva estrategia para Citroën y Peugeot

En la gama baja, Citroën, con el AX y Peugeot, con el 106, luchan encarnizadamente. Esto se va a acabar a partir de 1995, cuando aparezca el nuevo Citroën sustituto del AX. A partir de entonces, Peugeot se queda con el pequeño 106 y Citroën con el más grande AX, que sustituirá por fin al incombustible 205. Este nuevo AX será fabricado en Vigo.

**NOMBRAMIENTO EN
RENAULT V.I.**

Juan Cunill (en la foto) es el nuevo director-general de Renault Vehículos Industriales España, en sustitución de Jacques Rebeyrol. El nuevo director, de nacionalidad chilena, tiene 48 años y es licenciado en economía. En los tres últimos años ha sido director gerente de una empresa mixta de Renault en Colombia.



**MESA REDONDA DE ADA
EN VALENCIA**

La Cátedra de Seguridad Vial de ADA ha celebrado en Valencia una mesa redonda con el tema «Seguridad Vial, Tráfico y Sociedad», con intervención de Luis Montero, Juan Macarlo Maza, Jose Miguel Baez, Jose Manuel Yuste, Francisco Mombianch y Francisco Bueno y moderado por José María Fernández Cuevas.

**DESCIENDE LA
VELOCIDAD MEDIA EN
MADRID**

Según los últimos estudios, la velocidad media de la circulación en Madrid ha pasado de 14,96 kilómetros por hora a 13,78, en el último año. Según el concejal encargado del tráfico, Eugenio Morales, esta disminución obedece a un concepto nuevo en la movilidad, diferente al de otras ciudades europeas.



Ford se suma a los fabricantes de monovolumenes.

APARECERA EN 1995

El monovolumen Ford a punto

FORD acaba de mostrar la primera foto oficial de lo que será su monovolumen europeo. Este vehículo, del cual todavía se desconoce el nombre, iniciará su andadura comercial en la primavera de 1995. Tal y como se puede apreciar, se trata de un vehículo amplio y espacioso dotado de cuatro puertas y portón posterior. En su interior hay siete amplias plazas. El nuevo modelo es un tracción delantera, pero también habrá una versión de tracción a las cuatro ruedas. En principio están previstos tres motores diferentes; un dos litros de 115 caballos y un V6 de 2,8 litros y 174 caballos en lo que se refiere a gasolina, mien-

tras que en diesel se utilizara un motor 1.9 de inyección directa sobrealimentado de 90 caballos.

Este nuevo modelo, realizado en colaboración con Volkswagen, se va a fabricar en la planta construida por ambas marcas en Palmela (Portugal), donde se están ultimando los preparativos para el inicio de la producción. Los estudios de marketing prevén un crecimiento espectacular de los llamados monovolumen en Europa. Las previsiones apuntan a un mercado de 500.000 unidades en 1996, lo cual supone un fuerte incremento frente a las 132.000 vendidas en 1993.

SUSTITUYE AL 216

Nuevo Rover Coupé con motor 2 litros

ROVER España va a iniciar la comercialización de una nueva versión de su coupé, con motor 2 litros y bautizada 220 LTI. En principio, esta versión va a sustituir a la 216, que seguirá vendiéndose hasta el agotamiento de las existencias en concesionarios.

El nuevo 220 utiliza el motor de 136 caballos y 16 válvulas, con inyección multipunto y catalizador de 3 vías. Pero la característica más importante es el techo solar en forma de T, con paneles de cristal, que pueden abrirse o desmontarse totalmente, de forma que puede llegar a convertirse en un «casi» descapotable.

En su equipamiento, muy

completo, destaca el ABS, dirección asistida, llantas de aleación, cierre centralizado con mando a distancia, alarma antirrobo, asiento abatible en dos secciones, inserciones de nogal en el salpicadero y asientos regulables en altura. Su precio final es de 2.794.000 pesetas, lo que significa tan sólo 75.000 pesetas más que el 216 de 111 caballos.



MEJORA LA SINIESTRALIDAD

Menos muertos

DURANTE los cinco días de Semana Santa se han producido en España 102 accidentes mortales, con 109 víctimas; una cifra apreciablemente más baja que la de años anteriores y que arroja un cierto optimismo sobre la evolución de las cifras de siniestralidad.

Una de las razones de esta importante disminución es la puesta en funcionamiento de la red de autovías. En la comunidad catalana, donde no se han incrementado los kilómetros desdoblados, la siniestralidad se ha mantenido en los mismos niveles que en años anteriores. La mayor vigilancia policial y la mayor concienciación de los conductores, (entre otras razones por las campañas de Tráfico), son también causas que han influido en esta disminución de los accidentes.



EN VALENCIA

Motorépoca 94

EL próximo día 28 de abril se inaugurará en Valencia la tercera edición de la Feria Internacional de Vehículos Históricos, en el recinto de la Feria de Muestras.

Se trata de una de las muestras más atractivas de nuestro país, que en esta edición 94 va a tener como protagonista a un automóvil y una marca excepcional: el Hispano Suiza. La muestra será un recorrido histórico por los distintos modelos que han existido de esta marca con un total de 20 unidades en perfecto estado de conservación.

Una ocasión única para estar en Valencia y una cita obligada para los amantes del automóvil. La exposición permanecerá abierta hasta el 1 de mayo.

ELLA Y YO



Fernando Jáuregui

Cuando me la presentaron, ni siquiera entendí bien su nombre. Pero aquello estaba destinado a ser un rápido flechazo. Y fue bello mientras duró. Sólo para vencer la nostalgia, y para castigarme por la cobardía de haberla abandonado, voy a permitirme la impudicia de contar esta historia íntima.

Comenzaré por el principio. La conocí hace siete semanas, y me enamoré perdidamente de ella. A mis 43 años, como un adolescente. Era bella, irradiaba un magnetismo especial. Me creí hecho para ella, porque se me entregó de inmediato, casi a la primera insinuación: la ceñía y éramos como un solo cuerpo. Apretar mis muslos contra sus fuertes caderas, mientras ella temblaba sensualmente bajo mi peso, me resultaba -increíblemente- una sensación nueva. Antes nunca había sido igual.

Mis amigos me advirtieron que era peligrosa: algunos la conocían, o, para ser exactos, decían conocer a algunas como ella. Pero no me importó: era como volver a vivir sueños de libertad, una sensación obscena de posesión. Tener a alguien como ella. Sólo para mí.

Mi mujer amenazó con dejarme. ¿Cómo ocultárselo, cómo ocultarla? ¿Cómo no mostrarme con ella si, en aquellos primeros días, constituía para mí un moti-

vo de orgullo? Era feliz y me ufanaba como sólo un adolescente con su primera amante podría hacerlo. Y yo era un adolescente ¿Qué más podría -pensaba yo, loco, en aquellos momentos- proporcionarme la vida?

La historia, claro, estaba destinada a terminar mal, como casi todas las bellas historias de este mundo. Poco a poco, le fui siendo infiel. Primero una noche, luego una mañana. Y yo siempre he presumido de ser un tipo monógamo, no uno de esos que andan compaginando cosas. Imposible seguir viviendo una doble vida.

No quería admitirlo, pero tal vez yo era demasiado viejo para su potencia, o, en el fondo, había vivido una existencia acomodaticia durante mis primeros 43 años, y tal vez era muy tarde para cambiar. No sé. El caso es que la abandoné definitivamente un día: excesivamente peligrosa para mí.

Para justificarme, a mis amigos les ofrecí un pretexto pueril: no soportaba llevar el casco puesto. No me atreví a venderla. Y ahí sigue, carísima, extranjera, potente, arrinconada en el garaje. En el fondo, ya lo dije antes: soy, creo, un tipo fiel. Así que volví a mi viejo, burgués, coche de cinco puertas. Y, encima, es un diesel.

* Periodista

TODOS DE ACUERDO



JUAN LLORENS
(Presidente de Seat).

«Era una vieja propuesta, ya presentada desde la Confederación Española como programa Renpark. El Plan Renove permitirá mejorar la competitividad, la seguridad y la ecología y estamos seguros de que va a tener un gran impacto sobre el sector.»



JUAN ANTONIO MORAL
(Presidente de FASA Renault).

«Desde Renault hemos solicitado constantemente medidas de apoyo a la industria del automóvil. Celebro por tanto las medidas adoptadas que tendrán un efecto positivo, dinamizando el mercado.»



ALAIN BATTAY
(Consejero-Delegado de Ford España).

El Gobierno ha emprendido el buen camino, pero dado el estado crítico del mercado en España, serán necesarias medidas complementarias de mayor alcance, sin límite de tiempo.»

ALFONSO ORTIN
(Director de Relaciones Externas de Fiat Hispania).

«Estamos de acuerdo con estas medidas y es de aplaudir por el beneficio que reporta en ecología, seguridad y por los efectos positivos sobre un mercado en crisis.»

LLEGAN LAS REBAJAS

El Gobierno anuncia el Plan Renove

POR fin el Gobierno se ha decidido. Tras meses e incluso años de peticiones de todos los sectores para reducir la presión fiscal sobre el automóvil, el Gobierno González ha accedido a una primera medida para reactivar el sector.

De las dos opciones posibles (reducción fiscal o subvención a la compra), el Gobierno se ha inclinado por la segunda, a imitación del exitoso plan Balladur, pues to marcha en Francia hace tres meses y que ha significado el incremento en la demanda de coches del segmento A (los más pequeños), en cerca de un 33 por ciento.

El Ministerio de Industria ha puesto en pie el llamado Plan Renove (Renovación de Vehículos de Turismo) que se plasma en un Decreto Ley del Ministerio de Industria. Este programa persigue una serie de objetivos: mejoras medioambientales, mejoras en la seguridad vial, ahorros energéticos y reactivación del sector de automoción.

Para ello, se ha dispuesto que cada ciudadano que cambie su coche de más de 10 años por otro nuevo, recibirá una subvención de 100.000 pesetas. Sin condiciones. Podrá comprarse un modesto Seat Marbella o un Rolls Royce; en cualquier caso, Hacienda le descontará las mismas 100.000 pesetas del Impuesto de Matriculación.

La medida tendrá una duración de seis meses, «improrrogable» según palabras del propio Eguiagaray, quien también ha afirmado que ha pactado con los responsables de las empresas instaladas en España

otras medidas de ayuda a la compra por parte de estos fabricantes. En efecto, pocas horas después la rueda de prensa del ministro, todas (o casi todas) las marcas instaladas en nuestro país han anunciado medidas complementarias que, sumadas a las «oficiales», comienzan ya a ser una oferta de verdad interesante.

El parque de automóviles en España es de 13 millones de turismos, de los cuales, el 37 por ciento, tienen una edad superior a los 10 años. Es decir, teóricamente, hay un potencial de 4,8 millones de coches susceptibles de ser cambiados. Pero esta cifra no es real. Según estimaciones de los expertos, más de la mitad de estos coches no se encuentran en circulación. Figuran en las estadísticas porque sus propietarios no los han dado de baja. Por una sencilla razón: porque dar de baja un coche sólo es posible si se pagan los impuestos y las multas atrasadas.

Así pues, el número de coches, susceptibles de ser cambiados con una valoración atractiva, se estima en el entorno de los 2,8 a 3 millones de unidades.

Esta oferta es especialmente atractiva para los usuarios de las gamas bajas, con un precio medio en el entorno del millón de pesetas. La suma de las ofertas, que puede llegar a las 300.000 pesetas, es ya suficientemente atractivo para las llamadas economías domésticas.

Pero lo más importante de esta medida es verificar lo que parece un cambio en el talante de la Administración hacia el automóvil, hacia el sector y hacia el automovilista. Bienvenida sea.



Juan M. Eguiagaray.



Además de las 100.000 pesetas del Ministerio de Hacienda, los fabricantes han reaccionado con rapidez y ofrecen más ventajas:

CITROËN.- 200.000 que se suman a

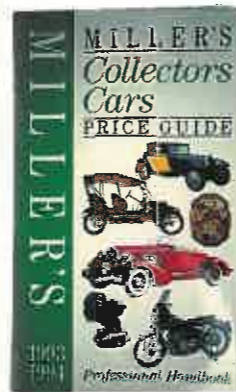
LAS OFERTAS COMPLEMENTARIAS

- las 100.000 de Hacienda.
- FIAT.**- 100.000 pesetas más.
- FORD.**- Otras 100.000 pesetas.
- PEUGEOT.**- Un mínimo de 100.000 pesetas más.
- OPEL.**- 100.000 pesetas como mínimo, si no hay otra oferta previa que lo supere.
- RENAULT.**-100.000 pesetas como mínimo por el coche usado.
- SEAT-VOLKSWAGEN.**- No hay por el momento ninguna oferta complementaria a las medidas del Gobierno.

LIBROS

PARA COLECCIONISTAS

Ya están en el mercado las dos últimas ediciones de dos interesantes libros para coleccionistas. El primero es la Miller's Collectors Car Price Guide. Es un completísimo catálogo de precios de automóviles, motocicletas, vehículos militares, arte del mundo del motor... etcétera. Esta guía, de 450



páginas, cuesta 4.500 pesetas. Cuenta con mas de 5.000 ilustraciones y para la tasación se basa en la opinión de expertos de todo el mundo, así como las subastas más

representativas de Europa y América.

DE ESTADOS UNIDOS

Una segunda guía es el Standard Catalog of



American Car 1805-1942. En esta obra se referencian todos los automóviles construidos en USA en esos años, desde los inicios del motor de vapor hasta la II GM, marca a marca y modelo por modelo, con su historia, sus características y los precios aproximados actuales. Una obra de 1.566 páginas que se vende por 9.500 pesetas.

Ambos ejemplares pueden conseguirse en la Librería Colector, de Barcelona, en la calle Pau Claris 168. Número de fax: 93/ 215 81 15

MUSICA SOBRE RUEDAS



Edith Piaf murió hace 30 años. Y una cantante francesa, Claire Severac, pensó que el mejor homenaje era convencer a figuras variadas del pop anglosajón (Donna Summer, Corey Hart, Willy de Ville, Emmylou Harris o

Leon Russell) para que volvieran a interpretar las canciones que fueron éxito en la voz de la inolvidable Piaf. Ha tardado tanto en hacerlo, que el «Edith Piaf» (Horus AB 02812) ha aparecido un año tarde, cuando los buenos aficionados contaban ya con un cofre que reúne toda la obra de la Piaf en diez compactos (EMI 479 0642). Es música intensa que va bien con una conducción apasionada: carreteras con curvas, frecuentes cambios de marcha... porque así es la obra de Piaf, sea en versión original o en su traducción al inglés.

Pero si se quiere sobrevivir al volante en los atascos matutinos de cualquier gran ciudad, pasada ya la fiebre de los Monjes de Silos y su Gregoriano (EMI Classics CMS 5 65135 2), que

además de relajarnos nos ayudaban a congraciarnos con Dios y con los hombres, recomiendo esta semana una de las obras cumbres de lo que se ha dado en llamar *new age* o «música de la nueva era». Es la banda sonora de «El Piano» (Virgin CDVE 919); la película de la neozelandesa Jane Campion que curiosamente no contaba con la banda sonora entre sus siete candidaturas a los Oscars.

Sin embargo, la exquisita música de Michael Nyman ha llegado a encabezar las listas de ventas españolas y con todo merecimiento. Atención especial a «The promise», el tema central de la película, que triunfa en las emisoras españolas.



Y si se trata de conducir por una autopista en un buen coche de esos que tienden a no vibrar, ojo a los discos relajantes que pueden incitar al sueño. Para este tipo de conducción, la oferta de esta semana sería «Buenas vibraciones» (Arcade 32-0022 2) un doble compact que subtítulan «Lo más hippy» y viene a ser un resumen de los himnos más entrañables y floridos de la generación del amor libre y las flores.

Y es que este año se celebra el 25 aniversario del festival de Woodstock y, con menos pelo, más barriga y alguna arruga disimulada, todos queremos volver a aquellos años. Por el disco desfilan The Mama's and the Papa's, Donovan, Don McLean y Box Tops, hasta un total de treinta excelentes canciones.

Y cerramos las recomendaciones de la semana con música creada especialmente para la carretera. Ya se sabe que los nuevos vaqueros americanos piensan más en el

camión que en el caballo. Y que sus fans más apasionados viven muchas horas al día a bordo de sus cabezas tractoras. Pues acaba de aparecer otro disco doble, «Lo mejor del country 2» (Arcade 320024 2) que recoge otra treintena de joyas del género, que además resultan tan variadas como para no tener que retirar la mano del volante para acelerar el casete o reprogamar el compact. Aquí están Kenny Rogers y Crystal Gayle, James Taylor junto a John Denver o Billy Swan y hasta Telly Savalas, el inolvidable Kojak, haciendo sus pinitos en el mundo del country.

Por cierto, si os gusta esta opción, en el mercado sigue el volumen uno de la serie, de calidad muy similar.

JOSE RAMON PARDO



Tú ya sabes cuál tiene
más larga vida...



Nuevo Clio

¿Y quién quiere uno grande?



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Cada vez, está sonando con más fuerza. Los tamaños ya poco tienen que ver con las prestaciones, con la tecnología. Una canción que tiene en el nuevo Renault Clio a su más fiel intérprete. Una canción que tiene por letra y quién

quiere uno grande? Escúchala y verás. Cada día suena mejor. **NUEVO CLIO.**

Nuevo en Seguridad: ABS. Dirección Asistida. Refuerzos de puertas laterales. Airbag conductor. Apoyacabezas con

cierre de seguridad. Pretensores pirotécnicos en cinturones de seguridad delanteros. Retrovisores térmicos con superficie ampliada y reglaje eléctrico.

Nuevo en Equipamiento: Cierre centralizado de puertas

con mando a distancia de infrarrojos integrado en la llave. Elevalunas eléctrico con mando impulsional en el lado del conductor. Aire acondicionado. Cuentalrevoluciones electrónico.

FERRARI 348 SPIDER

Placer al descubierta

Conducir un Ferrari es siempre una sensación gratificante para cualquiera que lleve octanos en sus venas, pero si además el Ferrari es descapotable se consigue la sublimación.

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

HAY pocas cosas, automovilísticamente hablando, más placenteras que conducir un coche descapotable de buenas prestaciones, pero si además este coche lleva el sello del *cavallino rampante*, se entra en la esencia del origen del automóvil. Actualmente, el 348 es el caballo de batalla de Ferrari; es, por llamarlo

de alguna forma, el coche asequible de la marca. En sus cinco años de vida comercial ha sufrido algunas mejoras, de las cuales la más notable ha sido la última, que ha elevado la potencia hasta los 320 caballos y ha mejorado las suspensiones. La versión Spider, se presentó hace poco más de un año, con la clara intención de mejorar la presencia en el mercado americano. De hecho, la presentación internacional se hizo a la vez en Suiza y California.

Mecánicamente, el Spider es exactamente igual que el GTB y el GTS. La única diferencia radica en algunos refuerzos en los largueros longitudinales y en los montantes



FERRARI 348 SPIDER

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento divertido	Accionamiento de la capota
Aptitudes deportivas	Cambio de marcha duro
Rendimiento mecánico	Maletero mínimo

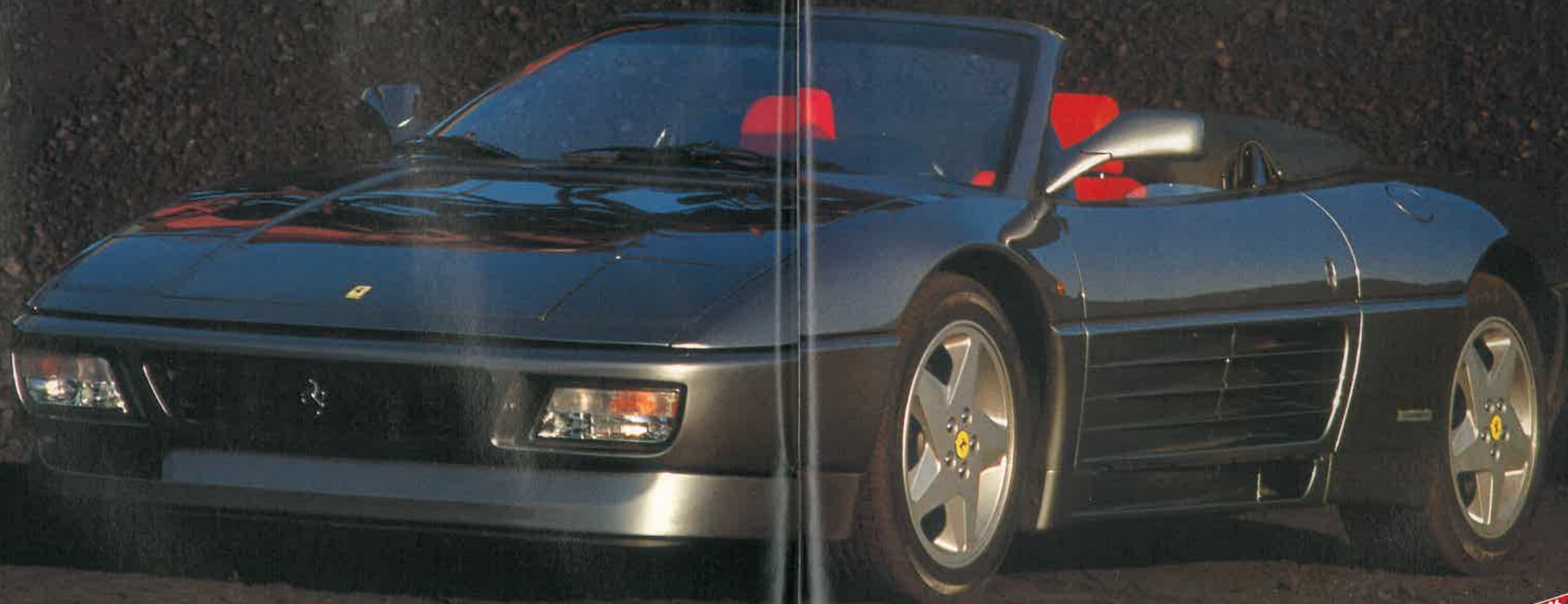
PRECIO: 17.792.000 PESETAS

del parabrisas, que tienen como resultado una rigidez torsional exactamente igual que la de los modelos de los cuales deriva. La realización de las modificaciones estructurales

y estéticas de esta variante ha sido responsabilidad del autor original: Pininfarina.

Cuando hay que enfrentarse a la dura, y a la vez gustosa, tarea de enjuiciar un coche de estas características, hay que dejar a un lado planteamientos lógicos y dejarse llevar por el corazón. Los más de 17 millones de pesetas pueden resultar escandalosos, pero pueden no serlo tanto si con este dinero se satisface un sueño.

Mecánica de lujo. Ocho cilindros en V, situados por delante del eje posterior con culatas de cuatro válvulas por cilindro, y más de ♦♦♦



FERRARI SIN CAPOTA



FERRARI no es una marca con gran tradición en descapotables. Si bien durante muchos años los coches de competición eran descubiertos, la responsabilidad de realizar coches descapotables ha recaído tradicionalmente en carroceros que han utilizado la base de modelos Ferrari para diseñar atractivos cabriolets.

Según fue cobrando importancia el mercado americano para las expectativas comerciales de Ferrari, se han ido realizando descapotables de fábrica. En la larga historia de la marca ha habido algunos descapotables de gran renombre. Hay que destacar el 340 América, especialmente pensado para aquel continente. Esta carrocería fue realizada por Lampredi y disponía de un motor V12 de 220 caballos. Más tarde apareció el 275 GTS, realizado por Pininfarina con un po-



deroso motor de 12 cilindros en V de 3,3 litros. Este modelo causó furor a mediados de los años 60. Por esta época la máxima expresión de los descapotables de Ferrari era el 400 Superamérica, modelo del cual sólo se construyeron 45 unidades.

El mítico Daytona también tuvo su versión descapotable. Aunque en su dilatada historia sólo se construyeron 127 unidades, fue todo un símbolo que ha dado lugar a un sinnúmero de réplicas, sobre todo en los Estados Unidos, realizadas sobre mecánicas más asequibles. Hasta la aparición del 348 Spider el descapotable de la marca era el Mondial, todavía en producción, con la peculiaridad de contar con un cambio de marchas al estilo de la Fórmula 1.

tres centenares de caballos para empujar dicen mucho del poderío de este motor. El rendimiento es el mismo que en las otras versiones, por lo tanto, las prestaciones que se obtienen son similares. En la mecánica del 348, lo que más llama la atención es la disposición transversal de la caja de cambios. Este atípico diseño confiere muchas ventajas estructurales al conjunto, que en sí resulta mucho más compacto que las tradicionales cajas de cambios longitudinales. En lo que a suspensiones se refiere, el esquema de trapezios transversales se mantiene, aunque a finales el año pasado se introdujeron unas mejoras en las geometrías que se han dejado notar en el comportamiento.

Soñar al aire libre. La conducción de un Ferrari, sobre todo para aquellos que no tenemos la fortuna de hacerlo a menudo, requiere de una cierta liturgia. En primer lugar hay que inspeccionar detenidamente el habitáculo. Se trata de un dos plazas, en el

cual las concesiones al confort son las indispensables. El acceso está facilitado por unas generosas puertas, pero la escasa altura sobre el suelo obliga a la contorsión. El asiento es muy bajo y no tiene posibilidad de regulación en altura, pero afortunadamente se trata de un producto latino, por lo que se ha pensado en la talla media mediterránea. La visibilidad hacia delante es buena y suficiente hacia atrás. Un vistazo a los mandos nos permite tener una rápida noción de dónde se encuentra cada cosa. La disposición de algunos botones de la consola central obliga a modificar la posición de conducción para alcanzarlos. A la derecha, en una posición ideal, la palanca de cambio con la tradicional rejilla cromada de los Ferrari, mientras que a la izquierda, pegado al marco de la puerta, está el freno de mano. Todo parece bajo control, por lo que el siguiente paso es la llave de contacto. Un cuarto de vuelta y el V8 cobra vida. La ausencia del techo hace que el sonido del



La decoración interior tiene el estilo inequívoco de la marca. Los asientos son firmes y cumplen a la perfección su cometido.



El mecanismo de la capota es de accionamiento manual. Su plegado requiere la utilización de una pequeña palanca situada al lado del asiento del conductor.



motor llegue con nitidez. Los nostálgicos de la época del carburador, echarán en falta el borboteo grave de aquellos motores. El 348 tiene un sonido más metálico, lo que en términos musicales sería *tecno*. En cualquier caso, sigue siendo un sonido agradable. El enorme paso de rueda empuja ligeramente hacia la derecha la posición de los pedales, pero sin llegar a resultar incómodo. La rejilla sobre la que se mueve la palanca del cambio marca con precisión las posiciones de las marchas. Izquierda y hacia atrás y ya está la primera engranada. Para ser una máquina de este poderío, el embrague muestra una docilidad y progresión dignas de un utilitario. El resto de las marchas van entrando con decisión y los kilómetros van realizando el milagro de la perfecta adaptación entre hombre y máquina. Las grandes peculiaridades del este coche obligan a un gran rodaje para conseguir ahondar en sus secretos. Conducir un 348 hasta sus límites requiere una pericia y un temple absolutamente fuera de lo común. Las reacciones son nobles pero muy rápidas, por lo que para conducir rápido hay que permanecer siempre alerta. Las modificaciones en la suspensión hacen que el tren delantero obedezca mejor los mandatos de la dirección. El Spider negocia con mucha precisión las curvas más cerradas.

Retorno de los clásicos. Hay que dejar claro que el terreno en el cual se disfruta de verdad de este coche es en las carreteras secundarias con buen firme y con curvas más cerradas que en la red principal. Rodar sin la capota en estas condiciones nos transporta directamente a los tiempos de la Mile Miglia o la Targa Florio, competiciones donde se forjaron nombres como Ferrari, Maserati o Alfa Romeo. La poderosa reacción del motor a las sollicitaciones del acelerador, el continuo clic-clac del



Tras el aprendizaje, en sólo un par de minutos se puede sacar o plegar la capota.



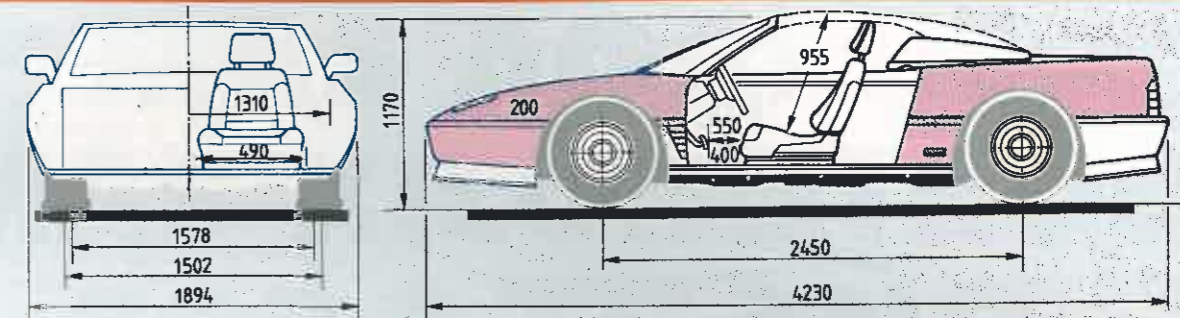
cambio de marchas, la precisa dirección sin asistencia y los inagotables frenos colman de satisfacción al conductor exigente. La alta velocidad en las autopistas obliga a la conducción con capota, ya que en cuanto se superan los 140 kilómetros por hora, las turbulencias resultan excesivas. El accionamiento de la capota requiere adiestramiento, pero una vez que se ha tomado práctica, se realiza en un par de minutos.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



La conducción del Spider requiere máxima atención, pero resulta muy gratificante.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Central longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada accionados por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.405 c.c. Diámetro del cilindro: 85,0 mm. Carrera: 75,0 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 320 CV(235 Kw) a 7.200 rpm. Par máximo: 33,0 mkg (324 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección Bosch Motronic M2.7. Combustible: Gasolina 95 oct. sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios transversal manual de cinco marchas. Diferencial autoblocante. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,4 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 12,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 300 mm). Traseros: Discos ventilados (ø 305 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Independiente de trapecio transversal con muelles y barra estabilizadora, delante y detrás.

RUEDAS

Neumáticos: 215/50 ZR 17 delante y 255/45 ZR 17 detrás. Llantas de aleación de 7,5 x 17 pulgadas delante y 9,0 x 17 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito: 95 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **268,6**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **13,6**

1.000 m salida parada **25,4**

De 0 a 100 km/h **5,9**

Recorriendo (metros) **95**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **15,5**

400 m desde 40 km/h en 5ª **17,4**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **25,3**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **30,0**

De 80 a 120 km/h en 4ª **6,1**

recorriendo (metros) **171**

De 80 a 120 km/h en 5ª **8,0**

recorriendo (metros) **201**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 21,1 km/h de promedio **15,9**

CARRETERA

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

En conducción rápida **15,9**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **10,8**

A 140 km/h de crucero **13,6**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **13,3**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **660**

FRENOS

A 60 Km/h: **13,7 m.** A 100 Km/h: **43,4m.** A 120 Km/h: **57,4m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **63,5 dB.** A 60 Km/h **70,2 dB.** A 90 Km/h: **73,9 dB.** A 120 Km/h: **76,7 dB.** A 140K m/h: A Tope: **82,5 dB.**

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite	●		
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordo	●		
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.		●	
Retrospectores reg. a distancia	●		
Volante regulable		●	
Asiento regulable en altura		●	
Asiento post. partido		●	
Apertu. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático	●		
Salida de aire plazas post.		●	
Techo solar		●	
Llantas de aleación	●		
Lavafaros		●	
Limpia luneta post.		●	
Faros antiniebla	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor		●	
Airbag acompañante		●	
Pretensor cinturones		●	
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros		●	

OPCIONES:

No hay opciones disponibles en esta versión.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



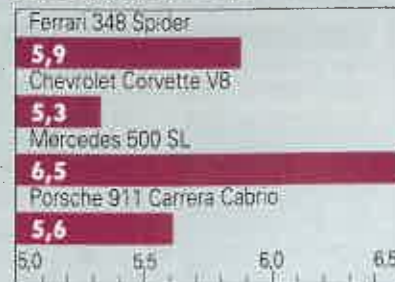
CONSUMO MEDIO (En L cada 100 kms)



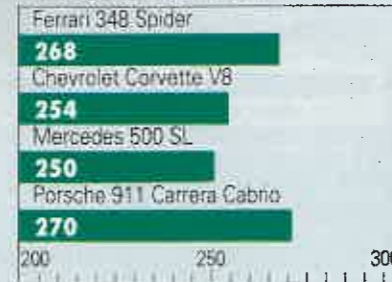
CONCLUSION

No es tarea fácil enfrentar al 348 Spider. Su rival natural es el Porsche 911 Carrera Cabrio. De partida, el Porsche resulta claramente más barato que su rival y dispone de un mecanismo para la capota mejor pensado. En cuanto a comportamiento y prestaciones ambos modelos se encuentran a la par. Por su parte, tanto el Chevrolet Corvette como el Mercedes 500 SL tienen un carácter un tanto diferente, ya que su aspecto deportivo se ve mediatizado por el buen nivel de confort que confieren a sus ocupantes. El Corvette ofrece una excelente potencia a un precio apetecible. Por su parte, el Mercedes es la máxima expresión en descapotables.

ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en segs)



VELOCIDAD MAXIMA (en Km/h)



COMPRADOR

FERRARI. Importador: Ferrari Import Española, S.A. Calle Francisco Gervás 11. 28020 Madrid. Teléfono: (91) 556 7564. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros sobre piezas y mano de obra. **Red de postventa:** Cinco puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 4.448.000 ptas. **Plazos:** 48 de 389.495 ptas. **Precio final aplazado:** 23.143.763 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 114,4 ptas/km. **Coste financiero:** 293,4 ptas/km. **Coste por km. Total:** 407,9 ptas/km.

SEGURO

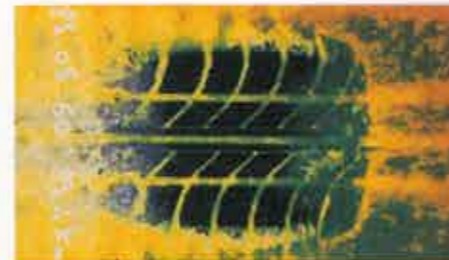
Seguro mínimo obligatorio: 62.186 ptas/año. **Seguro Gran Todo Riesgo:** 1.151.733 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA:
RIESGO DE ACUAPLANING:
9% INFERIOR*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd.

no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Michelin MXT disponibles en serie 70 y serie 80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

15%



FRENADA DE 90 A 80 Km/h
EN MOJADO:
15% MÁS EFICAZ*

*Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.



A3 94009 13

MXT



OPEL OMEGA MV6

Siguiendo el camino marcado por el Astra y el Corsa, Opel ofrece un Omega que no tiene nada que ver con su predecesor. Un coche mucho más lujoso y elegante, digno de su segmento.

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

El nuevo Omega es un modelo que va a competir con mejores argumentos entre los coches de lujo. Es un vehículo que no tiene nada que ver con su predecesor y que tiene una línea moderna y elegante. También, con respecto al Omega conocido, su carrocería es más larga, más ancha y alta. Algo que se ve reflejado en el interior, con un espacio enorme, de los más grandes de su segmento. También la capacidad del maletero se ve beneficiada, con un volumen de carga de 530 litros.

La versión que nos ocupa en esta ocasión, el Omega MV6, es la más alta de la gama, tanto por potencia de su mecánica, 211 caballos, como por calidad de acabado y equipamiento. Hay que decir que este Omega viene a sustituir al Senator, por lo que se convierte en el abanderado de la marca, un portaestandarte del que Opel se quiere sentir orgullosa y al que, por lo tanto, ha dotado de todo lujo de detalles.

Al abrir la puerta, para acceder a su interior, se contempla un habitáculo que rezuma lujo por todos sus rincones: tapicería de cuero (opcional), inserciones de maderas nobles en las puertas y en la consola central y un sinfín de detalles más, impresionan a simple vista. Los asientos son auténticos butacones, con una dureza adecuada y una sujeción lateral aceptable en las curvas más pronunciadas. Sentado al volante, ♦♦



OPEL OMEGA MV6

VIRTUDES

Equipamiento completo
Rendimiento de la mecánica
Espacio interior amplio

DEFECTOS

Visibilidad trasera
Ausencia de climatizador
Volante no regulable

PRECIO: Aprox. 5.500.000 PTAS.

Motor 16
Dinámico

Abanderado de lujo



En todos los lugares por los que se desarrolló la prueba del nuevo Opel Omega, este llamó la atención. Razones tiene para hacerlo.



el conductor tiene ante sí un salpicadero lleno de interruptores, que accionan los diferentes elementos que equipa de serie este modelo.

En un espacio tan grande, encontrar la postura de conducción más adecuada no es difícil. El asiento dispone de diferentes reglajes, incluido uno en altura, todos ellos eléctricos.

Aunque aquí hay que poner algunos «peros»: el volante, incomprensiblemente en un coche de su categoría, no tiene ni reglaje en altura, ni en profundidad, con lo que es fácil pegar con las rodillas en él, sobre todo los conductores más altos. No está bien conseguida la visibilidad trasera desde el puesto de conducción, y

explicamos el porqué. El asiento trasero dispone de un cinturón de seguridad central de tres puntos de anclaje, por lo que, según Opel por motivos de seguridad, es necesario poner un reposacabezas en el centro, que impide al conductor controlar por el espejo retrovisor interior lo que sucede por detrás. En el caso de

no utilizar a menudo esa plaza trasera, es recomendable quitar el reposacabezas central y guardarlo en el maletero. Desde aquí nos atrevemos a sugerir que sería más práctico un sistema de reposacabezas retractil, similar al utilizado por Mercedes.

Siguiendo con el interior, el conductor, gracias a un ordenador con



El interior del Opel Omega es lujoso y nada tiene que envidiar a los coches más representativos de su segmento.

El comportamiento del nuevo Omega es bueno, aunque por su tamaño prefiere las carreteras anchas.



una pantalla de generosas dimensiones, está perfectamente informado de diferentes funciones de la mecánica. El Omega, como hemos dicho anteriormente, tiene un equipo de serie muy completo, en el que hay que incluir, además de los obligados elevaválvulas eléctricos o cierre centralizado, la cortinilla trasera con mando eléctrico, *airbag* para conductor y acompañante, espejos retrovisores exteriores regulables eléctricamente y el aire acondicionado. Sobre este último elemento hay que criticar el que Opel no haya dotado a un coche como éste con climatizador automático; para compensar en parte esto, el sistema de climatización es individual y el conductor puede elegir una temperatura y el acompañante otra.

El maletero, además de ofrecer una magnífica capacidad, permite ampliarla gracias a la posibilidad de poder abatir el respaldo del asiento trasero por mitades. Hay que destacar del maletero algunos detalles, como es la red que tiene en el piso, que permite transportar objetos de poco tamaño sin que vayan dando tumbos.

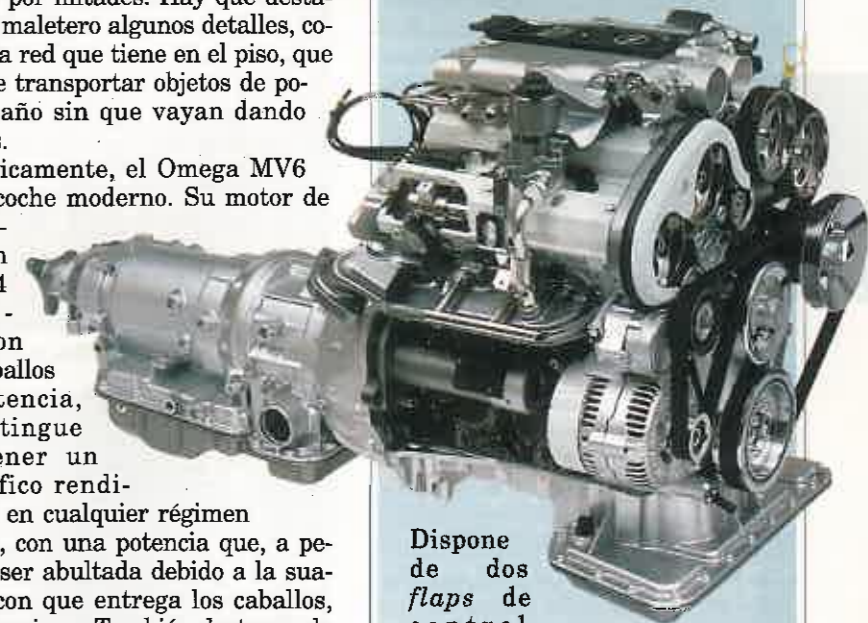
Técnicamente, el Omega MV6 es un coche moderno. Su motor de tres litros en V y 24 válvulas, con 211 caballos de potencia, se distingue por tener un magnífico rendimiento en cualquier régimen de giro, con una potencia que, a pesar de ser abultada debido a la suavidad con que entrega los caballos, no impresiona. También destacan de este motor sus consumos, muy ajustados, de los mejores entre los coches de su clase. La caja de cambios cuenta con unos desarrollos finales largos, pensados para favorecer tanto a los consumos como a la rumorosidad del motor en viajes largos; esto no supone ningún handicap, debido al enorme par motor de la mecánica, que es capaz de mover esos desarrollos con soltura. La única pega que se le puede poner a la caja de cambios es la palanca con unos recorridos muy largos entre una velocidad y otra.

Las suspensiones están per- ◆◆◆

OPEL OMEGA MV6. ECONOMIA Y ECOLOGIA

OPEL, en los nuevos Omega, ha volcado todo su potencial tecnológico y ha realizado unos vehículos con una mecánica moderna y a la vez ecológica. El motor de tres litros de cilindrada del MV6 dispone de cuatro válvulas por cilindro y tiene una potencia de 211 caballos, una potencia muy fácil de controlar.

En su facilidad de conducción juega un papel importante el sistema de admisión Multi Ram, desarrollado por la marca alemana. El sistema que tiene el MV6 está pensado para motores V6 con cuatro válvulas por cilindro, como es su caso.



Dispone de dos *flaps* de control, que adaptan la longitud del tubo de admisión en función de las revoluciones del motor, de forma que éste mantiene siempre una cifra alta de par a cualquier régimen.

Esto, además de conseguir siempre el rendimiento más óptimo del motor, logra que los consumos sean muy ajustados, son de los mejores entre los coches de su segmento con mecánica V6. También la mezcla es siempre la idónea con lo que resulta un motor muy ecológico.

fectamente adaptadas a la filosofía de este modelo, por lo tanto prima el confort, pero sin descuidar la seguridad. Su comportamiento, por lo general, es bueno sobre cualquier trazado pero, debido a su gran tamaño, donde más a gusto se encuentra es en carreteras abiertas y anchas, tipo autopistas, donde puede mantener una elevada velocidad de cruce. En este tipo de carreteras demuestra un aplomo increíble, siendo capaz de tragarse las curvas sin inmutarse. A su comportamiento contribuye de forma muy notable el sistema de control de tracción ETC, que actúa sobre la inyección y el encendido, reduciendo el par motor cuando detecta pérdidas de adherencia en una de las ruedas motrices. Este sistema se puede anular mediante una tecla situada en el salpicadero; es entonces cuando aparece su condición de tracción trasera y, a la mínima, en suelo con poco agarre, obsequia al conductor con una des-

bandada del tren trasero. Los más expertos al volante, en esas condiciones de uso, disfrutarán con el Omega MV6. Los frenos están acordes a la potencia del motor y al peso del coche, casi

Reglaje eléctrico del asiento.

1.600 kilos, respondiendo perfectamente a las exigencias del conductor. Dispone de discos en las cuatro ruedas, autoventilados los delanteros, que aguantan sin problema esfuerzos prolongados. La dirección cuenta con asistencia de serie, que se endurece en función de la velocidad; hay que decir que en carreteras muy viradas se mantiene muy blanda, traduciéndose imprecisión al conductor.

Los planes de Opel son los de comercializar este modelo en nuestro país en mayo, por lo que aún no tiene fijado precio. Según tienen previsto, su idea es que no supere en mucho el precio de su predecesor, por lo que nos atrevemos a aventurar un precio aproximado de 5,5 millones de pesetas. De ser así, y teniendo en cuenta su equipamiento de serie, sería un coche muy competitivo. ●

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



Hay sitio de sobra para tres pasajeros.



Opel ofrece tapicería de cuero opcional.



El mando del techo abrible es eficaz.



Huecos y detalles por todos los sitios.



Carece de un climatizador automático.



Es exagerado el tamaño del ordenador.

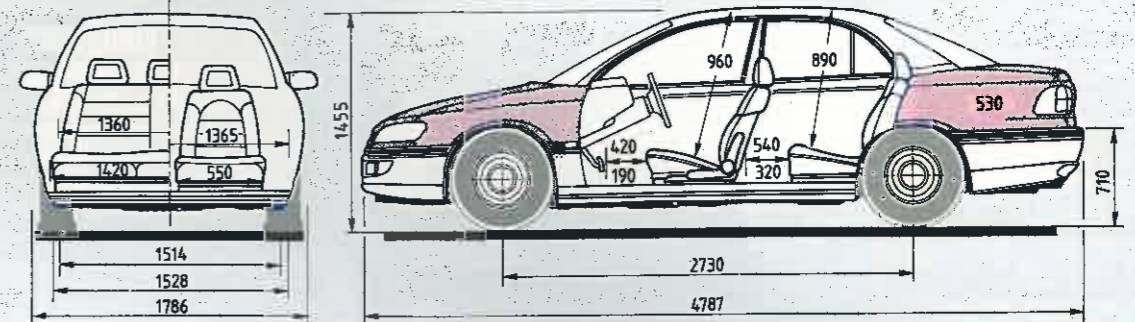


El maletero capaz y lleno de detalles.



Visibilidad trasera muy perjudicada.

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Cuatro árboles de levas en culata accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.962 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 85,0 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 211 CV(155 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 27,5 mkg (270 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,3 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 296 mm). Traseros: Discos (Ø 286 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson, brazos transversales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos oscilantes oblicuos, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de aleación de 7,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.595 kg. Capacidad del depósito de combus: 75 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	240
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		16,4
1.000 m salida parada		29,5
De 0 a 100 km/h		8,9
Recorriendo (metros)		145
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		32,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª		9,1
recorriendo (metros)		253
De 80 a 120 km/h en 5ª		13,2
recorriendo (metros)		367

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	13,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,9
En conducción rápida	17,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,1
A 140 km/h de cruce	10,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	613

FRENOS

A 60 Km/h: 15,4 m. A 100 Km/h: 40,2 m. A 120 Km/h: 59,5 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 45,5 dB. A 60 Km/h: 62,4 dB. A 90 Km/h: 65,0 dB. A 120 Km/h: 68,7 dB. A 140K m/h: 72,0 dB. A Tope: 80,0.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de abordo	●		
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas	●		
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.	●		
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable		●	
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apertu. maletero desde el int.		●	
Aire acondicionado	●		
Climatizador automático		●	
Salida de aire plazas post.	●		
Techo solar			●
Llantas de aleación	●		
Lavafaros	●		
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla	●		
SEGURIDAD			
Airbag conductor	●		
Airbag acompañante	●		
Pretensor cinturones	●		
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		

OPCIONES:

No hay establecido precio para las opciones hasta que no se comercialice en el mes de mayo.

LANCIA DELTA HF LS TURBO 16V CONTRA VOLKSWAGEN GOLF VR6

La tradición o la moda

La siglas HF han vuelto a conceder al nuevo Delta el carácter y el espíritu que han hecho historia. El Golf sigue de moda y con razones nada superficiales, muy convincentes. Se trata de una comparativa entre dos vehículos para caprichosos con familia que transportar.

GASTARSE un millón de pesetas por cada metro de coche, y sobre todo en este caso concreto, gastarse cuatro millones de pesetas en un vehículo de cuatro metros, tiene mucho de capricho y poca de necesidad. Por el mismo dinero aparecen

en la extensa oferta de España, lujosas berlinas de prestigiosas marcas, familiares capaces de todo, algún monovolumen, deportivos de cierta entidad y, cómo no, un buen número de vehículos todoterreno. Entonces, ¿qué poderosas razones

mueven a un comprador a gastarse esa elevada suma en un Lancia Delta o en un Volkswagen Golf, vehículos aparentemente inferiores o por lo menos más pequeños? Pues sin duda el corazón que ambos esconden bajo el capó delantero. ♦♦♦



Motor 16
Prueba



LANCIA DELTA HF

VIRTUDES	DEFECTOS
Equipamiento de serie	Consumo elevado
Presentación lujosa y muy cuidada	Cambio impreciso
Comportamiento	Frenos poco resistentes

PRECIO: 3.740.000 PESETAS

VW GOLF VR6

VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones y progresividad del motor	Precio elevado
Comportamiento noble y eficaz	Presentación pobre
Habitabilidad	Rueda de recambio de emergencia

PRECIO: 3.913.000 PESETAS



La línea del nuevo Delta ha perdido personalidad respecto al anterior, sin embargo es más aerodinámico. Solo se ofrece con cuatro puertas.



motores con personalidad, con características especiales que sitúan a estos dos modelos muy por encima de sus hermanos de gama, en lo más alto de su segmento tanto por potencia y prestaciones como por equipamiento.

Difícil papeleta tiene el comprador que tenga que decidirse por uno de estos dos magníficos vehículos. Partiendo de la base de un usuario poco influenciado por la «moda Golf», es decir por un comprador que de partida no se incline psicológicamente por el alemán sin haberse subido en el italiano, lo primero que va a encontrar son grandes diferencias entre la presentación de uno y otro. Tan famosa es la sobriedad de los constructores alemanes como la elegancia de los italianos. Y se confirma la fama, al menos si se

compara la versión «lujosa» del HF, 290.000 pesetas más cara que la básica. La tapicería Alcántara del italiano marca básicamente las mayores diferencias. Es acogedora, atractiva, sujeta el cuerpo lo poco que se les escapa a los Recaro y proporciona una atmósfera de lujo y distinción mezclada con el ambiente deportivo que aportan los asientos del especialista alemán. En el Golf, el cuero es una opción y los Recaro también y aunque la tapicería utilizada es sufrida y bastante vistosa existe un claro contraste. En el cuadro de instrumentos los alemanes vuelven a quedar en evidencia. El climatizador de serie, algún reloj adicional y el control de la suspensión, junto con unos materiales de mejor calidad, proporcionan al Delta un mejor aspecto general. La

venganza del Golf llega por varias vertientes. En primer lugar el alemán lleva doble airbag de serie mientras que el italiano sólo puede montar el del conductor. Y en segundo lugar es prácticamente imposible igualar la postura al volante que proporciona el Volkswagen. Ambos modelos ofrecen asiento y volante regulables en altura, sin embargo algo difícil de explicar con palabras permite conducir el Golf como si fuese el coche de toda la vida. En carretera esta sensación se mantiene con la ayuda inestimable de un portentoso y suave motor de seis cilindros en V estrecha, progresivo, brillante y silencioso.

Como suele ocurrir en las mecánicas turboalimentadas, las sensaciones al volante varían considerablemente respecto a un motor

Aunque nuestra unidad de pruebas sólo tenía tres puertas, el Golf ofrece una versión de cinco, con un sobrepeso de 100.000 pesetas. Es el que cuenta con la mejor habitabilidad.



FRENTE A FRENTE

atmosférico. Los 190 caballos de potencia del Delta proporcionados por el cuatro cilindros, 16 válvulas y turbo conocido de la marca, son algo más «bruscos» y menos progresivos. Hasta las 3.500 revoluciones por minuto, el Delta puede pasar por una tranquila berlina familiar de paseo. A partir de esa cifra, y si se sigue acelerando sin piedad, el coche puede sacar a su propietario de un apuro, sorprender a la familia con un adelantamiento seguro por lo rápido o despertar la personalidad deportiva de quien se encuentra al volante con un buen puerto de montaña por delante. El Delta



Tapicería Alcántara, de serie en el Delta.



Los Recaro sujetan muy bien el cuerpo.

¿Por qué de pronto todo el mundo fuma Gold Coast?



Blend of U.S.A.

Está causando sensación

más deportivo de la última generación no presenta pérdidas de tracción gracias a su eficaz sistema Viscodrivo, un sencillo mecanismo en el tren delantero que permite repartir la fuerza del motor de forma que la rueda con más agarre siempre tenga empuje. Un problema, el de las pérdidas de tracción, que se ha solventado con brillantez y sin complicados artilugios. Sin embargo, la suspensión regulable se la podían haber ahorrado. De hecho la versión básica no la lleva y no sólo por precio. Los generosos neumáticos de 205/50 ZR 15 de medida y el excelente bastidor, con una rigidez envidiable, se bastan para mantener el conjunto por «su sitio». Además, este lastre termina, junto con el ♦♦♦



El Golf ofrece mayor espacio trasero.



Los Recaro en el VW son opcionales.



El Golf VR6 le gana la partida al Delta HF Italiano en cuanto a comportamiento. Para ello no necesita suspensión regulable.

resto de elementos, perjudicando la relación peso/potencia. El Golf tiene que arrastrar 175 kilogramos menos que el Delta y ¡cómo se nota!

Al VR6 le sobran razones para no ofrecer ni siquiera en opción una suspensión regulable. El esquema técnico del alemán asegura la tracción adecuada mediante un sistema antipatinamiento EDS, pero el compromiso alcanzado en cuanto a dureza y comodidad de la suspensión es el ideal. Si el conductor es exigente, quisquilloso y suele andar rápido (muy rápido) por las autovías con las que nos tenemos que con-

formar, notará algún rebote inesperado e indeseado (si se tiene en cuenta el equilibrio general del coche) más para el comportamiento que para la comodidad. Nada más... y nada menos.

El Golf se tiene, frena, anda y cuida a sus ocupantes de forma notable, es más ágil que el Delta y más fácil de conducir, lo que en este caso no quiere decir que el Lancia se quede muy atrás. La historia se repite a la hora de hablar del rendimiento. Sorprendentemente, el empuje que se aprecia al volante del HF consigue engañarnos también a

nosotros, que en una primera apreciación creemos que, al menos en aceleración, anda más que el VR6. Con la cinta del ordenador (Correxit) en la mano llega la sorpresa: el alemán supera por milésimas al italiano en aceleraciones y se muestra claramente superior en las recuperaciones, en las que la aguja del cuentavueltas tiene que recuperarse muy por debajo de las 3.500 revoluciones. El Lancia destaca sin embargo en las mediciones en las que la velocidad desde la que se parte (80 km/h) coincide con la entrada en funcionamiento de la ♦♦♦

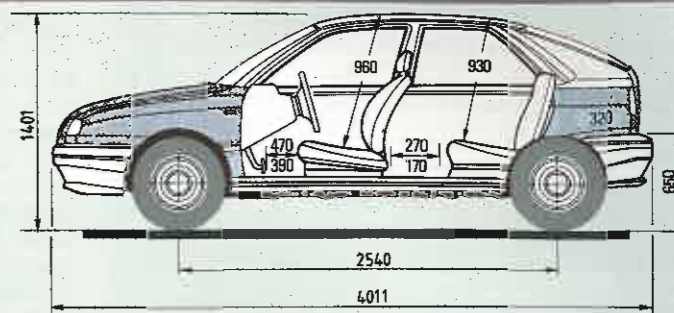
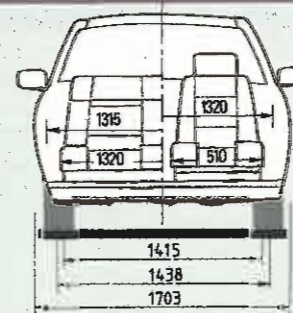


Se trata de un motor ya utilizado por la marca Italiana en otros modelos. Proporciona una potencia de 190 caballos.



Son seis suaves y progresivos cilindros en V estrecha que rinden 174 caballos. Sorprenden las cifras obtenidas.

LANCIA DELTA HF / MEDIDAS



LANCIA DELTA HF LS TURBO 16V

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Árboles contrarrotantes. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 840 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 190 CV(137 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 30,2 mkg (290 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Weber IAW, Turbo Garret. Combustible: Gasolina sin plomo

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras con Viscodrive. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,2 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 284 mm). Traseros: Discos (Ø 240 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de Tipo McPherson con barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazo tirado y barra estabilizadora. Suspensión regulable de serie.

RUEDAS

Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.330 kg.

VOLKSWAGEN GOLF VR6

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V a 15 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.792 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 90,3 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 174 CV(128 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 23,9 mkg (235 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Motronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

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

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 28,5mm). Traseros: Discos (Ø 22,6 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente con doble triángulo transversal con amortiguador, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente, brazos longitudinales tirados, muelle helicoidal con amortiguador de gas telescópico y barra estabilizadora.

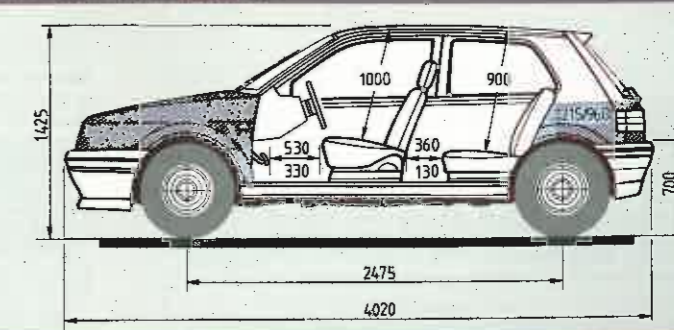
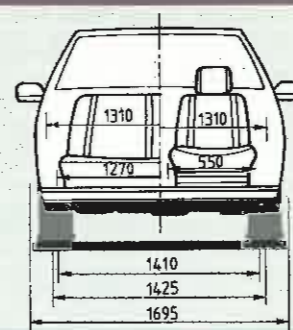
RUEDAS

Neumáticos: 205/50 VR 15. Llantas de chapa de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.155 kg.

VW GOLF VR6 / MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	DELTA HF	GOLF VR6
CIUDAD		
A 21.1 km/h de promedio	12,4	10,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,9	7,5
En conducción rápida	18,4	18,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,4	9,4
A 140 km/h de cruceo	13,5	12,1
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	10,8	9,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	470	572

PRESTACIONES

	DELTA HF	GOLF VR6
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	218	226
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	16,0	15,6
1.000 m salida parada	28,9	28,4
De 0 a 100 km/h	7,6	7,5
Recorrido (metros)	119	118
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1	17,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,6	18,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8	30,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,3	34,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,4	8,0
recorrido (metros)	178	224,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,4	10,8
recorrido (metros)	257	302,3

FRENOS

VELOCIDAD MAXIMA	DELTA HF	GOLF VR6
A 60 Km/h:	15,7	15,6
A 100 Km/h:	41,8	39,6
A 120 Km/h:	64,2	56,5

SONORIDAD

Medidas en Db	DELTA HF	GOLF VR6
Al ralentí:	51,9	49,2
A 60 Km/h:	66,8	52,1
A 90 Km/h:	69,4	61,0
A 120 Km/h:	72,6	66,4
A 140 Km/h:	74,6	68,7
A tope	84,0	71,1

COMPRADOR

LANCIA Importador: Fiat Auto España. Carretera de Barcelona, Kilómetro 27,500. Alcalá de Henares 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **VOLKSWAGEN:** Fabricante/Importador: Volkswagen Audi España, S.A. c/ de la Selva, Edificio Gemini Polígono Mas Blau, E. Prat de Llobregat 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	DELTA HF	GOLF VR6
EQUIPAMIENTO		
Cuentavueltas	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador de carga batería	SI	NO
Ordenador de abordó	NO	SI
Cierre centralizado	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	NO	NO
Elevavinas eléctricos del.	SI	SI
Elevavinas electricos tras.	SI	SI
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Asiento post. partido	SI	SI
Apertura del. maletero desde el int.	SI	NO
Aire acondicionado	-	SI
Climatizador automático	SI	OP
Salida de aire plazas post.	SI	SI
Techo solar	OP	OP
Llantas de aleación	SI	SI
Lavafaros	NO	NO
Limpia luneta post.	SI	SI
Faros antiniebla	SI	OP
SEGURIDAD		
Airbag conductor	SI	SI
Airbag acompañante	NO	SI
Pretensor cinturones	SI	SI
Asiento para niños	NO	NO
Reposacabezas traseros	SI	OP

OPCIONES

LANCIA Alarma antirrobo: 50.000 ptas. Autorradio: 78.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 108.000 ptas. Espejos retráctiles y desempañables: 20.000 ptas. **VOLKSWAGEN:** Alarma antirrobo: 56.000 ptas. Faros antiniebla: 48.000 ptas. Tapicería de cuero: 272.000 ptas. Climatronic: 167.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 123.000 ptas. Asientos Recaro: 122.000 ptas.

ADQUISICION

DELTA HF	GOLF VR6
FINANCIACION. Entrada mínima: 935.000 ptas. Piazos: 48 de 81.875 ptas. Precio final aplazado: 4.864.977 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 37,53 ptas/km. Coste financiero: 61,68 ptas/km. Coste por km. Total: 99,21 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 61.469 ptas al año. Seguro a todo riesgo: 299.348 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACION. Entrada mínima: 978.250 ptas. Piazos: 48 de 85.662 ptas. Precio final aplazado: 5.090.015 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 36,21 ptas/km. Coste financiero: 64,53 ptas/km. Coste por km. Total: 100,74 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 61.469 ptas al año. Seguro a todo riesgo: 296.317 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

sobrealimentación. El capricho de ser prácticamente imbatibles en la jungla del asfalto tiene otro precio diferente al millón por metro, y es el consumo. Preparados para superar holgadamente los diez litros en ciudad o carretera a 120 km/h. y los casi 20 si casualmente despierta la personalidad deportiva.

La dirección concuerda perfectamente con la filosofía de ambos, algo que no ocurre en la misma medida con los frenos, algo escasos en el italiano cuando se abusa de ellos.

El cambio es lo suficientemente impreciso como para no darle ni siquiera un notable de nota media



Lo ideal es ir sin familia y con un buen puerto de montaña por delante...

(cómo se echa de menos el de un BMW o un japonés); sin embargo, a la hora de elegir volvemos a inclinarnos por el del Golf, más rápido.

El aumento de espacio conseguido en el Golf en su última evolución ha sido decisivo a la hora de plantar cara a modelos como el nuevo Delta. Centrándose en las plazas traseras, el Golf VR6 asegura a sus ocupantes un espacio holgado para las piernas, aunque superen la estatura media, y una altura razonable al techo que impide rozar con la cabeza salvo contadas excepciones.

Hay una clara diferencia de equipamiento a favor del Lancia y además es más barato, la presentación es más lujosa y atractiva y la línea más moderna. Los alemanes, como siempre, van más a lo práctico: comportamiento, prestaciones, habitabilidad son virtudes valiosas... sólo que las hacen pagar algo caras.

ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

BALANCE FINAL

MECANICA		
DELTA HF	7	El cuatro cilindros se combina con una culata de 16 válvulas y un turbo. El resultado es el esperado, aceleraciones muy buenas y recuperaciones regulares. Mai el cambio y los frenos
GOLF VR6	9	Más progresivo, el motor de seis cilindros en V estrecha de VW es un portento de suavidad y eficacia. Cuando se le exige el máximo consigue los objetivos sin sobresaltos.
COMPORTAMIENTO		
DELTA HF	7	Puede considerarse noble y eficaz aunque el peso del conjunto hace de las suyas en los apoyos más comprometidos. Somos de la opinión de que la suspensión de dureza regulable sobra.
GOLF VR6	9	Se han empleado a fondo los de Volkswagen. Su VR6 cuida a los ocupantes con mimo y al conductor le permite hacer de las suyas sin pegas. No lleva suspensión pilotada ni la necesita.
RENDIMIENTO		
DELTA HF	7	No decepciona, ni mucho menos; sin embargo el carácter de la sobrealimentación, algo perezosa en baja, repercute directamente en las recuperaciones. El peso también influye.
GOLF VR6	9	Aunque acelera con una suavidad y progresividad impresionantes, el rendimiento del V6 y su baja potencia en relación al HF, sorprende por superar a un Lancia con 16 caballos más.
CONFORT		
DELTA HF	8	Se trata de un coche cómodo en cualquier circunstancia. Los asientos Recaro y la tapicería Alcántara permiten circular rápido sin que el cuerpo salga despedido hacia los laterales.
GOLF VR6	8	Los asientos no son tan buenos y los Recaro hay que pagarlos aparte; sin embargo, las plazas traseras cuentan con algo más de espacio para sus ocupantes.
CARROCERIA		
DELTA HF	8	Ambos modelos miden prácticamente lo mismo, pero el italiano cuenta con una mayor distancia entre ejes. A pesar de ello su carrocería no es de las mejor aprovechadas.
GOLF VR6	9	En el Golf se aprecia amplitud y es el único de los dos que puede elegirse con carrocería de tres puertas (el modelo de la sesión fotográfica). Eso sí, la rueda de respuesto es pequeña.
ECONOMIA		
DELTA HF	7	El empate parece inevitable en este apartado. El Delta HF Turbo es el más barato con diferencia, sin embargo es el que más consume y el que menos autonomía tiene.
GOLF VR6	7	Consume cifras, hasta cierto punto, razonables de combustible, y por supuesto menores que su rival, sin embargo de siempre ha tenido un precio demasiado elevado.
CONCLUSION		
DELTA HF	44	Consume más y anda algo menos pero cuenta con el mejor precio, la mejor presentación y el mayor equipamiento.
GOLF VR6	51	Para los que exigen comportamiento y prestaciones ante todo y encima entran gustosos en el club del Golf sin palos.

ALFA ROMEO 164 Q4

Escaparate tecnológico

El Alfa Romeo 164 Q4, auténtico estandarte de lo que es capaz de hacer la marca italiana acaba de llegar a España. Los propios responsables declaran orgullosos que en este modelo se ha volcado la más moderna tecnología en coches de calle. El resultado es una máquina de 230 caballos de potencia.

TODO empezó en el Salón de Ginebra de 1991 con la aparición del prototipo llamado Proteo, un deportivo de atractivo diseño, sobre el cual se han puesto a punto los sistemas más avanzados al alcance de un coche de calle. Los resultados de estos años de estudio y desarrollo se plasman en este Alfa tan especial. La exclusividad del coche queda bien patente al conocer su producción. Sólo se van a fabricar 1.500 unidades anuales.

El desarrollo del Alfa Romeo 164 Q4 viene marcado por el afán de los ingenieros para conseguir los niveles más elevados de eficacia y seguridad. Para ello se ha dispuesto de

un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas, controlado electrónicamente y denominado Viscomatic. Este sistema es, sin lugar a dudas, lo que más llama la atención en el coche. Sus posibilidades permiten hacer variar el reparto de la fuerza de un cero a un cien por ciento en cada uno de los ejes, por lo que la motricidad está asegurada incluso en las condiciones más extremas. Se puede decir que el sistema es inteligente, ya que la gestión electrónica es capaz de anticiparse a la situación para conseguir las mejores condiciones de agarre en cada momento. El reparto entre los dos ejes se realiza a través de un viscoaco-



El equipamiento del Alfa 164 Q4 no tiene lagunas. Airbag, climatizador automático, tapicería de cuero, asientos eléctricos y todo un sinfín de elementos de lujo.



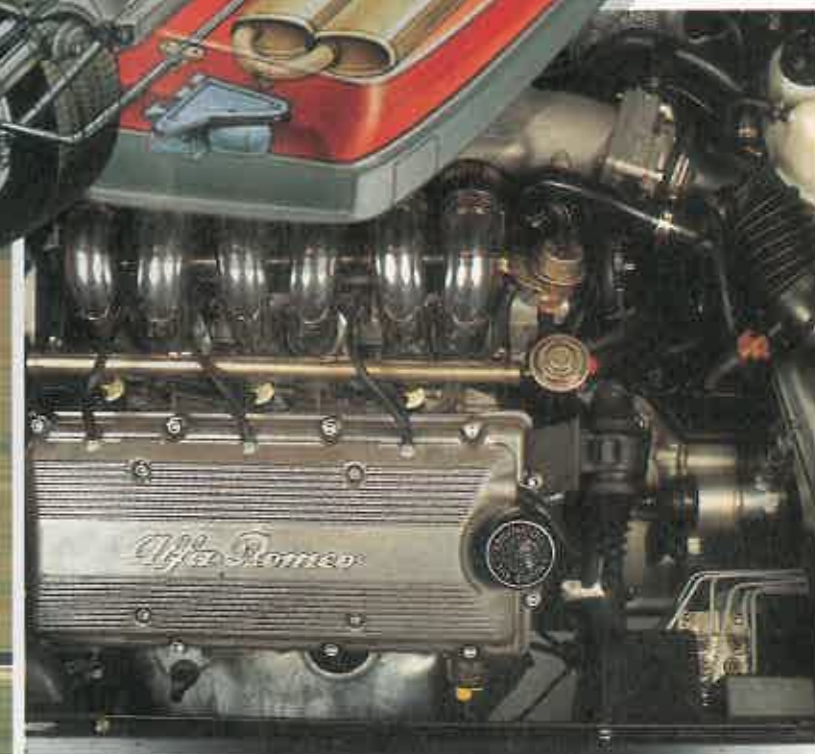
plador variable que, en función de los datos obtenidos sobre régimen del motor, frenos, ángulo de giro de la dirección, velocidad y diferencia de giro de las ruedas, manda más fuerza al eje que más agarre tiene. El funcionamiento resulta muy flexible y se adapta a cualquier circunstancia. Así pues, al frenar suavemente, el reparto se intensifica en las ruedas delanteras, pero las posteriores mantienen una cierta capacidad de retención. Sin embargo, si la frenada es violenta y el ABS entra en funcionamiento, el eje posterior se desacopla totalmente para mejorar la eficacia del antibloqueo de frenos. Desde el punto de vista del conductor, lo único que se nota

es que el coche mantiene su postura a ultranza, sin que se produzcan las reacciones bruscas típicas de sistemas de tracción integral que bruscamente cambian el reparto de par o desacoplan un eje al tocar el pedal del freno. En el eje delantero se dispone de un diferencial convencional, mientras que en el posterior se monta un diferencial Torsen que complementa la acción del Viscomatic.

Al margen de la tracción total, el Q4 dispone de una caja de cambios de seis marchas desarrollada por Getrag, afamado especialista alemán en cajas de cambio para coches de alto rendimiento. Esta caja cuenta con una primera supercorta,



Bajo una piel ya conocida, se descubre una mecánica puntera que confiere al 164 una seguridad y unas posibilidades hasta ahora insospechadas.



Exteriormente, el nuevo Q4 pasa bastante desapercibido. Sólo los más observadores se fijarán en sus atractivas llantas, en sus faros o en el logotipo que orgullosamente luce en el maletero.

mientras que las cinco marchas restantes tienen un escalonamiento bastante lógico con un desarrollo de sexta de 35,6 kilómetros a 1.000 revoluciones por minuto. Por último, en lo que a técnica pura y dura se refiere, hay que hablar del portentoso motor de seis cilindros en V, dotado de culatas de cuatro válvulas por cilindro, que en esta versión llega a los 230 caballos. La gestión está encomendada a una centralita Bosch Motronic M3.7 de última generación que, entre otras virtudes, permite superar las normas anti-contaminación más rigurosas. Otro

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal, de seis cilindros en V. Cilindrada: 2.959 c.c. Cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: inyección electrónica Bosch Motronic M3.7. Potencia: 230 cv a 6.300 r.p.m. Par máximo: 29,0 mKp a 5.000 r.p.m. Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de seis velocidades. Neumáticos: 205/55 VR 16. Frenos: de disco ventilados delante y detrás. Suspensión independiente en las cuatro ruedas. Peso: 1.680 kg.

punto destacable de este propulsor es su fiabilidad. No es necesario operación alguna de mantenimiento en los 100.000 primeros kilómetros.

En la primera toma de contacto del Q4 por carreteras españolas, el coche se muestra muy eficaz y seguro. Las cifras del fabricante anuncian 240 kilómetros por hora de velocidad máxima y una aceleración de cero a cien de 7,5 segundos, lo cual puede justificar parte de los 6.950.000 pesetas que cuesta.

V. P.

FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

El corazón del sistema de tracción integral es el acoplador viscoso, fruto del trabajo conjunto con el especialista austriaco Steyr-Puch, fabricante de este tipo de repartidores.

GAMA GOLF '94

Al completo

El nuevo motor turbodiesel, el cabrio y el familiar son las grandes novedades que ofrece la gama Golf para este año en el mercado español. El primero ya se comercializa y los otros dos empezarán a hacerlo durante este mes.



El nuevo motor turbodiesel de inyección directa con intercooler proporciona una excelente economía de consumo.



En la nueva gama, el airbag para conductor y acompañante es de serie en el VR6.

48/Motor 16

Las nuevas versiones vienen a completar una gama donde ya no falta casi ninguno. Multitud de variantes, carrocerías de tres y cinco puertas, familiar, descapotable, diferentes tipos de acabado, motorizaciones diesel y gasolina, potencias que varían desde los 64 caballos del diesel menos potente hasta los 174 del VR6. En definitiva, una gama que en la tercera generación del popular modelo mantiene un elevado nivel de ventas, que en el caso -por cierto, único- del mercado español mantiene al GTi como el modelo más comprado.

Entre las novedades, el Golf familiar, denominado Variant, como es habitual en la marca, se comercializa en cinco versiones, que son el resultado de combinar cuatro motorizaciones y dos tipos de acabado. Se mantiene la misma plataforma del berlina, pero por el voladizo trasero la longitud total aumenta 32 centímetros. La capacidad del maletero es de 466 litros que se incrementa a 1.425 al abatir por completo los asientos traseros. En ese caso, la longitud del maletero es de 1,64 metros mientras que la anchura entre los pasos de rueda es de un metro. La carga máxima del Variant es de 500 kilos, es decir, cuatro adultos y unos 200 kilos de equipaje.

El portón posterior abre prácticamente desde el parachoques para facilitar las operaciones de carga y descarga de bultos pesados. En el interior incorpora una bandeja plegable y es opcional una red que va montada entre el habitáculo y maletero para sujetar pequeños objetos. En el apartado mecánico, la novedad principal radica lógicamente en el tren posterior, que se ha modificado para conseguir, entre otras cosas, una plataforma de carga muy baja; los amortiguadores son más rígidos y se sigue utilizando el eje torsional con los *silent-blocks* de goma para conseguir un efecto direccional en las curvas y mejorar la estabilidad. En cuanto a los motores, se recurre a dos de gasolina, el conocido 1.781 centímetros cúbicos en versión de alta y baja compresión, 75 y 90 caballos respectivamente. Se ha desechado el motor 1.600, también con 75 caballos, por el mejor par del 1.8; no hay que olvidar que el Variant pesa unos 100 kilos

más que el berlina y lo que se busca es un mejor rendimiento. Los diesel tienen una potencia de 64 y 75 caballos (sin y con turbo) pero no se comercializa con el nuevo motor de inyección directa. Disponibles en acabado CL y GL, los precios varían entre 2.180.000 pesetas del 1.8 CL y los 2.748.000 del Turbodiesel GL.

El nuevo motor turbodiesel con intercooler y de inyección directa se vende sólo con el mejor acabado GL y en tres o cinco puertas. Se trata de un grupo propulsor que proporciona una excelente economía de consumo y a la vista están las cifras oficiales de consumo a 90, 120 y ciclo urbano; sólo 3,8, 5,4 y 5,6 litros cada cien kilómetros son datos para quitarse el sombrero. Basado en el motor de 1,9 litros, se modifica la alimentación por una bomba de inyección directa, que en combinación con el intercooler, se consigue un rendimiento mucho más brillante. Además, el sistema de gestión electrónica controla prácticamente todos los parámetros relaciona- ♦♦♦



El nuevo Volkswagen Golf Cabrio se ofrece en tres motorizaciones y dos niveles de acabado. El mecanismo eléctrico de la capota es una opción en los más caros.

Citroën AX: Para los que no invierten todo su dinero en su coche.



Citroën AX First: 990.000 ptas.

* PVP recomendado AX First 1.1i 3p. Incluye IVA, impuesto de matriculación, transporte y oferta promocional no acumulable. Válido hasta fin de mes.



CITROËN



En posición normal la capacidad del maletero del Variant es de 466 litros, que aumenta a más de 1.400 al abatir los asientos.

dos con el funcionamiento del motor. La potencia es de 90 caballos y se superan los 20 metros/kilo de par que se alcanzan a sólo 1.900 revoluciones por minuto. La velocidad máxima es de 178 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en 12,8 segundos. Respecto al equipamiento, lleva de serie elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado, volante regulable, respaldo del asiento trasero partido, cristales tintados, etc. Las principales opciones son el techo eléctrico, *airbag* para conductor y acompañante, aire acondicionado y faros anti-niebla delantera. El precio del Golf TDI GL es de 2.746.000 pesetas.

El modelo estrella de la gama, el Golf Cabrio, del que nuestros lectores ya recibieron cumplida informa-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.896 c.c. Dos válvulas por cilindro. Alimentación: Bomba de inyección directa, turbo e intercooler. Potencia: 90 CV a 4.000 r.p.m. Par máximo: 20,6 mtg a 1.900 r.p.m. Escape delantero. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Neumáticos: 185/60 R 14. Frenos: de disco delante y tambores detrás. Suspensión independiente delante y eje torsional detrás. Dirección asistida. Velocidad máxima: 178 Km/h. Consumo a 90/120 km/h: urbano: 3,8/5,4/5,6 litros. Peso: 1.145 kilogramos.

ción (ver Motor 16 nº 514), se empieza a vender este mes. Con una carrocería hecha por Karmann, lo mismo que la del Golf anterior, el

coche se ofrece en dos niveles de acabado, básico y Avantgarde, y tres motorizaciones de gasolina de 75, 90 y 115 caballos de potencia. Las diferencias de equipamiento radican principalmente en los elevalunas eléctricos, cerradura centralizada y asiento del conductor regulable en altura, que son de serie en el Avantgarde; la capota eléctrica es opcional en las dos versiones del Avantgarde y supone un incremento de 182.000 pesetas. El Cabrio más barato con motor de 75 caballos cuesta 2.715.000 pesetas, el Avantgarde 1.8 de 90 caballos tiene un precio de 3.175.000 pesetas y el Avantgarde con motor dos litros y 115 caballos vale 3.515.000 pesetas. ●

JAVIER GUTIÉRREZ

MAYOR CONTROL VISUAL AL VOLANTE

Ray-Ban
Driving Series

Gafas de Sol de Bausch & Lomb

Gafas de sol corrientes

RayBan CHROMAX

Mayor potencia visual gracias al filtro CHROMAX. Un avance revolucionario en la tecnología de la visión.

- Mayor intensidad en los colores.
- Mayor eficacia contra los reflejos.
- Mayor fuerza en el contraste.



CHROMAX
COLOR CONTRAST TECHNOLOGY

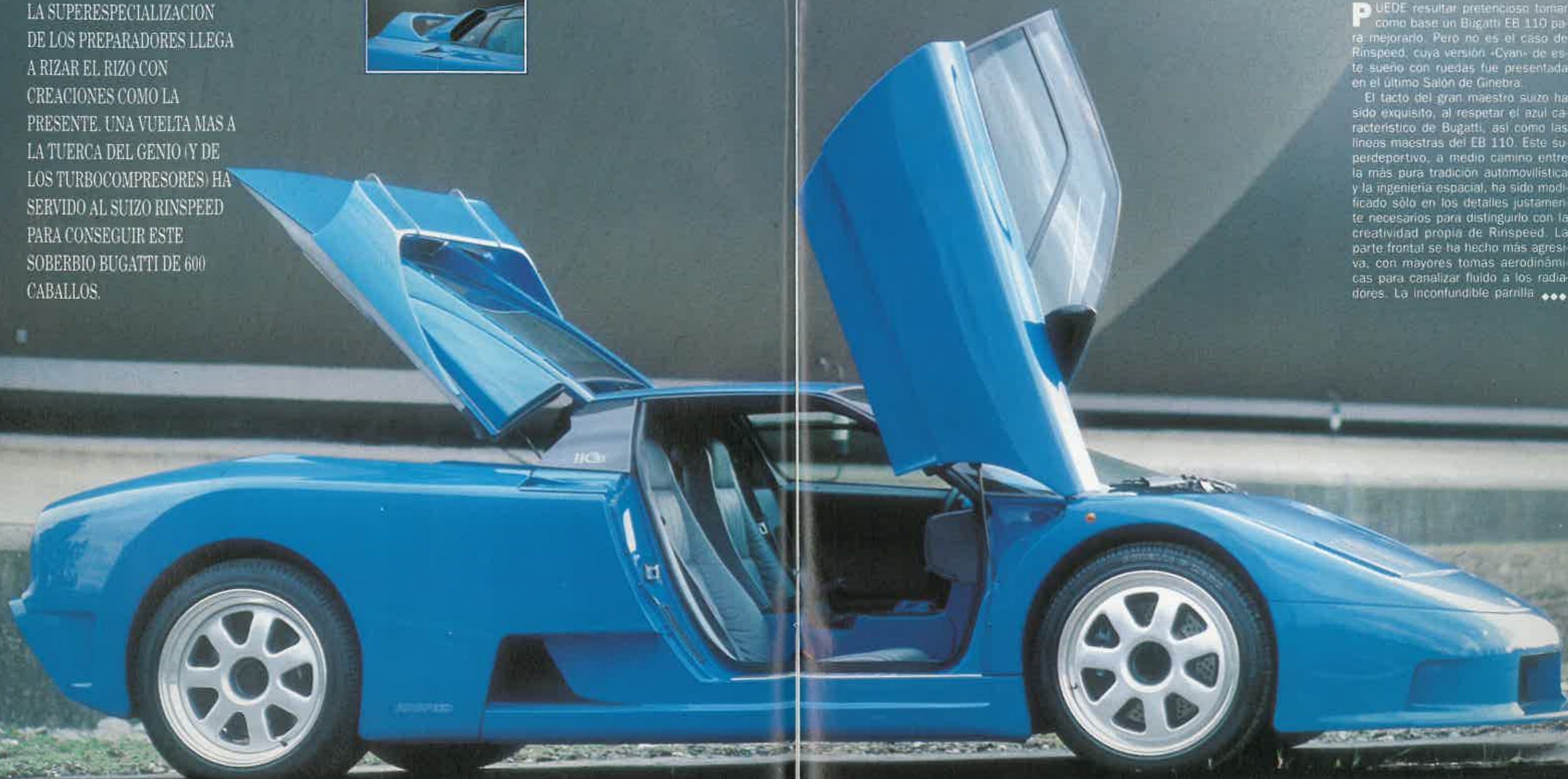


LAS GAFAS DE CONDUCIR MAS AVANZADAS DEL MUNDO

EL MÁS ALLA

RINSPEED
BUGATTI
EB 110
CYAN

LA SUPERESPECIALIZACIÓN DE LOS PREPARADORES LLEGA A RIZAR EL RIZO CON CREACIONES COMO LA PRESENTE. UNA VUELTA MÁS A LA TUERCA DEL GENIO (Y DE LOS TURBOCOMPRESORES) HA SERVIDO AL SUIZO RINSPEED PARA CONSEGUIR ESTE SOBERBIO BUGATTI DE 600 CABALLOS.



PUEDE resultar pretencioso tomar como base un Bugatti EB 110 para mejorarlo. Pero no es el caso de Rinspeed, cuya versión «Cyan» de este sueño con ruedas fue presentada en el último Salón de Ginebra.

El tacto del gran maestro suizo ha sido exquisito, al respetar el azul característico de Bugatti, así como las líneas maestras del EB 110. Este superdeportivo, a medio camino entre la más pura tradición automovilística y la ingeniería espacial, ha sido modificado sólo en los detalles justamente necesarios para distinguirlo con la creatividad propia de Rinspeed. La parte frontal se ha hecho más agresiva, con mayores tomas aerodinámicas para canalizar fluido a los radiadores. La inconfundible parrilla. ♦♦♦

EL MAS ALLA

RINSPEED
BUGATTI
EB 110
CYAN

con forma de estribo de equitación, emblema representativo de Bugatti, ha cedido su lugar a un morro más limpio y afilado. No ha desaparecido del todo, pues está presente, en menor tamaño, sobre el capó para servir de toma del aire acondicionado. Los ultramodernos faros elipsoidales se encuentran ahora encastrados en la carrocería, aunque conservan una luna de recubrimiento por cuestiones aerodinámicas. Otro diseño propio de Rinspeed son los retrovisores, con gran campo de visión, que aprovechan su forma para canalizar el aire hacia las nuevas tomas traseras.

Es aquí, en la parte posterior del Bugatti, donde Rinspeed ha volcado la mayor parte de su genio. El beneficio perseguido con el rediseño es mejorar la aerodinámica del coche a las velocidades cercanas a la punta de 350 kilómetros por hora. De apariencia más redonda y compacta, la trasera del Cyan se amolda mejor a las fortísimas turbulencias a tan elevadas velocidades. El alerón se ancla a la carrocería en sus bordes laterales, en lugar de ir soportado por montantes centrales, y dispone de dos aletas escamoteables. A diferencia del EB 110, el Rinspeed Bugatti Cyan tiene bisagras en el capó trasero, lo que permite descubrir el fabuloso motor de 12 cilindros sin desmontarlo totalmente. La empresa BBS desarrolló unas llantas desmontables en tres partes, especiales para este coche conceptual. Las dimensiones de las llantas del Rinspeed han variado respecto al EB 110. Son ahora de 9,5 x 18 y 13 x 18 en lugar de 9 x 18 y 12 x 18, conservándose el tamaño de neumático 245/40 ZR 18 y 325/30 ZR 18, que Pirelli ha desarrollado en su gama P Zero especialmente para el Bugatti.

Tan descomunales dimensiones en el calzado del coche se entienden al calibrar el potencial del impresionante motor. El sistema de tracción integral reparte la fuerza del motor en un 27 y un 73 por ciento entre los ejes delantero y trasero. El motor es el mismo que el de la versión Supersport ♦♦♦

Tan descomunales dimensiones en el calzado del coche se entienden al calibrar el potencial del impresionante motor. El sistema de tracción integral reparte la fuerza del motor en un 27 y un 73 por ciento entre los ejes delantero y trasero. El motor es el mismo que el de la versión Supersport ♦♦♦

EL INTERIOR DEL HABITACULO HA SIDO RETOCADO POR BURG DESIGN.

UN MORRO BASTANTE MAS AGRESIVO DISTINGUE AL RINSPEED.

DOCE CILINDROS EN V DESATAN SEISCIENTOS CABALLOS DE POTENCIA.



EL MAS ALLA

RINSPEED
BUGATTI
EB 110
CYAN



LOS FAROS ESTAN INTEGRADOS EN EL CAPO.



EL EB 110 HA GANADO EN AERODINAMICA.

NUEVOS ANCLAJES Y DISEÑO PARA EL ALERON.



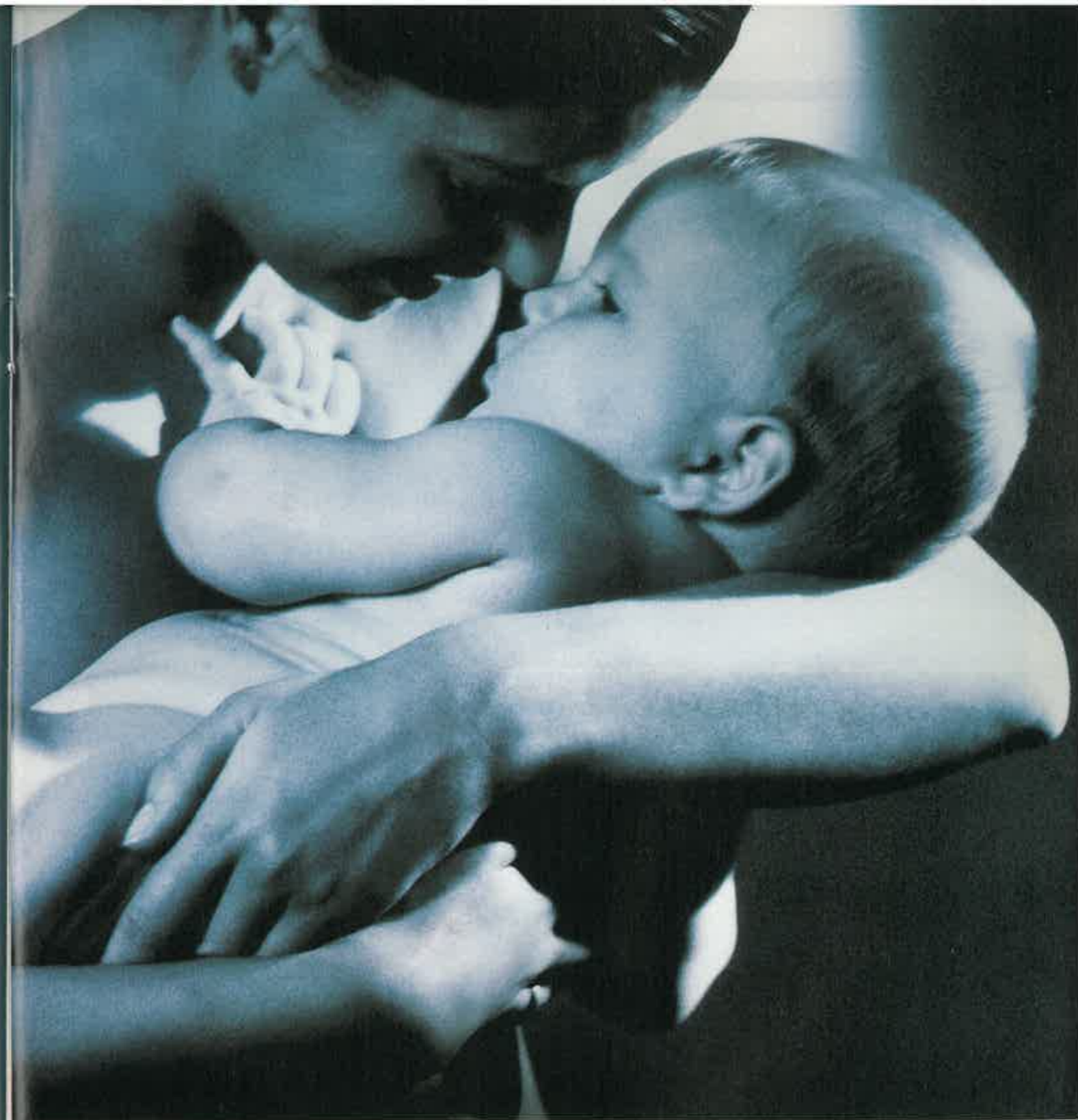
del EB 110. En el 12 cilindros dispuestos en V a 60 grados, creado por Nicola Materazzi, la potencia ha sido incrementada de los 540 de la versión «normal» hasta los 600 caballos, actuando sobre la presión de los cuatro turbocompresores IHI. De 1,05 se ha pasado a una presión de 1,15 bar. El par resultante son unos contundentes 65 kilogrametros a 4.000 revoluciones por minuto, suficientes para despegar literalmente en un instante. Tres segundos y cuatro décimas son suficientes para que el Rinspeed Bugatti EB 110 Cyan alcance los cien kilómetros por hora y salga disparado como un cohete hasta su tope máximo de los 350. Tan vertiginosas cifras han sido sensiblemente optimizadas respecto a la versión original, gracias a la sustitución parcial del sistema de escape por uno nuevo, diseñado por la empresa Remus para conseguir especialmente esta aceleración.

Hay que tener en cuenta que el Bugatti está aún muy lejos de sus límites mecánicos. El fantástico motor central está diseñado para rendir sin problemas hasta 800 caballos en su versión de competición. Para ello sólo hay que actuar sobre la presión de los turbocompresores, la centralita electrónica y el colector de escape. El interior del Rinspeed recibe un nuevo diseño. Puesto de conducción y consola central, acabados en color azul «Bugatti», son acentuados por un salpicadero y unos cromados obra del especialista austriaco Burg Design. La atmósfera del

habitáculo se hace muy particular, sin perder la fascinación y la presencia casi religiosa del espíritu predicado por Ettore Bugatti.

Frank Rinderknecht, patrón de Rinspeed, ha declarado en su factoría de Zumikon, próxima a Zúrich, que el Cyan ya ha sido vendido. Sobre el precio pagado no se ha fijado una cifra exacta, pero los rumores y especulaciones daban por segura una suma muy próxima a los 620.000 francos suizos, lo que equivale en nuestra moneda a la pasmosa cifra de 59.892.000 pesetas. ●

ANDREAS CONRADT/J.L.S.



El servicio Postventa Volkswagen.

Para Volkswagen, cada coche es un poco como un hijo.

Por eso existe el servicio Postventa Volkswagen. Para que cuando un coche pase de nuestras manos a las suyas, siga teniendo las mejores atenciones y cuidados. Para que se haga mayor pero funcionando siempre como el primer día. Y para que usted

se sienta satisfecho en todo momento de haber elegido nuestra marca.

Servicio de Movilidad. 1 año de garantía total. 1 año de garantía en reparaciones. Asistencia en carretera. Supergarantía 5 años. Servicio 24 horas. Servicio rápido.

Si tiene un Volkswagen, utilice el servicio Postventa Volkswagen.

Mimaremos su coche mejor que nadie.

Por algo somos sus padres.



Servicio Postventa



Nissan presentaba una nueva gama de autorradios propios.



También tuvo su trazo la industria auxiliar de F1.

EXPOMOVIL

Salón de la crisis

Expomóvil, el máximo exponente de la industria auxiliar, también evidenció la dureza de los tiempos que está viviendo el sector de la automoción.

Algunos grandes nombres no participaron. La nota positiva fue la presencia de marcas nuevas, lo que indica que la esperanza es lo último que se pierde.



Becker vuelve al panorama del autosonido nacional.



Bardhal presentaba sus aceites Paragon y Kolor Key.

La protagonista de los comentarios de los visitantes a Expomóvil era única y destacada: la crisis... y la dureza de los tiempos que está viviendo el sector de la automoción. A causa de ello eran notables algunas ausencias de marcas muy representativas del sector, tanto de grandes fabricantes de automóviles implantados en España, como de no menos importantes y representativos nombres del mundo de los lubricantes, neumáticos, accesorios, etcétera. Es evidente que en estos tiempos que corren todo el mundo

ha de apretarse el cinturón, y por ello, con la existencia del Salón del Automóvil, Expomóvil queda como un pariente pobre difícil de potenciar, aun con su enfoque dirigido más a un público profesional. Los que han optado por hacer frente a la dureza de los tiempos acudiendo a Expomóvil lo han hecho con un espíritu de *fair-play* notable, tal y como comentaba a Motor16 un conocido responsable de prensa de una marca de primer orden: «Cada uno tiene sus razones y son muy legítimas y respetables. Para nosotros los tiem-

pos son muy duros, el ejercicio pasado fue muy negativo, pero hemos venido porque creemos que debemos estar y no queremos dejar de pensar con optimismo en el futuro».

Así las cosas, pese a las muy notables ausencias, llamaba la atención una muy importante presencia de nombres nuevos, tanto de importadores, comerciantes o incluso marcas, la mayoría dedicadas al mundo del accesorio. Eso quiere decir que, aunque no soplen vientos de abundancia, el mundo del automóvil no está muerto, ni tan sique- ♦♦♦

Entre los artículos para mejorar el rendimiento y la estética de los vehículos, destacar la presencia de Momo, especialmente su nueva gama de volantes y llantas. Impresionante la rueda Momo Ferrari Engineering.



Aprovechando el certamen, Renault firmó un acuerdo con la Junta de Andalucía y la marca de lubricantes Elf para recogida de aceites usados. Una medida ecológica.

ra moribundo, sólo está cambiando, porque si en algo la mayoría está de acuerdo es en que difícilmente volverán aquellos tiempos de abundancia de la pasada década.

Las grandes marcas fabricantes de automóviles presentaban sus líneas de accesorios, servicios de postventa, y todo aquello relacionado con el uso y mantenimiento del vehículo. Renault firmó en el mismo certamen un acuerdo con la Junta de Andalucía y Elf para la recogida de los aceites usados, uno de los temas candentes de la ecología de la industria de la automoción. Este acuerdo es un primer paso para cubrir luego toda España y es muy fácil -y ójala sea así- que sea imitado por otras marcas. Nissan, entre sus accesorios, mostraba una gama de autorradios con su propia marca y Seat exhibía orgullosa entre sus vehículos de calle su Marathón, al que la dichosa crisis está cortando las alas o, mejor dicho, pinchando las ruedas.

Si del mundo de los fabricantes se pasa a los accesorios y componentes no puede obviarse la presencia de

algunos «pesos pesados» como Bosch o Valeo, ambos con sus extensas gamas de productos, alarmas, autorradios Blaupunkt, equipos de taller y electrónicos el primero, o de componentes esenciales, el segundo. Otro importante núcleo de accesorios es el de aquellos pensados para mejorar el rendimiento o la estética o

los dirigidos al conductor deportivo. En ese sentido cabe destacar la línea de Momo, especialmente volantes y llantas de alta gama como puede ser su última creación: la rueda Momo Ferrari Engineering. En el mundo del sonido es destacable la presencia en España de los autorradios alemanes Becker, conocidos por ser primeros equipos en las marcas germanas más importantes, y que ahora están importados junto con las antenas Hirschmann por B&W Loudspeakers España.

Otro importante campo de la industria auxiliar es el de los aceites y



El stand de Bosch era un completo despliegue de alarmas, autorradios, equipo de taller y componentes electrónicos.



El producto estrella de la nueva gama de lubricantes Motul era el aceite Motul 6100.

lubricantes, y así Motul mostraba sus nuevas líneas en las que cabe destacar el lanzamiento en nuestro país del Motul 6100 y los productos de mantenimiento. Bardhal presentaba sus Paragon y Kolor Key, mientras que Petrolon lanzaba el

Slick 50, un producto a base de teflón que recubre las partes metálicas internas. Otra gama de productos para el mantenimiento de los automóviles son los del equipamiento de talleres o para los aficionados a la mecánica y así en esta edición

de Expomóvil la representación era variada y amplia, lo que hacía este certamen más atractivo para los profesionales aunque no tanto para el gran público.

TEXTO Y FOTOS: JOSE LUIS AZNAR



Bradol promocionó sus aceites utilizando un decorado de ambiente de competición.



Un auténtico «peso pesado» en el mundo de los componentes esenciales: Valeo.



MOMO - EL ESTILO INCONFUNDIBLE

MOMO EN ESPAÑA:
Momit S.A. - Poligono Industrial El Congost - MARTORELL - BARCELONA - Tel (93) 7741503 - Fax (93) 7741683



VIAJE A LAS BARDENAS REALES

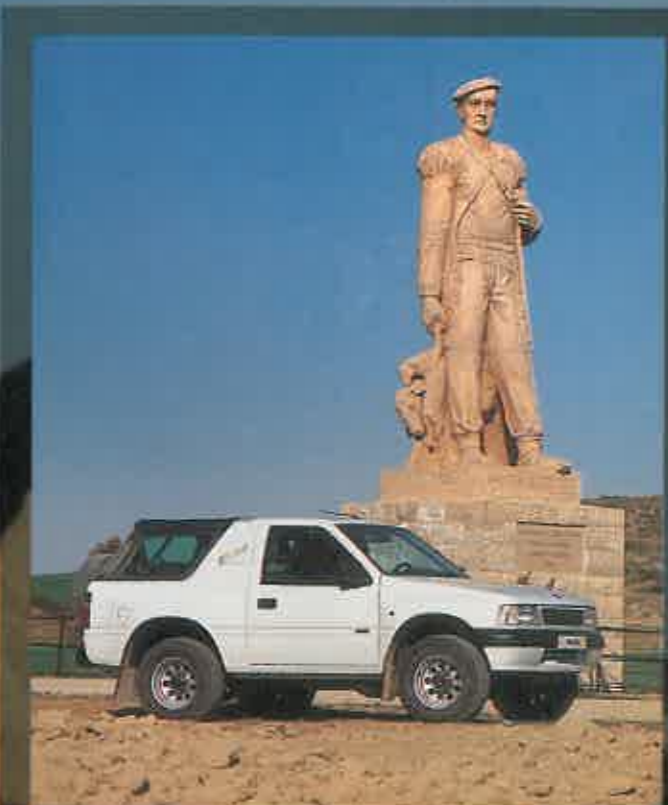
OTRA DIMENSION

Con un coche como el nuevo Opel Frontera Soft Top, que comparte la misma mecánica de 115 caballos que el Frontera Sport, se tiene la tentación de descubrir nuevos territorios. Es por eso que decidimos adentrarnos en el corazón de las Bardenas Reales de Navarra, un paraje tan cercano y a la vez tan desconocido.





Una de las curiosidades que encuentra el viajero en Las Bardenas son unas atípicas señales con una rana, que ponen sobre aviso al visitante de la cantidad de estos batracios que habitan en las zonas húmedas de la zona.



Las Bardenas siempre ha sido lugar elegido para el pastoreo, de ahí este monumento de homenaje a los ganaderos.

LAS Bardenas Reales de Navarra las componen un gran espacio sin núcleos habitados, situado al Suroeste de Navarra, con una superficie de 45.000 hectáreas, que no pertenece a ningún municipio; aunque en algunos mapas figure adscrito al término de Tudela. Es un Patrimonio Real y los diferentes reyes, a lo largo de la historia, han concedido derecho de uso a los pueblos colindantes. La primera concesión de uso la hizo el rey Sancho García al Valle de Roncal en el año 882.

Sobre la etimología del topónimo Bardena hay muchas elucubraciones sin demasiada base; al parecer deriva del vocablo aragonés «pardina», que significa zona de pastos. Hay una versión fonética distinta «bardenas», que se suele usar fuera de Navarra.

Para acceder a las Bardenas Reales, lo mejor es situarse en Tudela. Desde esta localidad pamplonesa se pueden tomar varias al-

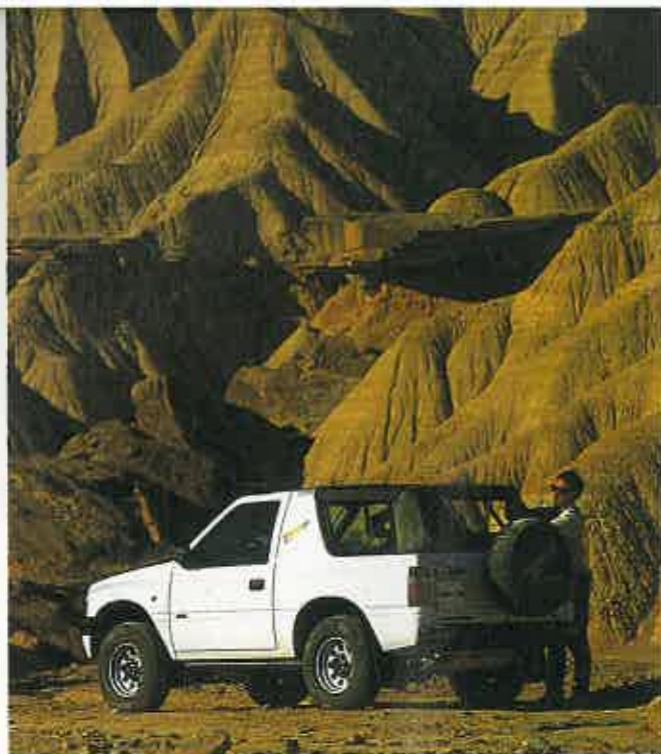
ternativas. Una de ellas es bajar hacia el Sur por la carretera NA-126 que, tras cruzar las localidades de Cabanillas y Fustiñana, cruza Las Bardenas. Una vez en ese paraje, se pueden elegir diferentes pistas que nos llevan al interior de la zona. Otra posibilidad es salir de Tudela, dirección Arguedas, y desviarnos por la NA-125, hacia Valerona, ya en la provincia de Zaragoza. Esta carretera cruza Las Bardenas de Oeste a Este. En su transcurrir por terreno bardenero existe la posibilidad de salir por un buen número de pistas, tanto hacia el Norte como hacia el Sur. Si uno se decide por la opción del rumbo Norte, se puede ir subiendo hasta los límites de Las Bardenas, atravesando unos parajes con una fisonomía verdaderamente espectacular.

De todas formas, la mejor opción es tomar desde Tudela la NA-134 dirección hacia Arguedas, po- ♦♦♦

co antes de llegar a esta localidad hay una carretera, perfectamente señalizada con un cartel: «Bardenas Reales». Por aquí, después de cruzar un pequeño monte, con vegetación típica de la zona, se llega a un punto desde el que se divisa una vasta extensión de terreno, con un paisaje que no tiene nada que ver con el que hemos dejado muy poco más atrás. El viajero, ante este paraje con miles de formas extrañas y caprichosas, producidas por la acción del agua y del viento, tiene la impresión de encontrarse no en otro país, sino en otro continente. Tiene ante sí un paisaje con caracteres de estepa o subdesértico, que recuerda a parajes típicos del Atlas en Marruecos y, en otras ocasiones, semeja un paisaje típico del desierto de Arizona en Estados Unidos, comparable al «Far West americano».

El mayor aprovechamiento de Las Bardenas Reales durante siglos, y hoy en día, lo representa la ganadería; ya en el 882, el rey Don Sancho García, concedió al Valle del Roncal el derecho de que su ganado pudiese herbajear y pudiesen construir corrales y cabañas. Es por eso que, circulando por las pistas de Las Bardenas a bordo del Opel Frontera, hay que guardar muchas precauciones, porque es fácil encontrarse en el sitio más imprevisto con un rebaño de ovejas.

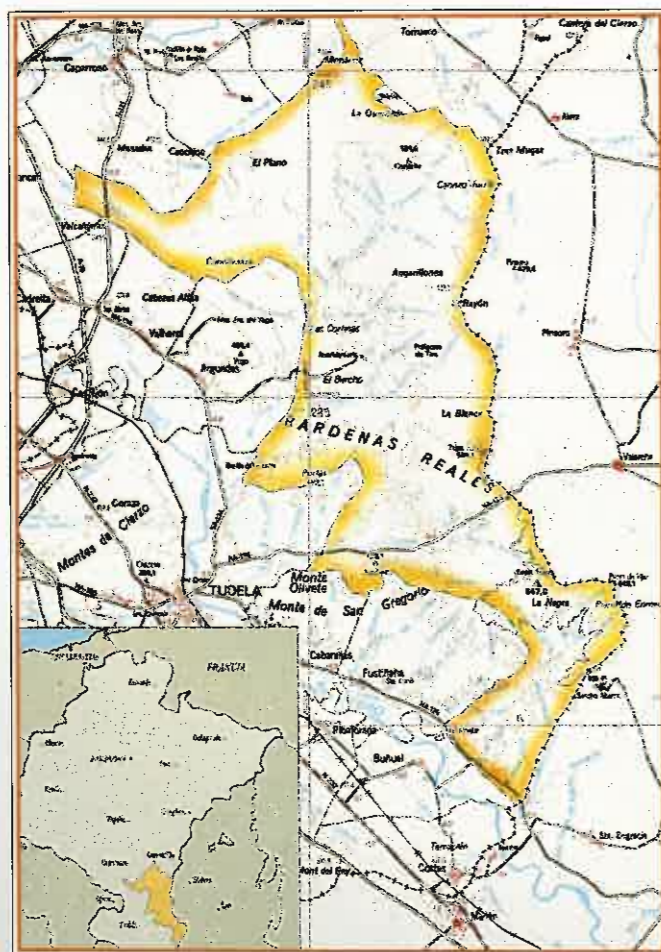
Por lo general, se puede circular por todas las pistas existentes en todo este singular paraje, tan sólo está prohibida una zona, que es una base militar y campo de tiro perteneciente al Ejército del Aire, es por eso que los excursionistas no deben sorprenderse si ven aviones de caza realizando vuelos rasantes dentro de su zona. Otra



El nuevo Opel Frontera Soft Top permite disfrutar del aire libre, pero para quitar la capota hay que tener cierta habilidad.

precaución que hay que guardar es la de no circular en épocas de lluvia, porque los caminos, que son de terreno arcilloso, se convierten en una terrible trampa, incluso para los

todoterreno mejor adaptados. Por supuesto una norma que hay que guardar es la de total respeto con la naturaleza. Hay que procurar no salirse de los caminos marcados. En Las



Bardenas habitan algunas especies de animales y de vegetación muy frágiles. Ya ha tenido lugar más de un abandono de nido de águila real y otras especies por el uso inconsciente de algunos visitantes.

En nuestro viaje tuvimos un compañero fiel, el nuevo Opel Frontera Soft Top. En un día primaveral, aprovechando la posibilidad de poder quitar la capota, qué mejor que disfrutar del paisaje de Las Bardenas Reales con el viento como aliado. Eso sí, desmontar la capota no es excesivamente sencillo. Hay que abrir unas cremalleras, que en algunas zonas, debido a las curvas de las ventanillas, requieren tener cierta habilidad. Una vez conseguido, sin embargo, el coche ofrece grandes satisfacciones. Cerrar de nuevo el coche es también complicado, en ese caso se aconseja la ayuda de otra persona. Algo que no nos gustó es que estas cremalleras se abren por el exterior, con lo que el coche queda expuesto a que algún desaprensivo y amigo de lo ajeno tenga total facilidad para introducirse dentro del vehículo.

Durante siglos Las Bardenas ha sido un territorio desconocido, incluso para los propios ganaderos que iban allí por necesidad; al final de la temporada, cuando la abandonaban, en una copla decían: «Adiós, maldita Bardena, me voy para no volver...». A nosotros, después de nuestra experiencia con un buen sabor de boca y con ganas de regresar, nos despedimos con una jota típica de los pastores: «Adiós punta de Cornialto, adiós peña Palomera, adiós corral de Escudero, ya llegó la primavera...».

MANUEL MADRID
FOTOS: JOSE A. DIAZ

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS,
MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

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

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

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible

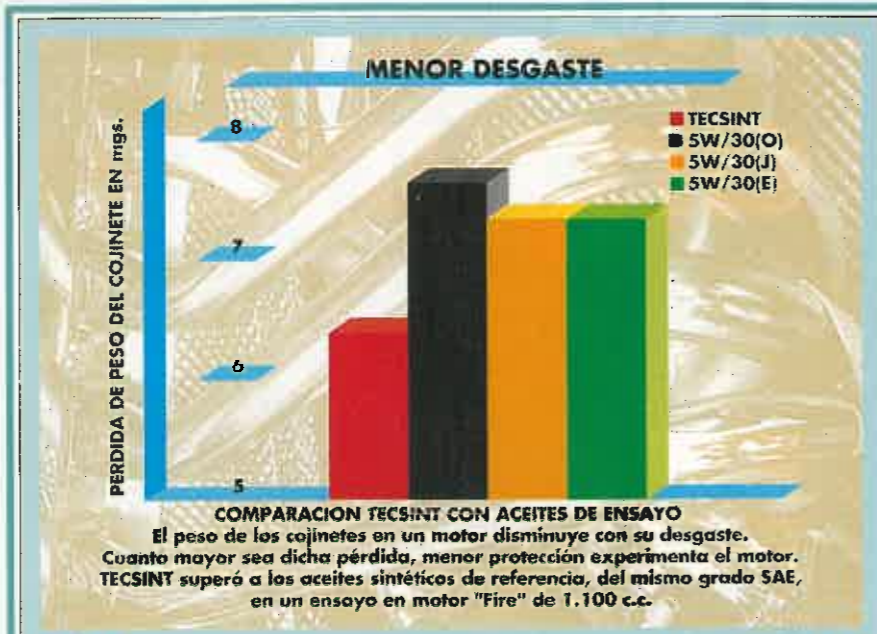
Calle Santa Fé, s/n. Tel. 72 02 00*
Apdo. 5007 - Fax 72 02 16
Telegramas: Filtrós Mann
50014 ZARAGOZA (España)



AGIP TECSINT

Máxima eficacia

Desde febrero se vende en España el nuevo aceite Agip Tecsint 5W/30, un lubricante sintético que cumple con la nueva y exigente norma americana Energy Conserving II.



En las diversas pruebas realizadas al aceite Agip frente a otros aceites del mismo grado, el Agip Tecsint 5W/30 demostró estar por encima del resto.

El nuevo Tecsint de Agip es un lubricante totalmente sintético para garantizar el más alto rendimiento de los motores de gasolina de elevadas prestaciones y también diesel. Este aceite cumple y supera las más exigentes normas actuales (G5, API SH/CD, etc.) y la más reciente clasificación Energy Conserving II, que, como su propio nombre indica, protege el medio ambiente. Una norma que debe ser una constante para los próximos aceites. El Agip Tecsint se puede reciclar, consigue una óptima protección del motor y una buena lubricación, lo que permite un ahorro de combustible de al menos un 2,7 por ciento; además, reduce la emisión de todo tipo de contaminantes por lo que, en definitiva, minimiza el impacto medioambiental. Según el fabricante, tiene todas las cualidades para denominarlo como «el lubricante más amigo del medio ambiente».

A pesar de que se trata de un aceite muy fluido (SAE 5W/30), en uno de los ensayos con otro lubricante, después de 64 horas de trabajo bajo severas condiciones, se midió la variación de la viscosidad a

40° C; mientras en el otro aceite era de más del cien por cien, cuando el máximo permitido es del 200, el nuevo Agip varió sólo el 12 por ciento. En otras pruebas frente a otros aceites del mismo grado SAE en un motor FIRE de 1,1 litros, el Tecsint se reveló como el de menor desgaste gracias a la más baja pérdida de peso de los cojinetes. También, según los cuadros comparativos ofrecidos por el fabricante, resulta el más rá-



vido en alcanzar la presión de aceite óptima a -23°C y el de mayor ahorro de combustible. En ensayos internos de campo con más de 30 coches, con un recorrido medio de 14.000 kilómetros, el consumo de aceite fue de 150 gramos a los 1.000 kilómetros. En pruebas realizadas por BMW en condiciones de autopista, el consumo de aceite del nuevo Agip se situó entre los tres primeros. También cabe destacar, en un ensayo que simula el funcionamiento del motor durante varias horas de recorrido en autopista a 5.500 revoluciones por minuto y parada en un peaje (800 r.p.m.), el comportamiento de la presión del aceite; se mantuvo en los mismos niveles de otros lubricantes de mayor viscosidad, es decir, muy por encima de otros de similar SAE.

Si se añade que el Tecsint se fabrica en exclusiva para todo el mundo en la factoría que Agip España tiene en Gavá y que el precio está ligeramente por debajo de la media de sus rivales, el nuevo lubricante tiene todos los atributos para hacerse con un hueco del mercado.

J. G.

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 metálica. Eleva: Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera. Airbag: Colchón de air que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor. El punto verde está situado delante de todos aquellos modelos que tienen piezas fabricadas en materiales reciclables.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: ACGM.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: ALEKO.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: ALFA ROMEO.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: ARO.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: ASIA MOTORS.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: AUDI.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: BERTONE.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag. Section: BMW.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long, AA, Pintura, Eleva, Cierre, Direc, ABS, Llantas, Airbag.

Copyright Motor 16, 1994. Prohibida su reproducción.

Otra trampa

No ha habido muertos pero sí mucha chapa. Es otra gracia de los responsables del Ministerio de Obras Públicas, que se han olvidado de cubrir con una capa asfáltica antideslizante la carretera recién arreglada que va, en la Nacional VI, de Villafranca del Bierzo a Piedrafita al salir del túnel. Esta Semana Santa cayeron cuatro gotas y freno que se tocaba, coche que salía despedido a la cuneta. Sé de hasta 16 accidentes en pocos días... Sigán, sigán metiéndonos miedo en el cuerpo con sus anuncios y mientras tanto descuiden la carretera. Así les va.

ANTONIO MATUTES
Ponferrada

Tres luces de freno

Me gustaría saber si el tercer piloto de frenado o luz suplementaria de parada está permitida en España, ya que ahora veo cada vez más la mencionada luz y la autoridad policial no hace nada por evitarlo. Si no estuviese permitida, me gustaría saber qué causas tiene la DGT para no hacerlo ya que su utilidad creo que ha quedado sobradamente demostrada.

Por otra parte, me quiero comprar un coche pequeño cuando me saque el carné. ¿Qué modelo cuenta



La tercera luz de freno está prohibida, aunque se hace la vista gorda.

APOLOGIA DE LA IMPRUDENCIA

● Hace algunas semanas, practicando el deporte del zapping, nos topamos con «Lo que necesitas es amor». Comentaba «un pobre chico» que «tenía que subir para arriba», refiriéndose a ingresar en prisión en el argot delictivo, por el insignificante motivo de «sin querer» y en un accidente de tráfico, haber ocasionado la muerte de dos amigos que le acompañaban en el coche y tres miembros de una misma familia contra los que chocó de frente. Aclarar que «el pobre chico», por el argot empleado es un habitual de la delincuencia y sin duda reincidente al tener que cumplir una sentencia de tres meses de arresto mayor puesto que en otro caso, y de oficio, el juez le habría aplicado el beneficio penitenciario de «supresión de condena». Que una cadena de televisión permita estas manifestaciones ofensivas cuando la Dirección General de Tráfico trata de acobardar a los conductores, no es comprensible y sí muy lamentable, encuadrable únicamente en los programas de «tele-basura».



Rosa Lorente Rico
Madrid

con la mejor relación calidad-precio-prestaciones y cuál me daría menos problemas al comprarlo de segunda mano?

DAVID MARTINEZ
Madrid

R.- En España la tercera luz de freno está prohibida en espera de que salga una norma comunitaria que unifique criterios. Sin embargo se hace la vista gorda en casi todos los casos.

Algunas marcas que lo llevan diseñado de origen, como por ejemplo Saab y sus 900 o 9000 CS, tienen que desconectarlo para pasar la homologación.

No sabemos lo que quiere usted gastarse en su primer coche, pero nuestro consejo, si fuese de segunda mano, se inclinaría por algún Clio, Fiesta o Corsa con no más de 50.000 kilómetros.

Importar un Vision

Me dirijo a ustedes para que me aconsejen a la hora de renovar mi vehículo, teniendo en cuenta que en estos momentos son los únicos que me pueden aconsejar correctamente.

Soy propietario de un Volvo 760 del año 1982, y ya es hora de dejar descansar al sueco y pasarme a un coche del nuevo continente. Estoy pensando en comprar el nuevo Chrysler

Vision; pero me asaltan una serie de dudas que espero me resuelvan cuanto antes. ¿Son los coches americanos de peor calidad que los europeos? ¿Me conviene importar el coche de Estados Unidos (allí denominado Concorde) a través de un importador paralelo, ahorrando dinero pero sin ofrecerme una garantía como la de la filial española? También me gustaría saber si los coches que se comercializan aquí de origen americano tienen distinto motor que los comercializados en su país de origen.

EDUARDO LUNAR DE DIOS
Madrid

R.- En primer lugar tendríamos que aclarar que el acabado del Vision es excelente (en nuestra prueba a fondo le concedíamos cinco estrellas en este apartado).



Chrysler Vision: un coche americano de gran lujo.

Comprar un americano en un paralelo es práctica habitual de un tiempo a esta parte, pero no por ello tiene que ser lo más aconsejable. A veces el coche trae diferentes especificaciones al margen de que la garantía, aunque tendría que ser efectiva en Europa, no siempre se cumple.

En Estados Unidos el Vision se llama Vision. El Chrysler Concorde es un modelo derivado de éste que cuenta con diferente potencia (163 caballos). Nuestro consejo es que valore si le compensa la diferencia de precio.

Enjuiciar el Tempra TD SX

Me gustaría saber qué opinión les merece el Fiat Tempra Turbodiesel SX, cuáles son sus principales virtudes y defectos, en definitiva realizar un juicio crítico sobre el mismo. Para acabar felicitarles por su publicación, que ofrece una información clara y



Fiat Tempra turbodiesel: excelente ahorrador con buenas prestaciones.

precisa y que es de gran utilidad a la hora de adquirir un nuevo vehículo.

ANTONIO LOPEZ
Castellón

R.- Lo mejor del Tempra turbodiesel son sus consumos, sus prestaciones y su habitabilidad en relación a sus rivales más directos. En el lado menos positivo habría que hablar de un motor perezoso en ciudad, donde hay que cambiar a menudo, y una carrocería tendente a inclinarse en las curvas más pronunciadas. Los frenos tampoco brillan por su eficacia, aunque detienen el coche en distancias razonables.



Cuestión de gustos

Tengo un problema al cambiar de coche. A mi mujer le gusta el Citroën Xantia 16V por su línea. A mi hijo le gusta el Peugeot 405 Mi 16 por su potencia, y a mí me gusta el Toledo 16V porque creo que reúne las condiciones de los antes mencionados. ¿Cuál de los

tres modelos bloquea menos las ruedas en una frenada fuerte? ¿Cuál tiene más par a medio régimen? ¿Es cierto que el 405 tiene problemas por el desgaste de los neumáticos? ¿Cuán-do sustituyen al Toledo?

JUAN MARTOS
Cádiz

R.- El Toledo está un escalón por debajo del resto por tamaño y motor. Ninguno bloquea las ruedas porque equipan ABS. El Xantia es el que cuenta con mayor par y no tenemos noticia de que el 405 desgaste anormalmente los neumáticos. El Toledo tardará dos años en sustituirse.

OPINION

El contrato de aprendizaje

La reforma del mercado laboral en España ha traído a la actualidad, entre otros, el modelo nuevo de contrato de aprendizaje que ha merecido opiniones por parte de casi todo el mundo menos de los empresarios concretos que somos, al fin y al cabo, quienes nos jugamos nuestro dinero con ello. Los políticos han ido valorando unas cosas y rechazando otras, cumpliendo aquello de que «todos cuentan la feria según les va», la oposición diciendo que son contratos basura y el Gobierno y sus aliados diciendo que es más o menos el remedio al futuro.

Pues ni una cosa ni otra; al menos para el sector de reparadores de automóviles. Los aprendices, que lamentablemente desaparecieron por presiones sindicales, en la práctica, a finales de los 70, crearon un vacío importante para la continuidad de la profesión; no obstante las organizaciones de talleres, en aquellos momentos recién creados, supieron aprovechar las experiencias de algún centro de enseñanza (San Valero de Zaragoza, o Salesianos de Barcelona) para organizar el sistema de prácticas lectivas de alumnos de formación profesional en talleres, lo cual no era sino una copia de la que desde hacía muchos años se venía haciendo en la mayoría de países, como mayor apoyo estatal.



Carmelo Olmo

Los alumnos de formación profesional, por ello, se convirtieron en la práctica en aprendices, con la ventaja de una mayor preparación tecnológica, y hasta una mayor vocación para esa profesión de reparación. De ahí que el contrato de aprendizaje no es hoy por hoy lo adecuado a nuestro sector, de modo que puedo prever que no tendrá prácticamente repercusión entre los talleres, al menos entre los más organizados, que pueden aplicar los principios de las prácticas de FP en empresas con mayores ventajas que con el contrato de aprendizaje, por costes y por propios resultados de formación. En el contrato de aprendizaje, el empresario no sólo tiene que dedicar su tiempo a tutelar al aprendiz (pensemos que el tiempo es dinero y más en una pequeña empresa como es un taller medio en España; unos 4/5 puestos de trabajo) sino que además debe pagar gastos, salarios y trámites, lo que no ocurre con las prácticas de los alumnos, que como la actividad de los aprendices no son productivas. Posiblemente hay que potenciar más todas las actividades formativas en la formación profesional, e introducir en España la obligatoriedad de esas prácticas en empresas, porque no deja de ser el camino experimentado en países más avanzados para mejorar la formación (y el futuro trabajo) de quienes se esfuerzan en una dedicación concreta.

* Presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines

HONDA RC 45

En la onda del triunfo

Casi siete años después de la presentación de la RVF 750, más conocida como RC30, Honda ha presentado la nueva RC45, una evolución del anterior modelo dotado de multitud de innovaciones tecnológicas, destinada a recuperar el trono en el Mundial de Superbikes.



La RC45 se sitúa claramente por delante de su antecesora, la RC30, sobre todo a nivel de motor, gracias a su sofisticado sistema de inyección.

La RC30 fue la primera motocicleta de serie especialmente diseñada para ofrecer prestaciones de carreras, que cumpliera de manera estricta con todos los reglamentos de homologación. A la hora de crear la RC45, los técnicos de la marca nipona, en vez de limitarse a mejorar el modelo anterior, decidieron crear una moto totalmente nueva, que volviera a dominar en las competiciones de Superbikes. Para ello, uno

de los primeros pasos a dar era la revisión del propulsor, en el que haría falta un diseño totalmente nuevo para permitir que la nueva RVF volviera a afirmar su posición como moto dominadora.

El trabajo de los ingenieros de Honda ha estado estrechamente ligado con HRC, para introducir muchos de los más recientes avances utilizados en las motos de competición. Uno de los puntos donde

HONDA RC 45

VIRTUDES

Motor elástico
Comportamiento impecable
Calidad de acabados

DEFECTOS

Precio elevado
Accesibilidad mecánica
Mantenimiento bastante caro

PRECIO: 3.514.000 PESETAS



más énfasis se ha puesto ha sido en la disminución de tamaño, peso y fricción del motor. Para ello, el propulsor de la nueva RVF ha sido dotado de nuevas camisas de cilindro de compuesto de metal, ligeras tapas de culata y piñón de magnesio para, de esa manera, conseguir una disminución de cuatro kilos sobre el motor utilizado en la RC30. Otras de las mejoras introducidas en el motor han sido un nuevo encendido completamente transistorizado y un tren de válvulas conducido por engranajes para asegurar la actuación precisa de las válvulas a cualquier velocidad de motor.



El chasis de aluminio de la RC45 recibe pequeñas mejoras en cuanto a ligereza y rigidez se refiere.



Pero, sin duda, la gran novedad del motor es su sistema de alimentación, que sustituye los tradicionales carburadores por un moderno sistema de Inyección Programada de Combustible (PGM-FI), que utiliza siete sensores para controlar los puntos claves del funcionamiento y una unidad de procesamiento central (CPU) para controlar las prestaciones con precisión. El resultado de utilizar este sistema en el propulsor V-4 es una respuesta instantánea en cualquier régimen de vueltas. Si a los bajos, que ya de por sí ofrece el motor en V se le une un sistema de inyección electrónica que dosifica a la perfección la cantidad de combustible necesaria en cada momento, entonces se obtiene una respuesta fulgurante desde el mismo instante en que giramos el puño del acelerador. A cualquier régimen, y en cualquier velocidad, la respuesta será inmediata. La impresión que ofrece esa entrega de potencia tan lineal es que no parece que la moto ande más que otros muchos modelos, cuando la realidad es lo contrario. Es cierto que existen mo-

El diseño de la recién llegada Honda muestra una línea mucho más actual y espectacular que la de su antecesora.



El conjunto chasis, suspensiones y frenos ofrece un comportamiento que muy pocas motos pueden igualar.



El Sistema de Distribución mantiene la estructura de cascada de piñones.

tocicletas en el mercado español con más potencia y que andan más, pero lo verdaderamente destacable es la facilidad y suavidad con que se consiguen los valores de aceleraciones y prestaciones en general.

Para que los 120 caballos de potencia se transmitan con suavidad, la RC45 ha sido dotada de un nuevo embrague hidráulico heredado directamente de la prestigiosa NR, muy cómodo a la hora de engranar cada una de las seis velocidades. El escalonamiento de este cambio está diseñado descaradamente para circuito, con una primera marcha muy larga de desarrollo, capaz de supe-



rar los 120 kilómetros por hora, y el resto mucho más cortas y perfectamente escalonadas para aprovechar al máximo cada uno de los 120 caballos. También con este objetivo ha sido diseñado el chasis, un bastidor simple pero sólido, que mantiene la misma configuración básica de la RC30, y que tan buen resultado ofrecía, pero que además incorpora los más recientes avances para obtener la ligereza, rigidez y fortaleza necesarias para soportar la dureza de las carreras de competición. El doble viga envolvente realizado en aluminio se inclina hacia atrás desde la pipa de dirección hasta el basculante, creando un soporte muy sólido para el motor y los componentes de la suspensión. Estos componentes son también todo un ejercicio de vanguardismo. La horquilla delantera, que tan buen funcionamiento ofrecía en la RC30, es ahora invertida, y ha sido aligerada al máximo, para contribuir al magnífico comportamiento del tren delantero en zonas viradas. En la parte trasera, la RVF se distingue por su basculante monobrazo Pro-♦♦♦



Arm, uno de los aspectos más laureados por Honda, y sobre el que actúa un amortiguador regulable en precarga de muelle e hidráulico. Con estos elementos, el comportamiento del conjunto chasis/suspensiones no merece más que elogios, y es que en cualquier situación, en cualquier tipo de curvas, la RC45 parece que marcha sobre unos railes imaginarios. Tan sólo la suspensión trasera peca ligeramente de producir rebotes cuando el asfalto no está en perfectas condiciones, aunque probando con los distintos reglajes se puede llegar a evitar esta situación sin más problemas. Este magnifico comportamiento se ve

acompañado por unos frenos de incuestionable eficacia. Los discos delanteros de 310 milímetros de diámetro y pinzas de cuatro pistones permiten realizar apuradas de frenada al más puro estilo de competición. Todas estas exquisiteces se ven tan sólo penalizadas por un precio excesivamente alto; más de tres millones y medio de pesetas, pero es que al fin y al cabo de trata de una auténtica joya mecánica y, como tal, el precio de la exclusividad es siempre el que cada uno esté dispuesto a pagar. ●

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

YA NO HAY «KITS»



HONDA ha tomado la decisión de suprimir los famosos «kits» destinados a competición. A partir de ahora, todo aquél que desee modificar la RC45 con la intención de par-

ticipar en carreras de Superbikes, debe solicitar directamente a la propia HRC en Holanda la lista de piezas disponibles y elegir las que cada cual crea más oportuno.

FICHA TECNICA

MOTOR:

De cuatro cilindros en V a 90°. Cuatro tiempos refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 72,0 x 46,0 mm. Cilindrada total: 749,2 cc. Relación de compresión: 11,5 a 1. Potencia máxima: 120 CV a 12.000 rpm. Par máximo 7,7 Kgm a 9.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Inyección de combustible electrónica y directa. Encendido controlado por ordenador digital transistorizado con avance electrónico.

TRANSMISIÓN:

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

BASTIDOR:

Doble viga envolvente, de aluminio. Horquilla delantera telescópica hidráulica invertida de 41 milímetros de diámetro y 120 mm. de excursión. Suspensión trasera monobrazo sistema Pro-Arm con amortiguador central de 130 mm. de excursión. Freno delantero doble disco de 310 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones. Freno posterior de disco de 220 mm. de diámetro con pinza de pistón doble. Neumático delantero 130/70ZR16. Neumático posterior 190/50ZR17

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.410 mm. Longitud máxima: 2.110 mm. Altura del asiento: 770 mm. Peso en seco: 189 Kgs. Depósito de combustible: 18 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CARRETERA	
A 120 km/h de cruceo	6,5
CARRETERA	
Conducción deportiva	10,2
AUTOPISTA	
Conducción rápida	9,6

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	11,5



DEPORTE

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

Semáforo verde

El CET 94 ha comenzado su andadura en una temporada que se prevé intensa y llena de emoción.

UNA sesión de entrenamientos libres, organizada por Dorna en el circuito del Jarama, sirvió para dar el banderazo de salida al nuevo Campeonato de España de Turismos. Un certamen que en la temporada 94 presenta la importante novedad de admitir a los coches de la Clase 2 FIA, lo que permite igualar la tecnología de los coches que participan en España con la de otros países que corren bajo el reglamento de la FIA, siendo Inglaterra e Italia en la actualidad, con esta reglamentación, los países que tienen los campeonatos de turismos más disputados y animados.

Cada vez interesan más las carreras de turismos, y están alcanzando unas cotas muy altas de popularidad, debido a que los espectadores pueden ver unas pruebas muy disputadas con coches fácilmente reconocibles por los aficionados, ya que son similares en apariencia a los de calle. Para entrar más a fondo en detalles, hay que decir que la Clase 2 FIA, está inspirada en el Campeonato Británico (BTCC). Los coches admitidos cuentan con carrocería de cuatro puertas con una longitud de en torno a 4,4 metros y su mecánica es de dos litros atmosférica. Otro detalle del reglamento es que la tracción puede ser a las ruedas delanteras o traseras, estipulando un peso mínimo de 950 kilos para los coches con tracción delantera y de 1.050 para los que la tienen trasera. Tanto el motor, como los frenos o las suspensiones, tienen preparación de Grupo A. Las potencias de los distintos modelos de esta categoría oscilan de 260 a 280 caballos. Por otro lado, todos equipan llantas de 18 pulgadas de diámetro. Otra curiosidad es que la gran mayoría dispone de caja de cambios secuencial de seis marchas.

En España, en esta nueva Clase se han inscrito de forma oficial cuatro marcas: Alfa Romeo, con dos 155 TS, para Adrián Campos y Luis Vi-



Giorgio Planta, «patrón» de Alfa Corse y máximo responsable de competición de Alfa Romeo, estuvo en la puesta en marcha del Campeonato de España de Turismos del 94.

llamil; Ford, con sendos Mondeo V6 confiados a Carlos Palau y Jesús Pareja; Nissan tomará parte con un Primera GT con Luis Pérez Sala, actual Campeón de España de la especialidad, a su volante y Opel, con dos Vectra pilotados por Antonio Albacete y Josep Arqué. A estas marcas oficiales, en la Clase 2, se les ha unido Teo Martín, que ha adquirido un BMW 318i, único del grupo con tracción trasera, y contará con los servicios de un gran especialista co-

mo Alain Ferté. Un total de ocho coches en esta nueva categoría, insuficientes para poder homologar nuestro campeonato en la FIA, que exige un mínimo de 12 automóviles por carrera para que los cinco mejores pilotos españoles puedan competir en la Challenge FIA de Turismos en octubre, en el circuito inglés de Donington, considerada como el Mundial de la especialidad. Tanto la Federación Española de Automovilismo como algunos equipos esta-

rían interesados en hacer correr algún coche más para llegar a esa cifra. Ese es el caso de Alfa Romeo, que podría traer un tercer 155, sin olvidar que Teo Martín tiene puesto a la venta un 318i Clase 2, que en caso de no venderlo estaría en disposición de alquilarlo.

Además de estos coches de la Clase 2 FIA, denominados en España Superturismos, compartirán con ellos la parrilla de salida los Turismos que han participado en España en anteriores temporadas. La Federación, en su ánimo de permitir la continuidad y que no se pierdan

coches muy competitivos de años anteriores, ha permitido que éstos puedan tener una mejor preparación y un peso más ajustado y puedan competir dentro de la categoría Superturismos. Además se crea una clase inferior denominada Turismos, en la que tienen cabida los co-

ches del 93, tal cual compitieron la temporada pasada. Entre los que se han decidido a competir con coches del 93 están Ricardo García Galiano y Rafael Barrios, que lo harán con los dos Ford Escort Cosworth ex oficiales, el del primero lo preparan Meycom y el de Barrios el preparador francés SDA, y Josep Bassas, que tras tener asegurada su presencia con un Clase 2, al final competirá con el BMW M-3 del 93. En los planes del piloto catalán está disputar las últimas carreras con un BMW 318i. En la cita organizada por Dorna en el Jarama también estuvieron Pepe Ruiz Thiery, que ha inscrito su BMW M-3 del 93 con Iñaki Goiburu a su volante, Jon Andreescu, que ha adquirido el M-3 que utilizó Antonio Albacete la pasada temporada y Ruddy Zono, con su veterano Ford Sierra Cosworth RS. A los Superturismos y Turismos se unirán en alguna carrera varios participantes de la Copa Citroën ZX, que para la ocasión podrán montar unos neumáticos más competitivos.

Habrán dos clasificaciones en el CET 94, en cada carrera, la de Superturismos y la de Turismos, igual que a final de año. Los pilotos, privados por lo general, que se decidan a disputar la categoría de Turismos, contarán con el aliciente de optar a unos importantes premios en metálico. Además de una prima de salida de 100.000 pesetas, hay un premio de 600.000 pesetas por carrera al vencedor, 400.000 para el segundo, 300.000 para el tercero. Así hasta el décimo, que cobraría 50.000 pesetas. Al final del año hay un premio de 1.500.000 pesetas para el primero, 1.000.000 para el segundo y 500.000 para el tercero.

El campeonato lo componen un total de diez carreras; calculando de antemano unas pruebas muy disputadas, es de esperar que la lucha por la victoria sea cerrada y muy intensa, teniendo en cuenta que la preparación de los coches de la Clase 2 es muy similar. La primera ♦♦♦

EQUIPOS CLASE 2 FIA

EQUIPO	COCHE	PILOTOS
Alfa Romeo	Alfa Romeo 155 TS	Adrián Campos Luis Villamil
Ford	Ford Mondeo V6	Carlos Palau Jesús Pareja
Nissan-Repsol	Nissan Primera GT	Antonio Albacete Josep Arqué
BMW Fina-Teo Martin	BMW 318i	Alain Ferté



La igualdad mecánica de los coches de la Clase 2 FIA va a propiciar que, al igual que ocurre en otros países, se puedan contemplar unas carreras muy intensas. Ricardo García Galiano se ha hecho con un Ford Escort Cosworth del 93.



La preparación de los Clase 2 es muy similar.

carrera es el próximo 17 de abril en el circuito del Jarama. Sobre el CET 94, Dorna asumirá más responsabilidades de promoción y de marketing, lo que ha propiciado que haya una buena retransmisión en Televisión Española de cada una de las carreras. Además, para evitar las polémicas de años anteriores, las verificaciones técnicas las realizará un equipo preparado para ello, que en el 94 contará con mayores refuerzos. Otro punto de discordia en el 93 fue la incorporación del logotipo de Total, carburante oficial del certamen, en los dorsales de los coches participantes, en los que curiosamente en una gran mayoría de ellos sus patrocinadores eran otras marcas de lubricantes o petroleras incompatibles; para evitar esa discordia, Carlos Gracia, Presidente de la Federación Española de Automovilismo dejó bien claro en la presentación del campeonato que en los dorsales de los participantes no figurará la publicidad de ninguna marca petrolera.

También dijo que se ha llegado a un acuerdo con los circuitos que colaborarán al máximo para que el CET, máxima especialidad automovilística de circuitos en España, se celebre tal y como se merece. ●

MANUEL MADRID
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

CALENDARIO

17 de abril	Jarama (16 vueltas)
1 de mayo	Albacete (17 vueltas)
15 de mayo	Calafat (19 vueltas)
5 de junio	Albacete (17 vueltas)
26 de junio	Cataluña (13 vueltas)
10 de julio	Jerez (14 vueltas)
4 de septiem.	Cataluña (13 vueltas)
18 de septie.	Alicante (16 vueltas)
6 de noviem.	Jarama (16 vueltas)

GRAN PREMIO
DE MALASIA

ASPAR Y PUIG NOS DEVUELVEN LA ILUSION

Las excelentes actuaciones de «Aspar» y Alberto Puig en el circuito malayo de Shah Alam han significado la tan esperada primera bocanada de aire de esperanza de nuestro motociclismo en esta temporada que acaba de comenzar.

Esta vez el japonés Ueda se mantuvo sobre la moto y se anotó la victoria.



Sin dar opción, Biaggi y la Aprilia mandaron con autoridad.



La tercera plaza de «Aspar» hace renacer las esperanzas.



Michael Doohan demostró estar recuperado y frenar con el pulgar no le impidió ganar en la categoría reina. Por su parte, Sakata, izquierda, y Okada, derecha, tuvieron que luchar pero supieron jugar sus cartas para subir al segundo escalón del podio.

ALBERTO Puig fue el hombre de los entrenamientos y «Aspar» el de la carrera. Ambos pilotos, dos veteranos porque aunque se estrene en 500 no se puede hablar de un debutante en el caso de Puig, nos han devuelto la esperanza, ese calor que el motociclismo español estaba ya perdiendo. Seguro que sus actuaciones y lo bueno que todavía cabe esperar de otros, harán que para el próximo Gran Premio del Japón sean unos cuantos más los que se decidan a madurar o a no acostarse para ver los corredores españoles. Difícil es decirlo, arriesgado aventurarse, pero hay muchas posibilidades de que este Gran Premio de Malasia haya marcado el punto de inflexión que significará que nues-

tro motociclismo de velocidad está remontando el vuelo.

En el octavo de litro la carrera fue emocionante como casi siempre lo son en esta categoría. Seis hombres formaron el grupo de cabeza: Raudies, Sakata, Tsujimura, Gresini, Ueda y «Aspar». Entre ellos no hubo concesión alguna y el de Alcira siempre estuvo entre los mejores aunque no llegó nunca a ser líder. Las cosas sólo se clarificaron algo en la última cuarta parte de la carrera, cuando Ueda se distanció lo suficiente para sentirse vencedor, aunque conocida la propensión del japonés a irse por los suelos, nada estaba decidido. Sakata y «Aspar» fueron quienes mejor jugaron sus cartas y acompañaron a Ueda en el

podio. El de Alcira tuvo una gran actuación y eso permite abrigar fundadas esperanzas para el futuro. «Primero pensaba que podía ganar, pero luego he visto que sería imposible porque he perdido el rebufó y no podía cazarlos. Ante esta situación he preferido no arriesgarme a un error aunque eso sí, el podio no podía perderlo» manifestaba contento Jorge. Torrontegui, con una mala salida -de nuevo- era noveno, mientras que Alzamora caía en la cuarta vuelta pero no sin antes dejar constancia de su buen hacer pese a una mala arrancada. Giró no tomó la salida puesto que su caída del sábado todavía le mantenía mareado.

Biaggi no dio opción alguna a la concurrencia. Mandó de principio a

fin con total autoridad dejando que tras él Okada, Aoki y Capirossi pelearan por el podio. Al filo de las vueltas Okada se apropió de la segunda plaza y Aoki hizo lo propio con la tercera pero a poco del final cayó dejando el tercer peldaño del «cajón» a un Capirossi que tenía problemas de neumáticos. Luis D'Antín fue octavo, pero el madrileño que perseguía a Romboni por la sexta plaza, veía cómo su neumático se degradaba totalmente y manifestaba que de no ser por ello su clasificación hubiera sido otra y por lo tanto espera mejorar en Japón. Undécimo, con una moto no oficial, es un gran resultado para Carlos Checa que está demostrando ser una de nuestras más firmes esperanzas. Menos afortunados estuvieron De Juan y Borja al quedarse sin embrague, Cardoso, víctima de una caída, mientras que Maurel conseguía remontar una mala salida.

Todo parecía indicar que John Kocinski iba a repetir su actuación australiana en 500. La ilusión duró lo que los entrenamientos y las primeras vueltas de la carrera... hasta que Doohan decidió ir a «por faena» de verdad. El piloto de Honda desató un furioso ataque que le llevó a destacarse en cabeza mientras que la lucha por la segunda plaza se centró entre el americano e Itoh, mientras que Cadalora iba perdiendo terreno a causa de sus neumáticos. Estas posiciones se estabilizaron hasta el final siendo Puig el quinto. El barcelonés pese a su excelente y meritorio tercer puesto de la parrilla de salida, arrancó mal, tras Crivillé, pero luego mantuvo su ritmo y aunque terminó agotado estaba exultante: «Todo ha ido muy bien, estoy muy contento —declaraba— La verdad es que tenía que terminar delante de una serie de pilotos con mucha más experiencia que yo y lo he logrado y lo más importante es que me han sacado la mitad de lo que me sacaron en Australia».

Crivillé, que iba tras él, fue perdiendo terreno y fue superado por las Suzuki cuyo inicio de temporada está siendo decepcionante: «Sigo teniendo problemas de puesta a punto: la suspensión me hacía tope en las frenadas y la moto derrapaba mucho de atrás y eso hacía que el neumático se degradase. La verdad



Un neumático degradado impidió a Luis D'Antín mejorar la octava plaza.

es que no estoy nada contento con este Gran Premio. Espero poder poner la moto a mi gusto para mejorar», declaraba el de Seva con decepción. Un gripaje cuando era decimotercero apartó a Lopez-Mella de la carrera e idéntica suerte corrió Julián Miralles.

Está visto que todavía no se pueden tirar cohetes al aire, pero sí es seguro que tenemos un grupo de pilotos que nos pueden dar las alegrías que esperamos. Y si como se ve, la lucha sigue tan abierta como hasta ahora, la temporada europea que se estrenará dentro de un mes escaso en Jerez no puede presentarse mejor.

JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

125 CC

1º Ueda (Honda), 45.09.031; 2º Sakata (Aprilia), 45.10.388; 3º Aspar (Yamaha), 45.23.806; 4º Raudies (Honda), 45.15.756; 5º Tsujimura (Honda), 45.23.038; 9º Torrontegui (Aprilia), 45.41.751.

250 CC

1º Biaggi (Aprilia), 45.26.300; 2º Okada (Honda), 45.32.108; 3º Capirossi (Honda), 45.35.477; 4º Ruggia (Aprilia), 45.40.272; 5º Romboni (Honda), 45.56.083; 8º D'Antín (Honda), 46.16.418; 11º Checa (Honda), 46.36.742; 16º Maurel (Honda), 45.40.161.

500 CC

1º Doohan (Honda), 47.36.874; 2º Kocinski (Cagiva), 47.42.099; 3º Itoh (Honda), 47.44.850; 4º Cadalora (Yamaha), 47.45.789; 5º Puig (Honda), 47.56.688; 8º Crivillé (Honda), 48.10.218.

ASI VA EL MUNDIAL

125 CC

1º Sakata, 45 puntos; 2º Ueda, 34 p; 3º Gresini 23 p; 4º Oetti, McCoy y Petrucciani, 20 p; 9º Aspar, 16 p; 10º Torrontegui, 15 p.

250 CC

1º Biaggi, 50 puntos; 2º Capirossi, 32 p; 3º Romboni y Okada, 31 p; 5º Ruggia, 26 p; 7º D'Antín, 16 p; 11º Checa, 7 p.

500 CC

1º Kocinski, 45 puntos; 2º Doohan, 41 p; 3º Cadalora, 33 p; 4º Itoh, 27 p; 5º Schwanitz, 23 p; 6º Puig, 20 p; 7º Crivillé, 18 p; 16º López Mella, 3 p.

Alberto Puig fue el hombre de los entrenamientos y cuajó su excelente tercer puesto en la parrilla con una quinta plaza final.





Con el AX Carrerax, Carlos Solé era segundo.



Riveraygua fue tercero tras un conato de incendio.



Puigdemol: el primer dos ruedas.



Mal debut de Barreras con el Lancia.

RALLYE DE TIERRA VILLA DE LLANES

Aldecoa, pese a todo

Claudio Aldecoa fue el vencedor en Llanes a pesar de los múltiples problemas que tuvo esta primera prueba del año, organizada esta vez por la Federación Española de Automovilismo que se hace cargo del Campeonato.

La primera prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra se disputó bajo unas condiciones meteorológicas extremas. La lluvia acompañó a los participantes y los numerosos espectadores durante toda la prueba, causando bastantes quebraderos de cabeza a una organización que se vio superada por los acontecimientos. La Federación Española, en sustitución del anterior organizador, el RACE, planificó un rallye con cinco tramos que se repetían varias veces, con el inconveniente de que se suspendieron dos de ellos y el recorrido quedó muy mermado en su kilometraje.

En esta primera confrontación, Guillermo Barreras cambió su habitual Citroën por un potente Lancia Delta Integrale de alquiler, al igual que José Alonso que estrenaba un poderoso Ford Escort Cosworth. Desde el primer tramo, el piloto del Lancia se ponía en cabeza seguido muy de cerca por Claudio Aldecoa que participaba con el mismo Sierra Cosworth del año pasado.

El segundo tramo marcaba el desarrollo final del rallye. Claudio Aldecoa hacía un trompo, rompía dos llantas y se retrasaba casi medio minuto, pero las cosas no acababan así, pues el líder de la prueba, Guillermo Barreras rompía su caja de cambios en el enlace, tras este tramo, con lo cual, su abandono era obligatorio. También abandonaba Jordi Torra, al romper el Ford Sierra el diferencial, cuando era segundo tras Barreras. Mientras, las cosas seguían sin salirle bien al futuro vencedor de la prueba, Aldecoa, que penalizaba un minuto en el siguiente control al estorbarle el coche «0», conducido por Antonio Zanini y copilotado por Carlos Gracia, presidente de la Federación.

Este año las nuevas normas son que un minuto equivale a 60 segundos y no como en anteriores ediciones en que un minuto era una penalización de diez segundos; un dato más sobre el que la nueva organización deberá trabajar de cara al futuro, pues en rallyes tan cortos el piloto que penaliza uno o más minutos es prácticamente imposible que los pueda recuperar.

Ya en la tercera cronometrada, a pesar de sus problemas, el Ford de Claudio Aldecoa estaba en cabeza de la clasificación y se veía a un nuevo



piloto, el uruguayo Gabriel Méndez, que bajaba muchos puestos por problemas mecánicos, cuando podía optar a uno de las primeras plazas, en su debut con el antiguo Citroën AX de Ana Barbero.

A partir de aquí, Claudio Aldecoa se relajaba, confiando en que le quitarían la penalización al finalizar el rallye. Jordi Puigdemol, líder de dos ruedas motrices y tercero de la general, en ese momento, tras Antonio Riveraygua, aprovecha las circunstancias y marca un *scratch*.

En las dos últimas cronometradas, cuando todo parecía decidido, surgen los problemas: para Riveraygua un conato de incendio en el AX 4x4 y para Puigdemol la rotura de los amortiguadores traseros al adelantarse a otro vehículo más lento. Como consecuencia de estos inci-

CLASIFICACIONES

1º Aldecoa-Breda (Ford Sierra Cosworth) 40 minutos, 59 segundos; 2º Sole-Bos (Citroën AX 4x4) a 1 min, 47 seg; 3º Riveraygua-Besoll (Citroën AX 4x4) a 1 min, 49 seg; 4º y 1º Dos ruedas Puigdemol-Bartes (Citroën AX) a 2 min, 10 seg; 5º Rius-Casanova (Seat Ibiza) a 2 min, 26 seg; 6º Estévez-Del Cid (Citroën AX 4x4) a 2 min, 50 seg; 7º Luzuriaga-Delgado (VW Golf Rallye) a 3 min, 30 seg; 8º Méndez-Haroldo (Citroën AX 4x4) a 3 min, 38 seg; 9º Arrate-Pérez (Citroën AX 4x4) a 4 min, 17 seg; 10º García-Pérez (Renault 5 GT t) a 4 min, 19 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Claudio Aldecoa, 20 puntos; 2º Carlos Sole, 17 p; 3º Antonio Riveraygua, 15 p; 4º Jordi Puigdemol, 13 p.

dentos, Carlos Solé con su poco potente Citroën AX Carrerax se colocaba segundo al final del rallye, a pesar de cargar con una penalización de un minuto que ante la poca fiabilidad, sería cancelada, al igual que las de todos los participantes.

En la meta, Claudio Aldecoa, hacía buenos los pronósticos y vencía brillantemente en la primera prueba del año, con Carlos Solé y Antonio Riveraygua detrás. Entre los dos ruedas motrices, Puigdemol, era el ganador, seguido por Antonio Rius que aprovechó este rallye para acabar de desarrollar el futuro vehículo de la Copa Seat Ibiza que se iniciará en la próxima carrera, cuyo emplazamiento no se conocerá hasta 15 días antes.

TEXTO Y FOTOS: J. M. ALONSO

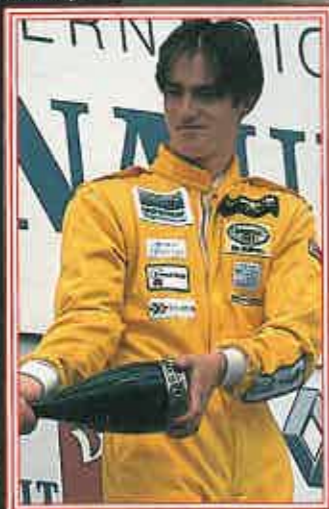
RENAULT y sus competiciones consiguieron atraer un gran número de espectadores al circuito de Montmelo a una jornada en la que se divertieron de lo lindo. En efecto, las carreras fueron en general muy animadas, especialmente las de las Copas Clio, tanto que provocaron abultadas facturas de «chapa y pintura» a los fogosos pilotos.

En la de la Copa Iniciación se asistió a un apasionante duelo por la cabeza entre cinco pilotos que intercambiaron constantemente sus posiciones y de los cuales acabó imponiéndose en la última vuelta Jesús Rodríguez sobre Fernando Gómez, Toni Janer, Diego Aznar y Guillermo Paniagua, mientras que Hugo García, uno de los favoritos debía abandonar. La Copa Nacional resultó la más movida. Las dos primeras plazas fueron dominadas sin problemas por Ivan Rodríguez y Jordi Codony, pero por la tercera las cosas fueron por otro cauce hasta que la logró Nicolás Arribas, pese a la oposición de Carlos Arimon y Bertrand Tramont, que acabó fuera de la pista.

Mucho más tranquila resultó la Clio Internacional, con dominio absoluto del sueco Jan Nilsson, aunque por la segunda plaza batallaron Marcel Klay y Allard Kalf. En esta disciplina los españoles tuvieron muy mala fortuna y sólo Ignacio Hervás, décimo, salvó el honor.

En Fórmula Renault Nacional David Bosch dominó desde la salida pero Miguel Ángel de Castro lo acosó durante toda la carrera. Cabe decir que entre Bosch y su compañero de equipo, Burguño, rompieron cuatro motores durante el fin de semana, lo que impidió al segundo tomar parte en la Eurocopa. Tercero fue Luigi Mazzali y cuarto Javier Díaz. David Bosch se ilustró también en las dos carreras de la Eurocopa de Fórmula Renault, donde obtuvo sendos quintos puestos. En las dos pruebas de esta categoría se impuso con autoridad apabullante el británico James Matthews, seguido por Baouza y Lofgren en la primera y por éste y Hemroulle en la segunda.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



James Matthews se impuso en las dos mangas de la Eurocopa Fórmula Renault.

JORNADA RENAULT EN MONTMELO

La atracción del rombo



La carrera de la Eurocup Fórmula Renault resultó, como todas las del día, apasionante.

David Bosch dominó la Fórmula Renault Nacional.



Victor Fernández participó en dos carreras. Acabó en novena posición de la Fórmula Renault Nacional y tuvo que retirarse en la Eurocup tras un alcance con David Núñez. Su Orion FR 93 evidenció una importante falta de puesta a punto.

CLASIFICACIONES

RENAULT INICIACION: 1º J. Rodríguez, a 19.30.784; 2º F. Gómez, a 0.232; 3º T. Janer, a 1.723; 4º D. Aznar, a 1.940; 5º G. Paniagua, a 1.940. **COPA NACIONAL RENAULT:** 1º I. Rodríguez, a 22.30.513; 2º J. Codony, a 2.568; 3º N. Arribas, a 8.067; 4º C. Arimon, a 8.408; 5º P. Payeras, a 8.974. **FORMULA RENAULT ESPAÑA:** 1º D. Bosch, a 24.44.281; 2º M. de Castro, a 0.804; 3º L. Mazzali, a 16.496; 4º J. Díaz, a 22.062; 5º J. Morcillo, a 29.093. **EUROCUP RENAULT CLIO ELF:** 1º J. Nilsson, a 28.42.819; 2º M. Clay, a 4.489; 3º A. Kalf, a 4.807; 4º M. Bleeckemolen, a 13.409; 5º P. Bourdais, a 18.861. **EUROCUP FORMULA RENAULT:** (1ª Manga) 1º J. Matthews, a 19.09.779; 2º J. Baouza, a 7.066; 3º J. Lofgren, a 7.394; 4º J. Hemroulle, a 8.304; 5º D. Bosch, a 9.814. (2ª Manga): 1º J. Matthews, a 19.12.110; 2º J. Lofgren, a 3.133; 3º J. Hemroulle, a 6.834; 4º L. Mazzali, a 8.084; 5º D. Bosch, a 8.439.

PADDOCK

MAS CASTIGO PARA EDDIE IRVINE

Eddie Irvine no podrá participar en los próximos tres Grandes Premios. Esta ha sido la respuesta del comité de revisión de la FIA a la apelación interpuesta por el piloto de Jordan sobre la decisión de los comisarios del Gran Premio de Brasil de suspenderle por una carrera, al considerarlo responsable del accidente de Sao Paulo.



Nuevo equipo para la Copa Porsche

El concesionario filial de Porsche en Madrid ha creado su propio equipo, de dos coches, para participar en la segunda edición de la Copa Porsche 968 CS. Miguel Ángel de Castro y Asad Khan serán los pilotos que optarán, respectivamente, a las categorías profesional y «gentleman driver». El equipo, que contará con la supervisión técnico-deportiva del prestigioso prepara-

tor Elide Racing, tendrá como patrocinadores, además de Porsche y Saab Concesionario, a Mx Onda y a BP. Gracias a Miguel Ángel de Castro, el equipo opta a la obtención del título de la Copa, pero además, con su presencia, Porsche y Saab Concesionario quieren contribuir al fomento de la competitividad y la deportividad dentro de la Copa Porsche.

LARINI, SUSTITUTO DE ALESI

Nicola Larini será, junto a Gerhard Berger, el encargado de defender los colores de Ferrari en Japón. Larini sustituirá a Jean Alesi, que sufrió un accidente mientras entrenaba en el circuito italiano de Mugello.



HONDA Y YAMAHA EN CATALUÑA

Los equipos oficiales de Honda y Yamaha en el Mundial de Motociclismo han elegido el Circuito de Cataluña como sede oficial para sus entrenamientos durante toda la temporada ya que, desde que el Mundial está gestionado por el IRTA y Doma, los entrenamientos privados de cada equipo deben efectuarse en un solo circuito.

Las entradas del Gran Premio a la venta

Los aficionados que deseen asistir al Gran Premio de España de Fórmula 1, que se celebrará en el Circuito de Cataluña el próximo 29 de mayo, ya pueden adquirir sus entradas, y si lo hacen antes del 29 de abril tendrán un 10 por ciento de descuento. El acuerdo al que han llegado la Caixa y el Circuito

Catalán permite comprar las entradas de cualquier prueba deportiva que se celebre en Montmeló, inclusive el Gran Premio, a través del servicio de ServiCaixa, que cuenta con 400 puntos en toda España. Este servicio informático, por medio de un sistema de planos, guía de colores y una pantalla táctil,

PRECIOS DE LAS LOCALIDADES				
LOCALIDAD	ABONO 3 Días	DOMINGO (numerado)	SABADO (No numerado)	VIERNES (no numerado)
TRIBUNA D	18.000	16.000	6.000	2.000
Boxes				
TRIBUNA F	16.000	14.000	6.000	2.000
Final de Recta				
TRIBUNA G	12.000	10.500	6.000	2.000
Zona La Caixa				
PREFERENTE	9.000	7.500	4.000	2.000
Final de recta				
PELOUSSE	6.000	5.000	3.000	2.000
GENERAL				
ENTRADA INFANTIL	Para los menores de 17 años, todas las entradas tienen el 50 por ciento de descuento. Las entradas adquiridas antes del 29 de abril tienen un 10 por ciento de descuento.			
Nacidos antes de 29/5/77				
DESCUENTOS				

permite adquirir cualquier tipo de localidad, además de poder efectuar la reserva del parking. Además de estas facilidades de compra, los precios establecidos por el circuito para el Gran Premio son los más baratos de Europa.

Por otra parte, el Circuito de Cataluña también será escenario de una carrera de Fórmula 3000 que se celebrará el sábado 28 de mayo, la víspera del Gran Premio.



En Europa arrancan los Turismos

Francia e Inglaterra arrancaban el mismo día sus campeonatos de turismos. El inglés, sin duda el certamen más importante de Europa, cuenta con diez marcas representadas oficialmente. La primera cita, en el circuito de Thruxton, significó el triunfo de Alfa Romeo, que debutaba en este campeonato, y Tarquini, con un 155 TS, logró hacerse con la primera posición, y Cleland, con Vauxhall Cavalier 16V, se colocaba segundo. Además, Gabriele Tarquini batió el récord de turismos del circuito. Por su parte, el Peugeot 405 Mi16, conducido por Yannick Dalmas, fue el triunfador de la carrera francesa de Superturismos, celebrada en Nogaro. Por lo que respecta al DTM, la primera carrera fue un dominio absoluto de Alessandro Nannini, a los mandos de uno de los Alfa Romeo 155.

Debut de Marc Gené

Tras perderse la primera carrera del Británico de Fórmula 3, Marc Gené debutó en este certamen a los mandos de un Dallara-Mitsubishi en la segunda prueba de este certamen en Donington Park. En los entrenamientos previos a esta carrera, Gené tomó contacto por primera vez con el coche y se clasificó en el puesto 20 de la parrilla de salida. En la carrera, siempre al ataque, logró finalizar en el puesto trece. En esta carrera también tomaron parte los pilotos del equipo «Racing for Spain», Pedro Martínez de la Rosa que finalizó en el puesto 11 e Iván Arias que lo hizo en el 15.



PROTAGONISTAS



CLAY REGAZZONI VUELVE A LOS CIRCUITOS

Aunque ha tomado parte en varios París-Dakar, Clay Regazzoni no había competido en circuitos desde que en 1980 sufrió el accidente que lo dejó parapléjico. Ahora prepara su regreso a las pistas, con un Toyota especialmente acondicionado, en la prueba del Campeonato Indy que se celebrará en Long Beach.

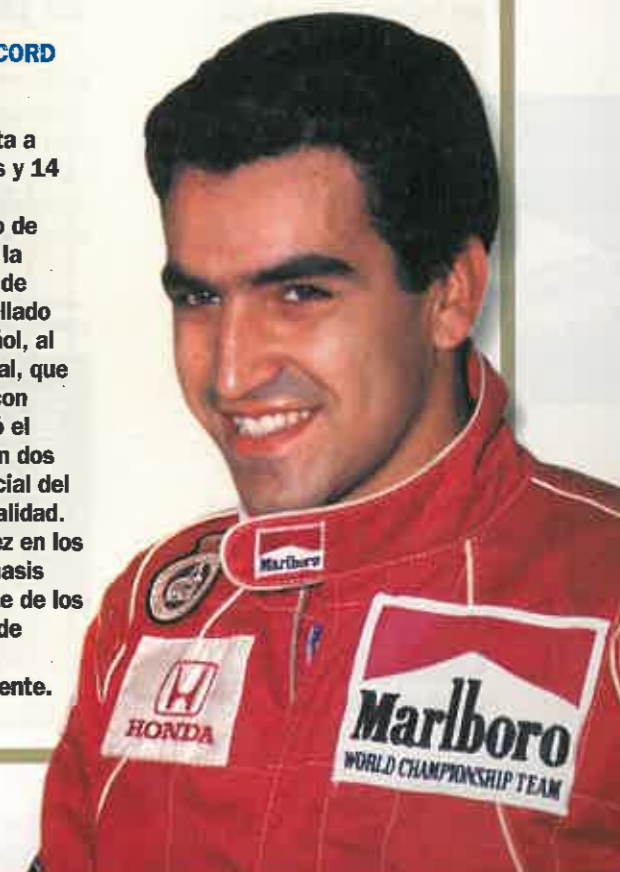


PABLO HOHENLOHE EN LA COPA PORSCHE

En la primera prueba de la Copa Porsche 968 CS tomará parte, como piloto invitado, Pablo Hohenlohe, joven heredero de una dinastía de «porschistas» y colaborador de Motor 16, que ha participado en la Carrera Panamericana en 1991 y, con Alfa Romeo, en el Campeonato Europeo de Históricos y dos veces en la Mille Miglia.

JORDI GENE MARCA UN NUEVO RECORD

En las jornadas de entrenamientos y puesta a punto que ocho equipos y 14 pilotos de F 3000 han celebrado en el Circuito de Cataluña para preparar la carrera del próximo 28 de mayo, Jordi Gené ha brillado con luz propia. El español, al volante de un Lola oficial, que estrenaba chasis T94 con motor Cosworth, marcó el mejor tiempo y batió, en dos segundos, el récord oficial del circuito de esta especialidad. Además, por primera vez en los últimos tres años un chasis Lola se situó por delante de los Reynard. La actuación de Gené, con un chasis en evolución, fue sorprendente.



PADDOCK

ORIOI SERVIA PIERDE EL PODIO

En la segunda carrera del Campeonato de Francia de Fórmula Renault, Oriol Serviá se salía de la pista en la última vuelta al adelantar al segundo clasificado y perdía la tercera plaza, mantenida durante toda la carrera, que se disputó bajo un fuerte aguacero.



COPA VENTURI

ESFUERZOS UNIDOS

El Volante Racc y el Desafío Peugeot Cataluña se han unido. En total se repartirán 20 millones de pesetas en premios y los pilotos del Volante contarán con premios dobles si están inscritos con un Peugeot. A final de temporada el vencedor recibirá un millón de pesetas en metálico y será el piloto oficial del equipo Racc-Peugeot de Rallyes.

Otro gran espectáculo en el Jarama

El pasado domingo, como prólogo a las 4 Horas GT del Jarama, se celebró una prueba puntuable para la Copa europea Venturi. En ella había 25 participantes, que pusieron una nota de color al tiempo que dieron un gran espectáculo para la multitud aficionados que se desplazaron al circuito madrileño. La prueba fue dominada en todo momento (tanto en entrenamientos como en carrera) por Ferdinand de Lesseps,

descendiente directo del constructor del Canal de Suez, pero la participación española brilló a gran altura desde los entrenamientos, con Puig segundo y Oyarbide, quinto. De los cuatro inscritos, Puig acabó en tercera posición tras acosar en todo momento a Neurgarten sin éxito, e Iñaki Oyarbide pudo optar al podio final si no hubiera sido por la rotura de un tirante de la suspensión de su coche.

El prólogo fue para Salonen

La décimotercera edición del Rallye de Túnez tuvo su prólogo entre los viñedos franceses de los alrededores de Tolón. La primera prueba de la Copa del Mundo comenzó con el dominio de Citroën, siendo el equipo Salonen-Gallagher pri-

Los Citroën ZX han comenzado dominando y Salonen se anotó la corta etapa prólogo.



RALLYE DE TUNIZ

mero en la meta de esta corta etapa clasificatoria, con tan sólo seis kilómetros de recorrido. Tras los tres Citroën ZX, se colocó Jean Louis Schlesser, con su espectacular buggy monoplaza. Hubert Auriol estrena en su coche una serie de mejoras que irá probando a lo largo de la carrera. En motos, el más rápido fue el piloto de Kawasaki Oliver; Arcarons se conformaba con un puesto 14, esperando para iniciar su ataque a los rápidos caminos tunecinos.

CLASIFICACIONES

COCHES: 1º Salonen-Gallagher (Citroën ZX) 4 minutos, 33 segundos, 6 décimas; 2º Lartigue-Perin (Citroën ZX) a 4"; 3º Auriol-Piccard (Citroën ZX) a 14"; 4º Schlesser (Schlesser): a 40"; 5º Rivière-Peres (Bourgoin) a 43"; 6º Gilles-Montell (Ipsa) a 46"; 7º Guedes-Dubois (Nissan) a 53".

MOTOS: 1º Oliver (Kawasaki) 4 minutos, 37 segundos, 8 décimas; 2º Magnaldi (KTM) a 2"; 4º Sainct (Honda) a 12";... 14º Arcarons (KTM) a 42".

EL HYUNDAI HOMOLOGADO

El Pony 1.5 GSi ya está homologado en Grupo A y en Grupo N, por lo que los pilotos de la Copa Hyundai figurarán en la clasificación oficial de cada prueba y optarán a los premios que puedan corresponderles por Scratch y clase.

RALLYE DE TENERIFE: RENAULT REPITE CON PONCE



El fallo del diferencial trasero de su Escort relegó a Picar hasta la tercera plaza.

Segunda prueba del campeonato de España de Rallyes, con la que culmina la minitemporada canaria. De los equipos oficiales sólo Opel estaba presente, con Bardolet y Climent que deberían enfrentarse a José María Ponce, quien para la ocasión alquilaba el Renault Clio Williams de Kiko Cima, y a Gregorio Picar, con su Escort Cosworth Grupo N. El Rallye se iniciaba con un tramo espectacular, que fue una verdadera caos: uno de los participantes modificó la «chicane» y cada uno pasó por donde pudo. Al final, se anularía el tramo que había sido ganado por los dos Opel, con Climent por delante de Bardolet.

En los siguientes tramos, de nuevo Climent hizo los mejores tiempos, en un inicio de temporada verdaderamente fuerte. Pero su cabalgada en cabeza sólo iba a durar cuatro tramos, porque en plena cronometrada rompió una rótula del varillaje del cambio. Su copiloto Muñoz, con una piedra, logra engranar la cuarta y finalizan el tramo, con más de 1 minuto de retraso. Es su compañero de equipo quien hereda la primera posición,

por delante de Ponce y Picar, pero Bardolet también se queja de problemas en el cambio, pudiendo verificarse en las asistencias que el piñón de la 2ª estaba roto. Con el nuevo reglamento, está prohibido cambiar la caja de cambios, por lo que Bardolet no puede mantener mucho tiempo el liderazgo, que pasa a las manos de Ponce. Dos tramos después se lo arrebató un Gregorio Picar muy inspirado, que aprovecha la potencia de su motor turbo para hacer los mejores tiempos en los tramos de fuerte subida.

Tampoco la alegría de Picar dura, porque comienza a fallar el diferencial trasero del Escort, lo que permite que de nuevo Ponce se instale en cabeza, ya definitivamente. Picar y Bardolet van perdiendo terreno, lo que permite que Climent, autor de la mayoría de los scratch, recupere hasta la segunda posición.



Ponce, con el Clio Williams, se hacia con la victoria ante los problemas de los Opel.

CLASIFICACIONES

1º Ponce-León (Renault Clio Williams) 1 hora, 49 minutos, 46 segundos; 2º Climent-Muñoz (Opel Astra GSi), a 32 seg; 3º y 1º Gr. N Picar-Delgado (Ford Escort Cosworth), a 1 min, 55 seg; 4º Cruz-De Paz (Opel Astra GSi), a 3min, 06 seg; 5º Bardolet-Romaní (Opel Astra GSi), a 3 min, 37 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Gregorio Picar (Ford), 298 puntos; 2º Luis Climent (Opel), 290 p; 3º Mía Bardolet (Opel) 259 p; 4º Oriol Gómez (Renault), 224 p; 5º José María Ponce (Renault) 192 p.

Luis Climent sólo pudo ser segundo.

EN VOZ BAJA



JORDI TARRES

«Es bueno tener rivales fuertes y ver que el futuro del trial español está garantizado», refiriéndose a Marc Colomer.



CARLOS PALAU

«Quiero correr las 24 Horas de Le Mans si no complica mi actuación en el CET. No estoy dispuesto a complicarme la vida para poder estar en la carrera francesa».



ANDRES VILARIÑO

«Estoy muy contento con el rendimiento del nuevo motor Ford Mader que vamos a utilizar este año, con su potencial no tendremos ningún problema para volver a ser competitivos y optar de nuevo al título».

4 HORAS GT DEL JARAMA

EL DIA DE JESUS

25.000 aficionados fueron testigos de una nueva victoria de Jesús Pareja en la categoría GT; la segunda en lo que va de año.



SIN embargo, aunque aparentemente su triunfo fue muy fácil, en realidad tuvo que esforzarse a tope debido a la presión a la que se vio sometido por los Venturi de Ferré y de Trollé y por el rapidísimo Ferrari F40 del sueco Olofsson. Sus compañeros, Jean Pierre Jarier y Dominique Dupuy así lo manifestaron al acabar la prueba. Ambos coincidieron en decir que «el ritmo impuesto por Pareja en su relevo ha roto la carrera, después nosotros no hemos hecho otra cosa que mantener la posición adquirida». En un principio se esperaba una mayor participación, pero la ausencia de los Lotus dejó el plantel reducido a 12 Porsche, 4 Venturi y 2 Fe- ●●●





El Ferrari F40 de Olofsson y el Venturi LM 600 de Michel Ferté pusieron las cosas muy difíciles a Pareja en los primeros momentos.



El Ferrari 348 de Repsol manifestó problemas de juventud. No terminó.



La bella Lilian Keller finalizó tercera.



Alfonso de Orleans condujo el Ferrari Repsol.

lección de conducción y pronto estaba en cabeza. Después de la prueba confeso que se vio más presionado por el público y por correr en «su» circuito que por sus contrincantes. De todos modos, el Venturi de Trolle no se alejaba de él y eso mantenía un suspense tremendo en las gradas.

Poco a poco, la situación se fue clarificando. Olofsson se salió a final de recta con su precioso Ferrari F40 y perdió mucho tiempo para después retirarse al romper el turbo. Trolle se llevaba por delante al Porsche de Doren, y el Venturi de Ferté ya estaba lo suficientemente



Pareja, Jarier y Dupuy, un trio invencible, llevaron a su impresionante Porsche Turbo S de la escudería Larbre a una victoria merecidísima, gestada por Pareja tras un espléndido relevo.



Trollé acosó a Pareja todo lo que pudo. Un fuerte accidente le hizo retirarse. Se clasificaron 11 coches, todos ellos Porsche.



rrari. Precisamente uno de ellos, el F40 de Olofsson y Della Noce dio la sorpresa en los entrenamientos al imponerse netamente al Porsche de Pareja (teóricamente el coche favorito). El rapidísimo Ferrari dominó a placer esos entrenamientos mientras Pareja sufría problemas que le impidieron acercarse a él. Un escape roto arruinó sus posibilidades y, aunque fue tercero, manifestó su despreocupación por ese hecho, «son cuatro horas de carrera...». Los Venturi LM, con un motor de 600 caballos, también dejaron claras sus posibilidades en los entrenamientos. El de Ferté incluso se clasificó por delante del Porsche del español. En cuanto al Ferrari 348 del equipo Repsol, manifestó problemas de to-

do tipo debido a su juventud, a pesar de contar con un piloto de la talla de Tomás Saldaña a su volante, acompañado por un debutante llamado Alfonso de Orleans y Borbon, que ni conocía el coche ni el circuito.

A la 1 de la tarde, cuando se dio la salida a la prueba, un clamor en el numerosísimo público presente indicaba que el Ferrari y los dos Venturi se habían puesto por delante de Pareja. La lucha, la emoción, estaban servidas. En realidad poco duró esa situación. Pareja, muy motivado por la cantidad de aficionados que llenaban el circuito, dio una

rozagado como para que Jesús Pareja pudiera respirar un poco. Todo parecía bajo control, pero cuando Jesús pasó el volante a Jean Pierre Jarier éste era presa de los nervios: el ABS del Porsche entraba muy pronto y apenas podía frenar. Había hecho un relevo mucho más difícil de lo que parecía desde fuera.

A partir de ese momento, la carrera estaba casi vista para sentencia, pues el Venturi de Michel Ferté rompía su motor poco después. Incluso, desde boxes, se indicaba a Dominique Dupuy que bajara el ritmo en su relevo; no era cuestión de forzar la mecánica. Así las cosas, la segunda parte de la prueba resultó algo monótona. Sin sus principales adversarios, el impresionante Pors-

che blanco se movía a buen ritmo con la seguridad de que algo muy gordo tenía que pasar para que se le escapase la victoria. Detrás suyo tenía a los Porsche de Bellm y de Lilian Keller, tan rápida y combativa en pista como guapa fuera de ella. Su lucha fue lo único interesante del final y, aunque acabaron en la misma vuelta, el primero se impuso por poco a la suiza. El Ferrari 348 Repsol pudo haber ganado su categoría, pero una mangueta rota provocó el accidente de Tomás Saldaña. A meta llegaron 11 coches, todos Porsche, pero la categoría GT puede ser una buena fórmula de futuro. ●

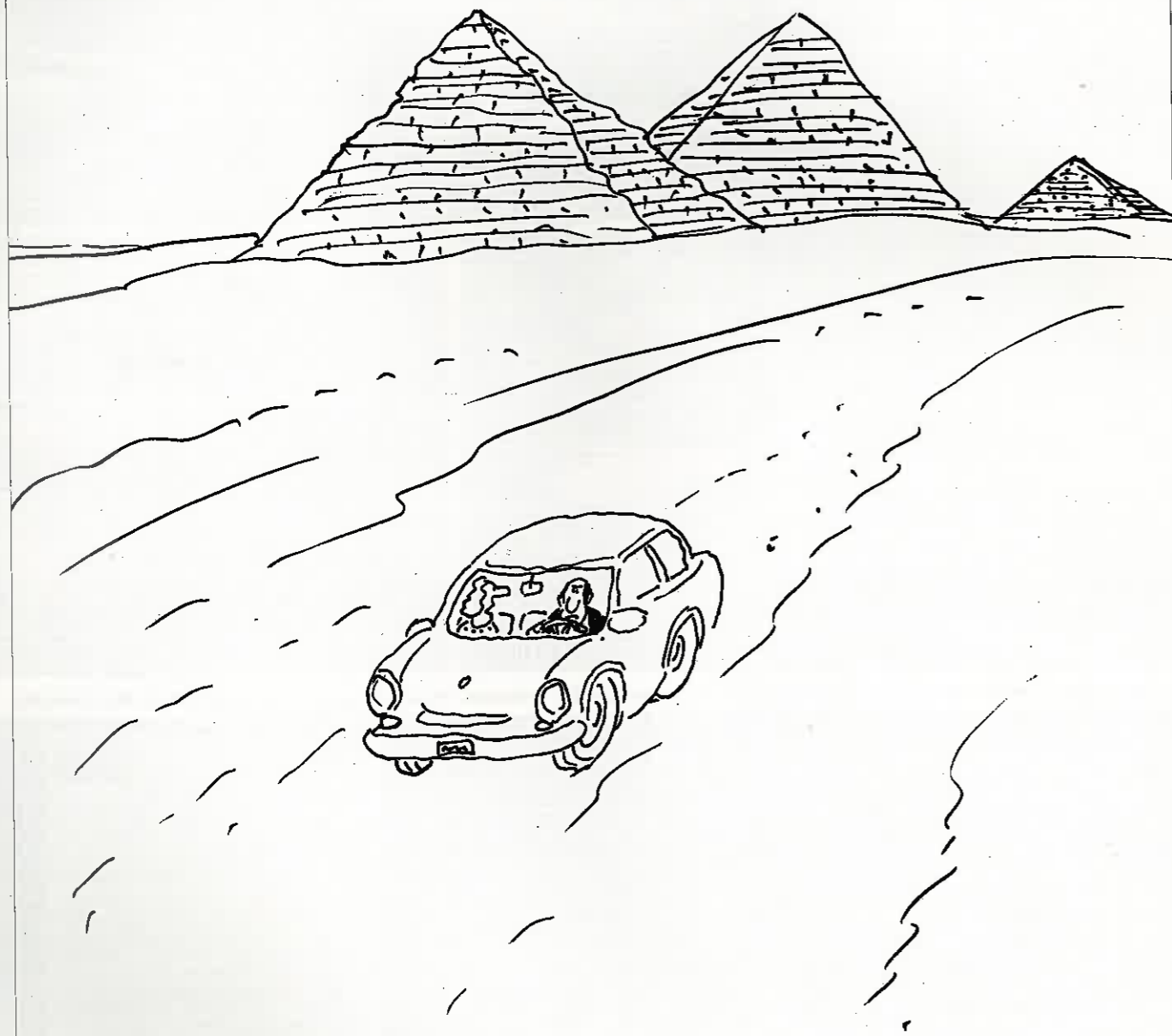
MANUEL DOMENECH
FOTOS: JOSE ROBLEDÓ

CLASIFICACIONES

1º Pareja-Jarier-Dupuy (Porsche 911 Turbo S), 140 vueltas en 4 h. 1' 39" 838, a un promedio de 133,822 km/h.; **2º Nuttall-Bellm** (Porsche RSR), a 2 vueltas; **3º Keller-Calderari** (Porsche RSR), a 2 vueltas; **4º Konrad-Netzeband** (Porsche 911 Turbo), a 3 vueltas; **5º Leconte-Yver-Chereau** (Porsche RSR), a 3 vueltas; **6º Habert-hur-Olczyk** (Porsche RSR), a 5 vueltas; **7º Pagotto-Mastriero** (Porsche RSR), a 8 vueltas; **8º Henriksen-Bell** (Porsche 968 RS Turbo), a 10 vueltas; **9º Brarda-Guiod** (Porsche Carrera RS Cup), a 10 vueltas; **10º De Lesseps-Schemm** (Porsche RSR), a 14 vueltas; **11º Broissiat-Meunier** (Porsche Carrera RS Cup), a 14 vueltas. Vuelta rápida: **Anders Olofsson** (Ferrari F40), 1'37"506, a un promedio de 142,145 km/h.



TU DIRÁS LO QUE QUIERAS,
PERO A MI ÉSTA NO ME
PARECE LA CARRETERA
DE BURGOS



TIBURCIO BALCEGA

SUPERARSE, UNA OBSESION DE VALEO.



“ UNA ESCOBILLA DE OPTIMO RENDIMIENTO
BAJO CUALQUIER CLIMATOLOGIA,
DA CONFIANZA. PERO SI ADEMAS ES 100%
EFICAZ A ALTA VELOCIDAD, DA SEGURIDAD. ”

UN SISTEMA LIMPIAPARABRISAS DEBE ASEGURAR ABSOLUTA VISIBILIDAD EN LAS CONDICIONES CLIMATOLOGICAS MAS ADVERSAS: LLUVIA INTENSA, VIENTO, ETC. PERO, PARA CIRCULAR A ALTA VELOCIDAD, SE NECESITA AUN MAS. POR ELLO, VALEO HA CREADO LA ESCOBILLA A.L.V. EL DISEÑO EXCLUSIVO DE ESTA ESCOBILLA AERODINAMICA HACE QUE SE

DESVIE EL FLUJO DE AIRE HACIA LA SUPERFICIE DEL PARABRISAS, EVITANDO ASI QUE TANTO LA ESCOBILLA COMO SU BRAZO SE DESPEGUEN DEL CRISTAL. VALEO REALIZA UN CONTINUO ESFUERZO POR ALCANZAR LOS MAS ALTOS NIVELES DE INNOVACION Y CALIDAD, DEMOSTRANDO, DIA A DIA, SU PREOCUPACION POR LA SEGURIDAD DEL AUTOMOVILISTA. Y ES QUE PARA SATISFACER LAS NECESIDADES DE SUS CLIENTES Y OFRECER A LA VEZ UN SERVICIO DE MAXIMA CALIDAD, VALEO SE HA FIJADO COMO PRINCIPAL OBJETIVO UNA CONSTANTE SUPERACION.





Probe 24 V.

Siente el fuerte impulso de su poderoso motor V6 de 24 válvulas, uno de los más ligeros y compactos del mercado.

Descubre su paso firme y seguro: suspensión independiente a las cuatro ruedas, dirección asistida sensible al régimen del motor, sistema de frenos ABS de cuatro canales, doble airbag, estructura monocasco soldada de acero con célula central de protección, barras laterales en acero de alta resistencia a la torsión...

Y experimenta el placer que te proporciona su interior con asientos con ajuste lumbar y sujeción lateral de regulación eléctrica, equipo electrónico de sonido con código antirrobo, aire acondicionado sin CFC,...

Es el Probe 24V.

Simplemente fascinante. Por dentro y por fuera.

Si desea probar este modelo, llame gratuitamente al teléfono 900 51 51 51



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

EL GOBIERNO REBAJA LOS COCHES EN 100.000 PESETAS



Motor 16

SEMANAL

19 de abril 1994 • Núm. 548 • 600 ptas.

FERRARI 348

SUEÑO DE VERANO

SPIDER



PRIMERA PRUEBA EN ESPAÑA

MERCEDES SLK



DESCAPOTABLE PARA DOS

LANCIA DELTA HF FRENTE A VW GOLF VR6



LA MAXIMA POTENCIA

OMEGA MV6



A FONDO: LO MEJOR DE OPEL