

AL VOLANTE

DODGE VIPER



LA TRAGEDIA DE SENNA

194 Motor 16

10 de mayo 1994 • Núm. 551 • 375 ptas.

DESCAPOTABLES

PORSCHE 911 CARRERA CABRIOLET



AC ACE



FIAT PUNTO CABRIO

LOTUS ELAN S2



SAB 900 CABRIOLET



PEUGEOT 306 CABRIO



MINI SPEEDSTER



VW GOLF CABRIO



RELIANT SCIMITAR SABRE



NORTAN CABRIO



Motor 16



**Revolucionará muchas cosas.
Empezando por el propio
concepto de Coupé.**



ACCORD COUPÉ

Entre y siéntese en el Accord Coupé. La amplitud de su habitáculo, la comodidad de sus asientos, que son de piel en la versión ES, los 436 litros de capacidad de su maletero, y su extraordinario equipamiento, le harán creer que está en una amplia berlina. Nada que ver con la idea de incomodidad y estrechez generalmente asociada al concepto de Coupé.

Su motor multiválvulas tiene la inyección programada por ordenador PGM-FI exclusiva de Honda. Y unos ejes equilibrados que le dan la suavidad propia de los motores de 6 cilindros. Por si fuera poco, está montado sobre unos soportes neumáticos que evitan la transmisión de vibraciones al habitáculo.

También la dirección asistida es revolucionaria. Está programada en función de la resistencia que encuentran las ruedas y no en función de la velocidad.

Además supera las normas de seguridad USA para 1997, las más exigentes del mundo. Tiene un exclusivo sistema ABS con microprocesador de 16 bits. Y el doble Airbag que incorpora la versión ES dispone de una reserva independiente de electricidad que garantiza su fiabilidad.

Accord Coupé 2.0i LS 16V 136 CV: 3.380.000 ptas.

Accord Coupé 2.2i ES 16V 150 CV: 4.280.000 ptas.

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

Para más información no dude en llamar al **900 30 80 80**

En los Concesionarios Honda podrá ampliar a 4 años la garantía de 2 años que tienen todos nuestros automóviles.



- 5 **EDITORIAL**
- 8 **PUNTO DE MIRA**
- 16 **DESCAPOTABLES '94**
Diez coches para disfrutar del verano.
Desde 2 millones de pesetas a más de 40, las opciones son múltiples.

- 26 **AL VOLANTE**
Dodge Viper.
Llega a España el Viper, un impresionante americano de 400 caballos.

- 32 **Honda Accord Coupé**
Fabricado en Estados Unidos, el nuevo modelo de la marca japonesa es un coche que destila elegancia.

- 36 **A FONDO**
Volkswagen Golf Variant TD GL. El modelo familiar del Golf es un coche que aúna economía y capacidad.

- 44 **REPORTAJE**
Los coches de la Vuelta. Más de 1.200 vehículos, junto a los 170 ciclistas componen la serpiente multicolor que recorre España.

- 51 **PRECIOS**

- 78 **CUENTENOS SU CASO**

- 80 **MOTOS**
BMW R 1.100 GS/F 650.
La marca germana continúa la saga de las GS.

- 88 **DEPORTE**
A todo gas.

- 92 **GP de San Marino de F-1.** La muerte de Senna y Ratzemberger deja de luto la F1.

- 100 **Campeonato de España de Turismos en Albacete.** Alfa Romeo sin rival.

- 104 **Copas Renault.**

- 106 **JUAN BALLESTA**



36 **Nuevo modelo familiar del Volkswagen Golf: el Variant TD GL.**



44 **Los coches de la Vuelta.**



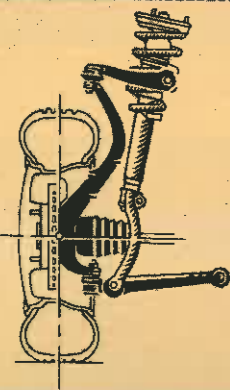
92 **G.P. de Fórmula 1 de San Marino.**



80 **La nueva gama de BMW: R 1.100 GS y F 650.**



32 **Honda Accord Coupé: un japonés fabricado en Estados Unidos.**



SU REVOLUCIONARIA
SUSPENSIÓN
HACE QUE NUNCA PIERDA

EL CONTACTO CON EL SUELO.

Y SU PRECIO QUE NO PIERDA

EL CONTACTO CON LA REALIDAD.

Lée cuidadosamente algunos de los detalles de su equipamiento de serie: aire acondicionado, dirección asistida, sistema de autodiagnóstico del motor, asiento del conductor con 7 posibilidades de regulación, elevavientos eléctricos, cierre centralizado, faros antiniebla, retrovisores



MITSUBISHI GALANT

eléctricos calefactables, volante ajustable en altura. Añadele un motor 2000 16 válvulas o V6-24. Unos acabados de lujo. Y un revolucionario sistema de suspensión, que hasta ahora sólo incorporaban en las cuatro

ruedas coches de categoría muy superior: el Multi-Link, que asegura la máxima adherencia de los neumáticos al asfalto. Ahora piensa en el precio. Te has equivocado. Cuesta mucho menos.

MITSUBISHI GALANT. Desde 2.995.000 pts. 3 años de garantía sin límite de kilometraje.



CONCESIONARIOS OFICIALES MITSUBISHI
Alava BLONDO MOTOR (943) 23 12 13 / 25 62 88 / 99 • Alicante AUTOMEDITERRANEO (96) 526 61 21 / 00 J P MOTOR (96) 594 03 43 / 04 22 • Asturias CISACAR (98) 311 24 43 / 45 • Baleares AUTO VIDAL (971) 20 23 63 • Barcelona FUJIMOTOR (93) 339 67 04 DUCSON MOTORS (93) 209 53 98 / 57 90 / (93) 419 14 77 • Burgos UREMOMIL (947) 48 21 42 • Cádiz ALILOCAB (956) 14 00 55 • Cantabria AUTOSANDER (942) 26 01 11 • Córdoba FERCAMPO AUTOMOCION (957) 29 84 00 • La Coruña MOTORAL (981) 63 51 08 • Girona GARAGE PLANA (972) 30 97 00 • Granada A-Z MOTOR (958) 26 45 61 / 68 61 • Guipúzcoa ULIA MOTOR (943) 27 09 99 • Jaca MOTORIASA (953) 26 25 05 • Leon A.D.A.R.S.A (987) 80 05 66 / 41 03 05 • Lleida BEMI-ALTO (973) 28 21 60 • Madrid MMCE MADRID (91) 662 04 77 - 563 06 42 / 43 - 634 16 50 / 15 22 MMCE MADRID-SUR (91) 694 09 03 • Málaga R BENET (95) 282 16 46 • Melilla CIAMSA (952) 68 49 65 / 12 17 • Murcia NAUTI-CAR (968) 23 21 41 • Sevilla MMCE SEVILLA (95) 492 40 98 / 99 • Valencia TALESA (96) 384 37 04 COMAUTO (96) 154 27 11 • Vizcaya AGAL MOTOR (94) 475 52 00 / 08 / 09 • Zaragoza AUTOMOVILES NICOLAS (976) 53 59 51

ALTA DEFINICION MADRID

Motor 16

Director:
Angel Carchenilla

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (98) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 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 1999. Depósito Legal: M.30.247. 1993. Edición controlada por OND.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euroauto, 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.

EDITORIAL

Descapotables

POSIBLEMENTE no son prácticos, pero son un lujo. Y una diversión. Tengo que empezar por reconocer que siempre he sentido una especial atracción por los descapotables. Lo curioso es que, invariablemente, cuando he manifestado lo gratificante que es conducir este tipo de automóvil, alguien me ha llevado la contraria.

Mientras más valoraba y valoro yo la oportunidad que te brindan de disfrutar de la naturaleza, con esa sensación de libertad que produce sentir la brisa del viento en la cara, más enfáticamente me rebatía alguno de mis contertulios. Así, por ejemplo, la opinión más extendida es que en verano, con los calores de nuestra España, donde esté el coche cerrado, con aire acondicionado, que se quite lo demás. Y si es invierno, pues ya se sabe, a helarse tocan.

De nada vale que yo les recuerde que en Estados Unidos, donde por sus dimensiones geográficas hay zonas con temperaturas muy variadas y extremas, esta opción es una de las que cuenta con más seguidores a la hora de comprar un coche. O el éxito que tienen en algunos países europeos, sin ir más lejos. Tanto en Italia, como en el Reino Unido. Y precisamente el clima de los británicos no es más propicio que el nuestro. Pues bien, da gusto ver a los flemáticos ingleses con su gorrilla disfrutando del paisaje, a bordo de su descapotable.

La contestación no se hace esperar. Incluso sube de tono. Es entonces cuando surgen razonamientos de peso en lo que respecta a la estructura de los cabrios. En concreto, en lo que se refiere a que pueden producirse torsiones, en determinadas circunstancias, si el chasis no ha sido reforzado en los puntos clave. O, por ejemplo, sobre las capotas de lona. Aquí, la luneta trasera, al

ser el soporte de plástico, durante el invierno se empaña y no hay posibilidad de limpiarlo, lo que, obviamente, quita visibilidad.

A lo anterior, todavía queda por añadir que, para colmo, estos coches son muy caros. Nosotros, en este número de Motor 16, analizamos diferentes opciones. Y hemos podido comprobar cómo ha mejorado la calidad de este tipo de coches y el gran esfuerzo realizado por parte de los fabricantes con el objetivo no sólo de aumentar las ventas, sino también de mejorar la imagen de la marca. Hay una gran variedad de ofertas que rompen la vieja idea de que un cabrio es un coche normal al que le cortan el techo.

En cuanto al dinero, en esta revista les contamos las posibilidades que actualmente ofrece el mercado, que oscilan desde los casi dos millones de pesetas que cuesta un Fiat Punto Cabrio, hasta los cerca de cuarenta que vale el impresionante Rolls Royce Corniche IV Convertible.

Llegados a este punto, alguien siempre recurre a la falta de seguridad ciudadana que tenemos en España. Este tipo de modelos está más expuesto a la barbarie de ladrones y gamberros que recorren nuestras calles y que pueden rajarse el techo del automóvil, bien sea para robar o, simplemente, para hacer daño. Aquí sí que, desgraciadamente, estamos de acuerdo. Pero, en definitiva, es un riesgo que merece la pena correr. Si uno se puede permitir el lujo de poseer un coche diferente. Un coche con personalidad, diseño y colores atractivos, que convierten al descapotable en un claro objeto de deseo. Para los que son y se sienten jóvenes y, con un poco de suerte, para la vecina del quinto.

ANGEL CARCHENILLA



ALFA 164 PODER DE SEDUCCION

Atracción. Provocada por su inconfundible diseño firmado por Pininfarina. **Seducción.** Irresistible, por el comportamiento deportivo de su prodigioso motor. **Pasión.** La profunda pasión que sentirá al volante de un ALFA 164.

Tecnología al servicio de la conducción: el sistema más avanzado de tracción integral con control electrónico de la motricidad y el inédito cambio de 6 marchas GETRAG de la nueva versión QUADRIFOGLIO 4x4. Una mecánica superior para el máximo exponente de la gama Alfa 164.

El equipamiento digno de una berlina de gran clase: climatizador de serie en toda la gama, suspensión electrónica inteligente, llantas de aleación, asientos tapizados en cuero con regulación electrónica y memoria, y dispositivo ALFA ROMEO CONTROL de 11 funciones, para que domine las variables de su conducción en todo momento.

Seguridad por encima de todo. De serie: Air Bag, sistema ABS de última generación, pretensores de los cinturones de seguridad, habitáculo con protección perimétrica, puertas reforzadas en acero, columna de dirección deformable y parachoques de alta resistencia reforzados con fibra de vidrio.

Una gama nacida para dominar la carretera. ALFA 164. Su poder seduce.

ALFA 164	POTENCIA	ABS	AIR BAG	CLIMATIZADOR	PVP
2.0 T. SPARK LUXE	146 CV	DE SERIE	DE SERIE	DE SERIE	3.909.000
2.5 TURBO DIESEL	125 CV	DE SERIE	DE SERIE	DE SERIE	4.409.000
3.0 V6 24V Q. 4X4	230 CV	DE SERIE	DE SERIE	DE SERIE	7.144.000
SUPER 2.5 TD	125 CV	DE SERIE	DE SERIE	DE SERIE	4.702.000
SUPER 3.0 V6 24V	210 CV	DE SERIE	DE SERIE	DE SERIE	5.751.000

PVP en Península y Baleares. Incluye IVA, impuesto de matriculación y transporte.

ALFA ROMEO recomienda lubricantes **SELENIA** MOTOR OIL



Cuore Sportivo

SEMÁFOROS

Es sonrojante leer la prensa por la proliferación de casos de corrupción. El más reciente, el descubierto en el ministerio responsable del transporte, pone de manifiesto que este tipo de actuaciones ya no son casos aislados. Cabe pensar que el tejido funcional en su conjunto, acepta la pequeña o gran corruptela como algo cotidiano de lo que vale la pena aprovecharse. La irresponsabilidad administrativa llega también a la DGT: 100 matrículas han sido duplicadas en esta última semana, por el descuido de un grupo de funcionarios. El control de calidad no llega a la Administración.

Sevilla tiene un sabor especial. Incluso para el tráfico. Es tan poco frecuente lo que ocurre, para bien, en la capital hispalense, que conviene recordarlo. Más de un millón de personas se congregan en el recinto de la Feria y el tráfico en la ciudad y en los alrededores apenas se resiente. Los sevillanos y los turistas pueden entrar y salir de la Feria en su coche o en transporte público, con aparcamientos garantizados y la circulación fluida. Es verdad que las gigantescas obras de la Expo ayudan, pero antes del 92 ya funcionaban



KIA EN ALEMANIA

Coreanos en España

KIA, segundo fabricante, en importancia, de Corea, acaba de anunciar su plan para ensamblar, en régimen de CKD, su modelo Sportage en Alemania. El fabricante coreano ha llegado a un acuerdo con Karmann, conocido diseñador y fabricante de coches especiales tales como el Golf Cabrio, el Ford Escort Cabrio y el Volkswagen Corrado, para montar unas 15.000 unidades al año en su planta de Osnabrück, con posibilidad de llegar hasta 30.000 unidades al año si la de-

manda lo exigiese. Aunque inicialmente todas las piezas vendrían de Corea, los planes prevén que a medio plazo un 60 por ciento de los elementos sean suministrados por la industria auxiliar europea. Así mismo, Daewoo, otro fabricante coreano prepara su desembarco en Europa, donde ya participa en la marca rumana Oltcit y en el carrocería y diseñador inglés IAD. El montaje del Kia Sportage en Alemania se iniciará a principios del próximo año.

SERIA ADVERTENCIA

López de Arriortúa: indicios de culpabilidad

HASTA la fecha, Ignacio López de Arriortúa ha ido saliendo indemne de los sucesivos pleitos y acusaciones a los que le han sometido sus antiguos patronos de General Motors. Pero estos iniciales asaltos eran de tanteo, porque la acusación más grave, la de espionaje industrial, está aún siendo analizada por la fiscalía de Darmstadt. Para salir al paso de recientes rumores, esta fiscalía ha hecho público un comunicado en el que manifiesta que el caso

presenta indicios fundados de posible espionaje; que la complejidad de los documentos analizados «desborda» la capacidad del tribunal, por lo que cualquier decisión va a tardar en producirse; y que prefiere adelantar este comunicado para salir al paso de los rumores.

Este «avance» de Darmstadt no deja en buen lugar a López. Aunque Volkswagen se ha apresurado a puntualizar que todo sigue igual, no puede obviar algunas precisiones sobre el caso que hizo el portavoz de la Fiscalía. Por ejemplo, la similitud entre un proyecto de nueva fábrica de GM y la planta de Amorebieta que López quería construir para Volkswagen; o el material informático en forma de disquetes encontrado en poder de compañeros de López, ex dirigentes de General Motors, sobre planes de reducción de costes.

Posiblemente éste haya sido el ataque más duro y más eficaz sobre las ya curtidas espaldas del directivo español. En Volkswagen no se oculta que el presidente Piech, gran defensor de Arriortúa, ha unido su carrera a la del español, por lo que, una supuesta caída de López podría significar también la del dirigente germano.



CARNÉ POR PUNTOS

Espanoles, a favor

DISPONEMOS ya de los primeros resultados de la cuarta ola de la encuesta periódica que realiza Area Investigación con el nombre de «Barómetro Automovilistas» y que iremos ofreciendo semana a semana. Se trata de la encuesta sociológica más seria que se realiza en nuestro país, con un nivel de confianza del 95,5 por ciento. A la pregunta si «está de acuerdo con la puesta en práctica del carné por puntos», un 56 por ciento de los encuestados contestaban afirmativamente, frente a tan sólo un 26 por ciento no favorables a la medida y un índice bastante bajo de indiferentes. Casi una cuarta parte de los españoles están totalmente de acuerdo y otro 30 por ciento, bastante a favor de la futura medida.



LINARES EN MADRID

Larga y triste marcha

CIENTO cincuenta trabajadores de la factoría de Suzuki-Santana de Linares llegaron a Madrid tras 14 días de marcha en una iniciativa que busca concienciar a la opinión pública y a los responsables del Ministerio de Trabajo sobre el plan de viabilidad que los dueños japoneses de la marca quieren imponer para la planta automovilística de Jaén. Esta marcha sobre Madrid, que originó un nuevo colapso en la capital, tuvo su réplica dos días antes con la llegada a Sevilla de otra columna similar.



De buena fuente

El Partido Popular quiere a Tráfico en Transportes...

El Partido Popular prepara su acceso al poder y comienza a diseñar su estrategia sobre el Tráfico. Como es lógico en un partido de opción, la estrategia general está claramente definida. En lo que a Tráfico se refiere, y entre otras cosas, se quiere que la actual Dirección General sea competencia del Ministerio de Transporte, como ocurre en la mayoría de los países de la Unión Europea.

...Y el Ministerio de Industria para un independiente

Siguiendo con el mismo tema, dicen los expertos que Aznar ya tiene hecha la lista de su Gobierno. En su gabinete, se daría entrada a algunos ministros independientes. Uno de estos hombres de fuera del partido lo quiere para la cartera de Industria. Se trata de Carlos Espinosa de los Monteros, actual presidente de ANFAC, (la asociación de fabricantes de automóviles) y de Mercedes Benz España. Por una vez, un hombre del sector podría estar en el centro de las decisiones.

Los coreanos de Daewoo, por fin en España

Hace unos meses se especuló con la posibilidad de que Porsche España se hiciese cargo de la representación en España de la empresa coreana Daewoo. Lo cierto es que la situación ha cambiado en las últimas semanas. Daewoo iniciará su actividad en nuestro país a finales de verano, a través de una empresa, Daewoo Iberia S.A., con la totalidad de su capital en poder de la marca y al frente de la cual se encuentra Alfred Waschl, que fue hasta hace unas semanas Director General de Porsche España.

Alemania, en cabeza de los robos de coches

Quién te ha visto y quién te ve. Alemania, siempre tan respetuosa ella con las normas, comprueba con alarma cómo se disparan los robos de coches. En el pasado año, 144.000 vehículos fueron robados y la eficaz policía federal sólo logró recuperar el 59 por ciento. Pero lo más bochornoso es que al mismísimo Manfred Kanther, ministro de Interior, le han robado, a la puerta de su domicilio y ante las barbas de sus guardaespaldas, la radio de su coche particular.

CRECEN LAS VENTAS EN EUROPA

Las ventas de automóviles de turismo durante el primer trimestre del año experimentaron un incremento del 4,4 por ciento en el conjunto de los doce países miembros de la Unión Europea, según datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA). Las ventas acumuladas de los tres primeros meses del año alcanzaron los 2.984.764 millones de unidades. Por países cabe destacar el gran incremento de Dinamarca, seguida de Holanda y el Reino Unido.



DISEÑO ALEMÁN EN SITGES

Volkswagen quiere dar un aire más mediterráneo a sus productos, para lo cual ha iniciado la construcción de un Centro de Diseño Europeo en la localidad barcelonesa de Sitges. La pasada semana tuvo lugar el acto de colocación de la primera piedra del edificio, presidido por el presidente de la Generalitat, Jordi Pujol. Este centro comenzará a ser operativo en los primeros días del año próximo.



PACTO DE SEGURIDAD VIAL

Objetivo: menos siniestros

DISTINTOS departamentos de las tres Administraciones (central, autonómica y municipal), y diversas entidades privadas suscribieron el pasado día 26 de abril un gran Pacto Social para la Seguridad Vial, que colocará esta materia entre sus prioridades permanentes. El acto estuvo presidido por Juan José Laborda, presidente de la cámara Alta, y Antonio

Asunción, ministro del Interior y presidente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial.

Todos los firmantes se han comprometido a evitar cualquier actuación que, aun correspondiendo a otros intereses legítimos, pueda resultar perjudicial para la Seguridad Vial en su conjunto dentro de las carreteras españolas.

RESULTADOS DE RENAULT

Pérdidas de 855 millones de pesetas

LAS repercusiones de la recesión en la industria española y las nuevas medidas administrativas para renovar nuestro parque automovilístico, fueron los temas principales de la conferencia anual del presidente director general de FASA Renault, Juan Antonio Moral, en la fotografía.

Moral recalcó que 1993 ha sido el periodo económico más difícil de los últimos 30 años. El 24 por ciento de caída en las ventas totales situó el mercado a niveles de 1986-87. Ahora, el plan oficial de achataamiento copiado del de Balladur puede suponer un aumento de 100.000 unidades.

Pese a esta optimista noticia, Moral volvió a reiterar sus críticas hacia una Administración pasiva ante el sector. El automóvil español sufre la fiscalidad más grande



de Europa y representa el parque más antiguo después del griego. Mientras, los responsables siguen haciendo oídos sordos a una necesaria convergencia fiscal con los principales países europeos.

Centrándose en Renault, el ejercicio volvió a consolidar a la marca francesa como líder en nuestro mercado, con un 16,3 por ciento de penetración, lo que no obstante significa una pérdida del 1,6 por ciento respecto al 92. Los 855 millones de pérdidas en el ejercicio del 93 han sido calificadas de mínimos por la dirección en un ejercicio muy complicado. Ejercicio que ha coincidido además con la conclusión del Plan Social iniciado en 1988, en el que se invirtieron el año pasado 6.000 millones y sin cuya carga el resultado hubiera sido positivo.

FABRICAS EN EL EXTRAJERO

Derbi, expansión o muerte

LA situación de crisis que sufre el mercado español de la motocicleta, que registró una caída del 50 por ciento, obliga a las fábricas a adoptar medidas drásticas. Unas para poder mantenerse en pie, otras para asegurarse un futuro. Derbi está llevando a cabo acciones para implantarse en el exterior, con negociaciones en cuatro frentes: Taiwan, China, India y Argentina según informa desde Barcelona, José Luis Aznar. En Taiwan hace dos años que comenzaron las negociaciones y se está ultimando la construcción de una planta de motores para sustituir los del modelo Vamos (actualmente importados de Italia). Este acuerdo, con participación al 50 por ciento, ha supuesto una inversión de un millón de dólares. Esta aportación no es en metálico, sino en tecnología, matrices, moldes, maquinaria, etc.

En el caso chino ya está firmado un contrato de intenciones para fabricar paulatinamente el Vamos, el Senda y el Fénix. En este caso la inversión será de unos diez millones de dólares en la Shandong Yimang Motorcycle General Plant y en estos momentos se encuentra allí un equipo de cuatro personas analizando el plan de viabilidad. En lo tocante a la India, donde existen grandes fabricantes, se está en contacto desde hace tres años con algunos de ellos como pueden ser Hero, Escort, Kinetic o Kelvinator (sí, el de los frigoríficos) y se espera concluir un acuerdo en breve con uno de ellos. Aquí la inversión habría que cifrarla en 5 millones de dólares, aunque en ese país gran parte de la inversión sale a Bolsa con lo cual es fácil ser mayoritario con menos del cincuenta por ciento del capital.

Queda por último el caso argentino. En ese país la empresa ya tiene un importador, Invel, y aunque sea un mercado muy pequeño, 200.000 unidades, desde allí se puede vender a todo el Cono Sur. La legislación argentina reduce los aranceles de un 35 al 9 por ciento en el caso de que el producto esté fabricado en el país y los anula si luego es

exportado. Aquí se haría pues una «joint-venture» con una participación todavía no definida del 20 al 25 por ciento y se crearía un producto específico, pues el mercado requiere un 75 centímetros cúbicos, pero menos sofisticado que la GPR.

En el último ejercicio la empresa catalana facturó 10.000 millones de pesetas de los cuales 2.400 corresponden a la exportación. El balance final arroja pérdidas aún no cuantificadas, pero que pueden llegar a superar los 400 millones de pesetas.

«En este ejercicio -comenta un directivo de la Empresa- sufrimos pérdidas, pero nuestra caída fue menor que la de otras firmas del sector. A principios de año tuvimos que plantear una serie de acciones para ser más competitivos. Estas acciones han sido con los proveedores, incremento de calidad y de la productividad, lo que

implica menor costo, acciones de austeridad y ahorro en la empresa, reduciendo gastos -entre ellos los salarios de directivos-, y por último, las medidas laborales».

Estas son las que han creado mayor polémica al plantear reducir la plantilla en 56 personas y otras 155 en regulación de jornada.

Cuando todo parecía indicar que esta medida iba a ser aprobada, la Asam-

blea la rechazó. En la actualidad el asunto está en manos del Departamento de Trabajo de la Generalitat, que emitirá su fallo el siete de mayo si antes no prosperan las consultas que se llevan a cabo. Si en este tema los representantes laborales apoyan la opción presentada por la empresa, en los planes de expansión dicen: «Estamos molestos porque no se nos ha dicho nada; sólo nos habían dado a conocer lo de la planta de Taiwan y del resto nos hemos enterado indirectamente. Por eso también negamos que seamos nosotros quienes hayamos filtrado esas informaciones».



3 PREGUNTAS



Andrés Rabassa i Naegre

¿SE VAN DE ESPAÑA PARA FABRICAR FUERA MAS BARATO?

Esta política no es para importar productos Derbi en España, sino para expansionar nuestra empresa y entrar en mercados que están creciendo, a diferencia del europeo, que está estabilizado.

¿ESTA DERBI EN DISPOSICION DE OFRECER UN PRODUCTO COMPETITIVO CON LOS QUE SE FABRICAN EN ESTOS PAISES?

En estos países ya hay efectivamente otros fabricantes, pero con un producto atrasado. Por eso buscan socios tecnológicos.

¿SIGNIFICARA ESTA MEDIDA LA FUTURA DESAPARICION DE DERBI EN ESPAÑA?

Trabajar en esos lugares dará un tirón a nuestra producción en España, porque no todo se fabricará allí y muchos componentes tendrán que fabricarse aquí. Lo que no podemos prever es lo que sucederá dentro de 10 años, pero por el momento, éste es el mejor camino para garantizar nuestro futuro.

QUINCE PASAJEROS... Y PICO

La noticia llega, como no, de Estados Unidos; concretamente, del condado de Fairfield en el estado de Iowa. Un banal accidente de circulación (una ligera salida de carretera a causa de una placa de hielo) permitió a la policía local descubrir que a bordo de un Ford Escort viajaban 15 personas, dos perros y dos gatos. El conductor, que resultó contusionado al precipitarse encima de él algunos ocupantes, fue denunciado por conducir «sin visibilidad». Para los curiosos: iban seis pasajeros delante y nueve detrás; la noticia no especificaba dónde viajaban los otros cuatro animales.

LA IGLESIA SE PREOCUPA

Sintonizando con uno de los lemas primordiales que preconiza el Instituto Catalán de Seguridad Viaria, la «Conducción Tranquila», el Apostolado de la Carretera, convocó unas jornadas en las que se analizó la problemática del tráfico. La Iglesia manifestó que muchos de los problemas de la circulación se mejorarían por comportamiento basado en el respeto mutuo y por ello ha lanzado el mensaje: «Seamos amigos conduciendo». Las ponencias estuvieron a cargo de especialistas en tráfico educación, bienestar social, psicología y también de José Martín Hernández, Director del Apostolado de la Carretera.

PIRELLI ZERO

El más allá

EN esta ocasión Pirelli ha elegido la ciudad de Amsterdam para presentar el nuevo neumático P Zero, resultado de dos años de estudios y una inversión de 2.000 millones de pesetas.

La aparición del P Zero representa el primer caso en el cual se combina un neumático direccional para el tren delantero, con otro asimétrico para las ruedas motrices. Al contrario de otros productos anteriores, el P Zero está compuesto por un 90 por ciento de sustancias sintéticas y un diez por ciento de materiales naturales; de hecho, en esta nueva mezcla existe un alto contenido de sílice, combinada con una estructura de rayon, nylon y refuerzos en kevlar. El P Zero está destinado a coches de altísimas prestaciones dotados de potencias superiores a los 500 caballos, con tracción posterior o 4X4.

Una de las principales características de los P Zero, es que mantienen su cota de calidad hasta el completo desgaste de la banda de rodadura y la cantidad de neumático restante se



puede reciclar o no, ya que el índice de contaminación que causa es el más bajo de cuantos neumáticos hay en el mercado.

En cuanto al diseño de los neumáticos direccionales, cabe destacar que por la estructura de su banda de rodadura, dividida en tres partes, resuelve el «aquaplaning» reduciéndolo un 16 por ciento y debido a su gran capacidad de evacuación del agua, preparan el terreno a los neumáticos asimétricos de tracción. Junto a esto, los P Zero reducen dos decibelios el nivel de sonoridad, son un 10 por ciento más ligeros que los neumáticos hasta ahora presentes en el mercado y reducen un 20 por ciento la resistencia a la fricción con el asfalto, con lo cual, su rendimiento kilométrico aumenta un 25 por ciento respecto a neumáticos de la competencia.

PLAN 100.000

Problemas con la chatarra

EL plan Renove ha comenzado ya a plantear problemas técnicos tras su reciente puesta en funcionamiento. En primer lugar, las redes comerciales, encargadas de tramitar la renovación automovilística, se quejan de un plazo demasiado efímero (seis meses) para que los potenciales compradores reaccionen. Otra traba es la exigencia de titularidad sobre los coches usados para poder acogerse a los descuentos sobre el coche nuevo. Muchos vehículos de más de diez años son herencias o cesiones en las que no se realizó en su día el cambio de titular en los papeles. La dificultad para establecer en muchos casos la propiedad o la gestión de los documentos requeridos añaden una traba más a la hora de llevar a cabo el cambio de automóvil. Todos estos coches con dueños distintos y muchas veces ilocalizables quedan excluidos de facto del plan que se creó precisamente para retirarlos de la circulación.



Ni los fabricantes ni la Administración han previsto todavía qué hacer ante esta avalancha de chatarra que van a suponer los 100.000 coches viejos que se acogerán al plan. Las marcas que contemplan planes de reciclaje para sus modelos actuales no comenzarán este tipo de tratamiento industrial hasta dentro de algunos años, por lo que se plantea de forma inminente un problema ecológico por el que se crearán por toda España nuevos y nefastos cementerios automovilísticos.

OTRO FRAUDE MAS

Licencias falsas

UN nuevo escándalo sacude en esta ocasión al Ministerio de Transportes. Desde 1992, el MOPT ha venido subvencionando a los transportistas que dieran de baja voluntaria sus vehículos. Con esta medida se pretendía eliminar de las carreteras viejos vehículos de transporte y ofrecer una ayuda económica a los titulares de más de 60 años. Estas ayudas oscilan entre medio y dos millones de pesetas.

Una oportuna falsificación o fotocopia de las tarjetas de transporte ha permitido recibir las subvenciones, sin que los vehículos fuesen efectivamente dados de baja.

El entonces ministro, José Borrell, fue debidamente informado en más de 10 ocasiones, con cartas certificadas con acuse de recibo, enviadas por el director general de Transportes de la Comunidad de Madrid. Al no recibir respuesta, se puso los hechos en conocimiento del juez Moreiras, que ha destapado el asunto.

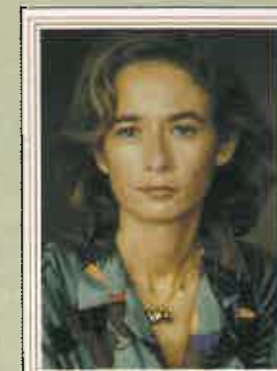


EN FUNCION DEL MERCADO

Citroën estudia nuevas contrataciones

DEBIDO fundamentalmente a la reanimación del mercado automovilístico francés, Citroën Hispania incrementará la producción en su fábrica de Vigo durante el próximo mes de mayo, por lo que ha arbitrado la realización de horas extraordinarias. Además, en función de la evolución del mercado galo, así como de la repercusión del plan Renove español en sus ventas, Citroën estudiará próximamente la realización de horas extraordinarias en otros meses. Gracias a la realización de estas horas extraordinarias, los vehículos fabricados por Citroën aumentarán en 5.700 unidades durante este periodo.

DAMAS AL VOLANTE



Pilar Cernuda

ME tengo por excepción que confirma la regla, me tengo por conductora fina y si me considero excepción es porque no hay más que darse una vuelta por la calle o por las carreteras, pa-

ra darse cuenta de que las señoras todavía tienen mucho que aprender antes de que se les considere tan buenas conductoras como los hombres. Las feministas me ponen de vuelta y media cada vez que saco el tema; una vez que lo dije en televisión me suplicaron las telefonistas que no insistiera, porque no daban abasto con tanta llamada -de insultos hacia mi persona, por supuesto- y alguna amiga me ha mirado con reproche cuando les he comentado «mujer tenía que ser» al ver determinada maniobra o antimaniobra de un coche que me obligaba a un frenazo.

Las hay estupendas; yo mismo soy estupenda en automóvil, grande o pequeño, pero son demasiadas las que se toman el conducir como algo que se ejerce según conviene, y el que venga detrás, que arrée. Por ejemplo, me ponen enferma las miedosas que van a paso de tortuga por autopistas y por el carril de la izquierda, convencidas además de que eso es prudencia. Pero lo peor no es la mujer en la carretera, sino en ciudad. No se les ocurre que hay que tratar de buscar un lugar donde aparcar si tienen que esperar al niño

que sale del colegio; o si tienen que entrar en el supermercado o recoger la ropa de la tintorería. Dejan el coche directamente tirado donde les viene bien, sin importarles que sea primera

segunda o tercera fila y sin importarles bloquear la calle el tiempo que ellas tardan en recoger el niño, comprar los filetes o comprobar que los pantalones de ante han quedado impecables. Y encima se enfadan si alguien se queja.

Pocas mujeres saben que los intermitentes están para lo que están; van buscando una tienda determinada y para ello circulan a diez por hora y parando cada tres metros para ver si es o no la tienda buscada. Frenan de repente cuando ven algo que les interesa y vuelven la cabeza para hablar con el crío que tienen en el asiento trasero y que se está peleando porque su hermana no le da las galletas.

Señoras de mis amores: estoy harta de decir «lo que usted ha hecho es lo que da pie a que los hombres digan que a las mujeres hay que prohibirles conducir». Sólo me fio de las que van del trabajo a casa y de casa al trabajo, deprisa y corriendo, sin interrupciones. La que decide ir de compras, coge el coche para hacer los recados o va repartiendo niños propios y ajenos, es un peligro público.

*Periodista

MUSICA SOBRE RUEDAS

Hoy vamos a abrir el capítulo de sugerencias con una ración, generosa, de virtuosismo. Vocal y a cargo de cuatro hermanas negras que han tomado el nombre de «Eternal» y se nos presentan con su primer trabajo, «Always and forever» (EMI 828212). Son cuatro excelentes voces en la tradición de los grandes grupos vocales negros de los 70 y 80 (por una vez no hay que remontarse a Marvelettes, Vandellas o Supremes), pues están cada vez más cerca de las Pointer Sister, que también eran hermanas, cantantes y negras. Aunque algunas de las canciones hayan sido machacadas hasta la saciedad en las radiofórmulas, el álbum da mucho de sí. Y aunque se trate de cantantes virtuosas, no exigen que el oyente motorizado sea también un Nuvolari con el volante. Basta con circular tranquilos que es como realmente se agradecen las voces de Eternal.

Porque si se buscan emociones fuertes y no hay cerca de casa una pista de pruebas donde derrapar, basta con poner en la pletina o el compact del coche a Alejandra Guzmán con su nuevo álbum «Libre» (Fonomusic CD 8011). Alejandra Guzmán es una fuerza de la naturaleza que nos viene de México. Nada que ver con la enfebrecida Gloria Trevi. Alejandra tiene pedigrí, que su padre es Enrique Guzmán, el vocalista de los Teen Tops y su madre Silvia Pinal, protagonista de «Viridiana». Alejandra es una rocker que llega a España cuando va ya por el quinto álbum. Voz grave y aguardentosa para rocks y baladas fuertes, componen un trabajo que te hará conducir con una nueva intensidad. Mejor que

cualquier aditivo en tu depósito. ¿Quién se resiste a visitar algún pueblo típico en un fin de semana? Los restaurantes especializados en comida rural (desde el cochinillo a la paella, pasando por el cordero y la fabada) están repletos de conductores. Pues te propongo un desafío cuando salgas a la carretera con intención de visitar alguno de estos pueblos. Nuevo Mester de Juglaría acaba de editar «25 Aniversario» (Phillips 5128092), un resumen de su primer cuarto de siglo como cantantes del acervo popular. Recomendable para excursiones gastronómicas y casi obligatorio si se va a Segovia o sus alrededores, de Sepúlveda a Torrecaballeros pasando por Sotosalbos y Pedraza. El cordero sabe mucho mejor aderezado por romances, cantos de segadores y jotas castellanas.

Y para viajeros más místicos, que encaminen sus pasos, y sus vehículos, hacia los centros de espiritualidad tradicionales, la cantautora Lorena Nc-Kennitt ha editado un maravilloso álbum de viajes medieval «The mask and mirror» (WEA 6775). Es un recorrido místico por las tradiciones, adobadas por toques de *new age* y con un componente modernista que incluye hasta coros gregorianos. Absolutamente relajante y curativo de stress y preocupaciones diversas. Recomendable para quienes dedican el fin de semana a recorrer ciudades con historia, viejas catedrales y hasta el Camino de Santiago, al que consagra una de las mejores canciones del álbum.

JOSÉ RAMON PARDO

EL COCHE ELECTRICO MAS RAPIDO DEL MUNDO

El Impact, el coche eléctrico experimental de General Motors, ha batido recientemente varios records de velocidad, en el circuito de pruebas del centro de Stockton.



El primer récord batido ha sido el del kilómetro, que ha sido cubierto a una velocidad media de 295,76 kilómetros por hora; también el de la milla (1,6 kilómetros), que recorrió a una velocidad de 294,56 kilómetros por hora; finalmente, también ha batido, aunque no de manera oficial, el récord de velocidad absoluta para vehículos eléctricos de más de 1.000 kilos.

AUDI PROMOCIONA EL GOLF

Seis mil golfistas volverán a tomar parte en la novena edición del Circuito Audi de Golf Amateur, el más completo y veterano que se celebra en España, y el único que ofrece la posibilidad de ganar un sensacional Audi 80. Está compuesto de 20 torneos que abarcan las regiones españolas donde se practica el golf. Por otra parte, se inicia este año el Audi Quattro Cup, prueba social por parejas que forma parte de una atractiva competición internacional en modalidad «greensome».



Haitai ya se comercializa en España

Haitai es una firma de gran importancia y volumen de ventas en el mercado mundial. Habiendo sido hasta hace dos años fabricado por OEM, para muchas firmas conocidas en nuestro mercado, ahora se presenta bajo su propio nombre. Su comercialización ha comenzado en nuestro país en el mes de marzo del presente año con autorradios, etapas y altavoces.

Haitai cuenta hoy en día con 25.000 colaboradores repartidos en el mundo entero y debe su poder económico a su presencia en los más variados campos: electrónica, agricultura, alimentación, finanzas...

En el año 1990, el grupo Haitai escoge Francia para instalar en Europa su rama de electrónica, construyendo en Lorraine una fábrica ultramoderna de 6.000 metros cuadrados. Dentro del mercado del autosonido, sus productos se distinguen por su excelente relación calidad-precio. El concepto que sintetiza sus productos conjuga tecnología punta y diseño de vanguardia.

Los amplificadores, altavoces y ecualizadores vienen a completar una gama compuesta por 20 diferentes modelos de auto-

radios. Entre estos últimos cabe destacar el modelo T 925, con frontal extraíble, código de seguridad personal, visor digital, fader con cuatro salidas de altavoces, graves y agudos separados, radio con 30 preselecciones, búsqueda automática de canales y memorización de los mejores, casete autoreverse, reductor de sonido, avance y rebobinado rápido...



SONIDO NATURAL PCS

La estrella de la nueva gama Philips Car Systems es el DC 942 CD. Esta novedosa oferta tecnológica está dotada del revolucionario receptor BQR III y es capaz de sintonizar hasta 42 canales. Posee además un decodificador CIRCE, búsqueda automática de los temas y amplificador de 4x30 W.



SISTEMA MIDI DE KENWOOD

El M-28G es un sistema de audio de tamaño mediano y alta gama, compuesto por componentes independientes. Con una salida de 30 W por canal, tiene la suficiente potencia tanto para fiestas, como para la audición personal. Puede elegir entre 5 fuentes de sonido: CD, phono, sintonizador, platina y aux (para TV, VCR, LVD, etc.), todo con la tecnología Kenwood

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



La alarma VOICE además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función VOZ (Voice). La función VOZ indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo.

Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. Y todo ello de viva voz.

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



DESCAPOTABLES '94

Un descapotable puede marcar la diferencia entre conducir por obligación o hacerlo por gusto. El Salón de Ginebra ha dado el pistoletazo de salida a unos cabrios que harán historia.

FIAT PUNTO CABRIO

El más asequible

Uno de los descapotables más esperados en el mercado español es el Fiat Punto Cabrio. El atractivo utilitario se pondrá a la venta en nuestro país a finales del mes de mayo y su precio se



situará casi con toda seguridad por debajo de los dos millones de pesetas, el precio más bajo de toda la oferta nacional. Dos serán las versiones del Fiat descubierto. Por un lado el Punto 60 S Cabrio

con el nuevo motor de 1,2 litros de cilindrada y 60 caballos de potencia e inyección multipunto. Esta motorización se asocia con un acabado S, funcional y con una interesante dotación de serie. Por otro lado se ofrecerá un Punto 90 ELX Cabrio, un vehículo muy equipado que entre otros elementos contará con airbag, aire acondicionado o antibloqueo de frenos. El diseño de Giogetto Giugiaro convence gracias a una estética innovadora

FICHA TÉCNICA	
MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. CILINDRADA: 1.242 centímetros cúbicos. POTENCIA: 60 cv a 5.500 r.p.m. PAR MÁXIMO: 9,8 mKg a 3.000 r.p.m. VELOCIDAD MÁXIMA: 160 km/h. ACELERACIÓN: de 0 a 100 km/h) 14,5 segundos. CAPACIDAD MALETERO: 200 decímetros cúbicos. CAPOTA MANEJO: manual. PRECIO: todavía sin especificar.	MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. CILINDRADA: 1.580 centímetros cúbicos. POTENCIA: 90 cv a 5.750 r.p.m. PAR MÁXIMO: 13,2 mKg a 3.000 r.p.m. VELOCIDAD MÁXIMA: 178 km/h. ACELERACIÓN: de 0 a 100 km/h) 17,8 sg. CAPACIDAD MALETERO: 200 decímetros cúbicos. CAPOTA MANEJO: manual. PRECIO: todavía sin especificar.



en este segmento por cuanto se combina una línea compacta y funcional con un espacio interior aprovechado al máximo. Además se mantienen en él los sistemas de seguridad activa y pasiva disponibles en el modelo cerrado. El nuevo chasis del Uno cuenta con la rigidez necesaria para aguantar sin pegas la retirada del techo, por lo que han sido mínimos los refuerzos realizados en la estructura.

PEUGEOT 306 CABRIO

Elegante y práctico

Junio será el mes elegido por la marca francesa Peugeot para traer a España su elegante 306 Cabriolet. Pininfarina no lo ha podido hacer mejor, el diseño del último Peugeot reúne todo lo necesario para atraer la mirada del comprador más indeciso. Práctico, elegante y eficaz, el 306 ha perdido su techo para ganar en limpieza de líneas al no recurrir al típico arco central. Además, Pininfarina ha preferido guardar el techo de lona plegado en un

hueco previsto, que se cubre con una tapadera rígida al estilo de los mejores cabrios. El habitáculo admite la presencia incluso en largos recorridos de cuatro adultos gracias a su bien aprovechado espacio. Por el momento se ofrecerán dos versiones, un 306 Cabrio 1.8 con 103 caballos de potencia y otro con motor de dos litros y 123 caballos. La capota eléctrica es de serie en este último y opcional en la versión más sencilla. El equipo de serie para todas las versiones incluye dirección asistida, cuatro lunas tintadas de accionamiento eléctrico, cierre centralizado y a mediados de año se

ofrecerá el airbag para el acompañante. Opcionalmente se tendrá acceso a la tapicería de cuero así como al cambio automático para el 1.8 y antes de finales de año a un techo duro o Hard-Top. Los precios, todavía sin comunicar, se situarán entre los 3,7 y los 4 millones de pesetas.



FICHA TÉCNICA	
MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. CILINDRADA: 1.762 centímetros cúbicos. POTENCIA: 103 cv a 5.000 r.p.m. PAR MÁXIMO: 15,6 mKg a 3.000 r.p.m. VELOCIDAD MÁXIMA: 185 km/h. ACELERACIÓN: de 0 a 100 km/h) 12,3 sg. CAPACIDAD MALETERO: 225 decímetros cúbicos. CAPOTA MANEJO: manual. PRECIO: todavía sin especificar.	MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. CILINDRADA: 1.998 centímetros cúbicos. POTENCIA: 123 cv a 5.750 r.p.m. PAR MÁXIMO: 17,9 mKg a 3.000 r.p.m. VELOCIDAD MÁXIMA: 197 km/h. ACELERACIÓN: de 0 a 100 km/h) 10,4 sg. CAPACIDAD MALETERO: 225 decímetros cúbicos. CAPOTA MANEJO: manual. PRECIO: todavía sin especificar.



AC ACE

Sabor británico

AC es una de las marcas inglesas de deportivos más carismáticas que en 1992 pasó a capital privado después de estar en manos de Ford desde el año 1987. Sin embargo el nuevo modelo, el AC Ace, no es enteramente inglés, ya que su motor y transmisión proceden de la factoría americana de Ford. La historia de este deportivo ya británico comienza en el salón de Turín de 1992 cuando se presenta, estando la marca en manos de Ford y con un futuro incierto, un prototipo con tracción a las cuatro ruedas y dos posibles motorizaciones, una de origen Ford Cosworth con seis cilindros en V, 24 válvulas y 2,9 litros de cilindrada y otra de origen Yamaha con tres litros de cilindrada y el mismo

número de cilindros y válvulas. Finalmente este cabrio de dos puertas y dos plazas, diseñado por Internacional Automotive Design, tiene el carácter de un purasangre gracias a sus 264 caballos de potencia proporcionados por un motor Ford de ocho cilindros en V y casi cinco litros de cilindrada que albergó en su vano motor el Mustang durante 10 años. Es tracción trasera, como los mejores deportivos, y dispone de un

techo duro para la época del año más lluviosa. El monocasco es de acero y la carrocería está realizada en una aleación ligera de una resistencia extraordinaria. El AC Ace alcanza una velocidad máxima de 225 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,8 segundos. El AC Ace es un coche de una belleza singular con todo el sabor de un deportivo clásico que se beneficia de una tecnología

moderna. Su precio ronda los nueve millones de pesetas, pero a cambio se entrega un conjunto impresionante. Su suspensión, independiente a las cuatro ruedas, le proporciona un comportamiento ágil y eficaz y sus frenos, de discos ventilados en las cuatro ruedas y provistos de antibloqueo, detienen un conjunto de 1.440 kilogramos en distancias muy razonables. Las prestaciones del Ace se sitúan a nivel de un buen deportivo. A la velocidad y aceleración antes mencionadas, puede añadirse otra cifra que sorprende a cualquiera. El AC Ace es capaz de acelerar de 0 a 161 kilómetros por hora en 15,4 segundos. El consumo oscila entre los 9 litros a los 100 kilómetros a una velocidad de 90 kilómetros por hora y los 15 litros cada cien kilómetros en circulación urbana. Con la llegada del Ace se recupera todo un mito británico.

FICHA TÉCNICA	
MOTOR: Delantero longitudinal, de ocho cilindros en V a 90 grados.	CILINDRADA: 4942 centímetros cúbicos.
POTENCIA: 264 cv a 5.250 r.p.m.	PAR MÁXIMO: 44,3 mkg a 3.000 r.p.m.
VELOCIDAD MÁXIMA: 225 km/h.	ACELERACIÓN (de 0 a 97 km/h): 5,8 seg.
CAPACIDAD MALETERO: 270 decímetros cúbicos.	CAPOTA MANEJO: manual y techo rígido.
PRECIO: 9.000.000 pes.	



MINI SPEEDSTER

Miniatura exclusiva

Puede llamar la atención más que un Porsche o un Ferrari, pero es sólo un Mini. Es el resultado del trabajo de Megers Special Cars, un preparador alemán especialista en Austin Mini desde hace 20 años. Para él no resulta problemático instalar unos asientos de cuero tipo baquet, ni unos relojes centrales Veglia rodeados de madera al estilo de los viejos modelos Cooper, ni un equipo de alta fidelidad escondido en un espacio en el que se puede pensar que sólo cabe un paquete de cigarrillos. Pero el Mini Speedster guarda más sorpresas. Nuevas llantas y neumáticos, bocina de doble tono, elevallas eléctricas, cierre centralizado, luna trasera con calefacción específica antiempañado o incluso aire acondicionado, un elemento que cuesta integrar dentro del diminuto vano motor del pequeño utilitario. El diseño del techo de lona y su sistema de plegado tiene mucho que ver con el



Mini Cabrio «oficial» presentado en el Salón de Birmingham de 1992, sin embargo Mengers le ha dado el toque especial cubriendo las plazas traseras con una tapa específica de bello diseño realizada en resinas de gran dureza. También ofrece para los más sibaritas o los que residan en las zonas más lluviosas un Hard Top realizado en materiales plásticos absolutamente estanco incluso a 185 kilómetros por hora.

FICHA TÉCNICA	
MOTOR: Delantero longitudinal, de cuatro cilindros en línea.	CILINDRADA: 1274 centímetros cúbicos.
POTENCIA: 63 cv a 5700 r.p.m.	PAR MÁXIMO: 9,7 mkg a 3.000 r.p.m.
VELOCIDAD MÁXIMA: 148 km/h.	ACELERACIÓN (de 0 a 97 km/h): 11,5 seg.
CAPACIDAD MALETERO: 120 decímetros cúbicos.	CAPOTA MANEJO: manual.
PRECIO según la preparación:	

La preparación del Mini Speedster puede costar entre 800.000 (la más sencillita) y 6.000.000 de pesetas (debe utilizarse el oro en cantidad), todo depende de la exclusividad que quiera el comprador. El chasis de este miniprodigio está reforzado a conciencia, al nivel de los mejores Mercedes descapotables, de hecho utiliza el mismo material que la marca de la estrella. El marco del parabrisa ha recibido también buenos refuerzos para aumentar la seguridad del coche en caso de vuelco. El Mini Speedster pasa todas las homologaciones.



RELIANT SABRE

Suavidad deportiva

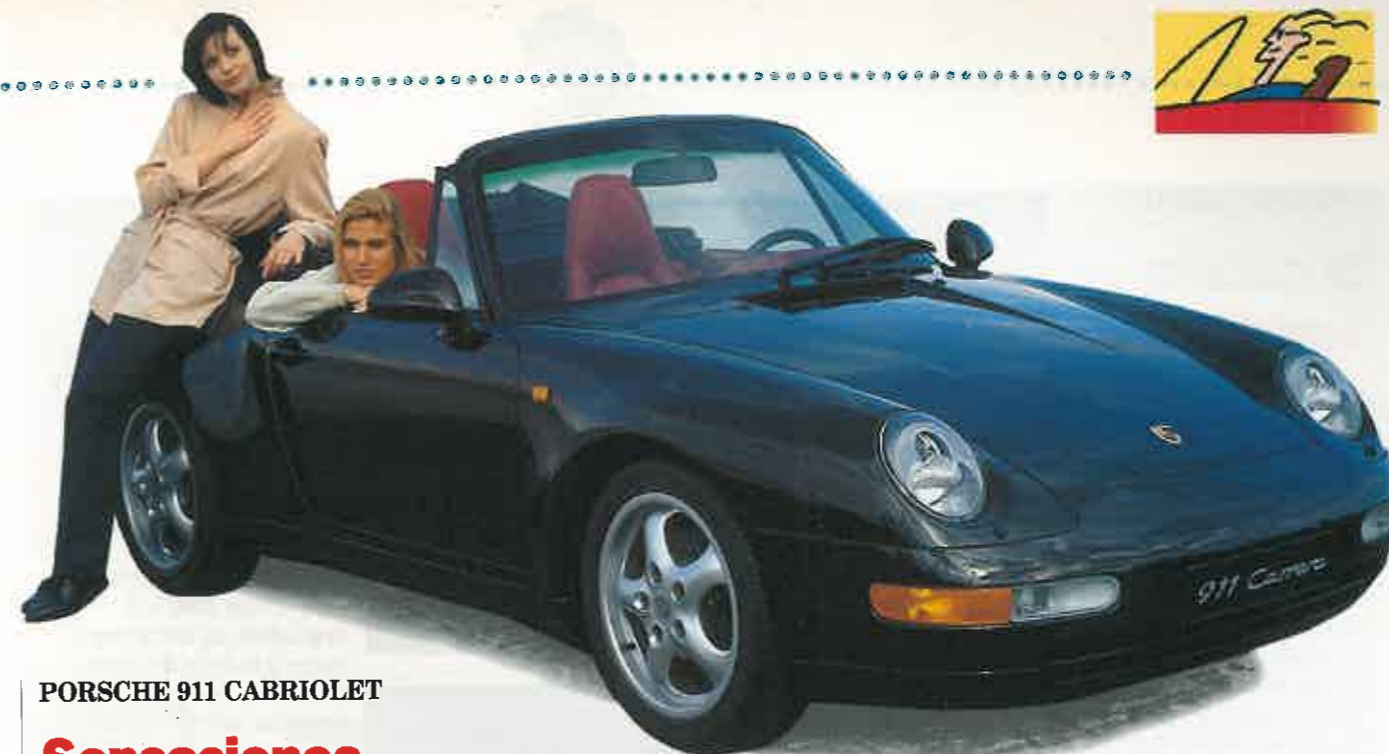
La oferta británica de deportivos continúa su ascenso. Y a veces con combinaciones tan atractivas como este Scimitar Sabre, un trabajo del fabricante de componentes inglés Reliant, que por vez primera elimina el techo de una de sus creaciones. Además ha utilizado una mecánica de procedencia Rover, todo queda en casa, que combina con acierto rendimiento, consumo y agrado de conducción. Se trata de un motor Rover de la moderna Serie K con 1,4 litros de cilindrada, 16 válvulas y una potencia de 113 caballos. Un propulsor del que habría que destacar el consumo y su predisposición para subir de vueltas. La aceleración del Sabre no es comparable a la de un deportivo de alto nivel, sin



FICHA TÉCNICA	
MOTOR: Delantero longitudinal, de cuatro cilindros en línea	CILINDRADA: 1396 centímetros cúbicos.
POTENCIA: 103 cv a 6000 r.p.m.	PAR MÁXIMO: 12,7 mKq a 5.000 r.p.m.
VELOCIDAD MÁXIMA: 200 km/h	ACELERACIÓN: (de 0 a 97 km/h) 8,5 sg.
CAPACIDAD MALETERO: 190 decímetros cúbicos.	CAPOTA MANEJO: eléctrica.
PRECIO: no se importa a nuestro país.	

embargo es capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,5 segundos gracias a su peso contenido de tan solo 839 kilogramos. La velocidad máxima que está en disposición de alcanzar es de algo más de 200 kilómetros por hora. La importancia del peso también se refleja en el consumo, que en esta ocasión no supera los siete litros a los 100 kilómetros de media. Este cabrio de dos plazas presenta además otros

atractivos en su concepción, como los faros retráctiles, los asientos en piel o el juego de spoilers que mejoran su aerodinámica. El nuevo Scimitar de Reliant se presenta como una alternativa más asequible dentro de su segmento frente a los japoneses que poco a poco se apoderan del mercado. La utilización de una mecánica sencilla pero brillante y de unos elementos mecánicos de conocida fiabilidad han propiciado su éxito.



PORSCHE 911 CABRIOLET

Sensaciones al viento

Porsche tiene el secreto para acabar con la depresión o la apatía, el medicamento se vende sin receta pero tiene una larga lista de efectos secundarios: acelera el ritmo cardíaco, levanta la moral, transforma la personalidad... y ¡ojo!, deja secuelas: unas ganas locas de volver a tomarlo. El medicamento en cuestión se llama 911 Carrera Cabriolet y es de la marca Porsche. La curación está asegurada, sin embargo el tratamiento cuesta algo caro, algo más de 13



millones de pesetas. Con las mismas características técnicas de la versión cerrada se añade un techo de lona plegable de gran calidad que se maneja de forma eléctrica con sólo apretar un botón. El precio a pagar por la gracia está cerca de los dos millones de pesetas en relación al Coupé y al margen del diferente aspecto exterior con capota, siempre de dudoso atractivo, lo cierto es que apenas se aprecian cambios significativos ni en

FICHA TÉCNICA	
MOTOR: trasero longitudinal, de seis cilindros horizontales opuestos.	CILINDRADA: 3600 centímetros cúbicos.
POTENCIA: 272 cv a 6100 r.p.m.	PAR MÁXIMO: 33,6 mKq a 5.000 r.p.m.
VELOCIDAD MÁXIMA: 270 km/h	ACELERACIÓN: (de 0 a 100 km/h) 5,6 sg.
CAPACIDAD MALETERO: 125 decímetros cúbicos.	CAPOTA MANEJO: manual.
PRECIO: 13.500.000 pesetas.	

comportamiento ni en prestaciones. El destape del deportivo alemán viene acompañado de la misma agilidad del coupé, las prestaciones de infarto o el encanto tradicional de la marca. Buena rigidez, un panel antiturbulencias indispensable para circular descapotados a buen ritmo y una capota de triple capa y esqueleto sofisticado completan el trabajo de unos ingenieros que trabajan para conductores que no se conforman fácilmente.

NORTAN CABRIO

El cabrio fantástico

Cuando un preparador alemán se da el gustazo de construir un coche, no construye un coche cualquiera. Es el caso de Cool Down con un cabrio que llama la atención por su agresividad y sus atrevidas líneas.

El Nortan Cabrio es un deportivo de alto nivel realizado con los medios más sofisticados.

Este llamativo cabrio es un compendio de tecnología con posibilidad de montar dos bastidores o de Ford o de Jaguar, con una servodirección original Ford, con motores Chevrolet o Ford o caja de cambios Chevrolet, ZF o Ford.

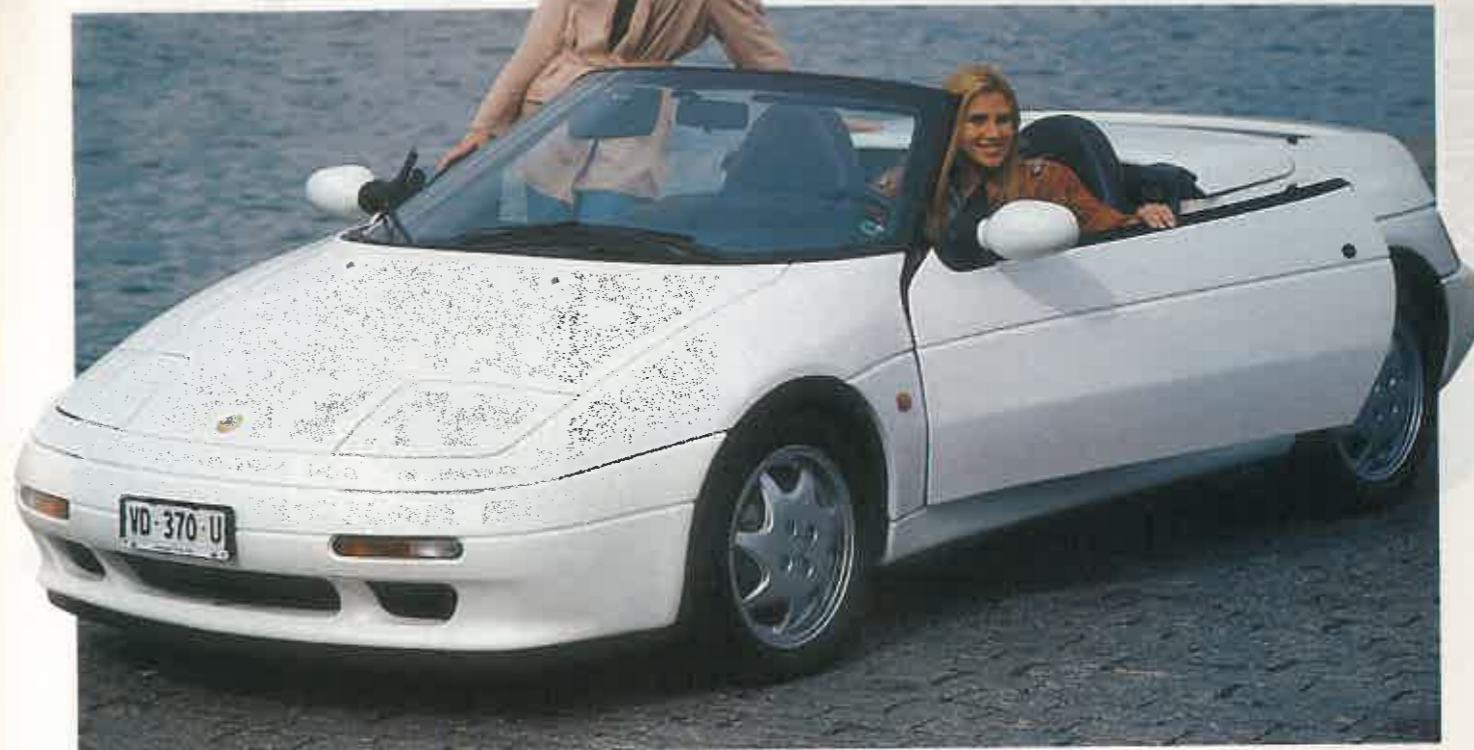
El Nortan Cabrio se construye a medida del comprador, que puede elegir entre un motor V8 de origen Chevrolet con 245 caballos de potencia o uno de Ford Mustang, también V8, que proporciona una potencia de 220 caballos. La caja de cambios puede ser manual de cinco marchas aportada por Ford, de seis marchas de origen ZF o una automática de cuatro de



Chevrolet. Los neumáticos son de gran tamaño, marca Pirelli P7 con medidas de 285/40 VR 15 delante y 345/35 VR 15 detrás. Se ofrece un techo duro o Hard-Top y el conjunto pesa en orden de marcha un total de 1.280 kilogramos. Con el motor más potente, este cabrio alcanza los 250 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en tan sólo 5,0 segundos. La única pega surge a la hora de hablar de precio. Este cabrio, exclusivo donde los haya, se comercializa a un precio final de unos 20.000.000 de pesetas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de 8 cilindros en V a 90 grados (Ford Mustang) **CILINDRADA:** 4.942 centímetros cúbicos **POTENCIA:** 220 cv a 4200 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 39,4 mkg a 3.400 r.p.m. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 215 km/h. **ACELERACIÓN:** de 0 a 97 km/h: 5,5 segundos. **CAPACIDAD MALETERO:** 240 decímetros cúbicos. **CAPOTA MANEJO:** eléctrica. **PRECIO:** 20.000.000 p.p.s.



LOTUS ELAN S2

Magia británica

Una de las primeras decisiones tomadas por los dirigentes de Bugatti al hacerse cargo de Lotus fue la de recuperar el Elan, un vehículo cuyo lanzamiento en 1989 supuso una inversión de 5.520 millones de pesetas. En Ginebra estaba presente el Elan S2, una evolución que se comercializará en edición limitada de 800 unidades numeradas. El cabrio británico mantiene su mecánica de cuatro cilindros, 1,6 litros de cilindrada, 16 válvulas, turbo e intercooler y 165 caballos de potencia. Una mecánica diseñada por Isuzu algo ruidosa pero cuya potencia le permite alcanzar los 220 kilómetros a la hora. La serie limitada del Elan ha recibido un equipamiento específico



que consiste en unas llantas BBS de nuevo diseño y mayor tamaño, dos nuevos colores de carrocería, y por fin una sola llave (en vez de tres) para todas las funciones, que a la vez incluye una alarma de control remoto con inmovilizador. El acabado, mejorable en el anterior modelo SE, parece que se ha revisado a fondo y presenta una terminación cuidada al

nivel de una marca de la importancia de Lotus. La capota sigue escondiéndose en su hueco específico y oculta bajo una tapa rígida del mismo color que la carrocería. Parece que también se han solucionado los problemas aerodinámicos y de estanqueidad del anterior modelo, en el que entraba agua con facilidad en días lluviosos.

El Elan es la versión actualizada del mítico deportivo inglés que revolucionó el mundo del automóvil gracias a su avanzada tecnología. Es tracción delantera pero sigue disfrutando de las excelentes características de rigidez y agilidad que hicieron famoso al anterior. Es un coche exclusivo fabricado de forma artesanal con un encanto difícil de conseguir en productos masificados.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de 4 cilindros en V a 40 grados (Isuzu) **CILINDRADA:** 1588 centímetros cúbicos **POTENCIA:** 165 cv a 6000 r.p.m. **PAR MÁXIMO:** 20,2 mkg a 4200 r.p.m. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 214 km/h. **ACELERACIÓN:** de 0 a 100 km/h: 7,2 sg. **CAPACIDAD MALETERO:** 200 decímetros cúbicos. **CAPOTA MANEJO:** eléctrica. **PRECIO:** 5.742.000 p.p.s.



SAAB 900 CABRIOLET

Destape sueco

En junio la marca sueca Saab iniciará la comercialización de su 900 Cabriolet, un elegante y atractivo vehículo radicalmente evolucionado en relación al modelo precedente. Los aspectos más destacables del nuevo cabrio habría que empezar a enumerarlos a partir de una carrocería extraordinariamente aerodinámica dotada de una capota totalmente escamoteable en la parte trasera de forma eléctrica. La luna trasera, de vidrio templado, cuenta con desempañado térmico y se ha ganado un 40 por ciento más de superficie en las lunas laterales para aumentar la visibilidad interior y disminuir la sensación de agobio de los pasajeros de las plazas traseras una vez cerrada la capota. La carrocería ofrece una rigidez un 70 por ciento superior a la del modelo anterior y todas las versiones cuentan con una

FICHA TECNICA			
	2.3 16V	2.0 TURBO	2.5 V6
MOTOR	4 CIL	4 CIL	6 CIL EN V
CILINDRADA	2290	1985	2498
POTENCIA	150	165	170
PAR MAXIMO	21.4	26.8	23.1
VEL. MAXIMA	210	230	230
ACELERACION 0 A 100	10	8.5	8.5
CAPACIDAD MALETERO	285	285	285
CAPOTA MANEJO	ELECT.	ELECT.	ELECT.
PRECIO	SIN ESPECIFICAR		

suspensión específica reforzada. Habrá posibilidad de elegir entre tres motorizaciones. El punto de partida es el motor de 2,3 litros de

cilindrada, 16 válvulas y 150 caballos de potencia. Cuenta con dos árboles de equilibrio contrarrotantes para eliminar toda posible vibración. El motor más



brillante propuesto para el Saab Cabrio es el de dos litros con turbo, 16 válvulas y 185 caballos de potencia. Una mecánica asistida por el sistema de gestión Saab Trionic que proporciona una curva de par muy aprovechable entre 1.700 y 6.000 revoluciones. Por último se ofrecerá un Saab 900 Cabriolet V6 24 válvulas que compartirá motor con el Vectra, una mecánica de 170 caballos muy elástica y suave, ideal para los que buscan el placer de conducir. Esta versión contará con un sistema de control de tracción regulado por cuatro captos situados en el sistema antibloqueo. Como es habitual en la marca, se ofrecerá un cambio manual de cinco velocidades y uno automático de cuatro dotado de tres programas. En definitiva se trata de una cabrio amplio y elegante con un gran abanico de posibilidades en cuanto a motorizaciones y un equipamiento y seguridad aumentados hasta niveles muy altos. El Cabrio sueco más económico no bajará de los 4,5 millones de pesetas.

VW GOLF CABRIOLET

Equilibrio en cabrio

Volkswagen ha tardado en sustituir su Golf Cabriolet pero una vez que lo ha hecho ha seguido fiel a sus principios. Para los técnicos de la marca alemana, el arco central proporciona rigidez y seguridad en caso de vuelco y esto compensa las posibles incompatibilidades con la limpieza de líneas. Quitándolo no sólo se descuidarían estos aspectos, si no que incluso tendrían que trabajar más a fondo en los refuerzos del chasis para impedir que el coche se retorciere en las curvas. Con todo, el último Golf descapotable mantiene intacta su excelente imagen, su comportamiento, influido por las ventajas de rigidez y suspensiones de la tercera generación es intachable, y su acabado repleto de detalles prácticos aunque rodeado de la sobriedad



característica de la marca. Tres son las motorizaciones y acabados disponibles en España: por un lado el Golf Cabrio 1.8i Basic con el motor de mezcla pobre que proporciona una potencia de 75 caballos. Por encima

se encuentra el Golf Cabrio 1.8i Advantage ya con 90 caballos de potencia y como expresión máxima de este modelo se ofrece un Golf Cabrio 2.0i Advantage con el motor de la versión GTi y 115 caballos de potencia.

FICHA TECNICA			
	1.8 BASIC	1.8 AVANT	2.0 AVANT
MOTOR	4 CIL	4 CIL	4 CIL
CILINDRADA	1781	1781	1984
POTENCIA	75	90	115
PAR MAXIMO	14.3	14.9	16.9
VEL. MAXIMA	160	172	190
ACELERACION 0 A 100	15.5	13.1	11.2
CAPACIDAD MALETERO	270	270	270
CAPOTA MANEJO	MANUAL	MANUAL	MANUAL
PRECIO	2.715.000	3.175.000	3.515.000



Todos los modelos incorporan de serie el respaldo trasero abatible, el asiento del conductor regulable en altura, luneta posterior térmica en cristal, la dirección asistida o el volante regulable, mientras que las versiones más equipadas o Advantage incorporan además elevallas eléctricas, cerradura centralizada, llantas de aleación y ABS con el motor de 115 caballos. El EDS, de serie en el Golf GTi, es una opción para el cabrio más potente a cambio de 62.000 pesetas. Para todos es opcional la capota electro-hidráulica de fibra sintética por un sobreprecio de 182.000 pesetas o el doble airbag por un precio total de 119.000 pesetas. En relación al modelo anterior, las mayores diferencias se encuentran en una mayor habitabilidad, un maletero de mayor volumen útil y una mejor visibilidad trasera por el espejo interior gracias a que ahora la capota replegada descansa sobre el maletero a un nivel inferior.



DODGE VIPER

Bestia roja

Se suele decir que la única diferencia entre un niño y un adulto reside en el tamaño de sus juguetes. Pues bien, el Viper es un gran juguete para adultos que saben lo que quieren.

PARA cualquier conductor, experimentado o profano, conducir una máquina de cuatro metros y medio de largo y casi dos de ancho, con una potencia de cuatrocientos caballos, es algo que se sale de norma. Todavía es más raro poder conducir un vehículo de estas características en nuestro entorno habitual, fuera de pistas de pruebas o tramos cerrados al tráfico. Ahora, con motivo del inicio de la comercialización del Dodge Viper en España, hemos tenido la oportunidad de probar por las carreteras españolas la

primera unidad que se ha matriculado en nuestro país.

Para aquellos que no tengan algún octavo circulando por sus venas, el Viper no pasará de ser un capricho de ricos, sin embargo para los que se dejan seducir por el sonido de un potente motor, este coche resultará la máxima expresión de lo que un *roadster* puede llegar a ser. Los propios responsables de la marca califican al Viper como un coche injustificable para conductores que no buscan justificación. Aunque toda la operación del Viper se

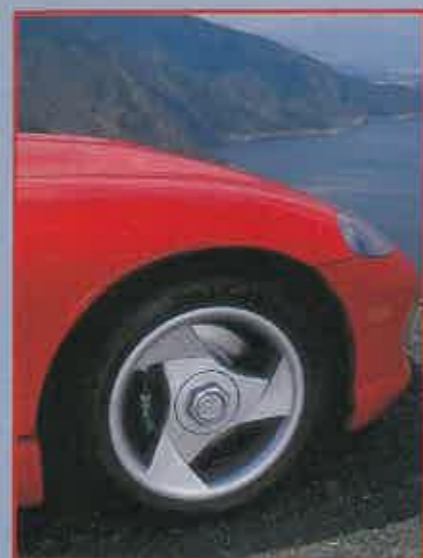


La silueta del Dodge Viper es inconfundible. Sólo 16 unidades llegarán a España.



inició como una cuestión de imagen, en la actualidad este coche se ha convertido en un símbolo para la marca. Unas pequeñas naves en la Avenida New Mack de Detroit, alojan la artesanal línea de producción del Viper, donde 160 operarios (verdaderos artesanos), se vuelcan en la producción de estos coches, de forma que son ellos mismos los que comprueban la calidad de su producto.

Técnicamente, el Viper es un coche sin complejos. Esto quiere decir que no se han buscado soluciones técnicas para epatar a los estudiosos del tema, sino que se han optimizado elementos tradicionales en la construcción de grandes deportivos. Así pues nos encontramos con un motor de ocho litros de capacidad. Frente a las ensaladas de válvulas



Las enormes llantas del Viper alojan unos muy generosos discos de freno.

y de árboles de levas por doquier de los superdeportivos europeos, el Viper se contenta con un sencillo árbol de levas central que acciona las dos válvulas por cilindro que dispone. La gran potencia y el enorme par se consiguen a golpe de centímetro cúbico. La caja de cambios es manual de seis marchas y todo está montado sobre una estructura tubular. Las suspensiones son totalmente independientes con un peculiar diseño en el eje trasero, que permite que ni un ápice de potencia se escape. Los neumáticos posteriores son unos 335/35 montados sobre unas llantas de reacción de 17 pulgadas de diámetro y 13 de ancho. Esta «sencillez» mecánica permite disfrutar de los 400 caballos por 12.375.000 pesetas, que es lo que cuesta el coche en Es. ♦♦♦



Espacio para dos, una completa información y kilómetros de carretera por delante, son los ingredientes necesarios para disfrutar de una máquina tan especial.





Para conseguir que el Viper se salga de la trayectoria hay que apurar al máximo.

paña. En su interior se alojan unos discos de freno suficientes para detener los cerca de 1.600 kilos lanzados a más de 260 kilómetros por hora. Lo primero que queda claro es que a los mandos del Viper es imposible pasar desapercibido. La totalidad de las 16 unidades destinadas al mercado nacional lucen el atractivo color rojo que ha caracterizado al modelo desde su aparición. Es un coche que no hace concesiones al confort. Las puertas se abren sólo desde dentro y no hay cerradura. El capó del motor se abre desde la rejilla del radiador y está pensado para facilitar al máximo cualquier posible intervención mecánica. Dentro nos encontramos con dos plazas a las que se accede bien siempre y cuando la capota no esté puesta. La

posición de conducción no admite reproches y se puede adoptar una posición de conducción muy deportiva. El morro, bajo el cual se oculta un imponente motor de diez cilindros en V y ocho litros de capacidad, se abre camino entre el tráfico sin esfuerzo. La palanca de cambios queda bien al alcance de la mano. La primera velocidad se engrana sin problemas. El embrague no es demasiado progresivo, pero la buena elasticidad del motor permite dosificar la potencia con toda precisión. La primera velocidad está prevista sólo para poner en movimiento el coche ya que, desde el cuadro de mandos, en seguida se nos avisa sobre la conveniencia de subir a una relación superior. De hecho se puede arrancar perfecta-

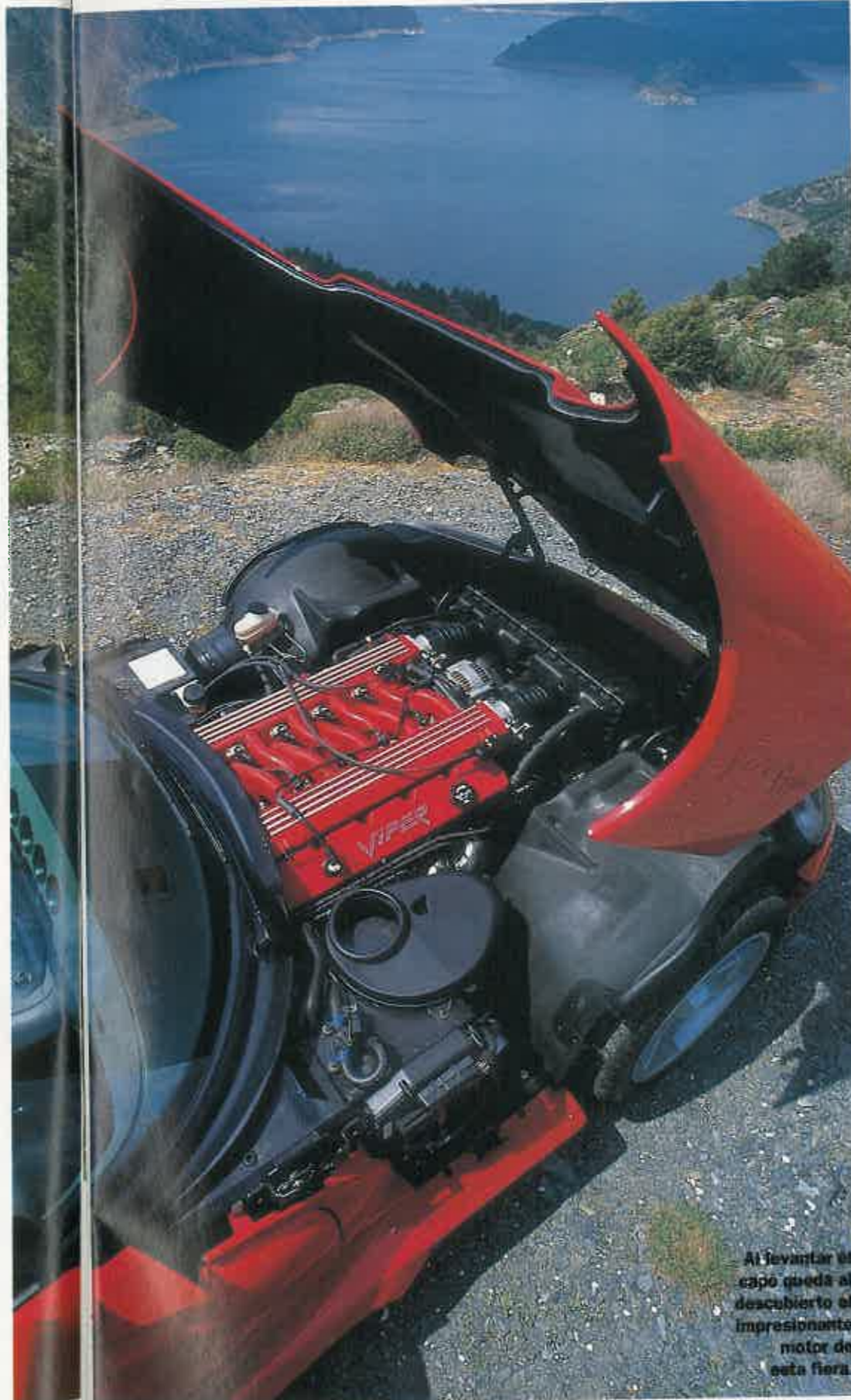
mente en segunda velocidad sin torturar la mecánica. En cuanto el Viper se pone en marcha, se puede apreciar la dureza de la suspensión. La gran distancia entre ejes permite obtener un confort razonable si la carretera es buena, pero en cuanto el firme se ondula las reacciones de la suspensión se transmiten fielmente.

Todo en el Viper impresiona, pero sin duda es el motor lo que más sorprende. Las aceleraciones son fulgurantes. Sin que el motor pase de 3.500 revoluciones por minuto, se puede conseguir que el cronómetro se pare por debajo de los siete segundos en la aceleración de cero a cien kilómetros por hora.

A pesar de su aparatosidad y potencia, el Viper se encuentra más a gusto rodando por carreteras viradas con el asfalto en buen estado que por autopistas. Es bastante evidente que intentar buscar los límites de un coche de estas características en carretera abierta es, como mínimo, una temeridad, por lo que durante esta toma de contacto nos hemos limitado a experimentar las sensaciones al culebrear con esta máquina por carreteras de montaña. El potencial del motor permite rodar a un ritmo alegre, sin tener que andar cambiando continuamente de marcha. Las recuperaciones son siempre buenas y sólo la sexta velocidad queda un tanto descolgada. Se trata de una relación muy larga para rodar por autopista sin consumir demasiado. El accionamiento del cambio es preciso, pero requiere de una cierta práctica para engranar correctamente la quinta y la sexta velocidad, ya que resulta bastante fácil reducir, por error, de sexta a tercera. Al reducir de marcha, lo más placentero es oír el bronco sonido del escape. El borboteo del motor da una clara idea de su poder. La dirección responde con rapidez y el coche se mueve con una sorprendente agilidad en las curvas enlazadas y los frenos aguantan sin desfallecer las exigencias de un ritmo fuerte.

En definitiva, un juguete para papás ricos dispuestos a invertir en un coche que está llamado a ser un mito entre los grandes deportivos. ●

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



Al levantar el capó queda al descubierto el impresionante motor de esta fiera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de diez cilindros en V. Bloque y culatas de aleación. Distribución: Un árbol de levas central accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 7.990 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 101,6 mm. Carrera: 98,55 mm. Compresión: 9,1 a 1. Potencia máxima: 406CV (299 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo: 63,8 mkg (626 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 95 oct. sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 30,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 39,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 53,6 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 79,3 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 12,4 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 330 mm). Traseros: Tambor (Ø 330 mm).

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de doble brazo transversal con muelles y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble brazo transversal con muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 275/40 ZR 17 delante y 335/36 ZR 17 detrás. Llantas de chapa de 10 x 17 pulgadas delante y 13x17 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.575 kg. Capacidad del depósito de combustible: 83 litros.

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Velocidad máxima: 266 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 4,5 s. Consumo urbano: 22,0 l/100km. A 90 km/h: 12,0 l/100km. A 120 km/h: 16,5 l/100km.



La capota se monta muy fácilmente, lo que permite utilizar el coche con mal tiempo.

HONDA ACCORD COUPE

Elegancia a la japonesa

Fabricado en Estados Unidos, inicia ahora su andadura en Europa el nuevo coupé de Honda, un japonés señorial.



HONDA completa su gama española con la llegada del Accord Coupé. A principios de año se inició la venta del Civic Coupé, el primer coche fabricado en Estados Unidos por Honda que se vendía en España. Este nuevo Accord también se fabrica en la planta de Marysville (Ohio) y ha sido diseñado conjuntamente por los tres centros de diseño que la marca tiene en Japón, Estados Unidos y Europa.

A España van a llegar dos versiones, un dos litros de 136 caballos y un 2.2 de 150 caballos. Realmente, se trata de coches en los que se ha buscado, sobre todo, una gran facilidad de conducción. Para ello sus diseñadores han dotado a la robusta estructura de unas suspensiones eficaces pero cómodas y de un motor que destaca por su buena capacidad para recuperarse desde la parte baja del cuentavuelts sin protestar.

Al margen de la cilindrada, estos dos motores son muy semejantes. Ambos modelos tienen culatas de cuatro válvulas por cilindro con un sólo árbol de levas en cabeza que acciona las diferentes válvulas mediante balancines. Otra peculiaridad de estos motores es que están dotados de árboles contrarrotantes accionados por una correa para compensar las vibraciones lógicas de todo cuatro cilindros. Esto confiere al motor una sorprendente suavidad de marcha y un bajo nivel sonoro.

El resto de la mecánica corresponde a la que utiliza el Honda Accord americano, que va por su quinta edición en aquel país: La suspensión es totalmente independiente con sistema de doble brazo oscilante. Detrás se ha aumentado el recorrido de la misma, por lo que se acentúa la forma de cuña ♦♦♦



FICHA TÉCNICA

MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4	4
Cilindrada (c.c.)	1.977	2.156
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,0 a 1	9,8 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	136cv/5.600	150cv/5.600
Par máximo/r.p.m.	18,7mkg/4.500	22,1/4.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENSOS		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,8	11,8
Frenos. Sistema (Del)/(Tras)	Discos vent/Discos	Discos Vent/Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.295	1.315
Largo/ancho/alto (mm.)	4.675/1.780/1.390	4.675/1.780/1.390
Capacidad depósito (L.)	65	65
PRESTACIONES Y CONSUMO		
Velocidad máxima (km/h)	200	207
Consumo urbano (L/100km)	10,9	11,2
A 90 km/h (L/100 km)	7,1	7,1
A 120 km/h (L/100 km)	8,5	8,5
PRECIO		
	3.388.000	4.280.000



del coche al quedar éste ligeramente más elevado. Las barras estabilizadoras son de un tamaño que se puede decir suave para conseguir un buen equilibrio entre confort y agarre.

Los Accord Coupé disponen de un sistema de frenos con cuatro discos, los delanteros ventilados y una última generación de sistema antibloqueo (ABS) con tres canales y cuatro sensores de última generación que, gracias a su nuevo procesador de 16 bits, trabaja con mucha más rapidez que su predecesor. Y ya que hablamos de seguridad, hay que decir que los técnicos de Honda se sienten particularmente satisfechos de este modelo por su estructura. En la actualidad, el Honda Accord cumple la norma americana que se acatará a partir de 1997 en materia de resistencia de impactos. La resistencia a la torsión del conjunto se ha incrementado en un 38 por ciento sobre el modelo anterior. En la versión 2.2 se cuenta como equipo



La habitabilidad que ofrece el Accord Coupé no tiene nada que envidiar a la de una berlina convencional de cuatro puertas. Cinco adultos entran perfectamente.

de serie con cojín de seguridad (airbag) para conductor y acompañante. Se trata de bolsas de 80 litros para el conductor y 170 para el acompañante, que se hinchan en 0,06 segundos en caso de colisión.

La gama de colores que se comercializa en España se limita a blanco, verde y burdeos.

A primera vista, el Accord Coupé es un coche que entra por los ojos. Ciertamente, a pesar de la sugerente denominación coupé, no se trata de un deportivo. Es más, los propios responsables hablan del coche como de una berlina de dos puertas. El hecho de contar con sólo dos puertas marca las diferencias desde un punto de vista estético mientras que, desde el frío punto de vista de la funcionalidad, este modelo cumple tan bien como cualquier berlina de cuatro puertas salvo en el apartado del acceso a las plazas posteriores que, lógicamente, es peor. La habitabilidad interior permite viajar cómodamente a cuatro adultos

con su correspondiente equipaje, ya que el maletero tiene unas dimensiones muy generosas. El asiento posterior es abatible, por lo que en un momento dado se puede ampliar considerablemente la capacidad del maletero.

En cuanto se ruedan unos kilómetros con el Accord, el conductor se siente como si este coche lo hubiese llevado toda la vida. Es un coche de conducción muy fácil. Tanto volante como asiento son regulables en altura, por lo que la postura al volante no plantea pegos. El cambio de marchas queda bien al alcance de la mano y, tal como suele ser normal en todos los productos con sello japonés, su manejo es una auténtica delicia.

La versión 2.2 deja un tanto que desear en cuanto a rendimiento, ya que se trata de un motor suave de funcionamiento progresivo, pero que no tiene el carácter que se espera de un cuatro cilindros de 150 caballos.

El comportamiento es muy noble

y, aunque no es un coche pensado para realizar medias elevadas por carreteras con curvas, mantiene bien el tipo en este terreno. Por su parte, el dos litros tiene un rendimiento muy similar en cuanto a motor y prácticamente idéntico en lo que se refiere a estabilidad. La única pega que se puede hacer a la conducción de este Accord reside en la sensibilidad de la dirección. El sistema de asistencia es variable y, si bien en circulación urbana resulta correcto, en cuanto se rueda rápido se echa en falta algo más de tacto.

La relación entre el precio, el equipamiento y la calidad de estos coches resulta muy competitiva, ya que en el 2.2 nos encontramos con un equipamiento de serie que incluye elementos tales como la tapicería de cuero, el doble airbag y el techo solar eléctrico, mientras que al dos litros sólo le falta el aire acondicionado, que se ofrece como opción. ●

VICTOR PICCIONE

VOLKSWAGEN GOLF VARIANT 1.9 TD GL

Tres en uno

La nueva carrocería familiar, el prestigio del Golf y un económico motor turbo diesel dan como resultado una interesante versión. La única pega, el precio.



VW GOLF VARIANT TD GL

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento bueno	Precio un poco alto
Autonomía grande	Sin aire acondicionado
Versatilidad de la carrocería	Guantera pequeña

PRECIO: 2.748.000 PESETAS

Motor 16

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

ES el familiar el modelo que faltaba en la gama Golf. Versatilidad ante todo por la nueva carrocería de cinco puertas, y encima economía de combustible gracias al motor turbo diesel. Pero es caro. Cuesta unos 2.800.000 pesetas, todo incluido, una cifra elevada. Claro

que hay otros Golf Variant con el motor de gasolina 1.8 bastante más baratos. El diesel se paga.

Volkswagen siempre ha ofrecido la carrocería familiar en la gama Passat pero nunca lo había hecho en el Golf. Con la nueva versión, la marca entra en el limitadísimo seg-

mento de los familiares, en España, de los cuatro metros (que en realidad son bastantes más centímetros). El coche con carrocería de cinco puertas, independientemente de los metros que mida, no ha tenido ninguna aceptación en el mercado español. Y no se sabe bien porqué.

Lo cierto es que en otros mercados las ventas son más numerosas y ocupan un hueco considerable del mercado.

No hay que descubrir ahora las ventajas de una carrocería de este tipo frente a una berlina, pero lo que está claro es que no es premisa

primordial tener una familia numerosa para comprarse un *station wagon*. Profesionales que necesitan mucho espacio y que viajan permanentemente con bultos en el interior del coche o cualquier otro usuario que prefiere la versatilidad de un cinco puertas, deben ser com- ●●●

Los asientos son cómodos y se nota la mejor tapicería del acabado GL. En el interior, el airbag para conductor y acompañante es opcional. La habitabilidad trasera es algo justa.



pradores de un coche familiar. Y respecto al diseño, no es que la carrocería del Golf Variant sea todo un alarde de ingenio, pero sí que se ha buscado más la funcionalidad. Los coches de hace unos años que parecían auténticos cajones ya no existen.

La longitud del Golf Variant ha crecido 32 centímetros respecto a la de la berlina. La plataforma permanece igual y todo el espacio se gana en el voladizo trasero. El volumen del maletero es de 466 litros (330 en el Golf «corto») que se convierten en 1.425 al abatir por completo los asientos traseros; al ser por partes, las opciones para llevar bultos largos son varias. La longitud del maletero, con los asientos abatidos, es de 1,64 metros y gracias a los cambios realizados en el eje trasero el fondo es plano; también se han reducido las torretas de los amortiguadores posteriores y la anchura mínima de la plataforma es de un metro. Como cabe esperar, el maletero se puede cubrir con una bandeja rígida plegable, aunque una red especialmente diseñada para que los pequeños bultos no se muevan es opcional. Lo que no quepa en el maletero se puede transportar en el techo gracias a una baca, que es sólo de serie en el equipamiento GL; la carga máxima es de unos 500 kilos, es decir, cuatro ocupantes y unos 200 kilos de equipaje y puede remolcar (las versiones a par- ♦♦♦

tir de 75 caballos de potencia) pesos de hasta 1.200 kilos.

El motor turbo diesel de inyección indirecta y sin *intercooler* es el conocido 1.9 de 75 caballos de potencia. Se ha desechado para esta versión familiar el nuevo motor diesel, también con turbocompresor, pero con intercambiador de calor, inyección directa y 90 caballos de potencia, que sería el ideal para el conductor más exigente con las prestaciones y con la ventaja de un menor consumo de combustible. El motor elegido no es que gaste mucho, y esos siete litros de consumo medio del coche probado son un valor brillante, pero es que la inyección directa del grupo propulsor más potente hace que las cifras sean, sorprendentemente, aún más bajas. En el Variant la capacidad del depósito de combustible ha subido a 60 litros (cinco más que en el berlina) lo que significa una brillante autonomía. Según la media ponderada de consumo son 800 kilómetros que se convierten en mil o más si se mantienen velocidades de cruce-ro muy tranquilas.

El rendimiento del motor es notable a medio y bajo régimen, lo que es sinónimo claro de que su público preferido va a ser el poco exigente. En marchas cortas se puede apurar por encima del régimen de potencia máxima con toda facilidad pero en quinta le cuesta mucho trabajo pasar de las 4.000 revoluciones por minuto. No hay que olvidar sus prestaciones limitadas y sus 75 caballos de potencia. Eso sí, la conducción resulta muy agradable en condiciones normales y mantiene velocidades de 120 kilómetros por hora, sólo con el conductor a bordo, sin ninguna dificultad. En cuanto al ruido, es al ralentí cuando delata su procedencia pero en marcha es casi como un gasolina.

La dirección es asistida y son necesarias poco más de tres vueltas completas de volante para girar las ruedas entre extremos. Es



El volumen para llevar equipajes es de 466 litros. La anchura mínima es de un metro.

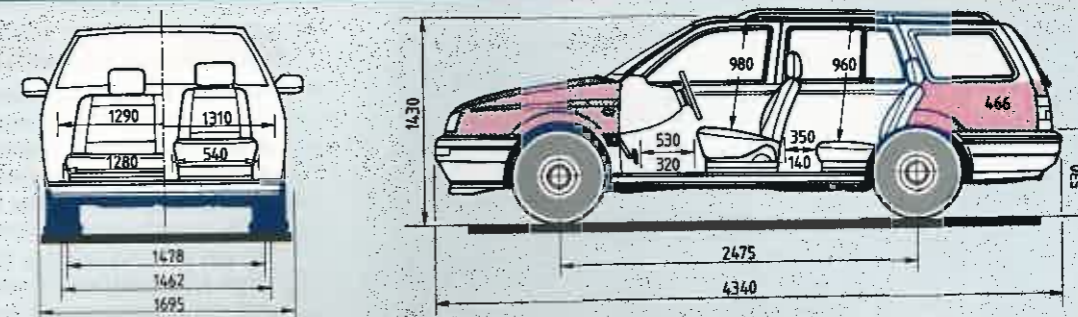


Un obsoleto mando del starter sólo se utiliza cuando hace mucho frío. Los elevalunas y retrovisores exteriores se regulan de forma eléctrica.

La bocina se acciona por medio de dos pulsadores en el volante. El airbag es opción.



MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.896 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,5 mm. Carrera: 95,5 mm. Compresión: 22,5 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 15,3 mkg (150 Nm) a 2.400-3.400 rpm. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,4 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3. Diámetro de giro: 10,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos macizos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Op.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de chapa de 6,0 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.170 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	163
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	20,7
1.000 m salida parada	37,9
De 0 a 100 km/h	17,3
Recorriendo (metros)	302
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	21,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	16,4
recorriendo (metros)	462
De 80 a 120 km/h en 5ª	18,0
recorriendo (metros)	505

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,7 km/h de promedio	7,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce-ro	5,5
En conducción rápida	8,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce-ro	6,9
A 140 km/h de cruce-ro	7,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	800

FRENOS

A 60 Km/h:	16,4 m.
A 100 Km/h:	49,1 m.
A 120 Km/h:	74,7 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	60,3 dB.
A 60 Km/h:	65,7 dB.
A 90 Km/h:	67,6 dB.
A 120 Km/h:	70,3 dB.
A 140 Km/h:	72,1 dB.
A Tope:	78,2 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordaje		●	
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:

ABS: 206.000 ptas. Doble airbag: 128.000 ptas. Red de separación desmontable: 46.000 ptas. Llantas de aleación: 108.000 ptas. Apoyacabezas posteriores: 36.000 ptas. Alarma antirrobo: 59.000 ptas. Faros anti-niebla: 51.000 ptas. Pintura metalizada: 49.000 ptas.

FRETE A SUS RIVALES

PRECIO (En millones de pesetas)



VOLUMEN DEL MALETERO

(En litros y con los asientos traseros en posición normal)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



VOLUMEN DEL MALETERO

(En litros y con los asientos traseros abatidos)



CONCLUSION

No sale bien parado el Volkswagen Golf Variant turbo diesel si se compara con el Ford Escort Nomade TD y Opel Astra Caravan TD, sus principales rivales. La razón es la diferencia de más de medio millón de pesetas a favor del Golf. También hay que tener en cuenta que Volkswagen ha subido recientemente el precio de todos sus modelos y dicha subida no afecta, de momento, a Ford y Opel. En cuestión de volumen gana el Astra, sobre todo con los respaldos de los asientos traseros abatidos, y el de mayores prestaciones es el Ford gracias a su mayor potencia. En consumo, todos son económicos aunque Astra y Escort gastan algo menos que el Golf.

COMPRADOR

VOLKSWAGEN. Importador: Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Selva. Edificio Gemini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 687.000 ptas. **Plazos:** 48 de 58.945 ptas. **Precio final aplazado:** 3.516.380 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 25,99 ptas/km. **Coste financiero:** 45,32 ptas/km. **Coste por km. Total:** 71,31.

SEGURO

Responsabilidad civil: 36.150 pesetas al año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 223.108 pesetas/año. Seguros contratados en la compañía Multinacional Aseguradora para un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



suave, como cabe esperar, en maniobras de aparcamiento y tiene una buena sensibilidad en autopista a velocidades elevadas. Respecto a los frenos, lleva un sistema clásico de discos delante y tambores detrás. Las distancias de frenado no es que sean espectaculares, por lo bajas, pero sí son correctas y se puede dosificar sin pegas el pedal del medio para evitar que se bloqueen las ruedas en el caso de un frenazo brusco; el ABS es opcional.

La estabilidad del nuevo Golf Variant apenas varía respecto a su hermano. Tiene el mismo aplomo en la carretera, se sujeta muy bien, incluso en la peor carretera de montaña, y sólo el balanceo de la carrocería se puede definir como moderado en situaciones límite. Los reglajes de la suspensión son muy cómodos y los nuevos tarados del eje posterior, lógicamente más rígidos, apenas se aprecian y no afectan para nada al confort.

Tiene difícil el Golf familiar quitar el liderato de ventas al Escort Nomade en el segmento donde compiten, sobre todo por el precio. La baza principal del modelo de Wolfsburg es, sin duda, su robustez porque las diferencias en otros apartados son mínimas y en muchos casos a favor de sus principales rivales. Una carrocería versátil, un consumo ajustado y un buen acabado son, entre otras, sus principales bazas. Un interior bien presentado (es el equipamiento GL), la habitual terminación de Volkswagen, y una excelente visibilidad gracias a los finos montantes de la carrocería son también virtudes a destacar. ●

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



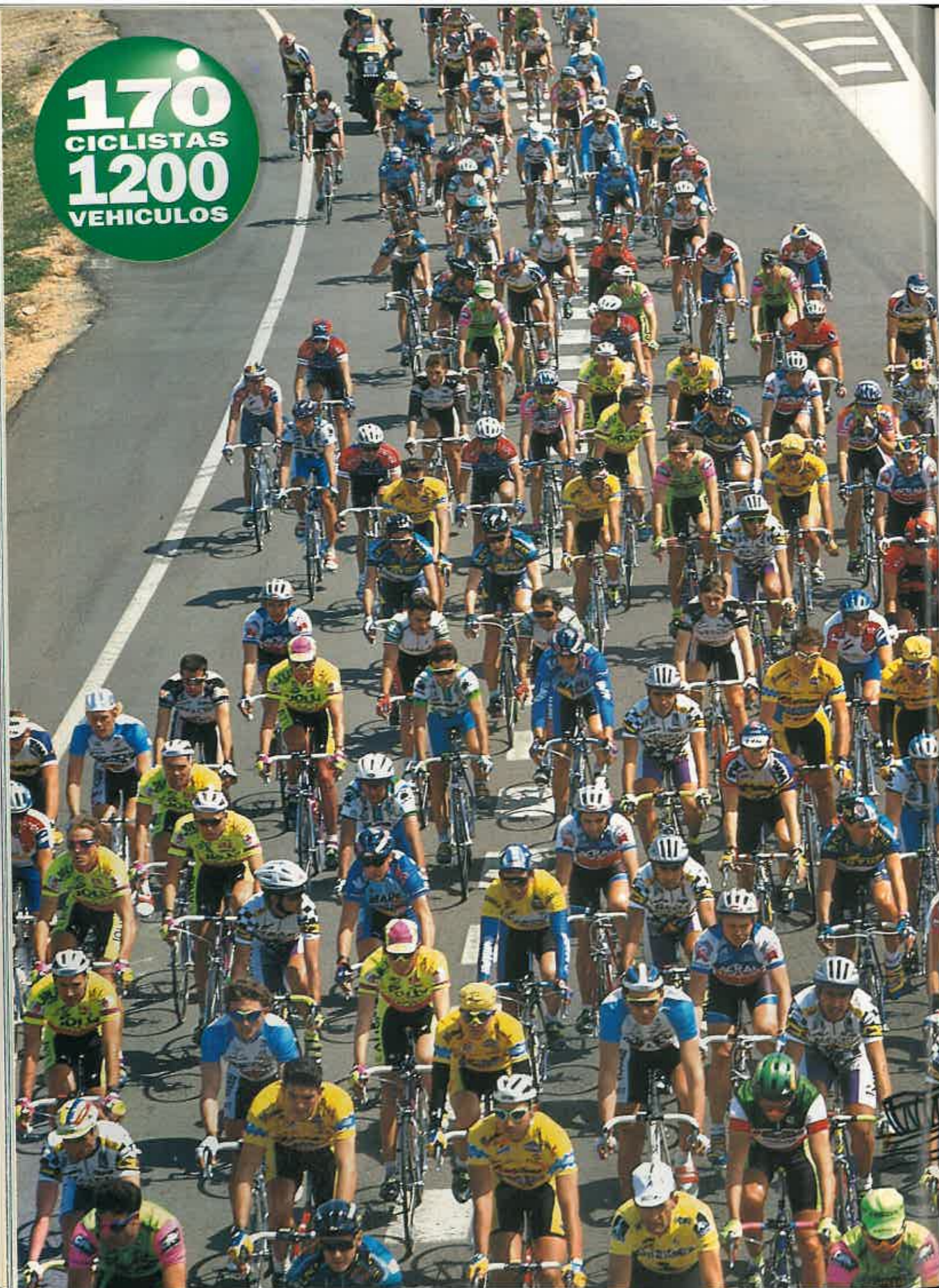
LOS RIVALES DIRECTOS



DOS son los rivales directos del Volkswagen Golf Variant con motor turbo diesel, el Ford Escort Nomade y el Opel Astra Caravan, ambos dotados igualmente de mecánica que necesita gas-oil para su funcionamiento y con turbocompresor. La competencia será mayor dentro de pocos meses cuando lleguen los familiares de Citroën (en la gama ZX) y de Rover (en la 400). En el caso del Escort Nomade, tiene como tarjeta de visita el liderato en ventas en este segmento de familiares. Con la misma capacidad de maletero que el Golf, está menos equipado (se comercializa únicamente en acabado CLX) y sólo cuesta 2.200.000 pesetas; además, su motor desarrolla 90 caballos de potencia, 15 más que el Variant.

En cuanto al Opel, el Astra Caravan con motorización turbo diesel se vende, como en el Nomade, en una única denominación para el equipamiento, GL, que es similar -por lo poco completa- a la del Ford. El motor, con la menor cilindrada de los tres, rinde una potencia de 82 caballos que es superior a la del Volkswagen. El precio del Astra Caravan es ligeramente más alto que el del Ford (poco más de 20.000 pesetas) y su principal ventaja radica en la mayor capacidad del maletero, no demasiado significativa en posición normal (500 litros frente a casi 470 de los otros dos) y sí con los respaldos de los asientos traseros abatidos por completo (1.630 contra los 1.425 del Ford Escort Nomade y Volkswagen Golf Variant).

170
CICLISTAS
1200
VEHICULOS



A VUELTAS CON LOS COCHES



Al volante de un Mercedes 300 D pintado con los colores del Banesto, Enrique Sanz ni se había enterado ni le importaba demasiado que, en ese mismo instante, a 150 kilómetros de distancia, se anunciaba que el banco que da nombre al equipo ciclista, acababa de ser comprado por el Santander. No sabe quién es Emilio Botín ni Rodrigo Echenique, pero de Pedro Delgado puede escribir su biografía. Sentado al volante del Mercedes del director del equipo, Javier Mínguez, Enrique Sanz es uno de los más de mil conductores de todo tipo de vehículos que siguen la Vuelta Ciclista a España. En una temporada, entre marzo y octubre, recorren 75.000 kilómetros. Su función primaria en el equipo es la de mecánico de las bicicletas, pero

es también uno de los conductores habituales. Un día conduce uno de los cuatro Mercedes del Banesto; otro día el camión o la autocaravana. Para evitar la rutina, las funciones «complementarias» se cambian cada día.

Sorprende el que apenas se ven coches con transmisión automática, que serían mucho más lógicos para seguir a los ciclistas. «Nosotros preferimos el cambio manual -comenta Enrique- porque estos coches los tienen que conducir muchas



CARAVANA PUBLICITARIA

Delante de los ciclistas, una hora antes, una completa caravana publicitaria recorre el mismo itinerario, regalando chucherías y haciendo promoción de las marcas que apoyan una ronda ciclista. Más de 50 vehículos componen esta caravana.

personas y no siempre saben manejar un cambio automático». Sin embargo, los equipos extranjeros, en su mayoría, utilizan coches automáticos. Es un problema de formación y de hábito.

Entre coches, motos, camiones, caravanas, furgonetas, ambulancias y remolques, más de 1.200 vehículos se acreditan para seguir la enorme caravana motorizada que sigue la Vuelta. Todos estos vehículos pasan una inspección previa «Se revisan todos los órganos mecánicos que afectan a la seguridad, la señalización y la visibilidad -cuenta el capitán de la Guardia Civil Manuel Arribas-; desde los limpiaparabrisas, hasta los intermitentes, con especial atención a los dibujos de las ruedas. La verdad es que prácticamente todos los coches son nuevos, por lo que los aspectos mecánicos se revisan someramente. Pero sin esta revisión no se concede el permiso o la acreditación para seguir la Vuelta». Esta es sólo una de las muchas funciones de los 106 guardias civiles que acompañan a la ronda. Al mando de todos ellos está el comandante Ulla, un veterano en estas labores. El capitán Arribas se encarga de las relaciones con los medios informativos y es quien nos cuenta que la Benemérita está en la Vuelta desde la creación de la Agrupación de Tráfico, en 1959. Todos los guardias son voluntarios y entre estos voluntarios se lleva a cabo una selección. Se procura que al menos dos tercios ten-



Todo sobre ruedas. Las bicicletas modernas utilizan radios de carbono e incluso de kevlar. La Guardia Civil emplea a más de cien agentes para garantizar el perfecto desarrollo de la prueba española.



gan experiencia de otros años, con lo que se combina la veteranía con la formación. Se utilizan 42 motocicletas (BMW K-75), a las que acompañan otros 24 agentes de la Agrupación, en coches de turismo (Citroën Xantia y un Nissan Primera como vehículo de mando) y 40 agentes del Grupo Rural de Seguridad (GRS) sobre Nissan Patrol.

Este equipo se encarga de la circulación y el tráfico de la caravana de la Vuelta, coordinando la actuación de las diferentes Comandancias

del itinerario, que se ocupan del tráfico en el entorno, cerrando las carreteras de acceso.

Es precisamente esta actuación paralela la que más deja que desear. Las carreteras se cortan con demasiada antelación y se prohíben los cruces que, bien regulados, no tendrían por qué causar trastornos a los ciudadanos. Esta rigidez en las disposiciones pone en evidencia la escasa confianza de los mandos en los agentes a sus órdenes. Pero éste es sólo un aspecto menor de una prueba excelentemente organizada.

Los directores de los equipos tienen sus manías. Por ejemplo, quieren ser

ellos mismos los conductores de los coches. «Yo no me fío demasiado de otros conductores. Es una manía dice Manuel Saiz, director del equipo ONCE- Podría parecer lógico que condujese otra persona mientras yo sigo el desarrollo de la carrera y doy órdenes a los corredores, pero no me acabo de acostumbrar. Pero, con la evolución que está conociendo el ciclismo, será cuestión de pensar en cambiar. Son ya demasiadas las cosas de las que hay que estar pendientes como para seguir al volante. En esta Vuelta, llevamos a dos corredores conectados por radio, más los equipos

emisores de los medios informativos, más nuestras propias comunicaciones, Radio Vuelta y un receptor de televisión... no nos quedan ni oídos ni ojos para conducir. Afortunadamente, se conduce con bastante tranquilidad. Lo más importante es conocer a fondo a los corredores y dejar siempre una distancia de seguridad».

El equipo de la ONCE, el número 1 en la clasificación de la Unión Ciclista Internacional, utiliza desde hace ya seis años coches de la marca Audi con tracción a las cuatro ruedas «por seguridad, especialmente cuando llueve», dice Saiz. Son coches que se cambian cada 2 años, con más de 150.000 kilómetros. A menudo tienen que realizar desplazamientos largos y rápidos, pues no toda la labor se hace siguiendo a los corredores. Muchos días, cuando el equipo está descansando en el hotel, los directivos recorren la etapa del día siguiente, anotando las dificultades del recorrido. O hay que hacer desplazamientos neutralizados, que los ciclistas hacen en autobús, coche o tren. Cada hora que se gana es una hora más de descanso, en tres semanas en las que la media de sueño apenas llega a las cinco horas diarias para quienes no son ciclistas.

Tampoco duermen mucho los periodistas que siguen la Vuelta. Tino Ron comenzó su andadura profesional en la ronda española en el 85, tras haber recorrido decenas de veces las carreteras asturianas y cántabras en las pruebas locales. Esta es su cuarta edición, en Onda Cero, con muchas vinculaciones con el ciclismo, a través de la ONCE. La cadena de radio cuenta con seis vehículos para cumplir con sus labores. Un Nissan Patrol que hace de repetidor; una Fiat Ducato para el operativo de la Meta; un Nissan Serena como coche de producción; dos Fiat Croma y un



LA GUARDIA CIVIL

Motoristas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil marchan delante de la carrera, abriendo el camino y despejando la carretera.



MEDIOS INFORMATIVOS

Sólo los medios informativos acreditados ante la organización pueden circular, sobre motocicletas, en medio de los ciclistas, pero por ahora está prohibido entrevistarlos en directo.

EL PELOTON

Ciento setenta corredores tomaron la salida desde Valladolid. Salvo que el Director de Carrera lo autorice, los vehículos no pueden adelantar al pelotón ni circular entre las bicicletas.

Fiat Punto para los redactores y los técnicos de enlaces.

No es de los equipos más numerosos, pero tampoco de los modestos. «Lo que le pido al coche es que tenga una buena dirección y buena estabilidad -nos cuenta Tino- porque, aunque casi siempre rodamos con tranquilidad, hay momentos en que tenemos que correr, siguiendo a los ciclistas cuesta abajo, en los puertos; y hay que tirarse con decisión». Tino conduce un Fiat cedido para la carrera por la marca italiana.

Desde la edición 1990 de la Vuelta, es la marca de Turín la que proporciona los coches a la Vuelta. Este año ha cedido 180 unidades, en su mayoría Tempura y Cromax, pero también Tipo y Punto; y desde luego, furgones y vehículos industriales.

Estos coches se utilizan para decenas de funciones: comisarios, miembros de la organización, medios informativos, coches de representación, transporte de equipajes, logística, comunicaciones y enlaces... un largo etcétera que culmina con la presencia de la primera unidad del Fiat Coupé matriculado en España, que se utiliza como coche de relaciones públicas. Al volante del Coupé está Francisco Plaza, un conductor de trenes de alta velocidad, que es también miembro del Colegio de Arbitros de la Federación Ciclista. «Para conducir en la Vuelta hacen falta reflejos y mucho sentido de la responsabilidad, pero, por encima de todo, paciencia. Son muchas horas al volante a ritmo muy tranquilo, con lo que es fácil que entre el sueño». Pese a todo, los accidentes no son muy frecuentes. César y Pilar están sentados

en una de las tres ambulancias de DYA que cubren la Vuelta. Hay una UVI y dos ambulancias medicalizadas, en cada una de las cuales viajan un médico, un ATS y un conductor. Unipublic, empresa organizadora, ha comprado para DYA (ayuda sanitaria en carretera) estos vehículos con la

única condición de que se utilicen en todos los acontecimientos que organiza. «Esto lo hacemos por afición -dice César- y prestamos ayuda a todo el que lo necesite; ciclista, seguidor o espectador». Poco después de charlar con ellos les vimos atendiendo a Mario Cipollini tras la sobrecogedora caída en Salamanca. No sólo las llegadas son peligrosas. A lo largo del



Las motocicletas se utilizan también como repetidores de las señales de audio y vídeo. Los equipos poderosos, como el Banesto, tienen coches Mercedes, pero la mayoría, son de Fiat.

«banderas amarillas». Para señalarlos se emplean auxiliares que viajan en motocicletas. Uno de ellos es Enrique López Giménez. Durante 340 días al año trabaja en Granada, en el concesionario de BMW; las tres semanas restantes hace de enlace móvil. Hay 19 motos en el pelotón, autorizadas a circular en-

recorrido (más de 3.500 kilómetros en esta edición) hay no pocos puntos delicados, que la organización señala convenientemente. En el libro de ruta aparecen señalados como

tre los corredores. Entre 6 y 8 (según los días) hacen de enlaces, a las órdenes del director de carrera, para señalar banderas amarillas. Otras cuatro llevan a los jurados técnicos y el resto, a medios informativos. Normalmente, estas motocicletas las conducen profesionales: antiguos pilotos o «motos» con mucha experiencia. «Hay que ser muy seguro -nos comenta Enrique-, conocer bien la moto, ser responsable y tener alguna experiencia. Este año son Suzuki, cedidas a Famma, una empresa comercial, al servicio de Unipublic».

A estas motocicletas hay que añadir las de Televisión Española. La cadena estatal contrata a un equipo especializado en seguir carreras de este tipo. La mayoría de los conductores son franceses, pero también hay algún español. Los cámaras son también de esta empresa de servicio, pero hay ya dos equipos móviles españoles, con la idea de crear poco a poco, un equipo especializado de TVE que paulatinamente vaya sustituyendo a los franceses.

Se habla mucho de los esforzados de la ruta. De los 170 ciclistas que van a pedalear durante 22 días por las carreteras españolas, pero poco se dice de que el auge del ciclismo moderno ha sido posible por dos elementos: la televisión y los medios mecánicos que siguen al acontecimiento deportivo. En pocos casos como en el ciclismo la contribución del automóvil ha beneficiado a la espectacularidad deportiva. Sobre ruedas, el motor de explosión y el motor humano cabalgan juntos.

JOSÉ MARIA CERNUDA
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



LOS REZAGADOS

Si el pelotón se fracciona, no se puede alcanzar a la cabeza hasta que el Director levante la bandera verde. Los ciclistas tienen un tiempo máximo para realizar la etapa. Si lo superan, son excluidos de la carrera

EL DIRECTOR

Es el máximo responsable de la prueba y el encargado de señalar las condiciones en las que se desarrolla. Aunque utiliza las banderas, todos los coches son informados por medio de una emisora de la organización.

EL COCHE ESCOBA

Es uno de los mitos inexistentes. Hoy día, los corredores que se retiran son recogidos por cualquiera de los coches de su equipo. La caravana la cierra un coche de la Guardia Civil que abre al tráfico la carretera.



Premio para Bosal

EL nuevo sistema de circulación radial para catalizadores diseñado por Bosal ha sido premiado con la Medalla de Plata al producto más innovador, concedida por Equip Auto de París, la primera Feria Europea dedicada al mundo del automóvil. El jurado de la prestigiosa Equip Auto estuvo integrado por un panel internacional de expertos de la industria del automóvil y por periodistas de toda Europa.

Nuevo High-Miller de Uniroyal

EN vista del importante aumento de kilómetros anuales realizados por camiones en tráfico interurbano, son necesarios nuevos conceptos para los neumáticos. Para la respuesta a esta necesidad, Uniroyal ha desarrollado el nuevo «High-Miller» (alto kilometraje) para los ejes motrices, que ofrecerá sobre todo una importante mejora en las prestaciones. El Uniroyal Monoply T-6000 viene a completar la gama existente T600 y MS800 y se califica como un producto de alta calidad. Se caracteriza esencialmente por la estructura optimizada de su perfil, que une tracción y duración.



50/Motor 16

Thule aumenta su garantía

TODOS los productos Thule se caracterizan por su elevada calidad, estando concebidos para que tengan la misma vida útil que su vehículo. Por ello han decidido ampliar su garantía. A partir de ahora, Industria AB Thule S-330 33 en Hillerstorp, Suecia, garantiza cualquier portaequipajes y accesorio fabricado por Thule y asegura que no existe ningún defecto en el material ni en la fabricación por un periodo de tres años desde la fecha de compra. Si precisas más información, el distribuidor oficial para España de los productos Thule es: Hella, S.A. Tel. (91) 803 70 00. Fax. (91) 803 81 30.



Electro Auto crece

AC Rochester, fabricante y comercializadora de los productos de la marca AC Delco, reconocida mundialmente, ha confiado a Electro Auto la distribución en España de su gama de productos para el mantenimiento del motor: bujías, filtros, bombas de combustible, lubricantes... De esta forma Electro Auto continúa con su política de expansión. La calidad de los productos AC Delco, de primera línea, queda sobradamente contrastado por ser proveedores de primer equipo para distintos fabricantes de automóviles, como Ford, Lada, Nissan, Opel, Rover, Subaru...

Electro Auto tiene una gran ilusión puesta en estos nuevos productos y, al igual que sus distribuidores, todos esperan consolidar AC Delco durante el presente año 93



Miño: piraguas y turismo náutico

EN pleno centro de Madrid, en el número 18 de la calle Conde Duque, se encuentra Miño. Se trata de la única tienda existente en la capital de España que se dedica a la venta de material para piragüismo y a organizar diversas actividades relacionadas con el tema: cursos de iniciación, descensos de ríos, travesías en kajak y canoa... Puede obtener más información en el teléfono: (91) 542 11 42.

Peugeot Zenith: al ritmo de las calles

EL nuevo scooter de Peugeot es el perfecto ciudadano, manejable, potente y lleno de grandes ideas que le hacen adaptarse perfectamente a su medio urbano. Ideas como el maletero integrado en la parte delantera con una gran capacidad, 22 litros, donde cabe hasta el casco, y cuyo cierre queda completamente inaccesible al bloquear la dirección.



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. Eleva: Elevación eléctrica en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera. Airbag: Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

El punto verde esta situado delante de todos aquellos modelos que tienen piezas fabricadas en materiales reciclables.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Imola	1.580.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 ie	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie	2.008.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.270.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.699.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 2.0 Twin Spark	2.969.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 V6	3.924.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.639.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	60.000
● 155 2.0 TD	2.652.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 TD	3.295.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	100.000	Serie
● 164 2.0 Twin Spark Luxe	3.804.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.595.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	5.830.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	6.950.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.290.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.633.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
Spider 2.5 TD le	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	43.308	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
ARO															
Aro 10 Techn Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techn Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.057	3.128	85	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.452	3.128	85	110	28,6	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Roceta 2.2 DX T. Lona	2.079.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				106.800		50.850
Roceta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				106.800		50.850
AUDI															
● 90 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 90 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.6 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.6 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.6 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 90 1.9 TDI Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.3 E	4.316.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.6 E V6	4.649.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.6 E V6 Aut.	4.979.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.6 E V6 Quattro	5.153.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.8 E V6	5.363.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.8 E V6 Aut.	5.666.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.8 E V6 Quattro	5.860.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4	7.919.000	2.226	230	244	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.5 TDI	5.091.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant	5.073.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant Quat.	5.575.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.5 TDI Avant	5.533.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.8 E V6	5.160.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.8E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe S-2	7.237.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6 Aut.	10.946.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE															
Freeclimber 2 R I	2.652.501	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733
Freeclimber TD I, Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443													

Banco de potencia

ME dirijo por primera vez a vosotros aunque hace tiempo que colecciono Motor 16. Os escribo por dos cuestiones, la primera es que he echado en falta en todo este tiempo un banco de potencia en el que midais la que tiene realmente cada coche y no la que anuncia el fabricante, muchas veces influenciados por cuestiones de marketing. Y la segunda está relacionada con el mal comportamiento de las suspensiones de mi coche (Ford Escort 87). ¿Es debido al sistema en sí o son culpables los amortiguadores? ¿Cómo sé si los tengo que cambiar? En caso de que así sea, ¿pongo los que montaba de fábrica u otros de mejor calidad. ¿Compensará el desembolso con la mejoría de estabilidad?

FRANCISCO ORTEGA
Málaga

R.- La potencia comunicada por el fabricante está medida por un banco de potencia hidráulico y sin mediar en ello resistencias indirectas provocadas por órganos como el cambio o el rozamiento de las ruedas, todas las inercias de la transmisión, etcétera. Es decir, con el motor desmontado del resto del coche. Un



banco de rodillos, sistema más cómodo, rápido y económico, no mide la potencia real de un motor, por lo que habría que aplicar diferentes fórmulas que diesen un dato aproximado poco

fiable a la hora de obtener valores absolutos pero sí útil a la hora de establecer comparaciones. Unos amortiguadores deben ser revisados cada 20.000 km. Llame al teléfono 900 411 411 y le informarán sobre dónde puede revisarlos de forma gratuita. Los suyos, tras 7 años, lo necesitan.

¿De primera o de segunda?

HACE más o menos dos meses que tengo el permiso de conducir y quiero comprarme un coche y no sé si de primera o de segunda mano. Si fuese de segunda, ¿qué debo mirar sobre el coche? ¿Cómo puedo saber si está en buen uso? ¿Qué



El Seat Panda es un auténtico coche de batalla, ideal para los que empiezan.

papeles deben darme? ¿Mejor a particular o en concesionario? También me gustaría saber las ventajas en cuestión de averías y garantías entre un particular y los concesionarios. Por último me gustaría saber vuestra opinión sobre si siempre es mejor

que el primer coche sea de segunda mano o se debe comprar uno nuevo aunque «sufra» los primeros meses como previsión a largo plazo.

FRANCISCO MORAN
Madrid

R.- Habitualmente se ha recomendado que el primer coche después de sacarse el carné sea de segunda mano. Pero ¡jojo!, las oportunidades a bajo precio pueden costar a la larga lo que un utilitario nuevo. Con los últimos acontecimientos algunos coches nuevos han quedado a un precio realmente atractivo. Por poco más de 600.000 pesetas podrías comprar un Seat Marbella, un coche de batalla que aguanta todas las maldades que le pudieses hacer sin tener que gastarte un duro en averías. Si esa cantidad todavía se te hace cuesta arriba, te queda el recurso de una tienda de «usados». El problema está en que en el segmento de los utilitarios parece difícil encontrar un «chollo» que no te dé problemas a corto plazo por sólo 300.000 pesetas.

Olvidos peligrosos

EN estos días se está acometiendo el asfaltado del tramo de carretera entre Colmenar Viejo y San Agustín de Guadalix (Ma-

drid). Si la memoria no me falla, esta carretera sufrió un remozado integral a mediados de los 80, y ahora se vuelve a reparar, lo cual está muy bien. Sin embargo, me choca que la prolongación de esta carretera desde Colmenar Viejo hasta Hoyo de Manzanares y Torrelozanes, se mantiene intacta desde tiempo inmemorial. Esta carretera es el camino más directo entre los núcleos urbanos de Colmenar Viejo y Tres Cantos, con los de Hoyo de Manzanares, Torrelozanes y Galapagar. En estos momentos, el volumen de tráfico que soporta esta carretera puede no ser muy alto, pero esto es debido a la evidente peligrosidad de la misma y al mal estado del firme. Yo me pregunto, ¿por qué la Comunidad Autónoma de Madrid tiene abandonada esta carretera, que se cobra todos los años muchos



miles de pesetas en accidentes y averías? ¿Por qué un tramo sí que existe para la Administración y el otro no?

TOMAS BERNARDEZ
Hoyo de Manzanares
(Madrid)

Aceite y neumáticos

He comprado un Audi Coupé 20V Quattro con el que ya he recorrido 2.000 kilómetros y estoy satisfecho (antes tenía el Coupé GT del 84 de 130 caballos).

¿Qué aceite debo utilizar, dado que los profesionales difieren unos de otros. Al anterior le echaba BP nor-



mal. Ahora me aconsejan sintético. Otro tema es el de los neumáticos que ahora les ha dado por montar, creo yo, excesivamente anchos. Lleva 205 y es tracción total

JAVIER SANCHEZ
Bilbao

R.- Con aceite sintético engrasará mejor la mecánica de su coche y es más estable, es decir, mantiene la densidad independientemente de la temperatura. Además facilita el engrase de las guías de las válvulas. Le aconsejamos unos neumáticos de 195, le acortará los desarrollos.

Aclaración

En el número 545 se deslizaba un error cuando se decía que todos los Clio 16 V. que se habían vendido en España llevaban catalizador. Queríamos decir que no todos lo habían llevado. Las primeras unidades daban 140 caballos y utilizaban gasolina super normal. Ya respondimos a un lector al que el vendedor le había asegurado que su Clio 16V. llevaba catalizador cuando lo que le señalaba era el silencioso del coche.

OPINION

La OCU y la subvención de 100.000 pesetas

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 8 de abril un Real Decreto por el que se subvenciona con 100.000 pesetas a quienes decidan cambiar su automóvil con más de diez años de vida por uno de nueva fabricación. Esta es una medida positiva que, volcada sobre el consumidor, a quien pretende beneficiar e incentivar, tiene unos también positivos efectos indirectos sobre el sector del automóvil, es decir, sobre los fabricantes, duramente castigados en el año 1993 por el descenso de las ventas. Ahora bien, si el precio actual sobre el que se debe aplicar el descuento, no es el mismo que existía antes de aplicarse el Real Decreto, es decir, si el fabricante decide sublr proporcionalmente el precio de venta al público del automóvil, para sobre ese precio incrementado aplicar la subvención de 100.000 pesetas, entonces será el fabricante quien absorba todo el efecto de la medida a costa del consumidor, que será claramente perjudicado y engañado al creerse acreedor a estos beneficios.



Juan del Real *

Por lo tanto, consideramos importante que los precios sobre los que se aplique la subvención sean realmente los que existían antes de esta medida, y que los fabricantes respeten al potencial beneficiario de la misma: el consumidor. La Comisión Europea obliga a las marcas a que comuniquen sus listas de precios cada seis meses, período de tiempo que coincide con la duración del Plan Renove. En estos seis meses será fácil descubrir los atibajos en los precios finales de cada modelo, aunque realmente el comprador se enfrenta a un problema aún más importante: el precio final venta al público recomendado por el fabricante y la particular visión de esta libertad por cada concesionario que, incluso en situaciones normales, llega a aprovecharse de su situación, falta de competencia en la zona o de su stock. Los fabricantes deben controlar este aspecto con especial cuidado, ya que una mala gestión de un solo concesionario puede repercutir a nivel de imagen en toda una marca.

*Portavoz de la Organización de Consumidores y Usuarios



BMW R 1.100 GS/F-650

Concepto propio *Motor 16 Prueba*

La saga de las BMW GS, iniciada en 1980, ha supuesto un enorme éxito para la marca germana. El peculiar concepto que han desarrollado de la moto todoterreno ha sido aceptado en todo el mundo de forma radical.

PRUEBA de esta aceptación son las más de 60.000 unidades que se han vendido en todo el mundo desde su aparición. Todas estas BMW de Enduro han tenido siempre un denominador común, el motor boxer bicilíndrico, con sus dos variantes de cilindrada de 800 y 1.000 centímetros cúbicos. Ahora, 14 años después, BMW ha presentado dos motos totalmente distintas en cuanto a concepto, pero que mantienen la misma filosofía de moto todoterreno, en cuanto a comodidad, fiabilidad y posibilidades ruterías. Una, la R-1.100 GS es evolución de las mencionadas GS de motor boxer, e incorpora todos los nuevos conceptos tecnológicos desarrollados por el fabricante alemán. La otra, la F-650, ha se-

guido diferentes vías de desarrollo, rompiendo todos los esquemas establecidos hasta ahora por la propia BMW. Ambas representan lo más nuevo de la marca bávara, y son causa, especialmente la F-650, de los excelentes resultados de ventas que BMW está teniendo en estos primeros meses del año, sobre todo en comparación con otras marcas.

A pesar de que estos dos modelos han sido creados partiendo de bases totalmente opuestas, ambos mantienen una filosofía similar, y han sido diseñados para una utilización muy parecida. Son motos muy válidas para un uso diario, ya que ambas son bastante cómodas de llevar entre el tráfico de las ciudades, aunque lógicamente, el menor peso de la F-650 le otorga



BMW R 1.100 GS

VIRTUDES

- Par motor excepcional
- Comportamiento en asfalto
- Comodidad en viajes largos

DEFECTOS

- Peso elevado
- Utilización en campo limitada
- Diseño poco atractivo

PRECIO: 1.590.000 PESETAS

una mayor ventaja. Fuera de la ciudad, las divergencias entre ambas son mayores en cuanto a comportamiento, sobre todo en asfalto, aunque sorprenden gratamente las magníficas cualidades ruterías que hace gala la F-650. A pesar de su motor monocilíndrico de cuatro válvulas, la más pequeña de BMW es capaz de mantener cruceros elevados en torno a los 150-160 kilómetros por hora casi sin despeinarse, con una comodidad propia de los modelos de carretera y una total ausencia de vibraciones. Lógicamente, en este terreno sobresale la novísima R 1.100 GS, que con su motor boxer de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica con-

MANTENIMIENTO

Revisiones:

-1.000 km: cambiar aceite motor y caja de cambio, ajustar válvulas y revisión general. Unas 23.000 ptas.
-10.000 km: cambiar aceite motor y ajustar válvulas. Unas 12.000 ptas.
-20.000 km: cambiar aceite motor y caja de cambio, ajustar válvulas, cambiar bujías, filtro de aire y líquido de frenos. Unas 20.000 ptas.

Neumáticos:

Michelin T66: 11.000 el delantero y 18.000 el trasero.

Transmisión secundaria:

No necesita apenas mantenimiento al llevar transmisión por cardán.

Seguro:

A través de la compañía UAP, los concesionarios BMW ofrecen un seguro a Terceros con Responsabilidad Civil Ilimitada por 72.500 ptas.

Puntos de asistencia en España:
Aproximadamente unos 50.

sigue unas prestaciones más propias de motos de asfalto. El nuevo motor de 1.100 centímetros cúbicos refrigerado por aire y aceite ha sido modificado ligeramente respecto al de la R 1.100 RS. Para su uso fuera de asfalto, este propulsor ha sido modificado y orientado para mejorar aún más el valor del par motor. Los 80 caballos de potencia se alcanzan a un régimen máximo de 6.750 revoluciones por minuto, mientras que el par alcanza 97 NM a tan sólo 5.250, con lo que la nueva BMW 1.100 GS se convierte en la moto que posee mayor cilindrada



y mayor par del mundo dentro de su categoría.

Estas cifras se traducen en unas brillantes cualidades para circular por todo tipo de carreteras. Una vez que engranada la quinta velocidad, prácticamente no es necesario cambiar de marcha para nada. El enorme par del motor permite circular en la marcha más larga a cualquier régimen, y obtener unas recuperaciones sorprendentes tanto al realizar adelantamientos como a la salida de las curvas. Tampoco responde nada mal la F-650, que con un par de 57 NM a 5.200 revoluciones y un acertado escalonamiento entre sus cinco velocidades permite realizar rápidos adelantamientos, aunque

haya que jugar algo más con la caja de cambios. Lo que sí ofrecen los dos es un excelente grado de confort a la hora de realizar largos viajes, algo que se podía esperar de la enorme GS, pero que en la F-650 sorprende, sobre todo debido a referencias obtenidas con otras motos que podrían situarse en su mismo escalón. Por tamaño, motor y suspensiones, cabía pensar en una moto tranquila y no excesivamente cómoda como para echar muchas horas encima, pero la mano de BMW se deja notar, y lo cierto es que llega a ser tan cómoda como su hermana mayor, incluso para el pasajero, que disfruta de un cómodo y mullido asiento. Además, en ambos



El nuevo motor boxer de la BMW R 1.100 GS ofrece una respuesta instantánea gracias al gran par motor, mientras el monocilíndrico destaca por su suavidad.



modelos se pueden instalar las enormes maletas de origen BMW, con lo que las posibilidades ruterías de ambas aumentan aún más. Algo que juega a favor de la GS es la incorporación de un parabrisas frontal, que además puede ser regulado, lo que a la larga se agradece.

Pero sin duda, lo más llamativo de la mayor trail de BMW es su innovador sistema de suspensión Telelever, que consta de un monomortiguador delantero que puede ser regulado en pre-carga del ♦♦♦

FICHA TECNICA

MOTOR:

Bicilíndrico boxer. Cuatro tiempos refrigeración mixta por aire y aceite. Cuatro válvulas por cilindro. Simple árbol de levas en culata con balancines. Diámetro por carrera: 99 x 70,5 mm. Cilindrada total: 1.085 cc. Relación de compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 80 CV a 6.750 rpm. Par máximo 9,7 Kgm a 5.500 rpm.

ALIMENTACION:

Inyección de combustible electrónica Motronic. Encendido Motronic.

TRANSMISION:

Secundaria por cardán. Cambio de cinco velocidades. Embrague monodisco en seco.

BASTIDOR:

En tubo de celosía con el motor como elemento portante. Suspensión delantera sistema Telelever con monoamortiguador regulable. Suspensión trasera sistema Paralever con monoamortiguador ajustable en hidráulico y en extensión de muelle. Freno delantero doble disco de 305 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones. Freno posterior de disco de 285 mm. de diámetro con pinza de pistón doble. Neumático delantero 110/80-19. Neumático posterior 150/70-17

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.499 mm. Longitud máxima: 2.196 mm. Anchura máxima: 820 mm. Altura del asiento: 840/860 mm. Peso en seco: 243 Kgs. Depósito de combustible: 25 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de media	6,8
CARRETERA	
A 120 km/h de cruceo	5,6
AUTOPISTA	
Conducción rápida	10,9

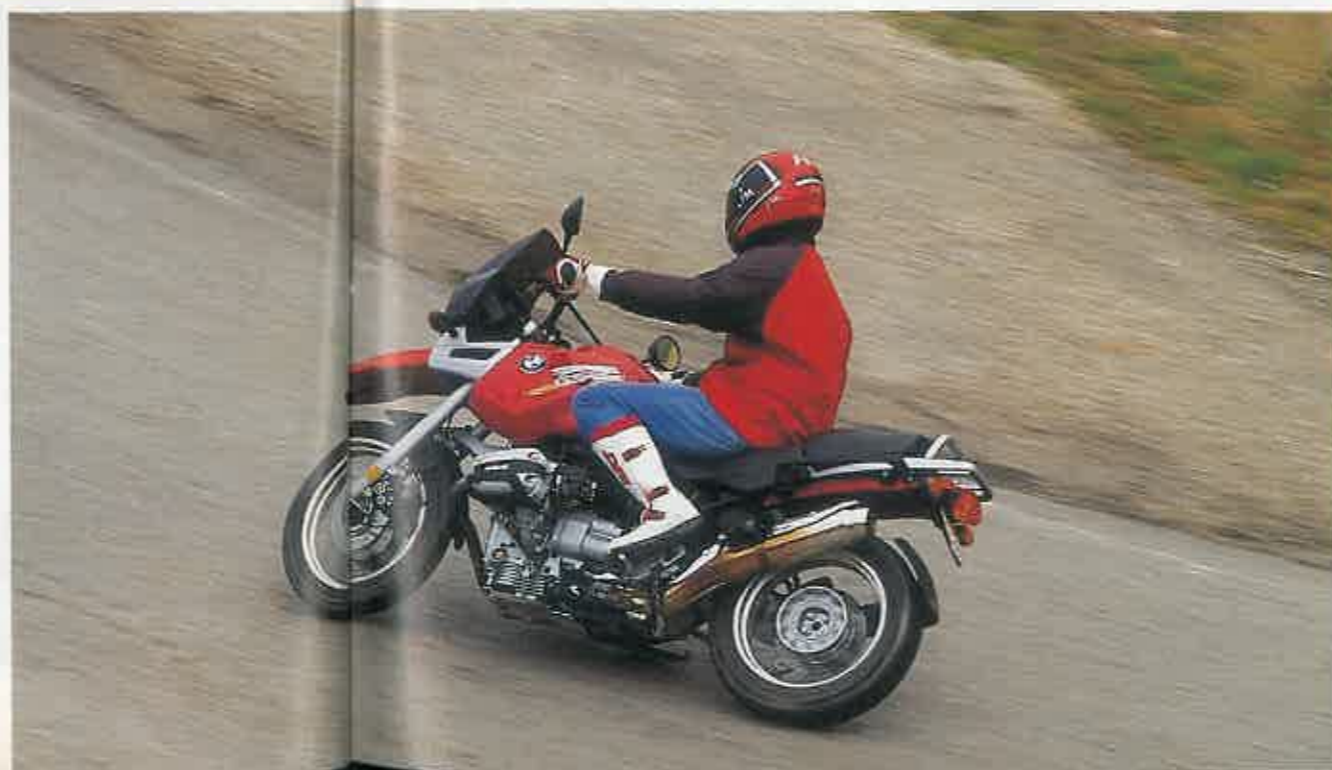
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	195
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	13,5



muelle en cinco puntos diferentes. Este sistema de suspensión consigue unos excelentes resultados en carretera, sea cual sea el estado de la misma, ya que transmite una gran sensación de seguridad. Al principio se hace algo raro la sensación de que la zona delantera de la moto no se hunda al frenar, pero al poco tiempo te acostumbras, y enlazar curva tras curva se convierte en algo sencillo. También hay que destacar el hecho de que la R 1.100 GS sea la única trail del mercado que puede montar como opción los frenos ABS, que puede ser desconectado de forma manual cuando vayamos a circular fuera del asfalto. Cuando va conectado, la frenada se alarga demasiado, y da la sensación de que frena poco, pero si lo desconectamos podremos comprobar el buen funcionamiento tanto del do-

A pesar de haber sido diseñadas partiendo de muy distintas bases, ambos modelos comparten la misma filosofía de moto en cuanto a comodidad, fiabilidad y posibilidades ruterías.



ble disco delantero como del disco trasero.

En campo, la historia cambia. Con la pesada boxer tan sólo es recomendable adentrarse por sencillas pistas de tierra, puesto que al elevado peso, casi 250 kilos, hay que sumarle un enorme neumático trasero, 150/70-17, que no otorga demasiada confianza. Debido al par motor, en cuanto aceleramos, es fácil que la GS se vaya de atrás, por lo que hay que estar atento al puño del acelerador. El sistema Telelever te proporciona una sensación de se-



guridad y control, puesto que apenas si se transmiten al manillar las irregularidades del terreno, pero cuando pierdes el control es difícil volver a llevar la moto a su sitio. Esto no ocurre en la monocilíndrica, que en estos terrenos se desenvuelve bastante mejor, y en todo momento sientes por donde pasa la moto, teniendo un mayor control de la misma.

Son, por tanto, dos motos que van a ser utilizadas por sitios muy parecidos, en donde cada una de ellas explotará sus mejores virtudes. Tanto la GS como la F-650 van a proporcionar a sus respectivos propietarios todo lo necesario para disfrutar de la aventura de viajar en moto de forma apacible y, sobre todo, cómoda.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

IDIADA

Punta de lanza

En mayo se inauguran las que serán las más completas y modernas instalaciones de Europa dedicadas a pruebas y ensayos para la industria de la automoción.

La historia comienza en 1971, cuando dentro de la Universidad Politécnica de Cataluña se creó el Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil -IDIADA-. Diecinueve años más tarde se convirtió en una empresa dependiente del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña. Ese mismo año fue cuando comenzaron las obras de construcción de estas instalaciones y en 1992 el Instituto se trasladó a ellas. IDIADA, cuyo capital pertenece a la Generalitat y cuyo cincuenta por ciento fue aportado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional -FEDER-, nació para apoyar a la industria del automóvil, que se distingue por experimentar constantes e importantes cambios y en la que se exige unas altas cotas de calidad y de responsabilidad. Para garantizar esta calidad son necesarios muchos ensayos, unos ensayos cada vez más complejos, específicos y severos que requieren unos aparatos que están la mayor parte de las veces fuera del alcance de muchos fabricantes. Para ello es preciso contar con unas instalaciones de alto nivel y de unos instrumentos de alta precisión, que a fin de cuentas es lo que, como pionero en la mayor parte de las distintas facetas en nuestro país, aporta el IDIADA. Se trata de unas pistas de distintas características y con diferentes laboratorios. El complejo, cuya realización supondrá un costo de 12.400 millones de pesetas, consta de cinco líneas de trabajo. La primera es la

- Alta velocidad / Alta-velocidad / High speed
- Soroll / Ruido / Noise
- General / General / General
- Fatiga / Fatiga / Fatigue
- Plat. dinàmica / Plat. dinámica / Dynamic Plat.
- Tot terreny / Todo terreno / Off-road
- Rampes / Rampas / Test hills
- Frenat / Frenado / Braking
- Confort / Confort / Comfort
- Boxes / Boxes / Workshops
- Laboratori / Laboratorios / Laboratories
- Lab. xoc / Lab. choque / Crash lab.
- Accessos / Accesos / Access roads
- Pol. industrial / Pol. industrial / Industrial estate

motriz, acústica y vibraciones, la segunda la de chasis y carrocería, la tercera la de homologaciones, la cuarta comprende las pistas de ensayo y la quinta el diseño, construcción y comercialización de equipos de ensayo. En la actualidad están terminados los edificios de los laboratorios, la torre de control, la plataforma de vuelco y parte de los talleres, mientras que la pista de alta velocidad y la de rui-

dos están a falta de los últimos detalles. A lo largo del año se concluirán la «carretera general», la plataforma dinámica, la pista de todo terreno, la de rampas y la de fatiga, el edificio de las oficinas que consta de tres plantas y cuenta con restaurante y salas de conferencias, el acceso directo a la autopista A-2 y los talleres. Estos talleres permitirán a los clientes tener una base permanente o temporal pa-



Este será el mayor y más moderno complejo de Europa para pruebas.



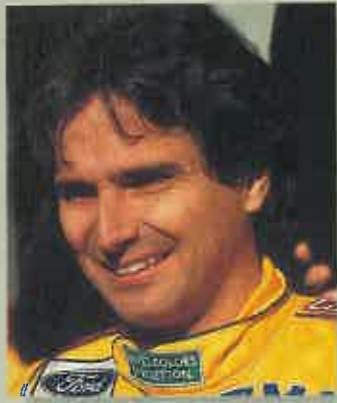
ra poder realizar las modificaciones y reparaciones que los ensayos conlleven sin tener que volver a sus respectivas bases. En una segunda fase se construirá la pista de frenado en recta y la pista de confort que está en proyecto. En toda la construcción se ha tenido en cuenta el respeto al medio ambiente -ya se han plantado más de 4.000 árboles- y se ha cuidado en extremo la seguridad exterior para asegurar la confidencialidad que los clientes requieren.

Los argumentos más importantes a la hora de decidir la ubicación, la finca de 400 hectáreas de L'Albornar en Santa Oliva, una localidad cercana a la tarraconense población de El Vendrell, fueron las comunicaciones y la climatología. En cuanto a lo primero, hay que decir que IDIADA se encuentra en la convergencia de las autopistas A-2 y A-7, lo que lo sitúa a menos de una hora de poblaciones como Barcelona o Tarragona. En lo referente al clima, la zona está casi a nivel del mar, goza de una importante insolación, la cota de lluvias es muy pequeña y el viento también muy escaso. Todo ello hace que las instalaciones se puedan utilizar durante casi todo el año. En los laboratorios del IDIADA se pueden encontrar los más modernos y avanzados aparatos de ensayo, medición, control, diseño... para poder efectuar todo tipo de pruebas, tanto para clientes como homologaciones nacionales y europeas, para lo cual están facultados por la REDE -Red de laboratorios de Ensayos de España-. Cabe citar los tres bancos para motores que tienen hasta cien canales de toma de datos, los ensayos de fatiga automáticos y robotizados, etcétera. Si por un lado ahí se encuentran instrumentos que un industrial no podría tener debido al elevado coste, también se diseñan y construyen otros que luego se comercializan. Los clientes pueden también utilizar lo que se llaman «servicios asociados» y así se les pueden alquilar equipos o instalaciones para que ellos lleven a cabo sus propios ensayos, se les pueden suministrar conductores especialistas, ingenieros, o llevar a cabo los trabajos de encargo. El IDIADA es un proyecto de gran envergadura que ofrece a sus clientes un paquete muy amplio, capaz de cumplir con sus necesidades de desarrollo tecnológico. ●

JOSÉ LUIS AZNAR



PROTAGONISTAS



CORRER POR PLACER

Con tres títulos mundiales en su haber, Nelson Piquet vuelve a los circuitos. El brasileño, que abandonó la F-1 en 1991, va a participar en dos carreras de resistencia en Alemania y Bélgica con un BMW. Las pruebas serán las 24 Horas de Nurburgring y las de Spa Francochamps y Piquet asegura que correrá sólo por placer.



PROMESA DE FUTURO

Con 18 años, Norifumi Abe fue la revelación de 500 cc. en el último Gran Premio. Abe, Campeón de Japón en 1993 en esta categoría y actualmente corriendo en Superbikes, hizo sudar a los «monstruos sagrados» y, pese a su caída, se convirtió en el héroe del día. En las próximas 8 Horas de Suzuka será compañero de Capirossi.

DE NUEVO EN LAS 24 HORAS DE LE MANS

Andrés Vilarino será el tercer piloto del Ferrari 348 del equipo Repsol en las 24 Horas de Le Mans, prueba en la que ya participó en 1989, esa vez con un Porsche, también patrocinado por Repsol, de la escudería Brun, que no lograba acabar las 24 Horas al romperse un turbo. En esta ocasión, el piloto vasco, con tres campeonatos de Europa de Montaña en su haber, compartirá volante con Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans, que ya conocen el coche por haber participado en las carreras GT de Jarama y Dijon, como preparación para la prueba francesa.

Se fue París, llega Granada

EN 1995 la mítica carrera africana que creó el legendario Thierry Sabine, ya no saldrá de París y se llamará Granada-Dakar. Sustituir París por Granada no es ninguna broma, menos en Francia, en una prueba organizada por franceses y en la que la mayoría de los participantes son ga-



los. Sin embargo, la oferta española ha sido aceptada por la ASO, propietaria y organizadora de la carrera. RPM Exclusivas, la empresa que encabeza Juan Porcar, es la propietaria y responsable de la competición y sus derechos en España por tres años. Además, la experiencia de Porcar y sus hombres se ha tenido en cuenta para escoger el recorrido. Según Patrick Zanardi, el nuevo responsable del recorrido, la carrera vuelve a sus orígenes, a la aventura y los terrenos selectivos. Se acabará en Dakar el 15 de enero tras más de 10.000 kilómetros, la mayor parte cronometrados. El Granada-Dakar, con Hubert Auriol como director de carrera, comenzará el 1 de enero en Granada con una cronometrada de unos 200 kilómetros y por la noche se embarcará hacia África, posiblemente en Motril.

Los pilotos españoles han acogido con entusiasmo el cambio y se intentará que estén todos nuestros hombres importantes, así como el Seat Toledo Maratón, un coche que actualmente está parado por falta de recursos económicos.

Por otra parte, el Rallye de los Faraones, del 2 al 12 de octubre, también tendrá novedades. La carrera atravesará el desierto del Sinai y los participantes en motos se beneficiarán de condiciones especiales.



LE MANS

Nombres para ganar

A los Toyota, Nissan y Porsche-Courage, favoritos para las próximas 24 Horas de LeMans que tendrán lugar el 18 y 19 de junio próximo, se unen los dos Porsche 962 C que alineará el equipo Dauer, que ha podido inscribir sus coches en la categoría GT 1, cuyo reglamento les resulta más favorable, gracias a su homologación como coche de carretera. Además, los pilotos elegidos

para conducirlos forman, sin duda, el equipo más homogéneo de cuantos disputarán las próximas 24 Horas. Thierry Boutsen, Yannick Dalmas, Mauro Baldi, Hans Stuck, Hurley Haywood y Walter Röhrl serán los encargados de buscar la victoria con los 962 C, que pueden considerarse oficiales aunque figuren inscritos por una escudería privada.

EN VOZ BAJA



FRANÇOIS DELECOUR

«Ford no ha rescindido mi contrato y, además, tengo hasta el 31 de octubre para firmar uno nuevo. Hasta entonces no contactarán con otro piloto. Espero poder apoyarme en los pies dentro de un mes, pero en principio necesito seis meses para recuperarme».

PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



LA ESCUELA ELF-RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA TE PROPONE:

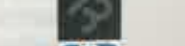
UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

Ya puedes hacer realidad tu pasión de siempre, pilotar un monoplaza de alta competición. Con los mejores medios, expertos monitores y en uno de los circuitos más prestigiosos de Europa. Sin límite de edad. En cursos individuales o en cursos pensados para el incentivo de empresa. Entra en un mundo apasionante.

¿QUIERES LLEGAR A LA FORMULA 1?

La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf'95, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1995 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Esta es tu oportunidad. Aprovéchala.

Cursos a partir de 100.000 pesetas. Para más información llama al teléfono 221 00 64



ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA



Paddock

FACILIDADES AL PUBLICO

El circuito de Cataluña ha puesto en servicio un teléfono (93/571 97 71) y un fax (93/572 30 61) para que los aficionados puedan comprar o reservar las entradas del G.P. de España de F-1. Además se pueden utilizar los cajeros de ServiCaixa catalanes y los de Madrid, Zaragoza, Valencia y Palma de Mallorca.

PATRESE A LOS TURISMOS

Tras correr 256 Grandes Premios y anotarse 6 victorias, Riccardo Patrese abandona la F-1 y está en conversaciones con Mercedes para participar con uno de sus coches en el Campeonato de Turismos alemán, ya que piensa seguir corriendo diez años más.



MERCEDES BATE A LOS ALFA

En la cita del DTM, celebrada en el circuito alemán de Hockenheim, los Mercedes de Thilm y Van Ommen lograron batir a los Alfa en la primera carrera. En la segunda prueba del día, de nuevo Nannini lograba anotarse la victoria, la tercera de las cuatro carreras que se han celebrado hasta el momento.



Wilson también con Ford

LAS dudas se han disipado y Malcolm Wilson, un experimentado piloto en tierra, será el sustituto de François Delecour para el Acrópolis. Según Colin Dobinson, director de Ford Motorsport, Wilson es actualmente el piloto con más experiencia con el Escort Cosworth, no en vano es el probador del equipo y ha sido fundamental en el desarrollo del coche. Además, el piloto in-

glés sigue el Campeonato Británico de Rallyes como oficial de Ford y en su última participación en una prueba del mundial, el RAC del pasado año, acabó tercero conduciendo un Escort. Así mismo, Ford ha encargado la preparación de otro Escort Cosworth para Grecia que será conducido por Ari Vatanen, con el objetivo de sumar puntos en el campeonato de marcas.

Huesitos sobre dos ruedas

CON motivo del primer Campeonato Interterritorial de minimotos, ha sido presentado en toda regla el equipo Huesitos. La célebre marca de chocolates y se ha asociado con Moto per Tutti, importador oficial de DM en España, para encuadrar en esta competición nacional y en el Campeonato de Madrid un potente equipo formado por David García, Pablo Nieto, Ismael Bonilla, Alfonso González Nieto y Ricardo Vélez Gomez. El equipo disputará las cuatro categorías y el calendario contemplado por la escudería consta de las trece carreras, aunque no descarta inscribirse en otras pruebas que se convoquen a lo largo de la tempo-



rada. Angel Nieto, gran aficionado a estas carreras y campeónísimo «padrino» de su sobrino Pablo, piloto de Huesitos, realizó la presentación del equipo.

Sin sirena y en carrera

PLATEAU y Longeard son dos bomberos de París que ya corrieron la París-Pekín y parecen haber sido cautivados definitivamente por los raids. En el pa-



sado Rallye de Túnez, volvieron a bajarse del camión rojo para tomar los mandos de un Nissan con el que participaron en la carrera africana. La pasión por los raids no es patrimonio exclusivo de los bomberos parisinos, también los gendarmes son forofos de esta prueba a la que se desplaza hasta el comandante de la Gendarmería de Carreteras de Perpignan para dirigir el equipo que este cuerpo inscribe habitualmente en la categoría de motos.

Una curva para Bernard Tramont

EL circuito de la Torrecica y Albacete en general, han rendido un emotivo homenaje a la figura del desaparecido Bernard Tramont. Que mejor homenaje se podía tributar a un hombre que, además de impulsor de las Copas Renault, de las que han salido grandes figuras de nuestro deporte, fue todo en el automovilismo español, que tenerle siempre presente en el circuito. Por eso, la curva de final de recta lleva desde ahora el nombre de «Curva Bernard Tramont», para que desde ahí siga viendo competir a las jóvenes pro-

mesas. En el emotivo acto, Nicole, su inseparable compañera, junto con sus hijos, descubrió una placa, mientras recibía el afecto de todos los aficionados que se dieron cita el domingo en el circuito manchego.



Primera victoria para Venturi

LA tercera prueba -celebrada en Dijon con una duración de 4 horas- de las Series europeas GT han visto la primera victoria del Venturi 600 LM en una competición internacional, al vencer Michel Ferté al Venturi gemelo de Michel Trollé. El primer Porsche clasificado fue el RSR de Bellm. En esta prueba también participaba el Ferrari 348 Repsol de la escude-

ría Club Ferrari Italia, conducido por Tomás Saldaña y Alfonso de Orleans, que se tuvo que retirar así romper el cambio; el mismo problema que motivó el abandono del otro Ferrari 348, conducido por Larrauri y Mancini. También el F40 del sueco Anders Olofsson se tuvo que retirar, manteniéndose en las primeras posiciones hasta que rompió el motor.



Paddock

LA TIERRA A LOGROÑO

En Logroño se celebrará la segunda carrera del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, prueba que debía celebrarse el día 7 de mayo y fue aplazada hasta el 21 del mismo mes.

EUROPEO DE MONTAÑA

En la primera prueba del Campeonato de Europa de Montaña, la Subida a Rechberg, que se celebró en Austria, los pilotos españoles Pancho Egozkue y Andrés Vilarino han tenido que conformarse con la segunda y quinta posición, respectivamente. La carrera la ganó Junlor.



TARRÉS SIGUE GANANDO

Jordi Tarrés ha sido el vencedor del Trial de Valdemanco, quinta prueba puntuable para el Campeonato de España, certamen en el que el piloto catalán ya lleva acumulados cuatro triunfos. Tres Gas -Tarrés, Angel García y Joan Pons- ocuparon las primeras posiciones, por delante de la Montesa de Amós Bilbao y la Beta de Marc Colomer. Tras esta carrera, Tarrés encabeza la clasificación provisional del Campeonato con 95 puntos, seguido por Pons, 77, y Colomer, 76.

Ayrton Senna y Roland Ratzenberger encontraron el epílogo de su vida en el tramo más conflictivo del circuito de Imola. El drama y la polémica se ciernen sobre este hecho que ha abierto una de las páginas más tristes de la Fórmula 1. Sin la imagen de «Magie» Senna, el Gran Circo y este campeonato han entrado en una fase de monotonía.

GRAN PREMIO DE SAN MARINO DE FÓRMULA 1

La carrera del luto



Estas imágenes resumen el drama de Imola. Ratzenberger y Senna hallaron la muerte al estrellarse contra un muro de hormigón.



AUNQUE por los boxes de Imola no olía a azufre, por ahí andaba Satanás más inspirado que nunca, con el Vademecum de los disparates del Gran Circo bajo el brazo. Resulta difícil achacar a errores humanos y técnicos una hecatombe de tal magnitud, ya que no se recuerda nada parecido en la historia de la F1. Al margen de lo ocurrido en los dos días anteriores, que fue espeluznante, no sólo por la muerte de Ratzemberger, sino por la falta de importancia que se dio al hecho entre los bastidores del circo. Y muchas cabezas pensantes se las ingenieron para justificar lo injustificable, ya que sólo se trataba de un piloto sin importancia. Pero se fraguaba la peor de las tragedias. De nada valía la parcial recuperación de la competitividad por parte de Williams, tampoco tenía importancia el enfrentamiento con Michael Schumacher en un circuito que teóricamente favorecía al binomio Senna-Williams. Y el hecho de que a Ferrari le precintaran el nuevo motor utilizado por Berger, el 046, con su correspondiente gasolina bajo sospecha de algo irregular en ambos componentes, parecía una broma con lo acontecido a lo largo del fin de semana. Sin embargo, el espectro de la tragedia más ingrata estaba a punto de cerrarse de nuevo sobre Imola.

En el momento de la salida, a



La última curva. Pocos instantes después de esta imagen, Ayrton Senna se estrellaba contra el muro de protección de la curva de Tamburello. El impacto ocurrió a 297.8 km/h.

arrastraba algo en la parte posterior del coche. Según cálculos aproximados, el impacto recibido por Senna fue de unos 8.000 kilos, equivalente a un factor G de grado 9. Por mucho que sirviera la solidez de la célula vital, el drama había ocurrido envuelto por un halo de misterio. Senna estaba inmóvil en el habitáculo con fractura de la base del cráneo y rotura de la arteria temporal que causó de inmediato un derrame de consecuencias imprevisibles. El milagro de la tecnología le había jugado la peor de las venganzas y a estas alturas de los hechos, ni

siquiera un milagro podría devolver a «Magic» Senna su grandeza. Ese hombre entrañable que el día anterior había abandonado el circuito en un mar de lágrimas por lo ocurrido a Ratzemberger, ese mismo hombre que había afirmado haber visto a Dios y que pasaba largos ratos leyendo la Biblia, se había despedido del mundo.

El día primero de mayo de 1994, en Imola, en el Tamburello, el mejor piloto de todos los tiempos emprendía una lucha con la muerte que, en el mejor de los desenlaces, acabaría en una vida vegetativa.

Su estilo de conducción precisa y decidida, su maestría sobre pista mojada, su inmenso dominio del monoplace en cualquier circunstancia y circuito, formaba parte de un pasado irreplicable. De inmediato, las preguntas más agresivas ♦♦

Jarvi Lehto se le paró el motor de su Benetton Ford B 194 y Pedro Lamy que venía detrás, logró ver algo, pero no pudo evitar al coche de Lehto y chocó de pleno para estrellarse de rebote contra el muro de protección. Afortunadamente, ambos pilotos salieron ilesos, pero, una rueda del coche de Lehto, al salir despedida con parte de las suspensiones, fue a caer entre el público de la tribuna e hirió a tres espectadores y a un policía.

Sin embargo, otra tragedia se fra-

guaba. Después de haber agrupado los coches con el «safety car» hasta retirar los restos del Lotus y del Benetton de la pista, se dio la segunda teórica salida, en la cual se vio con claridad las intenciones de Senna: alzarse con la victoria en Imola y poner fin a la mala racha. Su intención fue firme durante seis vueltas, en las cuales sentó cátedra de conducción y tenacidad, ya que Schumacher ni siquiera intentaba acosarle; seguramente ésta era su primera gran carrera de la temporada. Por el contrario, la fatalidad quiso convertir en tragedia su quehacer genial. En el preciso momento de negociar la curva del Tamburello, a 297,8 kilómetros por hora, el FW 16 de «Magic» Senna dio un ligero quiebro, «casi imperceptible», según dijo Schumacher que le seguía, y como guiado por un rail, fue recto hacia el muro de protección estrellándose sin el más mínimo reparo. Senna no hizo amago de frenada, tampoco pudo corregir la trayectoria, con lo cual, es de suponer que algo directamente relacionado con la direccionalidad del monoplace se había roto. Al no tratarse de elementos aerodinámicos, siempre muy visibles al desprenderse, es de suponer que algo ocurriría en la suspensión posterior, avería que al ocurrir deja al coche sin ningún control sobre la dirección. Los comisarios ahí presentes, aseguran que el monoplace en su trayectoria fatal



Lamy no pudo evitar el coche de Jarvi Lehto. Una rueda hirió a cuatro espectadores.



Mika Hakkinen logró llevar al podio por primera vez en la temporada el motor Peugeot A4-V10. Realizó una carrera pragmática.

¿EL GRAN CIRCO ES UN RUEDO?

Desde el accidente de Elio de Angelis, ocurrido en unos entrenamientos en el Paul Ricard, la Fórmula 1 no había conocido el luto hasta el pasado sábado. Eran las 13.18 horas cuando Roland Ratzenberger y su Simtek número 32 pasaban por delante de la línea de boxes, negociaba la curva del Tamburello a más de 270 kilómetros por hora para entrar en la Villeneuve y desembocar en el viraje de la Tosa. Exactamente ahí, rodaba a 314.9 kilómetros por hora, Ratzenberger perdió el control de su monoplace por el desprendimiento del alerón posterior. Una hora más tarde, en el hospital de Bolonia encontraban la muerte. Evidentemente, este acontecimiento ensombreció el accidente de Barrichello el día anterior, que por gracia divina no se convirtió en otro drama, ya que a raíz de perder el control del Jordan se estrelló contra el muro de protección. Por si fuera poco, en la vuelta número cuatro del Gran Premio, momento que coincidía con la encarnizada lucha de Senna y Schumacher para la primera posición, algo relacionado con las suspensiones del Williams se



se centraron en Patrick Head, responsable del proyecto FW 16. Nadie se puede resignar a que un problema técnico pueda arrebatar a la F1 y a la vida una figura de la magnitud de Senna. Las contestaciones de Head fueron tan sinceras como de costumbre. Tampoco él sabía la razón de lo ocurrido, y desde luego, nadie puede acusar a Head de no haber hecho siempre coches eminentemente sólidos, seguros y sobre todo bien estudiados.

Bajo los efectos de la consternación, el Gran Premio volvió a sus cauces. En los primeros compases se entabló una lucha entre Berger y Schumacher, que a pesar de los múltiples intentos de adelantamiento, tuvo que aguantar en la segunda posición ya que el Ferrari disponía de mejor aceleración que el Benet-

rompió y Senna, al perder el control del FW 16 se estrelló contra el muro de protección, en un lugar muy cercano donde ocurrió el accidente de Berger. El impacto a 297.8 kilómetros por hora fue escalofriante y Senna se convirtió en una décima de segundo en víctima de la tecnología. Al ser trasladado al hospital de Bolonia, se le diagnosticó conmoción cerebral y coma profundo. A estos hechos, se suman también varias pérdidas de control del coche por parte de Hill, Schumacher y otros. Sin lugar a dudas, entre tantos reglamentos perfectos y máquinas diabólicas, hay un error de memoria que es el causante de estos desenlaces incalificables. Dentro de las máquinas del futuro llamadas F1, está otra máquina diseñada hace más o menos 15 millones de años, y es: el hombre. Sus capacidades de domi-

nio de la máquina son inmensas, pero cuando la máquina es indomitable como los actuales F1, la muerte entra en escena. Si a un caza F 18 se le quitaran casi todas las ayudas electrónicas, los pilotos cascarían como gorriones. Lo mismo ocurre en la F1. Los actuales monoplaces dotados de motores cuyas potencia están entre 750 y 800 caballos, combinada con conceptos aerodinámicos de máxima sofisticación para alcanzar más prestaciones que los coches de la pasada temporada, precisan indiscutiblemente control de tracción y suspensiones activas y circuitos que reúnan las condiciones necesarias en el amplio sentido de la palabra. Entonces sí, los F1 serían totalmente gobernables. Un coche de 500 kilos de peso y 780 caballos de potencia no puede tener suspensiones tradicionales y todavía menos correr en un circuito bordeado por muros de hormigón. Es de sentido común que si después de tantas limitaciones se logra batir todos los records, los monoplaces y los pilotos precisan encontrar en la tecnología la seguridad necesaria y no un enemigo mortal. ¡Que descansen en paz!

Mika Hakkinen que, sin lugar a dudas ha sabido desarrollar una carrera enfocada a poder terminar y a conservar la mecánica de su McLaren Peugeot. De hecho, los problemas de sobrecalentamiento acusados por el motor A4 en las carreras anteriores, se han solucionado, con lo cual, los propulsores Peugeot demuestran haber encontrado el camino de la fiabilidad; ahora, según dice Boudy, falta buscar la potencia y emprender un plan de evolución general del motor a dos años vista.

Cuando todo parecía haber llegado a la normalidad en el Gran Premio, con Schumacher en el papel de gran dominador, Larini como salvador inesperado de los colores de Maranello, y Hakkinen que por primera vez mantenía el tercer puesto con firmeza para brindar a Peuge-

ton: sin embargo, en un punto crítico del circuito, Schumacher se hizo con la primera posición. Poco después, Berger cambió los neumáticos al creer que éstos eran la causa de unas fuertes vibraciones. Cuando comprobó que eso no era la razón, abandonó. A partir de ese momento, Schumacher ocupó siempre la primera posición excepto en las vueltas que coincidían con los repostajes y finalizó la carrera seguido por Nicola Larini que rodaba aproximadamente un segundo más lento por vuelta. La tercera posición, muy bien merecida por cierto, fue para



Al final, Larini logró salvar los colores de Ferrari con un merecido segundo puesto.



Senna encontró la muerte en este Williams. Se sospecha que fue un fallo mecánico.

DIVINAS PALABRAS

Frasas perniciosas. Argumentos quiméricos y afirmaciones inde demostrables. Palabras y sólo palabras que explican un dilema.

Los grandes «santones» de la F1 han justificado así lo ocurrido:
Alain Prost: «Sólo un fallo mecánico puede haber causado el accidente».
Flavio Briatore: «Estos hechos lamentables son resultado de la fatalidad».
Patrick Head: «Resulta muy difícil



averiguar con exactitud las causas del accidente».
Ron Dennis: «La pérdida de Senna cambiará la Fórmula 1».
Gerard Ducarouge: «Mi vida como ingeniero tiene dos vertientes: antes y después de haber trabajado con él».
Bernie Ecclestone: «Se negó a opinar sobre lo ocurrido en Imola».
Jean Alesi: «Todos los que formamos la F1 debemos trabajar juntos para que estas cosas no vuelvan a ocurrir».
Jean Todt: «La fatalidad forma parte de la F1. De todos modos, la pérdida de Senna es irreparable».
Michael Schumacher: «Nunca podré olvidar el momento en que vi a Senna estrellarse contra el muro».
Brian Hart: «Ni los coches ni la potencia de los motores son los responsables de lo ocurrido».
Y por último una frase de Senna pronunciada este invierno en Silverstone: «El nuevo reglamento ha generado unos monoplaces muy difíciles de conducir y sobre todo peligrosos. Con tantos debutantes, habrá muchos accidentes».

ot el primer podio desde su aparición en la F1, ocurrió una nueva desgracia.

Mientras Michele Alboreto se dirigía a la pista después de haber cambiado neumáticos, la rueda posterior derecha se desprendió del monoplaza y fue a caer entre los mecánicos, causando daños de cierta importancia a tres miembros de Ferrari y a uno de Lotus. Con esto, pareció que Satanás se quedó satisfecho y hasta el momento de ver a Schumacher, Larini y Hakkinen en el podio, no acontecieron más catástrofes en Imola. De relevante se puede calificar la actuación tanto de Karl Wendlinger como de Ukyo Katayama, que acabaron cuarto y quinto respectivamente, mientras, Damon Hill se tuvo que conformar con la sexta posición.

A la vista de lo ocurrido a lo largo de todo el Gran Premio, no caben dudas de que en la F1 no se precisaban cambios, sino una revolución. El drama que ha rodeado a Senna puede ser causa de la fatalidad, lo de Roland Ratzenberger también, lo de Alboreto otro tanto y la rueda que cayó en la tribuna, también puede ser fruto de la fatalidad; pero, lo que está claro es que ciertos circuitos muy rápidos, «domesticados» con «chicanes» no son lo más apropiado a los monoplazas de hoy día. Las prestaciones de estos coches son superiores a las de los monoplazas con suspensiones activas, ABS en los frenos, control de tracción y acelerador electrónico. En esta simplificación, algún experto se ha pillado los dedos, y de qué forma. Si se habla de seguridad, no tiene sentido correr a 300 kilómetros por hora entre muros de hormigón, ni dominar un monoplaza en el cual todo se ha penalizado menos el potencial del motor y las soluciones aerodinámicas, ya que las actuales son más eficaces que las anteriores. Y además, cuando un circuito que hospeda a la F1 se convierte en un circo romano, da mucho que pensar.

GIGI CORBETTA

IMOLA EN BREVE

50 MILLONES DE CAPRICHOS

Michael Schumacher, nueva estrella de la Fórmula 1, se ha regalado un Bugatti EB 112 Supersport, cuyo modesto precio ha sido de 50 millones de pesetas con el descuento, ya que «es usted quien es». Por si fuera poco, la ha pedido de color amarillo y el interior decorado con madera de raíz y cuero. A partir de ahora, ese amarillo se reconocerá por la sigla Giallo Schumacher.



TOQUE DE HUMOR

Las lenguas de doble filo que pululan por la F1, han hundido al infeliz Paul Belmondo con un chiste que comienza con esta pregunta: «¿Sabes cuál es el contrario de «pole position»? Paul Belmondo, que siempre es el primero por el final de la parrilla. De hecho, las actuaciones del multimillonario piloto galo no van más allá que los caprichos de un niño bien.



¿INDIGNACION O RESPETO?

A raíz del accidente de Roland Ratzenberger, Ayrton Senna y Michael Schumacher abandonaron los entrenamientos y se marcharon del circuito. Los equipos Williams, Benetton y Sauber tomaron la misma decisión. Lo más impactante fue el aspecto de Senna que sumido en un mar de lágrimas se alejó de Imola sin conceder ningún comentario a la prensa que le acosaba.

EL MAS RICO

Según un informe de la revista económica Business Age, Nigel Mansell es el deportista británico que más dinero ha ganado. Los datos descubiertos afirman que Mansell se ha embolsado 45 millones de libras, unos 18.000 mi-



llones de pesetas, que lógicamente ha guardado en diferentes paraísos fiscales.



APAÑO VA, APAÑO VIENE

En una rueda de prensa mantenida por Max Mosley, presidente de la FIA, se ha intentado dar un carácter de credibilidad al «affaire Ferrari» relacionado con el control de tracción empleado en Aida. Mosley se justificó con estas palabras: «Después de haber analizado el dispositivo, hemos llegado a la conclusión de prohibir a Ferrari su empleo por ser ilegal; sin embargo, no hemos considerado justo aplicar una penalización debido a que en Aida sólo lo emplearon en los entrenamientos libres». La contestación de las escuderías británicas a estas palabras fue contundente: todos al unísono le acusaron de favorecer a la escudería del Cavallino.

CLASIFICACIONES

2. A. Senna (Williams-Renault) 1.21.548	5. M. Schumacher (Benetton Ford) 1.21.885
28. G. Berger (Ferrari) 1.22.113	0. D. Hill (Williams-Renault) 1.22.168
6. J. Letto (Benetton Ford) 1.22.717	27. N. Larini (Ferrari) 1.22.841
30. H. Frentzen (Sauber Mercedes) 1.23.119	7. M. Hakkinen (McLaren Peugeot) 1.23.140
3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.23.322	29. K. Wendlinger (Sauber Mercedes) 1.23.347
10. G. Morbidelli (Footwork Ford) 1.23.663	4. M. Blundell (Tyrrell Yamaha) 1.23.703
8. M. Brundle (McLaren Peugeot) 1.23.858	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.24.078
34. M. Alboreto (Minardi Ford) 1.24.276	9. C. Fittipaldi (Footwork Ford) 1.24.472
25. E. Bernard (Ligier Renault) 1.24.678	20. E. Comas (Larrousse Ford) 1.24.852
26. O. Panis (Ligier-Renault) 1.24.996	12. J. Herbert (Lotus Mugen Honda) 1.25.114
15. A. De Cesaris (Jordan Hart) 1.25.234	11. P. Lamy (Lotus Mugen Honda) 1.25.295
19. O. Beretta (Larrousse Ford) 1.25.991	31. D. Brabham (Simtek Ford) 1.26.817
34. B. Gachot (Pacific Ilmor) 1.27.584	32. R. Ratzenberger (Simtek Ford) 1.27.881

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.28.28.642. 2. N. Larini (Ferrari) 1.29.23.584. 3. M. Hakkinen (McLaren-Peugeot) 1.29.39.321. 4. K. Wendlinger (Sauber-Mercedes) 1.29.42.300. 5. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) a 1 vuelta. 6. D. Hill (Williams-Renault) a 1 vuelta. 7. H. Frentzen (Sauber-Mercedes) a 1 vuelta. 8. M. Brundle (McLaren-Peugeot) a 1 vuelta. 9. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) a 2 vueltas. 10. J. Herbert (Lotus-Mugen-Honda) a 2 vueltas. 11. O. Panis (Ligier-Renault) a 2 vueltas. 12. E. Bernard (Ligier-Renault) a 3 vueltas. 13. C. Fittipaldi (Footwork-Ford).

VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton-Ford), 1.24.438.

ABANDONOS.

A. De Cesaris (accidente). M. Alboreto (accidente). G. Morbidelli (motor). P. Martini (accidente). D. Brabham (pinchazo). B. Gachot (motor). O. Beretta (motor). G. Berger (suspensiones). A. Senna (accidente). E. Comas (trompo).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 30 puntos. 2. D. Hill, 7 puntos. 3. R. Barrichello, 7 puntos. 4. G. Berger, 6 puntos. 5. N. Larini, 6 puntos. 6. J. Alesi, 4 puntos. 7. M. Hakkinen, 4 puntos. 8. U. Katayama, 4 puntos. 9. K. Wendlinger, 4 puntos. 10. C. Fittipaldi, 3 puntos. 11. H. Frentzen, 2 puntos. 12. E. Comas, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton-Ford, 30 puntos. 2. Ferrari, 16 puntos. 3. Williams-Renault, 7 puntos. 4. Jordan-Hart, 7 puntos. 5. Sauber-Mercedes, 6 puntos. 6. McLaren-Peugeot, 4 puntos. 7. Tyrrell-Yamaha, 4 puntos. 8. Footwork-Ford, 3 puntos. 9. Larrousse-Ford, 1 punto.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS / ALBACETE

Esta vez, Campos

Alfa Romeo ha trabajado duro en la pretemporada y se están viendo los resultados. En Albacete la marca italiana ha logrado de nuevo un rotundo doblete, que se lo pone muy difícil a sus rivales.

ALFA Romeo tras la demostración de fuerza de la primera carrera del año del Campeonato de España de Turismos, en la que en la clase de Superturismos no tuvo ningún rival, en la segunda cita del certamen, en el circuito de la Torrecica de Albacete, volvió a dejar bien claro que sus 155 están un escalón por encima de sus rivales. Si en el Jarama venció Luis Villamil, esta vez, en la carrera manchega, lo hizo su compañero de equipo, Adrián Campos.

Ya desde los entrenamientos cronometrados, se puso de manifiesto el dominio de las monturas rojas italianas. Villamil se hizo con la *pole*, seguido por Campos. Sus rivales más directos, con problemas de diferente índole tuvieron que conformarse con ver el alerón trasero de los Alfa Romeo en la parrilla de salida. Luis Pérez Sala, a los mandos del Nissan Primera fue el que más les inquietó, jugó su baza saliendo casi al final de la tanda, cuando había muy poco tráfico en la pista, manteniendo en vilo a todos sus adversarios, pero finalmente no pudo superar el tiempo de Campos y Villamil.

Por detrás se situó Alain Ferté, quien se quejó de falta de rendimiento de su motor. Tras los entrenamientos, los mecánicos del equipo detectaron que uno de los cilindros prácticamente no tenían compresión, por lo que tuvieron que cambiarlo por otro para la carrera. El equipo Opel tampoco tuvo un día afortunado, los Vectra experimentaron desde el principio una pérdida de motricidad que les impedía, por mucho que se esforzaran sus pilotos, acercarse a los tiempos de los Alfa Romeo. Tras estudiar la causa del problema, en el equipo Opel, llegaron a la conclusión de que ese defecto se debía a que para la carrera de Albacete se habían decidido por unos motores que ofrecían más potencia a bajas revoluciones, lo que obligaba a trabajar a los neumáticos durante más tiempo al máximo rendimiento, alcanzando con ello unas temperaturas muy elevadas traduciéndose su falta de rendimiento llegado ese punto. ♦♦♦

LA TORRECICA DESDE EL BOX

Cuestión de revoluciones. Los vehículos de la Clase 2 FIA, además de equipar motores de dos litros atmosféricos, tienen limitado su régimen máximo de giro a 8.500 revoluciones por minuto. Para ello disponen de unos limitadores que en caso de ser sorteados, los pilotos piden que se haga antes de la sesión libre de entrenamientos del viernes. De esa manera se puede solucionar alguna anomalía si surge.

El problema de la salida. El sábado por la tarde, hubo una reunión, con el ánimo de decidir cómo se efectuará la salida en el campeonato. Los hay partidarios de hacerla desde parados y otros prefieren la salida lanzada. Al final se decidió que será parada, salvo en Montmeló donde puede ser lanzada.

Gratis al circuito. Como las carreras de Albacete se disputaron el día 1 de mayo, Día de la Madre, los responsables del circuito de la Torrecica, decidieron que las mujeres tuviesen acceso gratis al circuito.

Ingeniero de Cosworth. El equipo Ford contó con la presencia de Stewart Liebel, ingeniero de Cosworth, que ha sido la firma que ha desarrollado los motores V-6 de los Mondeo.

Guerra de las alas. Ford ha solicitado, y está probando en Inglaterra un alerón trasero muy elevado y un spoiler delantero similar al de los Alfa. En caso de que funcione bien estos cambios los heredaran los Mondeo del CET.



Gianni Giudici (foto de la izquierda) realizó una sensacional carrera que se vio recompensada con el segundo puesto final entre los Turismos. Luis Pérez Sala tras no realizar una buena salida, llevó al Nissan Primera oficial al tercer peldaño del podio.



Luis Villamil redondeó el éxito de Alfa Romeo. Iñaki Goiburu (foto de arriba) completó el podio de Turismos. Carlos Palau y Jesús Pareja, nada pudieron hacer para alcanzar una mejor clasificación con los Ford Mondeo.



en una pérdida de motricidad. Con ese inconveniente, Antonio Albacete se situó en la quinta posición y Josep Arqué en la octava.

Entre los dos Opel se situaron los dos Ford Mondeo, sexto Palau y séptimo Pareja. Para la marca del óvalo tampoco fue un fin de semana agradable. Sus males comenzaron el jueves previo a la carrera, día en el que, en el Mondeo de Pareja rompió el motor. Al no tener uno de repuesto, tuvieron que mandar uno desde Inglaterra, que montaron el viernes, lo que impidió a Jesús Pareja poder dar las suficientes vueltas para encontrar el equilibrio perfecto de su vehículo.

Por lo que se refiere a los entrenamientos de los Turismos, el más rápido fue Ricardo García

Galiano, que con el Ford Escort Cosworth, realizó un tiempo similar al de los Superturismos de la cola. En esta categoría el segundo mejor tiempo fue para Josep Bassas con el BMW M-3, seguidos por Rafael Barrios, que se quedó sin autoblocante delantero, Gianni Giudici con un Alfa Romeo 155 Q4 y los BMW M-3 de Iñaki Goiburu y Jon Andrescu.

Ya en la carrera, Campos arrancó mejor que su compañero y se situó en la primera posición. Alain Ferté, que también salió bien, superó a Luis Pérez Sala. Un tanto de lo mismo sucedió con Antonio Albacete, que relegó al piloto del Nissan Primera a la quinta posición, mientras que por detrás algunos Turismos superaron a los Superturismos que cerraban esta categoría. En esta ocasión, todos se pusieron de acuerdo y no sucedió nada al final de recta. Desde el principio, los dos Alfa Romeo, comenzaron a coger una cómoda distancia y rodaron, durante toda la carrera

en solitario sin alternar sus puestos, cruzando por lo tanto la meta en primera posición el valenciano Adrián Campos, talonado por Luis Villamil.

La emoción de la carrera estaba por detrás, todo parecía indi-



Los Opel Vectra sufrieron todo el fin de semana problemas de tracción.

car que Ferté se iba a situar en una cómoda tercera posición. Pero el motor del BMW 318i del equipo de Teo Martín dijo basta, acabándose en ese momento para él la carrera. Su puesto lo heredó Antonio Albacete, que poco después fue superado por Pérez Sala. Albacete en los últimos compases de la prueba estuvo a punto de ceder la cuarta plaza en favor de Jesús Pareja, que le acosó fuertemente en la última vuelta. El grupo de los Superturismos lo cerró Josep Arqué, que en las primeras vueltas tuvo una salida de pista quedando muy retrasado, finalizando incluso detrás de algunos Turismos.

En la categoría de Turismos la carrera estuvo muy animada. El pimer líder fue Gianni Giudici, que se vio superado por Rafa Barrios. El piloto del Escort, para compensar la falta de autoblocante delantero, soltó la barra estabilizadora, de forma que al ser más blando el eje delantero, ayudaba en su conducción. Barrios

una vez que superó a Giudici, ya no perdió el liderazgo hasta el final. Goiburu lanzó un fuerte ataque sobre Giudici intentando arrebatarle el segundo puesto, pero el piloto italiano se defendió muy bien y evitó que Goiburu le superara. Ricardo García Galiano cerró la clasificación de Turismos, al verse relegado a causa de un trompo que hizo en la primera vuelta. Por el camino se quedaron Jon Andrescu y Josep Bassas, éste primero se vio relegado al sufrir un toque de Palau y, finalmente una salida de pista a final de recta de meta le apartó definitivamente de la carrera.

Tras la carrera de Albacete, los Alfa Romeo se destacan notablemente de sus perseguidores, mucho tendrán que espabilar sus rivales si los quieren alcanzar. Un concienzudo y laborioso trabajo en la pretemporada está permitiendo que los coches italianos vayan muy por delante de su competencia. Por lo que respecta a los Turismos, Rafael Barrios, con su Escort, también se sitúa al frente de la clasificación como líder destacado.

MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º, Adrián Campos (Alfa Romeo 155 TS), 28.58.145. 2º, Luis Villamil (Alfa Romeo 155 TS), 28.58.976. 3º, Luis Pérez Sala (Nissan Primera GT), 29.06.622. 4º, Antonio Albacete (Opel Vectra GT), 29.22.846. 5º, Jesús Pareja (Ford Mondeo), 29.23.380.

TURISMOS

1º, Rafael Barrios (Ford Escort Cosworth), 29.55.522. 2º, Gianni Giudici (Alfa Romeo Q4), 30.01.649. 3º, Ignacio Goiburu (BMW M-3), 30.01.841. 4º, Ricardo García Galiano (Ford Escort Cosworth), 30.02.656.

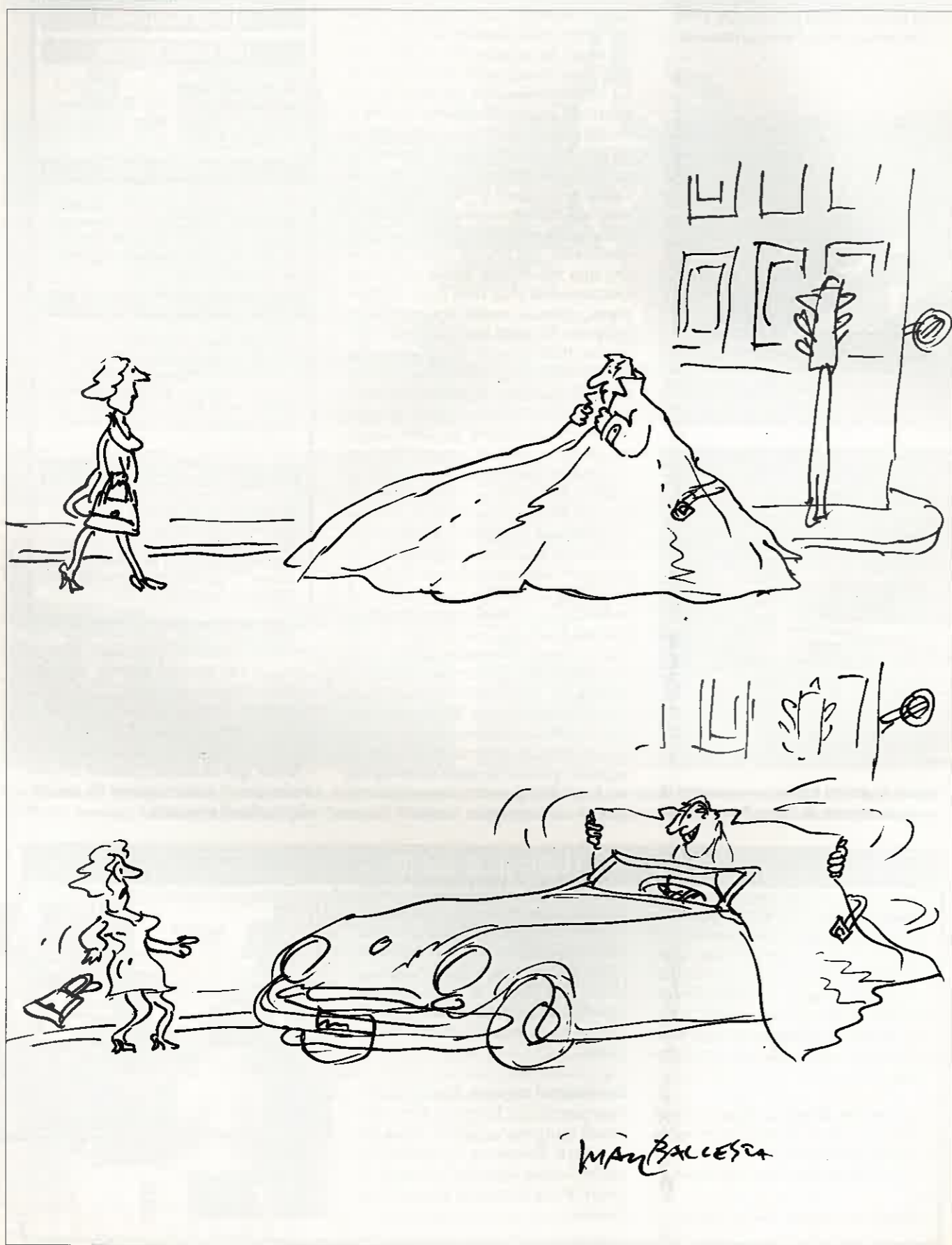
ASI VA EL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS.

1º, Luis Villamil y Adrián Campos, 35 puntos. 2º, Luis Pérez Sala, 20. 3º, Antonio Albacete, 20. 4º, Alain Ferté, 12. 5º, Jesús Pareja, 8.

TURISMOS.

1º, Rafael Barrios, 40. 2º, Gianni Giudici, 23. 3º, Ricardo García Galiano e Ignacio Goiburu, 22. 5º, Alain Ferté, 12. 6º, Jesús Pareja, 8.



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 94004 2E

MXT



MICHELIN

SEAT IBIZA

COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1994

La prensa especializada no podía equivocarse

al elegir al SEAT IBIZA Coche del Año en España 1994 (*). Un automóvil fruto de la tecnología alemana más vanguardista.

Construido en la fábrica más moderna de Europa: Martorell. Un nuevo concepto automovilista que recupera el placer y la alegría de conducir. Con seguridad y excelentes prestaciones. El mejor equilibrio entre calidad y precio.

Un reconocimiento, de los que más saben, a la elección de miles de conductores. Al futuro de una gran empresa.

Un éxito del que tú también puedes participar probándolo en tu Concesionario SEAT. Y beneficiándote de unas condiciones de compra únicas. Para llevarte el mejor Coche del Año. Como tú quieras. Descúbrelo.

EMOCIÓNATE



CUANDO LO PRUEBAS
SABRAS EL PORQUE
EN TODA LA RED DE CONCESIONARIOS SEAT

SEAT *Si!*

SEAT



(*) Asociación Nacional de la Prensa del Motor.

AL VOLANTE DODGE VIPER



Motor 16



LA TRAGEDIA
DE SENNA

10 de mayo 1994 • Num. 551 • 375 ptas.

DESCAPOTABLES

PORSCHE 911
CARRERA
CABRIOLET



AC ACE



FIAT
PUNTO
CABRIO

LOTUS ELAN S2



SAAB 900
CABRIOLET



PEUGEOT 306
CABRIO



MINI SPEEDSTER



VW GOLF
CABRIO



RELIANT SCIMITAR SABRE



NORTAN CABRIO

