



SENNA: TODA LA HISTORIA DE UN MITO

# Motor 16

17 de mayo 1994 • Núm. 552 • 375 ptas.

**EL** FIAT PUNTO  
**CABRIO**  
**MÁS**  
**BARATO**



# OPEL FRENTE A BMW

OPEL OMEGA 2.5  
TD CARAVAN

BMW 525 TDS TOURING



RALLYE DE CORCEGA: SAINZ VUELVE A TRIUNFAR





## 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 2.0 i LS 16V 136 CV: 3.380.000 ptas.

Accord Coupé 2.2 i 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.



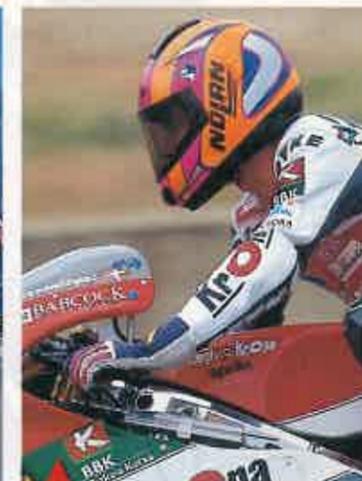
- 5 EDITORIAL**
- 6 LA FOTO**  
El perfume del adiós a Senna.
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 16 AL VOLANTE**  
**Fiat Punto Cabrio.**  
El descapotable de Fiat será el capricho más barato.
- 20 Nuevos Audi.**  
Dos nuevas versiones del Audi Coupé y el 80 Competition llegan a la familia del fabricante alemán.
- 22 FRENTE A FRENTE**  
**Omega 2.5 TD GL Caravan.**  
Dos modelos que conjugan calidad, economía y un gran comportamiento.
- 30 TECNICA**  
**Ayuda a la conducción de Opel.**
- 34 Tecnología Lucas.**
- 36 REPORTAJE**  
**Colores.** Con unos coches cada vez más similares, los colores son fundamentales elementos de compra.
- 42 FUERA DE SERIE**  
**Swatch.** El coche que fabricarán Mercedes y Swatch podrá estar listo en 1997 o incluso antes.
- 49 PRECIOS**
- 76 CUENTENOS SU CASO**
- 78 GENTE SOBRE RUEDAS**  
**Ayrton Senna.** Sin Senna la Fórmula 1 pierde la magia.
- 88 DEPORTE**  
**A todo gas.**
- 92 GP España de Motociclismo.**  
Los españoles cumplieron. Torrontegui fue 3º en 125.
- 98 Rallye de Córcega.**  
Una avería inoportuna privó a Sainz de la victoria.
- 106 JUAN BALLESTA**



**42** El prototipo diseñado entre Swatch y Mercedes está prácticamente a punto.



**98** Carlos Sainz volvió por sus fueros en Córcega.



**92** Herri Torrontegui.



**20** Dos versiones del Coupé y el 80 Competition son las novedades de Audi.

**CITROËN ZX**  
**COPADEL MUNDO**  
 RALLYE RAID 1993  
**GANADOR**



**CAMPEON DEL RALLYE DE TUNEZ '94**



**MUCHO DINERO**

El Citroën ZX Rallye Raid ha vuelto a ganar. **Campeón del Rallye de Túnez 1994.**

Una vez más, el que ha sido Campeón del Rallye París-Dakar, del Rallye de los Faraones y del Rallye París-Moscú-Pekín ha demostrado toda su potencia, robustez y fiabilidad en el banco de pruebas más exigente del mundo: El Rallye de Túnez 1994.

Durante este mes, si usted compra un Citroën ZX, va a ahorrarse dinero. Esto sumado a la subvención del Gobierno de 100.000 pesetas, por su vehículo de más de 10 años, se convertirá en **Mucho Dinero** para usted. Y si no tiene un coche con más de 10 años, en Citroën también se ahorrará **Mucho Dinero**.

**CITROËN**  
 RED DE CONCESIONARIOS

**CITROËN ZX. RAZA DE CAMPEON**

**NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI**

**Motor 16**

Director:  
 Angel Carrehilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M<sup>o</sup> Jesús Beneit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turmes (diseño). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Fernando Cañizal, Simonetta Garrh, 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<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). Autoedición: José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. Director de Producción: Roberto 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. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorita, 3 1<sup>o</sup> D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Rnualdo, 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 FIPE. COPY. RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1982. Difusión controlada por OJD.

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

**CAMBIO Y VIAJES, S.A.**

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

**E D I T O R I A L**

## Senna, el muro y el negocio

**C**UANDO se enfoca un deporte bajo el prisma del negocio puro y duro, indefectiblemente se llega al colapso. La Fórmula 1 no se encuentra en un momento difícil ni crucial, sino al final de un camino erróneo, marcado durante años por personas cuya filosofía ha sido y es el business y que sólo creen en el dios dólar. El negocio, la *pastizorra* -como dice Paco Umbral- ha ensombrecido la nobleza de un deporte singular y simbólico.

Ahora, teñidos por el luto, sus dirigidos buscan el por qué de la muerte de Senna. ¿Habrá sido un error humano o un fallo mecánico? ¿Cambio de marcha inexplicablemente o trazó con los neumáticos fríos? Falacias y sólo falacias alimentadas para tergiversar una realidad tan evidente como indignante.

A Senna, el mejor de todos los tiempos, le ha matado el hecho de haberle puesto cerca un muro de hormigón cuando a 300 kilómetros por hora perdió el control de su Williams, que de por sí es un hecho insólito y sospechoso. La firmeza de ese muro, sobre el cual dejó grabado el grito más desesperado de su vida, no se debe a los cielos sobre los que está anclado. Al otro lado, por la cara que no se ve, agazapados y ocultos los intereses creados, las decisiones desalmadas, los sacos de dólares y los cúmulos de incompetencias, mantuvieron bien firme el muro, ese muro insensible al alarido de un hombre honesto, que unos días antes estuvo ahí, exactamente en el fatídico sitio de la tragedia explicando a los organizadores la peligrosidad del tramo.

Por medio de la Fórmula 1, el hombre mide su tecnología y sus dotes de dominio de la máquina con un diálogo cuya palabra es la caballerosidad. Por eso no es el boxeo, por eso no precisa manchar de sangre la disputa, ya que en los circuitos lo que cuenta es la dinámica mental de quien ali-

menta ese deporte y la buena fe de esos hombres que han hecho de la velocidad su única razón de vida.

Tras dos años de reuniones plenipotenciarias al máximo nivel mundial, se ha parido un reglamento técnico y deportivo que ha cargado de peligrosidad a los monoplazas, ha llenado de gente la línea de boxes y ha envejecido en especial algunos circuitos. Sin embargo, las entradas cuestan lo mismo, los espacios televisivos siguen el mismo baremo, el presupuesto de los equipos es igualmente multimillonario y, que se sepa, ninguno de los poderosos que manejan los hilos del Gran Circo se ha arruinado. Una vez más se pensó cambiar muchas cosas para que todo siguiera igual; pero no, esta vez ha llegado el colapso

histórico. En la F-1 ya no

hay ningún Campeón del Mundo, no se

ha evitado la

muerte de un

hombre ejemplar como Senna

y tampoco de un infeliz como

Ratzenberger, que por correr tenía que

pagar. Sin saberlo pagó su muerte

con la pena de estar

en un equipo insignificante, y sin ni siquiera la

gloria efímera del recuerdo, ya que su muerte sin fama fue desplazada por el drama excelso de Senna.

De igual modo, los recortes tímidos y en la mayoría de los casos supeditados a los intereses económicos de los colosos del automóvil, generan una realidad estéril y, en algunos casos, peligrosa e injustificable.

El descarado Allen Ginsberg dijo que para ensanchar el área de la conciencia había que arrancar simbólicamente las puertas de los cárdenes y los cárdenes de las puertas. Ahora, en la Fórmula 1, impregnada de sangre y ensombrecida de lutos posiblemente evitables, hay que derribar los muros, todos los muros, y lo que se esconde detrás también.

GIGI CORBETTA

**A Senna lo mató un muro tras el que se agazapaban intereses creados y las decisiones desalmadas que mueven la Fórmula 1**

LA FOTO

## EL PERFUME DEL ADIOS A SENNA

SON las flores de un remordimiento eterno. Es el último tributo a un hombre cuyo silencio era tan autoritario y que siempre vivió atormentado por una frase que leyó de joven: «Sabes Rocamadour, existe una cosa que se llama tiempo, es como un bicho que anda y anda».

Interpretó la vida como un mosaico de milésimas de segundo y laureles. Se debatía entre lo místico y el estremecimiento brutal de la velocidad, entendida como el único desafío a la vida y al tiempo.

Tras el estruendo final, queda el recuerdo en la alquimia de la foto, el perfume de las flores, la flacidez de la bandera a cuadros y su espíritu que anda errante por las sendas de la velocidad. Foto: Gerry Penny



SEMÁFOROS



Creíamos que la falta de respeto hacia el espectador aficionado al automovilismo era patrimonio exclusivo de Televisión Española, pero no. Telecinco está en la misma onda. La exclusiva de las retransmisiones de la Fórmula 1 son, parece ser, una excusa para llenar unas horas muertas de programación. El Gran Premio de San Marino nos lo ha confirmado: los comentarios se hacen desde Madrid, como si no hubiese dinero para enviar a los comentaristas al lugar del acontecimiento y luego, cortan la retransmisión a mitad de prueba, sin informar de la gravedad de los acontecimientos que se estaban desarrollando.



Hay que tener mucha fe para, en estos momentos de crisis, invertir 150 millones de pesetas en una iniciativa automovilística. Pero no es ningún secreto que Santiago Gómez Pintado es, por encima de todo, un emprendedor optimista. Su obra se llama Otaysa, que en apenas tres años se ha convertido en el concesionario Seat-VW más importante de la capital de España, triplicando la penetración de la marca en Madrid. No contento con esto, se ha lanzado a una original iniciativa: vender coches usados con la garantía y la calidad de los nuevos.



EL CADILLAC DEL PRESIDENTE

## El nuevo coche de Bill Clinton

EL servicio secreto ha dado al fin luz verde al nuevo coche presidencial estadounidense. Aunque la mayoría de sus detalles permanecen en la más absoluta de las confidencias, se sabe que se trata de un Cadillac Fleetwood Brougham, el más lujoso de cuantos automóviles fabrica General Motors. El motor de serie es un V8 de 5,7 litros y 264 caballos, pero todo apunta a que ha sido profundamente modificado, entre otras cosas, para mover el blindaje

de un coche que, de serie y sin alargar, pesó más de 2 toneladas.

El coche presidencial mide 7,75 metros de largo (ha crecido más de 2 metros) y en su interior, decorado con todo lujo de detalles, se ha instalado un sofisticado equipo de comunicaciones vía satélite. Dispone de seis plazas, incluidas las del conductor y el escolta. El precio no ha sido comunicado, pero es ya una vieja tradición que GM regale estas limusinas presidenciales.

### PEUGEOT, SIN PAROS

## Los primeros efectos del Plan Renove

LOS primeros efectos del plan de renovación del parque automovilístico español han comenzado a aparecer. Aunque aún es pronto para conocer los datos suficientes, al menos los fabricantes de nuestro país han comenzado a incrementar la producción de aquellos modelos más populares. Esto obedece, no sólo al Plan Renove español, sino al tirón que el Plan Balladur en Francia ha ocasionado en la



producción de los pequeños automóviles de origen francés que se fabrican en España: Peugeot, Citroën y Renault.

En el caso concreto de Peugeot, en la fábrica de Villaverde se ha cancelado la prevista regulación de empleo. Simultáneamente, se ha anunciado la producción de una versión comercial del 205, que ocupará el 50 por ciento de la capacidad total de la planta madrileña.

¿QUÉ DIRÍA TU MAMÁ SI TE VIESE CON ERISTOFF?

VODKA

ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



**EL NUEVO OPEL OMEGA A LA VENTA**

El Nuevo Opel Omega llega al mercado español, a partir del próximo 12 de mayo, en carrocerías Sedán y Caravan y se sitúa como el modelo más lujoso y representativo de la marca alemana. Con tres niveles de acabado, Omega, CD y MV6, el



nuevo buque insignia de Opel recurre a cuatro motorizaciones diferentes. La nueva generación de motores Ecotec de gasolina han sido incorporados en el vano motor de los Omega: la mecánica de dos litros con culata de 16 válvulas desarrolla una potencia de 136 caballos, mientras que los dos motores V6 24V con 2,5 y 3,0 litros de cilindrada presentan una potencia de 170 y 211 caballos respectivamente. Para completar la gama también está disponible la mecánica 2.5 Turbodiesel, de origen BMW, que en el nuevo Omega entrega una potencia de 130 caballos. Los precios son: 2.0i 16V: 3,7 millones. CD 2.5i V6: 4,4 millones. CD 2.5i Aut.: 4,6 millones. MV6 3.0i V6: 5,5 millones. MV6 3.0i Aut.: 5,6 millones. 2.5 TD: 4,1 millones. Caravan 2.0i 16V: 3,9 millones. Caravan 2.5i V6: 4,6 millones. Caravan 2.5 TD: 4,3 m.

**HA LLEGADO EL BARON**

**Roadster a la española**

HACE ya dos temporadas que Motor 16 se hacía eco en sus páginas del trabajo de Rolf Menke, un alemán afincado en la localidad alicantina de Altea. Su particular filosofía de ver el automóvil se ha materializado en el Black Baron, un dreamster biplaza en la mejor de las tradiciones. Los antecedentes motociclistas de su creador (es diseñador, además de ingeniero y arquitecto) y su fascinación por la época de la aviación en los tiempos del Barón Rojo, marcan con temperamento especial un modelo tan atractivo como exclusivo.

Fabricado y ensamblado artesanalmente en Altea, su producción de 20 unidades anuales ya está lista para recibir los primeros pedidos, en los que el cliente puede personalizar su deportivo que, además, se construye a medida para su propietario. Los plazos de entrega oscilan entre cuatro y seis meses y su base mecánica V.A.G. (Volkswagen) aprovecha la asis-



**SIGUE EL ACOSO**

**Arriortúa no dimite**



Arriortúa continúa manteniendo la polémica en el seno de VW.

VOLKSWAGEN ha calificado las últimas informaciones sobre la posible dimisión de López de Arriortúa como «especulaciones periodísticas». Tras el anuncio de la Fiscalía de Darmstadt, que

encontró indicios racionales de culpabilidad en la conducta del ejecutivo español y sus colaboradores, la prensa sensacionalista alemana (que, digámoslo sin rubor, es

tencia de la red de concesionarios de esta marca más las de SEAT y Audi. El diseño mecánico es especialmente sencillo, por lo que el mantenimiento se reduce a operaciones básicas que no requieren talleres especializados.

La presentación oficial del Black Baron se realiza del 12 al 16 de mayo en el salón de exposiciones de Distrito 39, calle María Zayas, 21, en las que el propio Rolf Menke atenderá a los interesados de 11 a 13 horas por la mañana y de 16 a 19 horas por la tarde. Para cualquier información puede también contactarse con Agustín Lohman (Tel.: 96-584 09 67).



**EXPOSICION EN BERLIN**

**Ferrari en los museos**

CON su presencia en el Museo de Arte Moderno de Nueva York, Ferrari presume de ser la única marca de automóviles que ha transcendido de lo puramente cotidiano para convertirse en obra de arte.

Fiel a esta idea, la National Galerie de Berlín ha organizado una exposición bautizada «L'Idée Ferrari», que se celebrará en la capital germana entre los días 17 de mayo y 31 de julio. Allí se podrán apreciar 15 modelos de automóviles construidos en Maranello, entre los que destacan un 166 Mille Miglia, 250 GT, 250 GTO, 250 Le Mans y 250 Testarossa. En un impresionante pabellón, obra del genial arquitecto Mies van der Rohe, los visitantes podrán disfrutar también con una muestra de diseños, objetos y accesorios Ferrari, así como de algunos de los más recientes modelos de competición y Fórmula 1.

**HASTA EL 26 DE SEPTIEMBRE**

**IX Premio BMW de pintura**

BMW Ibérica anuncia la convocatoria del IX Premio BMW de Pintura.

Manteniendo la estructura de la anterior edición, este certamen, cuya dotación asciende a 4.500.000 de pesetas, está abierto a la participación de cualquier pintor nacional o extranjero residente en España. Las obras presentadas a concurso deberán tener 195 cm. como medida máxima en cualquiera de sus lados y tanto la técnica como el estilo son de libre elección. Se ha dispuesto una completa red de puntos de recogida, situados al efecto en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Santiago.



*De buena fuente*

**Las autopistas alemanas dejarán de ser gratuitas**

Aunque falta aún el respaldo legal que lo permita, los responsables del Ministerio de Transporte quieren implantar el peaje. Alemania es uno de los pocos países europeos con autopistas gratis, de las que se benefician más de 120 millones de ciudadanos no residentes en el país. Esta situación no es recíproca respecto a los peajes que tienen que pagar los ciudadanos germanos en otros países, lo que ha motivado el estudio del peaje por parte de dicho Ministerio. La medida podría entrar en vigor antes del año 1997.

**Podría haber fraude en la venta de gasóleo**

Durante los dos primeros meses del año, las ventas de gasolinas se han incrementado en un 1 por ciento. Y las de gasóleo en un 2,3 por ciento, lo que indica un ligero incremento de la actividad económica. Lo que resulta sorprendente es que el consumo de gasóleo de calefacción se ha disparado. Según algunos especialistas en combustibles, lo que está ocurriendo es que se está destinando a automoción una parte importante de gasóleo C. El escándalo puede estallar de un momento a otro.

**Aumentan las ventas de coches de alquiler**

Más de 7.000 coches de alquiler se han vendido en el primer trimestre. Una de las razones es que los «rentacaristas» prevén un aumento importante del turismo en este verano; pero la más real es que Opel y Ford están vendiendo a profesionales del alquiler unidades que posteriormente son exportadas, a precio de coche usado y sin haber pagado impuestos por primera matriculación. Aunque no puede decirse que se trate de un fraude, sí de una triquiñuela fiscal que podría producir un cambio en la legislación.

**Audi, aluminio Mercedes, el plástico**

No ha tardado en reaccionar Mercedes al Audi A8, cuya carrocería está realizada en aluminio. La casa de la estrella está trabajando en un sistema híbrido en el que los chasis se realizan en un conjunto de piezas de plástico, aluminio y magnesio, cuyo precio es un 80 por ciento menor que el aluminio y con el que se consigue una reducción de peso del 80 por ciento respecto a lo logrado por sus rivales del grupo Volkswagen.

ENCUESTA AREA

La pasada semana comentábamos el resultado de la encuesta del Area de Investigación acerca del Barómetro Automovilístico.

En esta ocasión se trata de conocer la opinión de los españoles acerca del trato del Gobierno a la industria de la automoción. Es preciso comenzar señalando que la encuesta se ha realizado en las últimas semanas de enero, por tanto antes de iniciarse el Plan Renove.

La pregunta era: «¿Hasta qué punto cree usted que el Gobierno español apoya en la actualidad a la industria automovilística española?». La respuesta es esclarecedora: sólo el 3 por ciento afirma que el apoyo es mucho y otro 9 por ciento lo califica como suficiente. El resto, el 74 por ciento de los españoles, creen que el Gobierno no apoya nada o apoya poco.

Apoyo del Gobierno al automóvil

¿Cree usted que el Gobierno español apoya a la industria automovilística española?



Fuente: Encuesta nacional (P+B) - Parque VN hasta 7 años



AFORTUNADAMENTE, MEJORA

La señalización, de pena

MAS de medio millón de señales de tráfico deben ser colocadas o repuestas, según un reciente estudio de la Asociación Española de la Carretera (A.E.C.). La señalización vertical (señales) y horizontal (pintura) deja mucho que desear en nuestro país, pese a que se haya mejorado respecto al año anterior. La A.E.C. lleva a cabo, desde 1985, un evaluación visual del estado de la señalización y de los firmes, habiendo hecho público este informe referido al año 93/94. Como resumen, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- La red de carreteras del Estado merece la calificación de «aceptable» en lo que al firme se refiere, pero necesita unas inversiones de 93.600 millones de pesetas. La red autonómica está en peor estado de conservación y requiere una inversión de 191.700 millones. Por autonomías, la que tiene las carreteras en mejor estado es Andalucía Oriental, seguida por Murcia, Valencia, Madrid y Castilla-La Mancha. Las peor conservadas (siempre refiriéndonos a la red del Estado) son las de Cataluña y Cantabria.

- En lo que a señalización vertical se refiere, la nota media de las ca-

rrteras de la red nacional merece el calificativo de «aceptable», con una nota media de 6,03 sobre 10. (La puntuación para el firme de carreteras es muy diferente, con un baremo de 400 puntos, en escala invertida). La comunidad con mejor señalización es Madrid (8,23 puntos), con una nota promedio de 6 puntos. Destaca negativamente Cantabria, con una nota de 4,6 puntos. La red nacional necesita reponer 430.000 señales (el 32,7 por ciento del total); la red autonómica necesita reponer nada menos que 237.000 señales.

Finalmente, el análisis de la señalización horizontal pone de manifiesto que el promedio nacional es «bueno», mejor que la svertical. De nuevo Madrid ocupa un lugar en las primeras posiciones, aunque superada por Valencia y Cantabria.



ALQUILER A LARGO PLAZO

Coches para usar

HAY muchas formas de utilizar un coche: por compra, alquiler, leasing, préstamo, cesión... un largo etcétera. Pues bien, a todas ellas, a las que suponen un desembolso económico, viene a sumarse una nueva posibilidad, muy atractiva e interesante. Se llama alquiler a largo plazo y llega a España de la mano de una firma, Dial, con experiencia en otros países europeos y con el respaldo que supone su pertenencia al grupo bancario Barclays.

Hasta ahora, el llamado «full service renting» se ofrecía a empresas, para la explotación de su flota de vehículos. Por medio de una cantidad mensual, se dispone de un coche de empresa. En este pago mensual pueden estar incluidos todos los gastos de explotación menos, obviamente, el combustible. Este servicio se ha venido ofreciendo a empresas, como leasing o alquiler, pero ahora llega esta oferta a los particulares.

Vayamos a lo concreto. Usted quiere un coche de 2 millones de pesetas. Puede comprarlo al contado, paga el seguro, los impuestos, lo llena de gasolina y asunto acabado. Puede decantarse también por comprarlo a plazos, pagando los intereses correspondientes. O puede dirigirse a Dial (teléfono 578 32 84 de Madrid) y decidirse por este sistema. Dispondrá del coche que usted elija, del color que elija y con los accesorios que encuentre necesarios (e inclu-



Dial

Dial ofrece ahora a particulares su servicio «full service renting», que hasta el momento sólo estaba destinado a empresas.

so superfluos, es cuestión de pagar más o menos). El coche no estará a su nombre ni se quedará con él al finalizar el contrato (normalmente, entre uno y cuatro años), pero podrá ahorrarse hasta 300.000 pesetas, pagando mensualidades de 56.000 pesetas. Y no sólo ahorrarse un buen dinero, sino innumerables complejidades. por ejemplo, la venta del coche usado, la contratación del seguro, el mantenimiento, las reparaciones o los impuestos; todo se lo dan hecho.

Hay incluso otras ventajas añadidas, especialmente para los profesionales: se trata de la facturación de un servicio y por tanto, sujeto a un tratamiento fiscal favorable. También se liberan activos financieros, susceptibles de destinar a inversiones; y por último, se tiene siempre la certeza de que nuestra actividad no quedará interrumpida por averías o imprevistos con el coche.

SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTE

Naturmovil '94: el futuro del transporte

DURANTE los próximos días 19 y 20 de mayo se celebrará la segunda edición de Naturmovil '94, foro de las iniciativas más importantes del transporte terrestre en Seguridad y Medio Ambiente. El Museo de la Ciudad de Madrid acogerá en sus instalaciones el ciclo de conferencias, mesas redondas y una singular muestra de vehículos. Este II Simposium de Seguridad y Medio Ambiente en el Futuro del Transporte Terrestre Naturmovil '94 vendrá a desarrollar las conclusiones de la primera edición y contará con una relevante participación. De gran interés se perfilan las mesas redondas dedicadas a



temas tan sugerentes como Publicidad y Seguridad, Reciclaje, Transporte Intermodal, Educación del Usuario, Deportes del Motor, Vehículos de Energías Alternativas... Finalmente, una singular y elegida muestra de Vehículos Eléctricos e Híbridos y una exhibición en el auditorium de vídeos de divulgación de Seguridad y Medio Ambiente, conformarán esta segunda edición de Naturmovil '94.

GERONDEAU EN LA CATEDRA DE ADA

Christian Gerondeau, uno de los máximos especialistas franceses en seguridad Vial, ha sido el último conferenciante de la Cátedra ADA. Tras una breve introducción del director general de tráfico, Gerondeau pronunció su conferencia con el tema «Circulación, Movilidad, Entorno y Seguridad», en la que, entre otras cosas, puso de manifiesto que París está ahora menos contaminada que en el siglo XIX o que sólo el 7 por ciento de los franceses se ven afectados por los atascos.



NUEVA NORMATIVA PARA AMBULANCIAS

El abuso en el empleo de las señales acústicas de emergencia ha originado que los Ayuntamientos de Madrid, Bilbao, Zaragoza y Sevilla hayan elaborado una nueva ordenanza sobre el uso de las alarmas. Así, los servicios de urgencias médicas (ambulancias) tendrán que homologar sus sirenas, que no pueden sobrepasar el nivel de 85 decibelios a 3 metros de distancia. Las alarmas antirrobo de los automóviles particulares también tienen un uso limitado, pudiendo ser sancionados quienes incumplan las nuevas disposiciones que pronto entrarán en vigor.

## MUSICA SOBRE RUEDAS

ESTAN de moda los discos recopilatorios, quizá porque los máximos vendedores de música son artistas con más de 25 años de historia. Y mientras el público siga prefiriendo veteranos como los dos Paul (Simon y McCartney), Dylan o Bowie, bienvenidas sean sus reco-



pilaciones. La última en llegar es «The singles collection» de David Bowie (EMI 28099 2) que recoge ese cuarto de siglo de historia que se puede centrar entre su «Space odyssey» y sus colaboraciones con Queen y el también veterano Mick Jagger. Disco generoso con 37 títulos en su doble formato compact o casete. Y no hablamos del vinilo porque aún no conocemos ningún coche con tocadiscos tradicional a bordo. Quizá pronto haya que hablar del Mini Disc (Sony) y la Digital Compact Cassette (Philips) en sus versiones para coche. Pero por ahora, limitémonos a la música. No es joven tampoco Elvis Costello, pero ha dedicado su último álbum a una «Brutal youth» (Warner 44535 2) que más que a los jóvenes se refiere a esos precoces delincuentes infantiles que tanto han impresionado en los últimos tiempos a cualquier persona sensible, sobre todo en Inglaterra. Olvidado de sus devaneos con un cuarteto de cuerda, como en su anterior «Cartas a Julieta», vuelve a su rock, que revitalizó en los comienzos de la new wave hasta convertirse en un imprescindible del género y en una de las figuras carismáticas

de los últimos 15 años de música. En «Brutal youth» vuelve el Costello más clásico que incluso se hace acompañar por Nick Lowe, viejo compadre de nuevas olas y nuevos experimentos.

Ser original en este mundo va resultando difícil y los aficionados al motor lo saben ¿Cada cuánto tiempo surge un diseño o una solución técnica realmente nueva en el mundo del motor? Pues en el del disco ocurre algo parecido. Aunque el argentino Diego Módena, acompañado por el chelista francés Jean Phillip Audin, encontró esa originalidad atreviéndose a interpretar sus temas con un instrumento tan modesto y despreciado como es la ocarina. Acaba de aparecer su segundo lanzamiento, titulado numéricamente como «Ocarina II» (Arcade 32 0029 2), que es altamente recomendable para viajar placenteramente acompañados por sonos puros y nítidos, pero sin dejar de prestar atención al volante y la carretera. Como nota al margen les diremos que la «Ocarina I» superó el disco de platino en España y los dos millones de copias en el mundo.

Para viajeros con añoranzas del Caribe, Pablo Milanés acaba de poner en las tiendas «Orígenes» (Zafiro 50413037), otra de sus gloriosas explosiones de pasión tropical. Uno de los grandes cantores del amor que, sin abandonar su veta política (¿podría hacerlo sin renunciar a su militancia en la Nueva Trova Cubana?) nos vuelve a sus orígenes para cantar a la Tierra y a la mujer, sus grandes pasiones. Es de esos discos que te ensanchan el pecho cuando lo escuchas a cien por hora en carretera.

JOSÉ RAMON PARDO

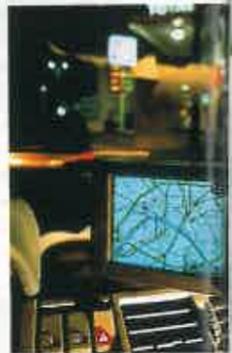


## RENAULT DEL FUTURO

Renault y un grupo asociado de empresas francesas, ultima la puesta a punto de un ambicioso proyecto de guiado electrónico. Desde 1991, 350 diferentes vehículos de la marca circulan por París y sus alrededores con terminales Carminat que muestran en un display las condiciones de tráfico y los itinerarios recomendados. El Carminat es un proyecto de Renault que asegura la comunicación entre el vehículo y su entorno por medio de un sistema de difusión digital, que funcionará en todos los países europeos a través de las ondas de las radios comerciales de FM.

Se trata de ajustar la interacción entre sistemas de posicionamiento global GPS con los ordenadores de regulación del tráfico. En este caso concreto, con los ordenadores Sirius que el estado francés ha puesto en funcionamiento en París.

Renault quiere ofrecer un sistema de guiado electrónico en sus coches a partir de 1996 como equipo opcional. Estos equipos serán de cuatro niveles diferentes de eficiencia: desde uno elemental de información con sintetizador de voz, hasta un complejo sistema de guiado dinámico mediante una cartografía previamente introducida en el ordenador del automóvil. El coste estimado de estos sistemas oscila entre las 50.000 pesetas del primer nivel y las 350.000 del más sofisticado.



## USADOS COMO NUEVOS

### Otra forma de comprar

OTAYSA, el concesionario del grupo Seat-Volkswagen más importante de Madrid (y posiblemente de España, por su volumen de ventas: más de 6.000 coches al año) acaba de poner en marcha una iniciativa de lo más interesante.

Lo ha bautizado «Usados Nuevos» y se trata de ofrecer a todo el público unos coches usados, diagnosticados, reparados y garantizados, con una excelente relación calidad-precio.

Lo cierto es, que hoy en día, las técnicas de análisis y diagnosis permiten conocer muy íntimamente el estado mecánico de un automóvil. Si a este análisis informático se añade la voluntad de reponer con piezas originales todos los elementos desgastados de un coche, nos encontramos con que la fiabilidad mecánica se sube hasta casi los mismos niveles de un coche



nuevo. Con esta idea, el propietario y presidente de Otaysa, Santiago López Pintado, pone en marcha una idea, pionera en Europa, llamada a modificar sustancialmente los hábitos de compra de los usuarios.

Pero no basta con la idea, es necesario poner en marcha una organización personal, financiera y técnica que el concesionario madrileño ha logrado reunir tras dos años de preparación. Con una inversión de más de 150 millones de pesetas, se ha creado en la localidad de Coslada un centro de diagnosis y reparación que va a permitir toda la operación.



Santiago López Pintado  
Presidente de Otaysa

### ¿ESTOS COCHES N.U. SERAN DE LAS MARCAS DEL GRUPO VOLKSWAGEN?

Los coches proceden de nuestras operaciones de cambio y, por tanto, son de todas las marcas.

### ¿EL DIAGNOSTICO Y REPARACION DE LOS COCHES USADOS SE OFRECERA A CUALQUIER CLIENTE?

Todos los clientes de nuestra compañía de seguros, Asegurador, tienen la oferta de un diagnóstico gratuito anual, con un informe informático por escrito del estado de su coche. Por otro lado, cualquier cliente puede no sólo hacer este diagnóstico, sino incluso someter su coche al plan de renovación y reparación que hacemos en Coslada, pagando, naturalmente, su importe.

### ¿QUE TIPO DE GARANTIA OFRECEN PARA ESTOS NUEVOS-USADOS?

Superior a la que ofrecen las marcas para sus coches usados. Pero además, si el cliente no se encuentra a gusto con su compra, podrá devolver el coche antes de los primeros dos días o 500 kilómetros recorridos.

## NUEVOS ACEITES TOTAL

### Quartz para todo tipo de motores

LA multinacional petrolífera francesa Total acaba de presentar su nueva gama de lubricantes. Estos nuevos aceites, que se conocen con el nombre de Quartz, han sido desarrollados para superar las más severas normativas. Cumplen la norma API SH, que en este momento es la más exigente para lubricantes comerciales. Su aplicación abarca todo tipo de automóviles;



gasolina, diesel, sobrealimentados, multi-válvulas, y todo tipo de condiciones. Un sencillo código de colores distingue los diversos tipos de utilización.

Además, con motivo de la comercialización de la gama Quartz, Total ha presentado su envase ecológico realizado en su capa intermedia con material totalmente reciclado. Con esta nueva gama de productos, cuya fiabilidad ha sido probada en el alta competición, Total reafirma su presencia en el mercado nacional, que en este momento se sitúa en un 8 por ciento de penetración en el campo de los lubricantes. La introducción de los nuevos lubricantes apenas ha afectado al precio ya que, por término medio, el incremento de precio ha sido sólo de un 4 por ciento.

### RECTIFICACION

En el número 551 de Motor 16 se deslizó una errata en la ficha técnica (pág. 31) de la toma de contacto del Dodge Viper. En el apartado de frenos aparece como si el fenó-

meno deportivo montase tambores en las ruedas posteriores, mientras que en realidad monta unos generosos discos ventilados de un diámetro de 330 milímetros.

FIAT PUNTO CABRIO

# El capricho más barato



A principios de julio empezará la comercialización del Fiat Punto Cabrio. Ofrecido en dos versiones y todavía sin precio definido, Fiat ya ha asegurado que será el descapotable más barato.

EN un plazo récord tras la salida del nuevo modelo de Fiat, Bertone ha cumplido el encargo de diseñar y fabricar en su planta turinesa de Grugliasco la versión descapotable del Punto. Un diseño realizado por Giorgio Giugiaro, que no por lo rápido del trabajo ha dejado de ser concienzudo y baste como muestra el hecho de que casi la mitad de las planchas de la nueva carrocería son distintas.

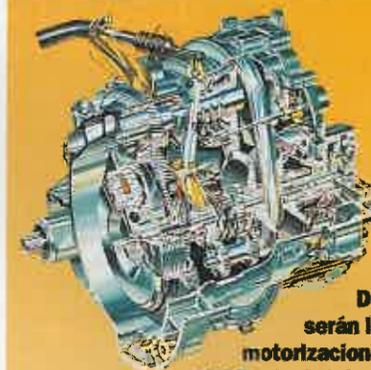
Siguiendo las últimas tendencias técnicas en el género de los descapotables, Bertone ha rehuido montar

un arco de seguridad central y proteger a los ocupantes de un hipotético vuelco mediante un montante delantero muy reforzado. Una gruesa barra de acero que rodea el parabrisas se ha mostrado lo suficientemente rígida para aguantar el violento impacto del coche girando sobre sí mismo. Además, los largueros internos de las puertas son de mayor anchura.

La capota de loná se compone de tres capas, la interior acolchada, y se pliega fácilmente en un receptáculo tras el asiento posterior. Resulta

muy sencillo el descapotado manual y la capota queda plegada y cubierta con la funda prevista en el maletero en un par de minutos. En la versión alta del Punto Cabrio, el mecanismo es eléctrico, debiendo estar el coche parado y con el freno de mano actuando.

Estas dos diferentes versiones disponen de distinta motorización y diferente nivel de acabados. En primer lugar, el Punto Cabrio S con motor Fire 1.2 de 58 caballos supone el acceso económico al hasta ahora mundo *snoob* de los descapotables.



Dos serán las motorizaciones del Punto Cabrio: la Fire 1.2 de 60 caballos y la 1.6 de 90 caballos. Además, se presentó el nuevo 1.2 Selecta automático,



La capota, de tres capas, puede ser de funcionamiento manual en la versión S o eléctrica en la ELX. La ventanilla posterior es plástica.



En lugar de un arco central de seguridad, se ha rediseñado un robusto montante con una barra interior.



Su equipo es similar a la versión berlina, aunque se diferencia en los parachoques coloreados, el asiento posterior partido, espejo retrovisor derecho y, opcionalmente, los mandos eléctricos en los elevalunas y el cierre de puertas. En el caso del ELX, Fiat ha montado el brioso motor 1.6 de 88 caballos y equipa el tope de dotación que puede ofrecer el modelo de la marca italiana. En este caso, las opciones más significativas que ofrece consisten en el aire acondicionado y el sistema antibloqueo de frenos. El lanzamiento

Bertone se ha encargado de fabricar el Cabrio y Giugiaro, su diseñador, ha suavizado las líneas del Punto para hacerlo más atractivo a la moda



A partir de los 120 kilómetros por hora, el Punto Cabrio descapotado acusa demasiadas turbulencias y ruido para viajar confortablemente.



to de este modelo en España tiene el interés de ponerse al alcance de un público hasta ahora hermético a los descapotables. España no se caracteriza por una pasión hacia este tipo de carrocería, si no todo lo contrario. Mientras que en 1993 se vendieron 694 unidades de este tipo de coches, en Francia fueron 5.643 y en Alemania, país «descapotado» por excelencia, 27.523. Muy lejos queda España pues de la media en

cuanto a este particular segmento que posee mucha dosis lúdica en su planteamiento.

En cuanto a la habitabilidad, el diseño de Bertone ha homologado el coche para cuatro verdaderas plazas restando, eso sí, algo de espacio en las posteriores. Su maletero

ofrece 200 dm<sup>3</sup> con la ampliación de la capacidad de carga que ofrece el asiento abatible por partes al 50 por ciento ofrecida de serie en las dos versiones.

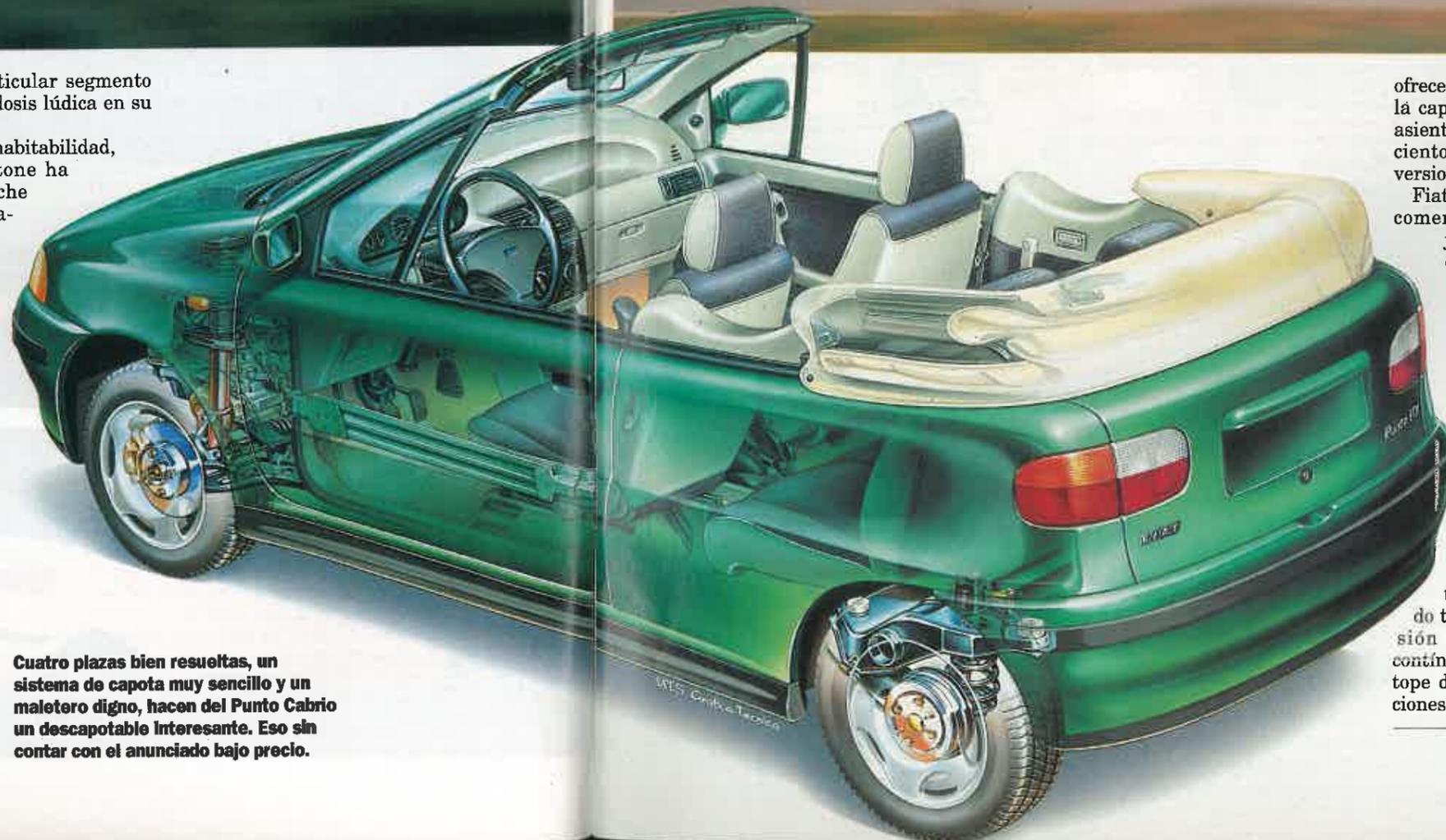
Fiat quiere abrir un nuevo frente comercial con este Punto Cabrio junto con el esperado Coupé y el monovolumen Ulysse, que supondrán una faceta completamente nueva de los modelos puramente utilitarios. La producción del Cabrio diseñado por Giorgio Giugiaro tiene una capacidad de 12.000 unidades al año, con lo que Fiat espera satisfacer una demanda que previsiblemente se incrementará en este mercado. Coincidiendo con la presentación del Cabrio, Fiat aprovechó para completar la gama Cabrio presentando también el Punto Selecta, versión automática con variador continuo del 60 y el Punto 90, nuevo tope de gama con mayores prestaciones que el 75.

JUAN LUIS SOTO

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:** 163 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:** 1.590 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.



Cuatro plazas bien resueltas, un sistema de capota muy sencillo y un maletero digno, hacen del Punto Cabrio un descapotable interesante. Eso sin contar con el anunciado bajo precio.

AUDI COUPE 2.0, COUPE 2.0 16V Y 80 2.0 16V QUATTRO COMPETITION

# Vuelve el coupé

Esta primavera se lleva el coupé. Dos nuevos modelos complementan la colección Audi que cuenta ahora con ocho versiones de elegante corte coupé. Las dos nuevas incorporan el motor de dos litros, una de ocho válvulas con 115 caballos de potencia y la otra de 16 válvulas de 140 caballos. De la otra novedad, el Audi 80 Competition, tan sólo se venderán 120 unidades en España.



El levantador de piedras Iñaki Perurena fue testigo de la presentación del nuevo Audi 80 2.0 16V Quattro Competition.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	COUPE 2.0	COUPE 2.0 16V
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,4 a 1	10,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	115 CV/5.400	140 CV/5.900
Par máximo / r.p.m.	16,8 mkg/3.200	18,8 mkg/4.500
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos. Sistema (Del/Tras)	Discos vent./discos	Discos vent./discos
<b>NEUMÁTICOS</b>	195/65 R 15 V	205/60 R 15 V
<b>LLANTAS</b>	Aceiro 6JX15	Aleación 7JX15
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.190	1.230
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	10,9	9,4
Velocidad Máxima (km/h)	196	207
<b>PRECIO</b>	3.695.000 ptas.	4.050.000 ptas.

¿QUE características tiene un coupé? Antaño era un automóvil sólo para pasajeros, en cuya parte posterior únicamente quedaba espacio para el maletín del fin de semana. Un coche deportivo para gente que quería sentirse diferente aunque no le quedase sitio para la comodidad. ¿Que queda ahora de aquellos ensonadores coupés? Únicamente la estética de una carrocería de dos puertas. Los modernos coupés gozan de espacio además de estética. En ellos pueden viajar cuatro personas con equipaje, pero si-

guen interesando a personas que valoran la forma. Son coches que se compran más con el corazón que con la cabeza. En este segmento, el año pasado, fue BMW, seguido por el Probe de Ford, el Opel Calibra y en cuarto lugar Audi.

El motor de dos litros de Volkswagen es el que anima las dos nuevas versiones del Audi Coupé, una de ocho válvulas y la otra de 16. Con esto, la gama coupé se enriquece con motores de cuatro cilindros, las demás versiones constan de cinco y seis cilindros. Las dos nuevas ver-

siones también tienen tracción a las ruedas delanteras. Su propulsor se distingue por la suavidad de funcionamiento en el caso del ocho válvulas, y por el empuje en el del 16, aunque esto fuerza la demuestrera cercano a las 4.000 revoluciones. Los dos son coches muy agradables y fáciles de conducir. En curvas, las suspensiones cómodas y suaves (en mayor medida en el ocho válvulas) balancean las pesadas carrocerías de los coupés, pero sin que apenas afecte a la estabilidad, que es francamente buena. La carrocería ro-

busta del coupé es de sobra conocida y resalta por la particular y redonda parte trasera, rematada por un alerón. El equipo de serie incluye en los dos el aire acondicionado, airbag para el conductor, frenos ABS, cierre centralizado, elevavidrios y reglaje de retrovisores eléctricos, faros para niebla y dirección asistida. En el interior, los asientos son de corte deportivo, el volante y el pomo de la palanca de cambios son en cuero y la instrumentación incluye relojes de temperatura y presión de aceite, y un voltímetro. Para el manteni-

miento, la marca aconseja revisiones cada 30.000 kilómetros y 15.000 para los cambios de aceite.

La tercera novedad Audi es el 80 2.0 16V Quattro Competition, un coche nacido pensando en las carreras. De él se han homologado, para poder competir, 2.500 unidades. En España se pondrán a la venta 120 con placa acreditativa numerada. De serie, el motor llega a los 140 caballos de potencia, pero preparado llega a los 200 y muchos. Su valía la demostró el pasado año ganando el Campeonato de Turismo Francés.

Este año en su debut en Alemania ha copado los tres primeros puestos. Pronto competirá en Italia. En España por el momento no podrá ser visto en acción. El Quattro Competition de serie no es un coche de prestaciones deportivas, arrastra un lastre considerable de 1.230 kilos, pero tiene un agarre en curvas magnífico gracias a la tracción a las cuatro ruedas y una suspensión deportiva. El precio es de 4.300.000 pesetas.

S. G. P.

BMW 525 TDS TOURING / OPEL OMEGA 2.5 TD GL CARAVAN

# Master en Economía

Viajar con toda la familia y su equipaje puede suponer todo un quebradero de cabeza. A no ser que, el afortunado conductor, posea las llaves de una de estas dos berlinas con carrocería familiar. Amplias, seguras, rápidas, lujosas y, además, muy económicas: quién da más.

Las familias numerosas están de enhorabuena. La aparición del nuevo Opel Omega 2.5 TD con la carrocería Caravan supone un nuevo impulso para un segmento que cada vez toma más importancia y en donde la funcionalidad, el ocio, la seguridad, el confort y la necesidad de disponer de mucho espacio interior se antepone al factor meramente

económico. Sus rivales en el mercado son múltiples, aunque hay uno con el que comparte el «corazón mecánico»: el BMW 525 TDS Touring. Partiendo de un propulsor tan fantástico como este turbodiesel desarrollado por BMW, el éxito está asegurado en ambos modelos. Prestaciones y economía se sitúan al máximo nivel en estas berlinas familia-

res, aunque el BMW es más potente y sigue marcando las distancias. Si bien el motor es idéntico en el BMW y en el Omega, los ingenieros de Opel, con la intención de mejorar la efectividad de su mecánica desde bajas vueltas, han cambiado la gestión electrónica de la inyección diésel. El resultado se ha traducido en la pérdida de 13 caballos de



## BMW 525 TDS TOURING

VIRTUDES	DEFECTOS
Excelentes prestaciones	Precio elevado
Comportamiento dinámico	Presentación interior sobria
Calidad de acabado	Opciones algo caras

PRECIO: 5.905.000 PESETAS



## OPEL OMEGA TD CARAVAN

VIRTUDES	DEFECTOS
Equipamiento y acabado	Recuperaciones lentas
Gran habitabilidad	Visibilidad trasera
Relación confort-estabilidad	Desarrollos del cambio largos

PRECIO: 4.301.000 PESETAS



Motor 16



Motor 16



VOCACION FAMILIAR



La habitabilidad del Omega es excelente. Además, la posibilidad de abatir el respaldo del asiento trasero y delantero permite transportar elementos muy largos. Las plazas traseras son cómodas pero el ruido es algo blando. El tamaño de los reposacabezas dificulta la visibilidad hacia atrás.

NO cabe duda de que, los modelos con carrocería de tipo familiar, ofrecen una habitabilidad interior y una capacidad de maletero superior a la de un coche con una carrocería de tipo Sedán. Pero si, además, estos familiares tienen una longitud en torno a los 4,8 metros, como el BMW 525 TDS Touring y el Opel Omega TD Caravan, el espacio interior existente es superlativo.

Cualquiera de los dos modelos ofrece un espacio más que suficiente para que viajen cómodamente cinco personas, aunque el diseño más moderno y una carrocería de mayores dimensiones le otorgan algo de ventaja al Omega a la hora de alojar a sus ocupan-

tes, si bien el espacio para las piernas en las plazas traseras es mayor en el BMW. Además, el hecho de ser coches con tracción trasera obliga a realizar un puente de transmisión que resta algo de habitabilidad en la zona donde el pasajero trasero que va situado en el medio aloja las piernas. Este abultamiento del puente de la transmisión es mucho más grande en el Opel, ofreciendo, por tanto, un espacio algo más justo que el que ofrece el BMW para el quinto pasajero.

También se anota la victoria el Opel en cuanto a capacidad de maletero, con un volumen máximo que se sitúa en 1.800 litros, 350 litros más que el volumen máximo disponible en el BMW. La posibilidad de

abatir los asientos traseros en partes asimétricas confiere una gran versatilidad de carga en ambos modelos aunque, una vez más, el Omega se lleva los mayores elogios al poderse abatir también el respaldo del asiento del pasajero delantero, lo que permite introducir en el interior elementos con una longitud de hasta 2,9 metros.

El enorme portón trasero y un plano de carga situado a una altura bastante razonable permite alojar con comodidad cualquier elemento en estos dos familiares, siendo algo más funcional el BMW al ser también practicable el cristal trasero y poder acceder a los objetos situados en el maletero sin necesidad de abrir el portón.



Sin llegar a la capacidad total del Omega, el BMW tiene también un espacio interior impresionante.

UN GRAN MOTOR



En cuanto a prestaciones, el 525 TDS Touring no tiene rival que le haga sombra,

potencia pero se ha obtenido una curva de par más plana que, a priori, debería hacer más agradable el uso de este motor en una banda de utilización más amplia. Y decimos a priori porque, a la hora de la verdad, los desarrollos del cambio más largos del Omega impiden que esta modificación se traduzca en una mejoría apreciable. El BMW 525 TDS acelera más, recupera mucho mejor y, únicamente en el consumo, claudica por muy poco margen ante el Omega 2.5 TD.

Para comprender lo que un coche de éstos puede ofrecer a su conductor, nada mejor que realizar un viaje y, cuanto más largo mejor.

En carretera, el comportamiento dinámico de estos coches es sensacional y es difícil encontrarles pegas. Si bien el Omega tiene unas suspensiones que ofrecen una estabilidad envidiable y filtran con más

eficacia las irregularidades del terreno que el 525, el modelo de BMW transmite un mayor aplomo al volante y permite realizar una conducción más precisa. En cualquier caso, la estabilidad de estos dos modelos es tan buena que resulta realmente difícil superar su límite de adherencia y permite viajar con la máxima seguridad.

El manejo del cambio resulta agradable en ambos modelos, aunque el BMW toma la delantera con respecto al Opel por ser más rápido y preciso. También la dirección asistida del BMW tiene un tacto más acertado que la del Omega, disfrutando ambos de unos frenos muy eficaces que aguantan perfectamente el trabajo duro.

Pero si, a nivel dinámico, el BMW presenta unas actitudes algo mejores que el Omega, el modelo de Opel le devuelve la moneda en el

La mecánica turbodiesel de seis cilindros, intercambiador de calor y 2,5 litros de cilindrada que comparten ambos modelos es de origen BMW y está equipada con un sofisticado sistema de gestión electrónica de la inyección. La electrónica digitalizada para el motor diesel (DDE) procesa todos los parámetros esenciales para el control del motor y permite dosificar el gasóleo con la máxima precisión para que la explosión sea siempre homogénea, sin que se produzcan así los típicos ruidos característicos de las detonaciones del motor diesel. Además, este sistema electrónico elimina las oscilaciones cíclicas en la dosificación del combustible, asegurando la máxima estabilidad de marcha del mo-



tor y una composición óptima de los gases de escape. Con todo esto se consigue un funcionamiento extremadamente suave y brillante, siendo realmente difícil distinguir si se trata de un motor de gasolina o diésel.

La diferencia de potencia entre los motores de ambos modelos, 130 caballos en el Opel y 143 caballos en el BMW, se debe a los diferentes parámetros introducidos en la gestión electrónica del Omega, en donde los técnicos de la marca han buscado una mayor elasticidad mecánica en detrimento de la potencia máxima, aunque, como muestran los datos de prestaciones, el resultado final está a favor del BMW 525 TDS Touring.



Una aerodinámica cuidada y los desarrollos del cambio largos inciden en el consumo.

**VUELO SIN MOTOR:  
PASION POR VOLAR**

Dicen los entendidos que el vuelo sin motor es una de las formas más puras de volar. En España empezó hace unos 50 años en instalaciones muy precarias, como el Cerro del Telégrafo o Somosierra, donde los que posteriormente serían los primeros profesores hacían sus «pinitos» en vuelo de ladera con los primitivos veleros que eran impulsados por gomas. Años más tarde, y ya con aviones como remolcadores, se creaban las primeras escuelas en Ocaña y Monflorte, que



**Pese a su tamaño, el BMW 525 TDS hace gala de un comportamiento sorprendente.**

apartado estético y funcional, con un diseño mucho más novedoso y una carrocería más amplia y aerodinámica.

En ambos modelos se ha dado especial importancia al apartado de la seguridad e incorporan elementos como el ABS, airbag, pretensores en los cinturones de seguridad, barras laterales en las puertas, estructura deformable y salpicaderos fabricados en materiales mullidos.

Establecer cuál de los dos modelos ofrece una mejor posición al volante es tarea difícil puesto que en ambos encontraremos la postura idónea. Para rozar la perfección, al 525 TDS le falta la posibilidad de reglaje de la zona lumbar de los asientos, mientras que el Omega peca de no tener regulación de altura en el volante. La sujeción lateral y el ruido de los asientos es idóneo en ambos modelos, pero ♦♦♦

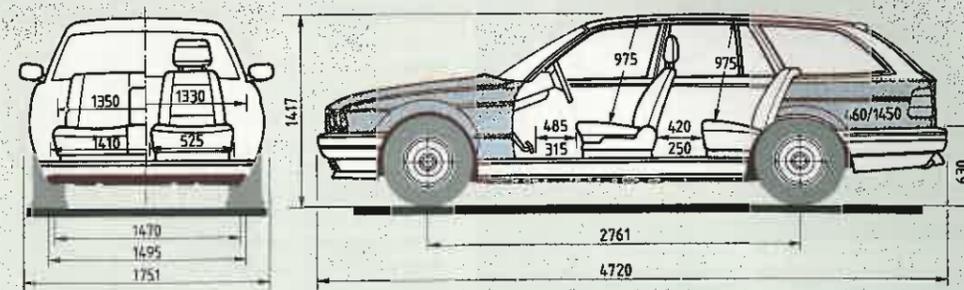


**La excelente relación entre la estabilidad y el confort son las bazas fuertes del Opel.**



eran las más importantes y lo siguen siendo aunque también se podía volar en Mora y Llanes; en la actualidad, también se puede practicar en Fuentemilanos. Si durante el régimen anterior, el vuelo sin motor estaba enfocado principalmente a los futuros pilotos militares, ahora y de la mano de Senasa, cualquier persona puede hacer el curso, recibir su bautismo de vuelo o simplemente pasar un fin de semana. Los precios varían entre 5.500 pesetas del vuelo de divulgación y 225.000 pesetas del curso normal. Desde el 14 de mayo y hasta el 15 de octubre se imparten los cursos. Para mayor información, se puede llamar a Senasa, teléfono: (91) 329 04 22 o a la escuela de Ocaña: (925) 13 07 00.

**BMW 525 TDS TOURING / MEDIDAS**



**BMW 525 TDS TOURING / MEDIDAS**

**MOTOR**

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 mm. Carrera: 82,8 mm. Compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 143 CV (105 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica diésel, turbo e intercooler. Combustible: Gasóleo. Catalizado.

**TRANSMISION**

Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,9 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: recirculación de bolas con asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 11,0 metros.

**FRENOS**

Delanteros: Discos ventilados (302 mm de Ø). Traseros: Discos (300 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Bosch.

**SUSPENSION**

Delantera: Independiente, de tipo Mac Pherson con triángulo inferior. Trasera: Independiente, de triángulos oblicuos. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales, barra estabilizadora y sistema antihundimiento en ambos ejes.

**RUEDAS**

Neumáticos: 205/65 VR 15. Llantas de acero de 7J x 15 pulgadas. Llantas de aleación ligera en opción.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.560 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

**OPEL OMEGA 2.5 TD GL CARAVAN / MEDIDAS**

**MOTOR**

Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,0 mm. Carrera: 82,8 mm. Compresión: 22,0 a 1. Potencia máxima: 130 CV (96 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 25,5 mkg (250 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica diésel, turbo e intercooler. Combustible: Gasóleo. Catalizado.

**TRANSMISION**

Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 45,1 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: recirculación de bolas con asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,9 metros.

**FRENOS**

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

**SUSPENSION**

Delantera: Independiente, de tipo Mac Pherson con eje oscilante. Trasera: Independiente, de tipo Multi-Link con brazo oscilante. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales, barra estabilizadora y sistema autostabilizador en ambos ejes.

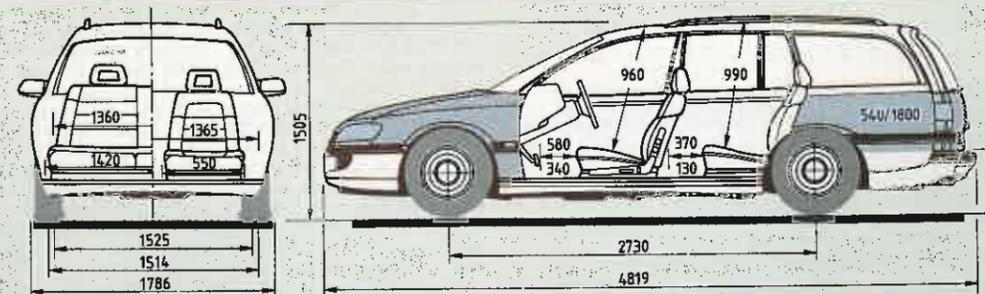
**RUEDAS**

Neumáticos: 205/65 VR 15. Llantas de acero de 6,5J x 15 pulgadas. Llantas de aleación ligera en opción.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.575 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 litros.

**OPEL OMEGA 2.5 TD GL CARAVAN / MEDIDAS**



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	BMW	OPEL
<b>CIUDAD</b>		
A 32,1 km/h de promedio	9,8	9,1
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	7,0	6,2
En conducción rápida	14,5	14,5
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,4	8,1
A 140 km/h de cruceo	11,9	10,3
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>		
Litros 100/km	8,9	8,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	850	870

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	BMW	OPEL
Km/h	205	196,4
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada	17,6	18,6
1.000 m salida parada	32,2	34,7
De 0 a 100 km/h	10,8	13,3
Recorriendo (metros)	181	237
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,8	22,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,7	27,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4	38,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	41,0	48,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,7	10,9
recorriendo (metros)	291	305
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,4	15,0
recorriendo (metros)	339	417

FRENOS

VELOCIDAD MAXIMA	BMW	OPEL
A 60 Km/h:	16,7	14,5
A 100 Km/h:	41,3	42,1
A 120 Km/h:	60,1	62,4

SONORIDAD

Medidas en Db	BMW	OPEL
Al ralentí:	51,7	61,5
A 60 Km/h:	59,4	63,0
A 90 Km/h:	64,5	65,9
A 120 Km/h:	67,0	68,5
A 140 Km/h:	72,2	71,0
A tope	77,5	78,2

COMPRADOR

**BMW. Importador:** BMW Ibérica S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 02. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.  
**OPEL. Importador:** General Motors España S.A. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 30. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	525 TDS	OMEGA TD
Cuentavueltas	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador de carga batería	NO	NO
Ordenador de abordo	OP	NO
Cierre centralizado	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	OP	SI
Elevavinas eléctricos del.	SI	SI
Elevavinas eléctricos tras.	SI	OP
Retrovisores reg. electrónicamente	SI	SI
Volante regulable	SI	NO
Asiento regulable en altura	SI	SI
Asiento post. partido	SI	SI
Apertura del. maletero desde el int.	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI
Climatizador automático	OP	NO
Salida de aire plazas post.	SI	NO
Techo solar	OP	OP
Llantas de aleación	OP	OP
Lavafaros	OP	NO
Limpia luneta post.	SI	SI
Faros antiniebla	OP	NO

SEGURIDAD

Airbag conductor	SI	SI
Airbag acompañante	OP	SI
Pretensor cinturones	SI	SI
Asiento para niños	NO	NO
Reposacabezas traseros	OP	SI

OPCIONES

**BMW.** Diferencial autoblocante 25%: 105 815 ptas. Control automático del nivel del eje trasero: 184 614 ptas. Airbag para acompañante: 116 622 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación: 208 329 ptas. Mando a distancia de apertura de puertas: 48 179 ptas. Alarma antirrobo con mando a distancia: 144 689 ptas. Pintura metalizada: 138 762 ptas. Doble techo eléctrico: 237 446 ptas. Regulación eléctrica asientos delanteros: 238 647 ptas. Calefacción asientos delanteros: 67 992 ptas. Reposacabezas traseros (tres): 43.227 ptas. Tapicería de cuero: 364 876 ptas. Limpialavafaros: 59 437 ptas. Control de distancias de aparcamiento PDC: 69 492 ptas. Climatizador: 234 895 ptas. Faros antiniebla: 42 176 ptas. Computadora de abordo: 100 412 ptas. **OPEL.** Pintura metalizada: 58.000 ptas. Llantas de aleación: 67.000 ptas. Alarma antirrobo: 53.000 ptas. Suspensión de altura constante: 77.000 ptas. Techo solar eléctrico: 149.000 ptas. Compact Disc: 73.000 ptas. Elevavinas eléctricos traseros: 77.000 ptas.

ADQUISICION

BMW 525 TDS TOURING	OPEL OMEGA 2.5 TD CARAVAN
<b>FINANCIACION. Entrada mínima:</b> 1.476.250 ptas. <b>Plazos:</b> 48 de 126.664 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 7.556.123 ptas. <b>COSTE POR KM. Recorrido anual:</b> 15.000 kms <b>Coste de uso:</b> 45,83 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 97,38 ptas/km. <b>Coste por km. Total:</b> 143,22 ptas/km. <b>SEGURO. Seguro mínimo obligatorio:</b> 50.880 ptas al año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 429.675 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	<b>FINANCIACION. Entrada mínima:</b> 1.075.250 ptas. <b>Plazos:</b> 48 de 92.258 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 5.503.621 ptas. <b>COSTE POR KM. Recorrido anual:</b> 15.000 kms. <b>Coste de uso:</b> 37,1 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 70,93 ptas/km. <b>Coste por km. Total:</b> 108,03 ptas/km. <b>SEGURO. Seguro mínimo obligatorio:</b> 46.873 ptas al año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 328.681 ptas al año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Los dos coches de la prueba presentan un interior bien acabado e insonorizado.

la visibilidad trasera se ve seriamente dificultada en el Omega con la incorporación del tercer reposacabezas trasero.

El nivel de terminación es otro aspecto que se merece muy buena puntuación en estos modelos, con un acabado muy cuidado que incorpora materiales de calidad. El afinado remate permite que la insonorización interior sea excelente en ambos modelos y se puede mantener una conversación sin subir el tono circulando a gran velocidad.

Ambos modelos hacen gala de un equipamiento de serie muy similar que es capaz de satisfacer a cualquiera, aunque equipar a tope al Omega resulta más barato.

La decisión a la hora de elegir es difícil: mientras que el BMW supera al Omega en motor, prestaciones, cualidades dinámicas y presencia, el Omega se muestra más amplio y confortable, consume menos y, sobre todo, cuesta 1,6 millones menos, un factor de peso que obligará a reflexionar antes de tomar partido.

VICTOR M. FERNANDEZ  
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



BALANCE FINAL

MECANICA		
BMW	8	Un motor potente y económico, unas suspensiones eficaces, frenos resistentes, dirección con un grado de asistencia acertado y un cambio manual sensacional son las armas del BMW.
OPEL	7	El motor tiene menos potencia pero es más económico. En el resto de los apartados, el Opel está casi al mismo nivel, pero el embrague es muy brusco y es fácil calar el coche al arrancar.
COMPORTAMIENTO		
BMW	8	El excelente rendimiento mecánico permite al BMW destacar en carretera frente a su rival. Su elevada estabilidad aporta un grado de seguridad máximo en cualquier tipo de condiciones.
OPEL	8	El sistema multi-brazo del eje trasero aporta también un aplomo sorprendente en el Opel. El Omega confiere seguridad al conductor y, encontrar el límite de adherencia, es tarea difícil.
RENDIMIENTO		
BMW	9	El motor del 525 TDS tira con fuerza entre 2.000 y 4.800 rpm, desarrollando 143 CV. Esto permite al BMW hacer gala de unas prestaciones sensacionales con un consumo muy bajo.
OPEL	7	La mecánica del Opel pierde empuje a partir de 4.500 rpm y su potencia se queda en 130 CV. Los desarrollos del cambio, excesivamente largos, restan brillantez al conjunto.
CONFORT		
BMW	7	La comodidad interior es sensacional en el 525 TDS Touring. Hay espacio de sobra para viajar con cinco personas y meter todo el equipaje que sea necesario. Excelente insonorización.
OPEL	8	La amortiguación más suave del Omega permite filtrar todavía mejor las irregularidades del terreno. Una habitabilidad sobresaliente y una insonorización muy cuidada aportan la mejor nota.
CARROCERIA		
BMW	8	El espacio interior está muy bien aprovechado. El diseño del BMW es algo más clásico pero no por ello menos atractivo. La luna trasera practicable aporta una gran funcionalidad.
OPEL	9	Una carrocería de mayores dimensiones se traduce también en una habitabilidad algo mejor. Las formas del Omega son más modernas y el coeficiente aerodinámico es sensacional.
ECONOMIA		
BMW	6	Este es el punto débil del BMW. Un costo muy superior al de su rival, una lista de opciones con unos precios más elevados y un consumo algo mayor no le sitúan a la altura del Opel.
OPEL	8	Con un precio bastante competitivo, un equipamiento muy completo, unas opciones a precios razonables y un consumo más ajustado, el Omega no encuentra rival en economía.
CONCLUSION		
BMW	7,7	Tiene más potencia, anda más y se comporta algo mejor, pero su precio es un hándicap frente al Omega.
OPEL	7,8	Ofrece una mayor habitabilidad, es más cómodo, consume menos y juega a su favor con un precio mucho más ajustado.

OPEL  
OMEGA ISOTEC

# Visión de futuro

Dentro de algunos años, menos de los que uno imagina, todos los coches contarán con sistemas de ayuda a la conducción como los que los técnicos de Opel han desarrollado en el prototipo denominado Isotec.

**N**O es frecuente que un fabricante desvele sus estudios y secretos, y mucho menos que permita a un periodista circular por carretera abierta con un prototipo dotado de la más moderna tecnología en materia de ayudas a la conducción. Por eso, la ocasión de conducir el Opel Omega Isotec por las carreteras y autopistas alemanas se puede calificar de única.

Este prototipo dispone de una serie de sistemas en avanzada fase de desarrollo que tienen como objetivo principal mejorar las condiciones de confort, seguridad y facilidad de conducción de los actuales vehículos. Son, por lo tanto, sistemas de fácil aplicación en cualquier coche, una vez que estén plenamente desarrollados.

El Isotec, siglas que responden a Tecnología Inteligente de Seguridad, no es más que un Opel Omega convencional, sobre el cual se han dispuesto elementos tales como el Control Inteligente de Velocidad. En principio, este ingenio se ♦♦♦



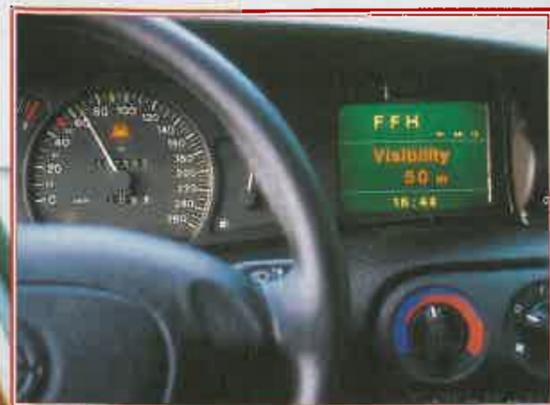
Esta pequeña pantalla escamoteable sobre el salpicadero es una gran ayuda en situaciones de escasa visibilidad.



Detrás de la matrícula se esconde el radar, verdadero ojo que permite al sistema de control de velocidad detectar al resto de los coches.

basa en el fundamento de los controles automáticos de velocidad crucero, pero con la diferencia de que el sistema detecta la presencia de los coches que ruedan por delante y ajusta la velocidad por sí mismo para mantener la distancia de seguridad y, en caso de necesidad, llega a frenar. El sistema se apoya en un radar situado detrás de la matrícula delantera. Este radar tiene un alcance de 140 metros y detecta la presencia de los otros coches. La señal es procesada de forma que en función de la velocidad relativa entre los dos coches y la distancia entre uno y otro se disminuye la velo-

mente por el procesador en función de la velocidad del Omega Isotec. Adicionalmente, el Isotec dispone de un sensor de niebla. Este mecanismo funciona mediante un haz de luz infrarroja, que detecta la existencia de niebla o humo. Cuando las condiciones son malas, el sistema advierte al conductor mediante una pantalla multifunción que avisa de la visibilidad existente y recomien-



**Las dos pantallas instaladas en este prototipo se encargan de ofrecer al conductor toda la información para facilitar la conducción y aumentar la seguridad.**

cidad o se llega a frenar. El sistema en sí es capaz de producir frenadas con deceleraciones de hasta tres metros por segundo al cuadrado. Si el sistema detecta que con esta deceleración no se va a poder mantener la distancia mínima de seguridad, avisa mediante una alarma al conductor para que éste actúe sobre los frenos. La experiencia de conducir con este sistema resulta sorprendente, ya que una vez programada la velocidad crucero deseada, no es necesario tocar ningún pedal para nada. El margen de utilización del sistema se sitúa entre 5 y 140 metros por delante del coche y por encima de 50 kilómetros por hora, ya que este sistema no está pensado para situaciones de tráfico muy denso o congestionado. La distancia de seguridad es fijada automática-

da una velocidad crucero adecuada a las circunstancias mediante un LED rojo que se enciende en el velocímetro.

Cuando las condiciones de visibilidad empeoran o, simplemente, se circula de noche, el conductor del Isotec dispone de una ayuda adicional. Se trata de una pantalla situada sobre el salpicadero, justo delante del conductor, que muestra la imagen captada por una cámara de rayos infrarrojos. Esta cámara permite detectar cualquier obstáculo situado 200 metros por delante del coche, de forma que mucho antes de que el conductor se pueda percatar de su presencia, incluso con las luces largas, ya es posible detectar el objeto en la pantalla y por lo tanto estar prevenidos para poder actuar. El fundamento del sistema reside

en la capacidad de la cámara para detectar las diferencias de calor. Durante las pruebas realizadas pudimos experimentar cómo la cámara detectaba por la noche la presencia de peatones que circulaban por la cuneta mucho antes que el haz de los faros. Asimismo, el sistema es práctico para evitar los efectos de un deslumbramiento al cruzarnos con un coche con las luces largas.

La pantalla permite tener una clara idea de por dónde sigue la carretera. La definición de la pantalla es razonable y el sistema detecta diferencias de temperatura del orden de 0,1 grado Kelvin.

Todos estos sistemas se ven complementados por un sistema de navegación que se comunica con el conductor a través de una pantalla multifunción y mediante un sintetizador de voz. El ordenador toma la información de unas balizas situadas en los cruces y dirige al conductor e, incluso, le advierte si toma un camino equivocado para alcanzar el destino programado. Además se ha evolucionado

el sistema RDS/TMC de avisos de tráfico, de forma que la información aparece también en la pantalla. De esta forma, el conductor tiene en cada momento la información precisa sobre saturación de las carreteras, accidentes o condiciones meteorológicas.

Todo esto, que parece un poco de ciencia ficción, será una realidad en coches de serie en un plazo de no más de tres o cuatro años y a un precio muy razonable. Evidentemente todavía quedan muchas pruebas por realizar al prototipo del Opel Isotec, pero es casi seguro que la actual generación de Omega se beneficiará muy pronto de algunos de estos sistemas. Lo que pueda venir después, es otra historia. ●

VICTOR PICCIONE

# Zenith

*ii Al ritmo de las calles !!*

Salta, gira, un paso adelante y vuelta. Sigues el ritmo de las calles con tu nuevo Zenith. Un scooter tan manejable y potente que te da la libertad que buscabas. Y es que sois iguales: Jóvenes, modernos, llenos de grandes ideas y locos por la moda. Por eso Zenith aparece en escena con una línea tan sorprendente, llena de detalles revolucionarios como su amplio maletero, donde cabe hasta el casco, sus frenos de disco o su anilla antirrobo. Es tuya desde los 14 años y sin carnet. Incluso se adapta a tu presupuesto. Prepárate, arréglate un poco y sal a bailar al ritmo de las calles con tu nuevo Zenith.

 **PEUGEOT**

DOMINA TU TERRITORIO

IMPORTADORES



Lubricante Recomendado

ANCA, S.L. Tel. 986/23 26 03 VIGO • CIAL NAVARRO HERMANOS, S.A. Tel. 952/22 39 30 MÁLAGA • IBEM AUTOMOCION, S.A. Tel. 96/341 49 99 VALENCIA • GARAJE GILI, S.L. Tel. 972/20 76 03 GIRONA • MOTO SERVICIO Tel. 94/421 85 95 BILBAO • MOTOR GRUP Tel. 93/414 29 93 BARCELONA • OSAKA MOTOR S Tel. 91/730 27 77 MADRID

NUEVA TECNOLOGIA LUCAS

# Seguridad, economía y ecología

Lucas, la marca inglesa, no cesa en su empeño de ofrecer los productos más avanzados en tres frentes: seguridad, economía y ecología.

La marca inglesa de componentes para el automóvil, Lucas, está invirtiendo muchos medios y trabajo en el desarrollo de nuevas tecnologías, que contribuyan a ayudar a que los coches del futuro sean más agradables y prácticos. Tras visitar algunas de las instalaciones que este fabricante tiene en Inglaterra, se puede resumir el esfuerzo de Lucas con tres palabras: Seguridad, están desarrollando sistemas de frenos y de suspensiones mucho más eficaces, que contribuirán a que los accidentes disminuyan. Economía, trabajan en unos sofisticados sistemas de inyección electrónica, que harán posible unos consumos más ajustados. Ecología, todos los nuevos sistemas que evoluciona Lucas cuentan con componentes reciclables, además están refabricando motores de arranque y alternadores.

Un proyecto muy interesante es el Sistema EUI de inyección para motores diesel, que están desarrollando en la fábrica de Stonehouse, una modernísima factoría que cuenta con tecnología punta. La forma de fabricación se basa en el sistema NAGARE, en el que la presencia humana se reduce al mínimo, dos operarios pueden manejar con total facilidad hasta 16 máquinas.

El sistema EUI tiene la particularidad de combinar en una misma unidad la bomba inyectora y el inyector, con lo que puede generar una elevada presión de inyección y con ello un mejor aprovechamiento del combustible. El EUI, Lucas ya lo ha probado con éxito en un camión de carreras que ellos patrocinan equipado con un motor de origen Caterpillar. Este puede ser el futuro de las inyecciones diesel, el EUI, además de ser eficaz logra que las emisiones contaminantes sean mínimas, es un sistema que además puede utilizar desde un utilitario hasta cualquier tipo de maquinaria industrial que funcione con un motor de gasoil. El EUI tiene la parti-

cularidad de ser muy preciso, su tolerancia está calibrada en 0,5 micrones. Hasta el momento lo desarrollan para motores de camiones, pero en un año o año y medio podría estar ya disponible tanto para turismos como para furgonetas.

brica motores de arranque y alternadores. A esta factoría llegan cerca de un millón y medio de carcasas inservibles, de las que recupera en torno a un 70 por ciento.

El ciclo de refabricación comienza, cuando un mecánico desmonta

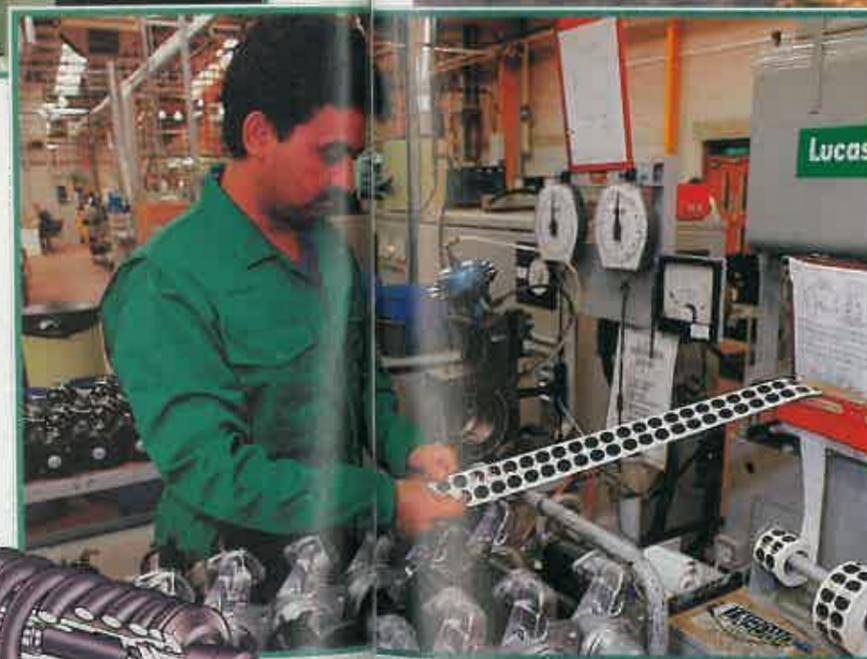
Lucas utiliza técnicas japonesas. El sistema NAGARE permite a dos operarios manejar varias máquinas.

Con el AICC se puede mantener la distancia prefijada con el vehículo que circula delante.



El sistema EUI de inyección para motores diesel.

Para Lucas es muy importante preservar el medio ambiente y la naturaleza, por ello están desarrollando sus nuevas tecnologías con materiales reciclables. Además Lucas, en la nueva planta de Ladywood, ubicada en Birmingham, refa-



La empresa inglesa Lucas está refabricando actualmente, en su factoría de Stonehouse, motores de arranque y alternadores.



uno de estos elementos averiados y se lo entrega a Lucas Distribución. Una vez en la fábrica de Ladywood, los motores de arranque y alternadores son desmontados y los componentes que pueden ser utilizados son limpiados a fondo y desengrasados. Cuando están limpios se examinan los inducidos y en caso necesario se rebobinan de nuevo. Una vez montados de nuevo los conjuntos, se comprueban minuciosamente y con un aspecto similar al que tienen los primeros equipos, Lucas los identifica con un sello de calidad y los ofrece con una garantía de 12 meses sin límite de kilometraje.

En la pista de Fen End, Lucas prueba los prototipos dotados con los sistemas que está desarrollando. En esta ocasión tuvimos ocasión de conocer más a fondo algunos de los proyectos de Lucas. Uno de ellos el APV (Vehículo Prototipo Avanzado), en un Peugeot 605 turbo diesel, han montado diferentes sistemas elec-

trónicos, en lo que podría considerarse un avance del coche del futuro. Este vehículo está dotado con lo último en ABS, inyección EPIC, un sistema de embrague automático CMS, que con una caja de cambios convencional se conduce sin pedal de embrague y un sistema de suspensión adaptable. En definitiva un vehículo que por la informática y la electrónica es capaz de controlar en gran medida su movimiento.

Otro sistema muy interesante que están desarrollando es el Control Autónomo e Inteligente de la Conducción (AICC). Este dispositivo estaba montado en un Jaguar, al que se ha equipado con un sensor-radar de ondas en el frontal, conectado a mecanismos electrónicos, de forma que puede mantener un distancia prefijada con el vehículo que nos precede controlando automáticamente los frenos y el acelerador. ●

MANUEL MADRID

# COLORES



HOY EN DÍA LAS MARCAS DE AUTOMOVILES DISPONEN DE UNAS GAMAS DE COLORES TAN SEDUCTORAS Y SOFISTICADAS QUE EL COLOR PUEDE LLEGAR A CONVERTIRSE EN

UNO DE LOS FACTORES DETERMINANTES AL COMPRAR UN VEHICULO. COMO LOS COCHES CADA VEZ SE PARECEN MAS, EL COLOR SE CONVIERTE EN ELEMENTO DIFERENCIAL.

Si la visión del mundo fuese en blanco y negro, todo resultaría muy triste y aburrido. Un mundo sin atardeceres rojos, un mar exento de tonos azules, un prado que no es verde y flores grises, condicionarían

nuestro carácter y comportamiento. Por suerte, la combinación de los colores básicos dan lugar a una escala cromática que ofrece un espectro casi infinito.

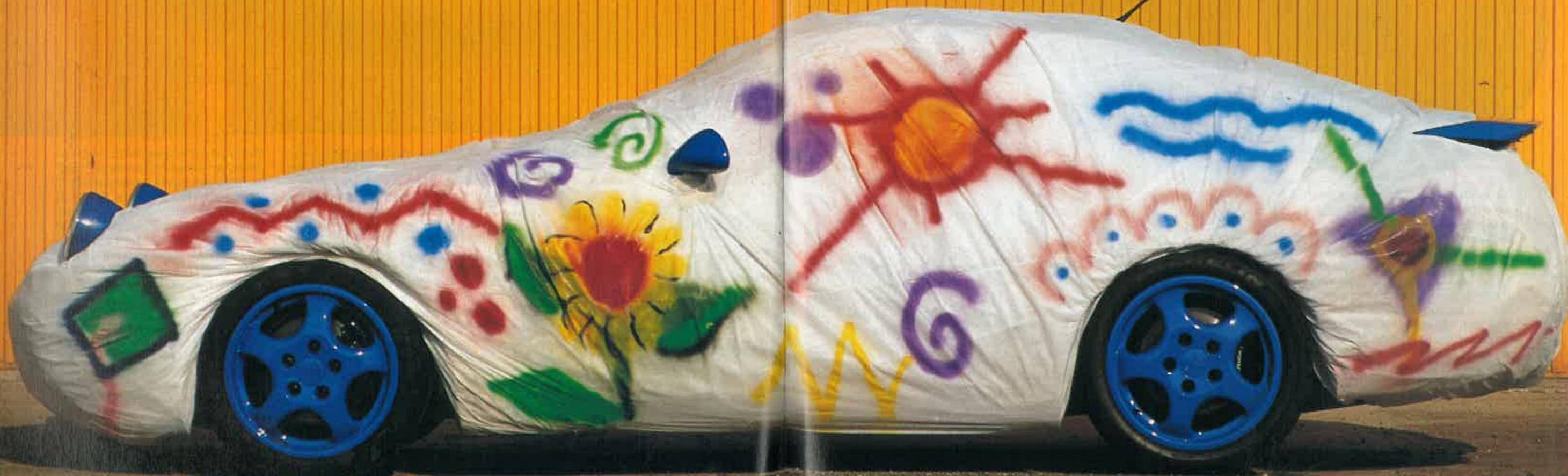
Todo gira en torno al color. Si re-

sulta factor de importancia vital en la industria de la moda, en la automovilística, en la actualidad, no lo es menos. A principios de siglo sólo se vendían automóviles negros. El color fue irrumpiendo tímidamente

a medida que los automóviles cobraron importancia en la sociedad. En los años 50 se pusieron de moda los coches bicolors por tierras americanas. Y hasta los años 60 era posible identificar la nacionalidad

de los coches de competición por el color. Así el color de los italianos era el rojo, los franceses usaban el azul, los ingleses eran identificados por el verde, el color plata era alemán, y los norteamericanos blancos. Es un

hecho que los coches hoy en día se parecen cada vez más unos a otros. Es por esto que el color adquiere una importancia especialmente relevante en aquellas personas que consideran el automóvil, no ♦♦♦



sólo como un medio de transporte, sino como una manifestación más de la propia personalidad. Se crean colores jamás vistos hasta ahora en los automóviles, tonalidades exclusivas para una única versión o se decoran con motivos especiales carrocería e interiores. El color ha pasado a ser argumento de venta primordial. Los nombres de los colores también suenan atractivos: blanco hielo, gris cristal, azul olimpo, amarillo jazmín, gardenia, diamante, perla, manzana...

A parte de la elección personal del color, a una pintura le pedimos una



duración máxima de brillo y color, así como que ofrezca resistencia a los arañazos y pequeños golpes. Auténtico azote para las pinturas resultan los rodillos de los lavados automáticos, que dibujan toda una tela de araña hasta en los vehículos más nuevos. Se crean así las pinturas bicapa. Pinturas rematadas con una mano de laca a modo de escudo protector. En principio, la duración de estas pinturas es excelente. Lo que pasa es que la productividad y el abaratamiento de costos por parte de las marcas de automóviles, conlleva aplicar una capa de 25 ó 30 micras de laca, cuando lo aconsejable son 50 micras, con lo cual la resistencia es menor. Este tipo de pinturas, las bicapa, son, por su recubrimiento de laca, las más resistentes al desgaste producido por el sol o el salitre marino, los ♦♦♦



<b>RENAULT</b> <small>Color y modelo</small>  RENAULT-5 CLIO RENAULT-19 LAGUNA SAFRANE RENAULT-21	<b>CITROEN</b> <small>Color y modelo</small>  AX ZX XANTIA XM
<b>PEUGEOT</b> <small>Color y modelo</small>  35% 19% 15% 7% 24% Otros	<b>FORD</b> <small>Color y modelo</small>  FIESTA ESCORT MONDEO SCORPIO
<b>OPEL</b> <small>Color y modelo</small>  CORSA ASTRA VECTRA CALIBRA	<b>SEAT</b> <small>Color y modelo</small>  TODOS
<b>VW</b> <small>Color y modelo</small>  GOLF	<b>BMW</b> <small>Color y modelo</small>  SERIE 3 4/P SERIE 3 COUPE
<b>MERCEDES</b> <small>Color y modelo</small>  CLASE C Y E	<b>PORCHE</b> <small>Color y modelo</small>  911 928 968
	<b>FIAT</b> <small>Color y modelo</small>  PUNTO

## TIPOS DE PINTURA

La pintura se compone de pigmentación (se obtiene por vía química o mineral), resinas y un 50 por ciento de materia volátil (disolventes). Las pinturas de mayor difusión son las acrílicas (compuestas por colores lisos) y las bicapa, que como su nombre indica se rematan con una segunda capa, de laca. Son éstas las de mayor duración y costo. El fondo de las pinturas bicapa puede ser liso, metalizado, perlado o de efectos especiales, según se mezclen entre ellos. Las metalizadas agregan partículas de aluminio entre sus componentes. Las perladas hacen lo mismo con partículas de mica. Las pinturas de mayor uso son las acrílicas, estas resultan también las más baratas y fáciles de igualar en un repintado parcial. Las perladas, más caras, se igualan peor pero ofrecen buena resistencia a las agresiones climáticas. Existe otro grupo de pinturas, llamadas al fluorato, que son las más caras y resistentes del mercado y que son empleadas por los japoneses sólo para sus coches de mayor representación. Hoy en día en Europa, con la entrada en vigor de las nuevas normativas enfocadas a preservar nuestro gastado planeta, se está experimentando con pinturas llamadas al agua. Estas pinturas son muy poco contaminantes al no usar disolventes para su disolución sino simplemente agua, como su propio nombre indica. Todo apunta que, cuando este tipo de pinturas terminen su fase de experimentación, se obtendrán los mismos resultados que ofrecen ahora mismo las pinturas acrílicas, pero sin el grado de contaminación que tienen éstas.

como su propio nombre indica. Todo apunta que, cuando este tipo de pinturas terminen su fase de experimentación, se obtendrán los mismos resultados que ofrecen ahora mismo las pinturas acrílicas, pero sin el grado de contaminación que tienen éstas.



## EL COLOR DE LA SEGURIDAD

Los colores también tienen su importancia en materia de seguridad. No obstante, no se puede hablar de colores seguros o de colores peligrosos, ya que el color en sí no es factor determinante de accidente. Pero sí existen colores que se ven mejor que otros. En general y con luz diurna, el amarillo y el rojo se otean rápidamente. El blanco, el verde y el azul tienen una visibilidad media, mientras que los negros y grises se divisan peor puesto que tienden a confundirse con el color del asfalto. Dependiendo de la estación de año o del momento de día en que nos encontremos, la luz incide de forma diferente sobre los colores cambiando las tonalidades. Así pues, colores con buena visibilidad como el amarillo y el rojo, al atardecer resultan menos visibles por producirse cierto mimetismo con el sol.

Puestos al habla con la asociación de las compañías de seguro, nos confirman que no hay una discriminación del color como tal. El seguro de un coche rojo cuesta lo mismo que la correspondiente versión en blanco. Cierta vez, una compañía de seguros hizo una estadística sobre la incidencia del color en la siniestralidad. El resultado arrojó un porcentaje elevado de coches rojos accidentados, seguido por los de color negro. No es de extrañar, puesto que son los colores correspondientes a pequeños deportivos de mayor venta, y los colores preferidos por los jóvenes. Rojo y negro son colores violentos, que nos remiten a la sangre y al luto. Aunque, en contrapartida, el negro es también el color favorito de los usuarios de las versiones más populares de Mercedes y BMW. Asociación y reflejo del negro con el lujo y la representatividad.

agentes externos más perjudiciales. En cuanto a problemas para igualar la pintura de una reparación, las llamadas perladas, compuestas por mica, son las más difíciles de uniformar. Y el tono rojo, el más propenso a deteriorarse.

La pigmentación encarnada es a su vez la de mayor costo para las industrias, aunque de cara al cliente se venda al mismo precio que la de otro color. El color también influye en la temperatura. Es sabido que el negro y los colores oscuros almace-

nan calor, mientras que el blanco y las tonalidades claras, al refractar más los rayos solares absorben menos calor.

El proceso de creación de un color pasa por una fase de laboratorio, donde se mezclan colores lisos, metalizados y perlados. Una vez aprobadas las tonalidades por las marcas (de 12 tonos creados se escogen cuatro), estas planchas coloreadas se mandan a Florida para ser expuestas a la intemperie durante dos años. Al cabo de estos años el color

no deberá haber perdido más de un 20 por ciento de su brillo original. Se ha elegido Florida para pasar la prueba de fiabilidad, porque ostenta el clima más corrosivo para el color: sol, humedad y salitre en concentración alta. Luego, el departamento de mercado de las marcas de automóviles se encargan de publicitar los nuevos modelos y versiones, muchos de los cuales son nuevos gracias al color.

El color de un vehículo nuevo es casi siempre cautivador, los proble-

## MANTENIMIENTO

El sol y el salitre marino son de los factores que causan mayor daño a la carrocería del coche, sin olvidar los terroríficos rodillos de los lavados automáticos que dibujan su huella en las carrocerías. Los detergentes y abrillantadores también son perjudiciales para la pintura, sobre todo si se utilizan a pleno sol. En cuanto a los abrillantadores, pueden mejorar el estado de una carrocería o empeorarlo, todo depende de qué se da y como se da. Busque siempre buena calidad en abrillantadores o desbastadores, la marca 3M puede ser un buen ejemplo. La regla de oro, para conseguir que su coche vuelva a brillar casi como el primer día, es la de aplicar el producto con el coche completamente limpio y que no esté expuesto al sol. Pulir un coche con polvo significa adornarlo con rayas. El uso de productos compuestos de siliconas (tipo Polish) tampoco son aconsejables, se forma una película de grasa que resulta difícil de eliminar en un posterior repintado, en estas condiciones la pintura agarra mal y el resultado no será satisfactorio. En cuanto al procedimiento para lavar un coche, lo mejor es hacerlo sólo con agua. En la práctica, la suciedad de las ciudades obliga al uso de un detergente. Lo mejor es usar champús suaves de PH neutro.



mas surgen después de una reparación, cuando se intenta igualar estos colores fascinantes. Hemos mencionado que los colores de peor imitación son los perlados. Pero cualquier tono varía a medida que soporta las inclemencias del tiempo. Incluso, las gamas de colores que salen de fábrica no se corresponden con las especificaciones de mezcla que da la marca. En una cadena de montaje hay diferencias en una partida de coches pintados con un mismo tono, porque la mezcla no se

# COLORES

## AUTOMOVIL Y ARTE

¿Quién no ha dejado alguna vez su huella personal en el propio coche? BMW lleva haciéndolo desde 1975 de forma genial. Lo que empezó como una distinción en el mundo de la competición, terminó en una auténtica y fantástica Art Car Collection. Año tras año, escogidos artistas se atrevieron a plasmar su personal idea en un BMW como si de un lienzo se tratara. Estos coches han pasado por las manos de artistas tan afamados como Andy Warhol, César Manrique o el italiano Sandro Chia. El resultado es siempre espectacular. Esta colección rodante, que en la actualidad se compone de más de trece coches, se exhibe por salas de exposiciones de todo el mundo.



efectúa con precisión y no se corrigen los errores de pesaje de una partida de pintura, con lo cual se produce la desigualdad. De todos modos, las grandes industrias de la pintura facilitan catálogos a los talleres de reparación con una variadísima gama de degradados de un color de origen. Bastará pesar gramo a gramo la mezcla de color correspondiente en las balanzas computerizadas que existen al respecto, para obtener el color deseado. Según tamaño, un coche necesita entre

tres y seis kilos de pintura para que quede bien. En general, pintar un coche del segmento medio por entero con una pintura acrílica viene a costar alrededor de unas 80.000 pesetas, mientras que con pintura bicapa asciende a unas 90.000. Aunque, si hacemos caso de los anuncios, podemos cambiar el color de nuestro vehículo por 30.000 pesetas, pero el resultado seguro que será desastroso y poco duradero. ●

FOTOS: JOSÉ A. DIAZ

EL FABRICANTE DE RELOJES SUIZOS SWATCH Y LA MARCA DE AUTOMOVILES MERCEDES HAN CREADO UNA NUEVA SOCIEDAD PARA LA FABRICACION DE UN PEQUEÑO COCHE. UN VEHICULO DE 2,5 METROS DE LARGO Y METRO Y MEDIO DE ANCHO CON CA-

# SWATCH

Caben dos personas, pero el maletero sólo admite una bolsa



PACIDAD PARA DOS PERSONAS E IDEAL PARA EL TRAFICO URBANO. CON LA SORPRENDENTE CIFRA DE 30.000 PEDIDOS, LA PRODUCCION DEL EXCLUSIVO SWATCH ESTA PREVISTA PARA 1997 Y EL PRECIO NO ESTA FIJADO.

El coche más sorprendente de la primavera de este año no ha sido presentado en el Salón de Ginebra. Pero la decisión se ha tomado en el museo que Mercedes Benz tiene en Untertürkheim: el casi legendario Swatch será desarrollado y fabricado por una nueva compañía con sede en Suiza. La firma pertenece a Mercedes (51 por ciento de las acciones) y a SMH, el fabricante de relojes suizos, que tiene el resto. Los nuevos socios han mostrado los primeros diseños del futuro coche de ciudad. Por supuesto que no son los primeros frutos de la joven colaboración de los dos fabricantes, si bien los prototipos marcan claramente las líneas del futuro micro-coche compacto. «Este mini-coche tendrá una longitud máxima de 2,5 metros, es decir, la posibilidad de

aparcar de lado en un pequeño sitio de un parking y su anchura no superará el metro y medio para reducir lo posible el espacio en tráfico urbano», dice Jürgen Hubbert, miembro del consejo de Administración de la división de automóviles de la marca de la estrella. En cuanto a la altura del coche, no se ha delimitado hasta ahora. El Swatch tendrá espacio para dos personas y el volumen para equipajes admitirá fácilmente algo más de dos cajas de cerveza. El fabricante ya tiene el proyecto definitivo y, tanto Helmut Werner y Jürgen Hubbert de Mercedes, como el presidente de Swatch, Nicolas Hayek, han desechado los dos prototipos anteriores que eran conocidos como eco-sprinter y eco-speedster.

El diseño elegante del Swatch, con líneas suaves y redondeadas, se ha realizado en el centro de estudio creativo que Mercedes tiene en California, cerca de Los Angeles. La disposición del propulsor en la parte baja del piso, ya visto por primera vez en el Vision A, permite una construcción muy compacta y permanecen las dimensiones de la escala. Se adapta el techo de la versión eco-sprinter que incorpora células solares que generan la suficiente electricidad para poner en marcha un ventilador, incluso si el coche está parado.

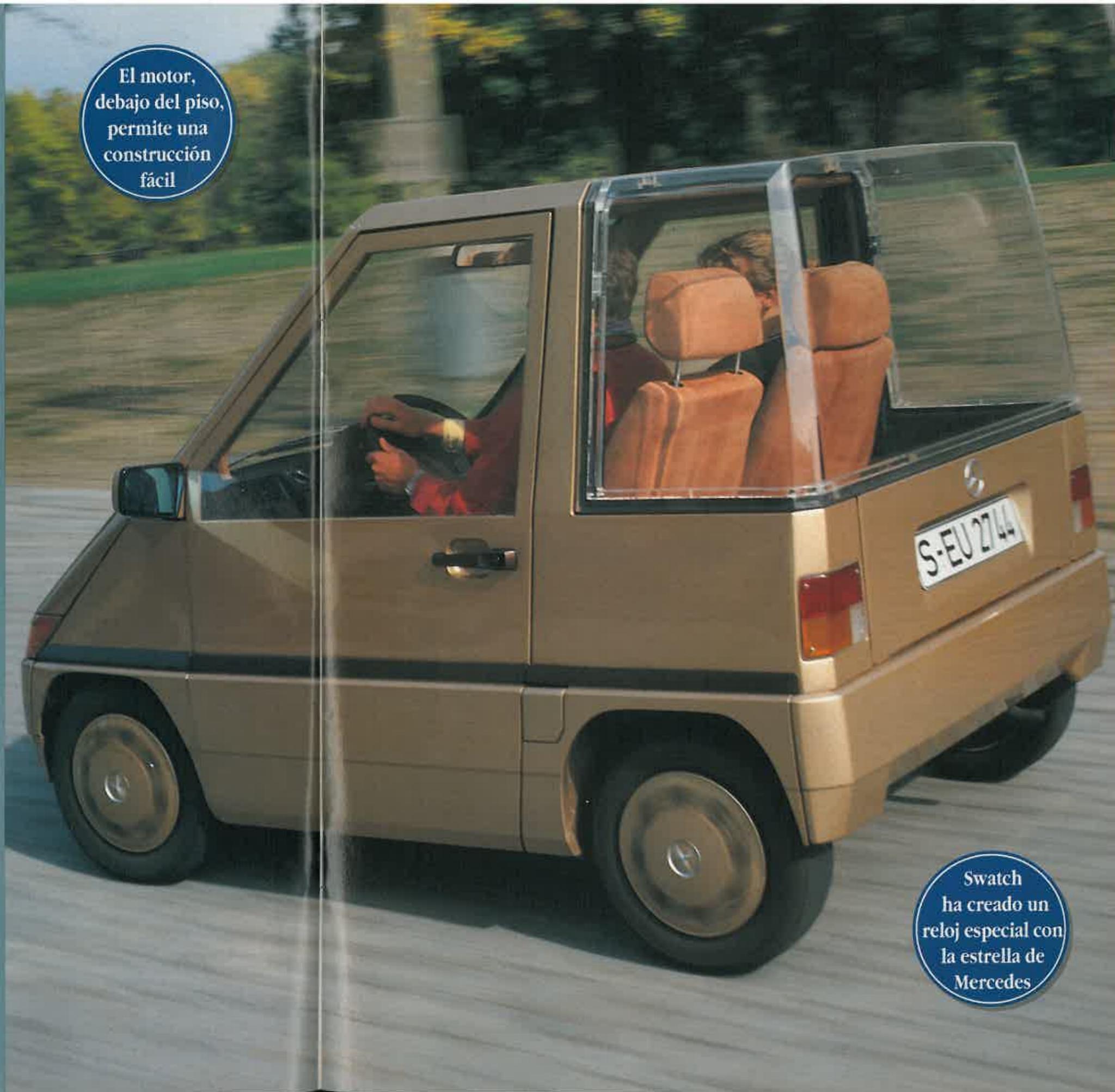
La seguridad de este singular coche está, igual que en los grandes, en un primer

El motor,  
debajo del piso,  
permite una  
construcción  
fácil

La parte trasera tiene un enorme cristal transparente. La altura es considerable.

En la parte delantera, la estrella de tres puntos de Mercedes brilla por sí misma.

Detalle del curioso sistema de apertura de puertas, muy diferente al conocido.



Swatch  
ha creado un  
reloj especial con  
la estrella de  
Mercedes

El motor previsto es de tres cilindros y un litro de cubicaje

plano. Podrá equipar sistema de seguridad airbag para conductor y pasajero y cinturones de seguridad con pretensores. Según Jürgen Hubbert, el coche no será una caja de plástico aunque no se podrá reciclar por completo si las piezas de fabricación no han sido construidas con materiales reciclables. De momento no hay una decisión definitiva sobre la motorización a utilizar, pero lo más probable es que sea un híbrido, combinando un motor eléctrico y un pequeño diesel; en cuanto a prestaciones, se puede afirmar una aceleración de cero a cien de 13 a 15 segundos y una velocidad máxima de 140 kilómetros por hora; se asegura un consumo muy económico del motor de gasóleo.

El más importante punto del nuevo proyecto, y decisivo para las ventas, es lógicamente el precio. «Seremos muy competitivos en este aspecto», dicen al unísono Helmut Werner y Nicolas Hayek, pero no hay nada decidido puesto que incluso el comienzo de la producción, previsto para 1997, puede adelantarse. Hayek continúa: «no éramos capaces de construir un coche en gran serie, por eso elegimos uno de los mejores, sino el mejor, fabricante de automóviles del mundo para ser nuestro socio». Mercedes también espera mucho de esta nueva joint-venture: «en Nicolas Hayek hemos encontrado un creativo increíble que nos ha hecho ver muchas cosas desde un punto de vista completamente diferente», asegura Helmut Werner.

El éxito económico debe ser una realidad. La firma SMH dice tener más de 30.000 pedidos, muchos de ellos confirmados con un cheque en blanco. Mientras los futuros compradores esperan con ansia coger el volante del Swatch-Mercedes, la firma de relojes ha presentado un nuevo producto para la muñeca. Se trata de una edición especial de la colección Happy Wheels Swatch de 1993 con la estrella de Mercedes. Sin duda, una pieza de coleccionista que tendrá un elevado precio en el futuro.

HANS-JÜRGEN TUECHERER



Según los responsables de Mercedes, el Swatch no es una caja de plástico. Va a incorporar los sistemas de seguridad de los coches grandes, como el airbag para conductor.



En el interior se ha buscado más la funcionalidad que los detalles lujosos. Debajo, la curiosa forma de apertura de las puertas está pensada para no robar mucho espacio.



**MNA**  
ingresa en el C.I.C.O.S

DESDE el pasado mes de abril, el Centro Informático de Compensación de Siniestros (C.I.C.O.S.) contará con un nuevo asociado para el intercambio electrónico de datos en los siniestros regulados por los convenios C.I.D.E. y A.S.C.I.D.E. Se trata de Multinacional Aseguradora, que cuenta ya con una velocidad de tramitación de siniestros muy

por encima de la media del sector. La adhesión a este servicio supondrá una importante mejora en la eficacia administrativa y, por tanto, el aumento de la operatividad de la gestión, optimizando el servicio a los clientes. Será la primera compañía con sede en Cataluña que se acoga a este servicio de reciente implantación.

de la media del sector. La adhesión a este servicio supondrá una importante mejora en la eficacia administrativa y, por tanto, el aumento de la operatividad de la gestión, optimizando el servicio a los clientes. Será la primera compañía con sede en Cataluña que se acoga a este servicio de reciente implantación.

**Eurodatacar lucha contra el robo de coches**

CON motivo de Expomovil '94 se realizó la presentación oficial en España de Eurodatacar: el primer concepto europeo de protección y de identificación del automóvil, desarrollado conjuntamente con Automóviles Citroën y al que próximamente se adherirán los principales constructores.

El servicio Eurodatacar, que permite confirmar en un tiempo real récord desde cualquier punto de Europa si un vehículo es robado o no, está a disposición de los profesionales del automóvil, compañías aseguradoras, particulares y administraciones públicas



**Sony con la Cruz Roja**

LA empresa Sony ha ofrecido a Cruz Roja de Barcelona un vehículo camioneta adaptado para el transporte de personal voluntario. Esta donación se inscribe en la línea de colaboración que Sony está llevando a cabo en los últimos años con Cruz Roja de Cataluña, patrocinando sus campañas anuales de captación de voluntarios. El vehículo cedido por el presidente de Sony, Sr. Hayakawa, será destinado en los meses de verano a la vigilancia de playas, para el traslado de personal voluntario del mar y como vehículo de coordinación y dirección del servicio del mar de la Cruz Roja de Barcelona.



**Fundas Esmir**

EXPOMOVIL '94, en primicia mundial, ha sido testigo de la presentación de las fundas Esmir para enmascarar vehículos. Sus características esenciales permiten a las fundas Esmir enmascarar los vehículos con gran rapidez y con el consiguiente ahorro de mano de obra. Están realizadas en propileno, que al ser ignífugo permite pintar dentro de la cabina sin ningún tipo de alteración. Su duración es de 10 a 12 intervenciones, con un coste de 300 pesetas por unidad. Más información en el teléfono: (93) 540 40 82.

**Nuevos productos Johnson para I.C. Belcar**

LA sociedad I.C. Belcar, S.A. líder en distribución de accesorios para automóvil en el mercado español de «libre servicio» y perteneciente al Grupo Internacional Impex Difusión, S.A., ha firmado un acuerdo de distribución exclusiva para el mercado español de los productos Johnson Rally con la sociedad Johnson Wax - División Auto Care Europa - con sede en Milán, Italia. Johnson Rally cuenta con productos de la más alta calidad y formulados pensando en los nuevos materiales utilizados en los coches de hoy en día. I.C. Belcar: telf. (93) 871 82 00. Fax: (93) 871 85 12.



**Reunión anual europea de Monroe**

BAJO la presidencia de Jack Thomson, presidente de Monroe en el mundo y vicepresidente de Teneco, Monroe ha reunido durante tres días en Orlando (USA) a sus directores comerciales y de marketing, así como sus respectivos equipos procedentes de Europa. Durante dicha reunión se aprovechó para presentar las últimas novedades, revisar y confrontar las estrategias comerciales y de marketing desarrolladas en los diferentes países europeos. Además, Monroe España ha tenido el placer de haber sido galaronada con la copa «Financial Director Award», por los buenos resultados obtenidos en 1993.



En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta al público recomendados por el fabricante en Península y Baleares e incluyen el IVA, el impuesto de matriculación y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevadores eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera. 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	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
<b>ALFA ROMEO</b>															
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	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 le	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 le	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	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	Serie	180.000	58.000
● 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	Serie
● 155 2.0 TD	2.652.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 2.5 TD	3.295.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 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	100.000	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 2.0 le	3.366.000	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lena	916.000	1.397	64	125	29,0	9,5	330,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	330,0								
Expander 1.8 D 4WD	1.676.135	1.870	84	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
<b>ASIA MOTORS</b>															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.025.100	2.164	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.164	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
<b>AUDI</b>															
● 80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 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	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	223	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 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	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 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	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 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	153.000	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	195.000	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	195.000	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	195.000	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	195.000	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	195.000	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	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6 Quattro	5.860.000	2.771	174	218	8,0	11,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 4.4	7.919.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	286	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	195.000	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	195.000	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	195.000	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	195.000	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 2.8 E 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	8,1	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
<b>BERTONE</b>															
Freeclimber 2 R I	2.852.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734							



**La Fórmula de Tele 5**

LOS comentaristas de los Grandes Premios de Fórmula 1 de la cadena Tele 5 no empezaron con buen pie. Es cierto que pusieron ganas e interés pero la falta de experiencia y de conocimientos sobre el tema les llevó a la ruina desde el primer momento. El fatídico día en que Senna pierde la vida en Imola los comentaristas de estos dos aficionados alcanzan su nivel más vergonzoso. Pensábamos que por una vez Tele 5 iba a afrontar un proyecto de forma seria y profesional y nos hemos vuelto a equivocar. A partir de ahora tendremos que pasarnos a Eurosport ya que John Watson (lamentablemente hay que saber inglés) realiza su labor de una forma bastante más seria, habla cuando tiene que hablar y calla cuando el suceso lo requiere. Además no tenemos que tomarnos una tila cada vez que termina un Gran Premio.

ANTONIO OLIVER Y CINCO FIRMAS MAS  
Alicante

**Alfa 33 Imola**

ESTOY pensando comprarme un coche pronto y tengo puestas las miras en el Alfa Romeo 33 Imola 2, ya que la relación calidad-precio es estupenda en este coche. Sin embargo algu-

nos amigos me han dicho que el motor es poco fiable. ¿Qué opinan ustedes al respecto?

JOSÉ PÉREZ RODRIGUEZ  
Cádiz

R.- El motor del 33 1.3 Imola 2 es lo mejor del coche, uno de los más fiables de la marca y también uno de los más agradecidos. Suena que es una delicia, anda más de lo que parece y eso sí, gasta algo más de

**¿Nos engañan las marcas?**

Resulta sorprendente comprobar cómo ciertos fabricantes de automóviles se empeñan en engañar a los consumidores. El Grupo PSA fabrica el motor de dos litros y 16 válvulas que impulsa las versiones altas de los Citroën ZX y Xantia así como a los Peugeot 306

poner que si el fabricante ajustara esos datos tan optimistas, esos modelos no se verían gravados como lo están por ciertos impuestos y por las tarifas de las aseguradoras.

RICARDO VAZQUEZ MONTOTO  
Mieres (Asturias)

R.- Aunque esta pregunta quedaba contestada la semana pasada, volvemos a incidir dado el número de

**PASION POR LO AMERICANO**

● Hola soy un asiduo lector de vuestra revista a la que admiro. Siento gran pasión por los coches americanos y sobre todo por uno de ellos, el Chevrolet Corvette V-8, que es mi meta en un futuro no muy lejano. El problema es que quisiera una información más detallada sobre el mismo. Potencia, velocidad máxima, aceleración, consumo, etcétera.

Carlos Lombardo  
Barcelona



R.- El Corvette es uno de los deportivos americanos más carismáticos. Inició su comercialización en 1983 y su atractiva línea se ha ido depurando hasta nuestros días. Actualmente en nuestro país sólo se pueden adquirir dos de las tres versiones disponibles de este coche. El Corvette V8 de 5,7 litros, dos válvulas por cilindro y 304 caballos de potencia, que alcanza una velocidad máxima de 254 kilómetros por hora y consume una media de 14 li-

tros a los 100 kilómetros. Este modelo se ofrece con un cambio automático sin aumento en el precio final. Y el Corvette V8 Cabrio, con las mismas características técnicas que el anterior. También existe en Estados Unidos, y comercializado en nuestro país por algunos importadores paralelos, una versión de carácter aún más deportivo llamada ZR1, con culata de cuatro válvulas por cilindro y 411 caballos de potencia, caja de cambios de seis velocidades y que es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 280 kilómetros por hora. El consumo del ZR1, según los datos ofrecidos por el fabricante, oscila entre los 12 y los 22 litros cada 100 kilómetros en función del tipo de conducción que se realice.

lo normal. ¿Poco fiable? No mucho menos que el de cualquiera de sus rivales y sí más robusto. Si usted se encuentra a gusto al volante del 33 y le agrada su línea no lo dude, no va a encontrar nada igual por ese precio.



y 405, del que se anuncian 155 caballos. Sin embargo las pruebas realizadas por su publicación y otras muchas coinciden en la «ine-xactitud» de este dato. Los bancos de potencia señalan unos valores entre 140 y 145 caballos.

No se puede decir que sea poco potente, pero el comprador no recibe lo prometido. Bien está una diferencia de 4 ó 5 caballos, pero 10 ó 15 parece excesiva. Por otra parte es lógico su-

cartas refiriéndose al tema en cuestión.

La potencia de un motor comunicada y homologada por el fabricante es la potencia absoluta o real medida al freno, es decir, medida en el eje de salida del motor, con éste desmontado del resto del coche. La cruda realidad es que en combinación con el resto de mecanismos, éstos «chupan» parten de esta potencia. Las marcas, pues, engañan a medias.



**Peugeot 106 XSi**

ESCRIBO desde las casas colgadas de Cuenca para haceros algunas preguntas respecto al futuro Peugeot 106 XSi. Tengo 21 años y hace dos me compré un 106 XT. La verdad es que estoy muy contento con él, pero he pensado en cambiarlo. Me gustaría que me dierais datos técnicos del nuevo modelo, si es verdad que es muy ruidoso y si voy a notar una diferencia notable en prestaciones.

PEDRO OSTOS  
Cuenca

R.- El nuevo 106 XSi tendrá un motor de 1.587 centímetros cúbicos y una potencia de 105 caballos a 6.200 rpm. Por lo que respecta al ruido, te diremos que el nuevo modelo es menos ruidoso que el XSi de 95 caballos, ya que las relaciones de cambio se han alargado y ahora el motor va algo más desahogado. Claro que vas a notar diferencia respecto a tu XT, 30 caballos son suficientes para convertir un utilitario tranquilo en una bomba de relojería.

**El RACE puntualiza**

LEYENDO el reportaje de Motor 16 del 26 de abril sobre el C.E.T. del pasado 17 de Abril, y en concreto,

sobre el comentario del «monumento al aficionado», quiero hacer notar que en la pelouse de referencia existe un módulo de aseos, en la parte trasera de la Tribuna Farina, que cuenta con 12 cabinas de caballeros y 12 de señoras, y otro módulo de las mismas características a la altura del puente Firestone. En cuanto a quioscos para tomar el «refrigerio», contamos con tres quioscos fijos más otro portátil que se puso en la Rampa Pegaso, además de vendedores ambulantes que el domingo vendieron más de 2.000 bo-



cadillos y botes de refrescos. Somos conscientes de que no tenemos las mejores instalaciones y es nuestro deseo ir mejorándolas, pero en aras de la exactitud, quiero dejar constancia de las que existen.

JOSE ANGEL SERANTES  
Director del Circuito del Jarama

**OPINION**

**Ir sin seguro: imprudencia temeraria**

Cuando viajamos con nuestro automóvil en buen estado de servicio y funcionamiento, con la ITV pasada religiosamente y provistos de un buen seguro a todo riesgo e incluso con el suplemento de ocupantes, parece que nos sentimos reconfortados y entonces, ya sólo nos queda, que no es poco, el conducir con la prudencia deseable para que no suframos algún incidente cruento donde se ponga a prueba nuestra integridad física.

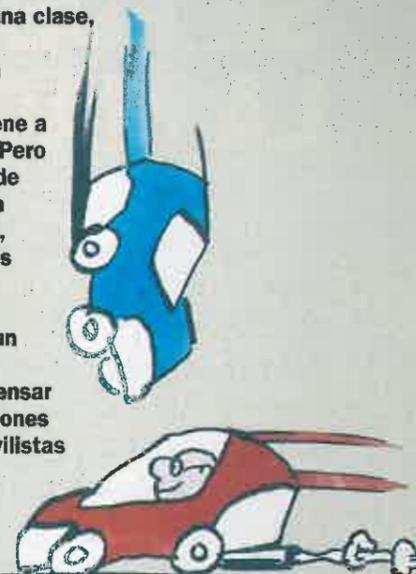
Pero, ¿alguna vez nos hemos puesto a pensar si el que viene de frente, el que nos pasa en un adelantamiento o en general quienes circulan en nuestro entorno, están al día y tienen un seguro como el nuestro, o al menos el obligatorio?

La respuesta la dan altos responsables de las aseguradoras, quienes aseveran que mas de un millón de automovilistas circulan por nuestro país sin seguro de ninguna clase,

lo que supone un alto porcentaje, si se tiene en cuenta que el censo de vehículos de todo tipo viene a ser de unos 15 millones. Pero el perjuicio en los casos de accidente no es sólo para quienes viajan sin seguro, sino que quienes pagamos religiosamente todos los años nuestra póliza, la vemos incrementada en tres por ciento, precisamente para compensar accidentes e indemnizaciones ocasionados por automovilistas faltos de seguro. ¿Y qué se hace al respecto? La instauración de un Fichero Informático de Vehículos Asegurados a cargo de la Administración, que será nutrido con los datos de las aseguradoras y del que lógicamente se informará la Dirección General de Tráfico, quien podrá sancionar con multas muy elevadas, se habla de hasta el medio millón, a los infractores, puede ser el instrumento que acabe con estos desmanes.

Por otra parte, hay quien sugiere que estos delitos puedan ser castigados también con repercusiones sobre el carné de conducir, dado que un vehículo sin asegurar compromete la seguridad en el tráfico pues generalmente son coches viejos y descuidados, que en la mayoría de los casos no habrán pasado las inspecciones prescritas por la ley. Son, en definitiva, vehículos a los que se les puede considerar, en general, como de alto riesgo, aunque pueda haber, lógicamente, sus excepciones.

Luis Fernando Medina  
Decano de la Prensa especializada del Automóvil en España



# AYRTON SENNA

## CON EL SE FUE LA MAGIA

El mejor piloto de todos los tiempos ha dejado huérfana a la Fórmula 1. Su muerte está envuelta por un misterio cuya solución no aportaría nada a este drama irreparable. Ni la gloria ni el dinero ni la lujuria fisuraron la integridad humana de Magic Senna.



COMO decía el poeta, tardará mucho en nacer, si es que nace, un piloto tan claro, tan transparente. Su persona había culminado el espíritu de la Fórmula 1, por primera vez en la historia un hombre había alcanzado el nivel del más competitivo de los monoplazas. Con Senna, la F-1 había encontrado el piloto más completo, el más perfecto, si así se puede decir. Y en consecuencia, ostentaba el talento más desbordante que la humanidad había aportado al noble arte del automovilismo deportivo.

Senna era uno de esos hombres que parecían protegidos por un aura sobrenatural, capaz de vivir por encima del miedo y de la gloria, más allá de lo efímero y tan cerca de un singular misticismo que afloraba en su esparadica sonrisa triste. Era un dios de la nueva mitología tecnológica y pagana, encontraba fuerza en su soledad, luchaba contra el tiempo fraccionado en milésimas de segundo y pasaba largos ratos sumido en la lectura del Viejo Testamento. Era, sin duda, un hombre diferente.

A la edad de cuatro años se enamoró de un kart, que de inmediato le compró Milton, su padre y su mentor en la conducción deportiva. La climatología del lugar, en su residencia, era húmeda y lluviosa y en repetidas ocasiones el joven Ayrton se divertía dando vueltas con aquel primer juguete. En aquellas chupadas se fraguaba una singular destreza con el volante y se alimentaba un insuperable talento para conducir en un mundo. Al contrario de los niños acostumbrados a la conducción, Ayrton era intravertido, solitario y nada rebelde; sin embargo, a la edad de ocho años se le conoció en las pistas de kart como el niño prodigio. A los 14 años la vida le jugó la primera mala pasada: por razones misteriosas, padeció una parálisis facial que le tuvo alejado del kart durante más de un año. Una vez curado, el primer día que tomó



RECORDS Y BIOGRAFIA

Grandes Premios disputados.....	158
Pole Positions.....	63
Victorias.....	41
Puntos en G.P.....	615
Títulos de Campeón del Mundo.....	3
Títulos de subcampeón.....	2
Podios en relación a los G.P. disputados.....	78/160
Pole positions consecutivas.....	8 entre 1988/ 89
Número de carreras en la primera posición desde el principio hasta el final.....	19
Pole position y victoria en el mismo G.P.....	28
Número de vueltas en la primera posición.....	2666
Kilómetros recorridos en la primera posición.....	12.523

BIOGRAFIA.

Fecha de nacimiento: **21/3/1960.**  
 Lugar de nacimiento: **Sao Paulo. Brasil.**  
 Residencia: **Montecarlo y Angra do Reis (Brasil).**  
 Altura: **1,75 metros.**  
 Peso: **67 kilos.**  
 Estudios: **empresariales.**  
 Estado civil: **divorciado.**  
 Compañera sentimental: **Adriane Galisteu.**  
 Aficiones: **aeromodelismo, tenis, jogging, moto acuática y esquí acuático.**  
 Preferencia culinaria: **fruta tropical y cocina brasileña.**  
 Bebida preferida: **guaraná.**  
 Inicio en carreras: **karts a los 4 años.**  
 Primera carrera: **en kart a los 13 años.**  
 Primera carrera en coche: **1981 en Fórmula Ford 1.600.**  
 Primeros triunfos: **1877 Campeón Panamericano de kart. En 1979 y 1980 Subcampeón del Mundo de kart.**



SU PALMARES:

- 1981 campeón británico de Fórmula Ford.
- 1982 campeón británico y europeo de Fórmula Ford 2000.
- 1983 campeón británico de Formula 3.
- 1984 Fórmula 1 con Toleman Hart, 9º en el campeonato.
- 1985 primera victoria en F-1 con Lotus. (G.P. de Portugal).
- 1986 F-1 con Lotus Renault, 4º en el campeonato.
- 1987 F-1 con Lotus Honda, 3º en el campeonato.
- 1988 Campeón del Mundo con McLaren Honda.
- 1989 Subcampeón del Mundo con McLaren Honda.
- 1990 Campeón del Mundo con McLaren Honda.
- 1991 Campeón del Mundo con McLaren Honda.
- 1992 4º en el campeonato con McLaren Honda.
- 1993 Subcampeón del Mundo con McLaren Ford.
- 1994 ficha para Williams Renault y fallece en el G.P. de San Marino.



de nuevo contacto con el kart, igualó en el mismo circuito los tiempos registrados dos años antes. No había dudas, se trataba de un monstruo de la velocidad. A los 19 años se proclamó Subcampeón del Mundo de kart y rápidamente se abrió camino en los monoplazas con igual éxito. En el mundillo de las fórmulas menores se corrió la voz de que un tal Ayrton apellidado Da Silva, se estaba convirtiendo en el terror de los jóvenes aspirantes a la F-1. Ganó el campeonato



británico de Fórmula Ford 1600 en el 81 y 82 y el Campeonato Europeo de Fórmula Ford 2000 y en 1983 se proclamó campeón británico de Fórmula 3. Su paso a la F-1 no pudo ser más triunfal: en la segunda carrera se clasificó segundo a los mandos del Toleman Hart TG 184, en la carrera siguiente, en Bélgica, repitió el mismo resultado, y de no haberse suspendido el G.P. de Mónaco por la lluvia torrencial, Senna, el debutante, hubiese ganado la carrera a su futuro enemigo Alain Prost. A partir de ese momento, los ojos de los cazadores de talentos de la F-1 se fijaron en él y antes ♦♦♦



Su debut con Toleman, en 1984, desveló un talento inigualable que le abrió la puerta al difícil mundo de la F-1.

A los cuatro años se sentó a los mandos de un kart. Diez años más tarde disputaba la primera carrera con éxito.

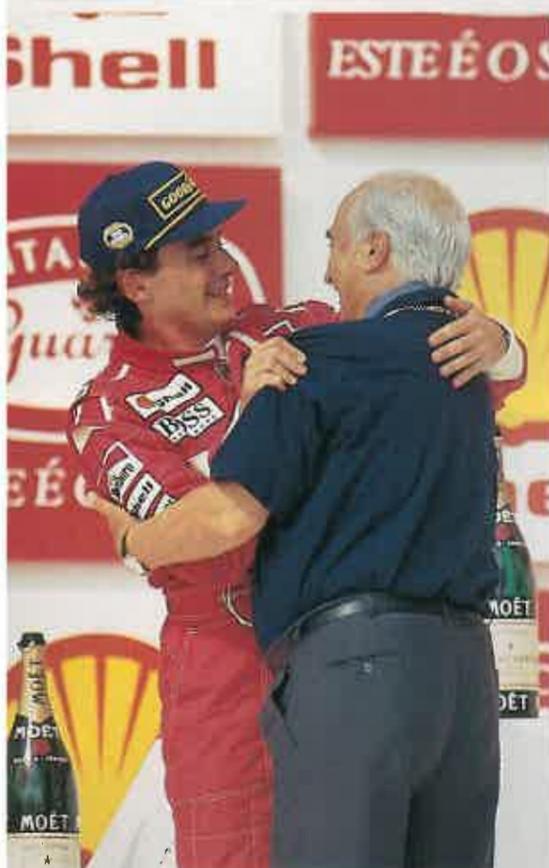


Su paso de la F-3 a la F-1 fue inmediato y el camino del éxito se la abrió de par en par. En ciertos momentos cruciales Ayrton Senna prefería utilizar los guantes viejos.





Leonardo, su hermano menor, le solía acompañar a las carreras.



El abrazo entre Senna y Fangio simbolizó la amistad de dos colosos. Su lucha con Mansell en el G.P. de Jerez marcó un hito que siempre se recordará.

En la temporada de 1988, a los mandos del McLaren MP4/4, Senna hizo estragos a lo largo del Campeonato.



de la mitad de la temporada de 1984, Senna había firmado el contrato con Lotus-Renault. Sus dotes de dominio de un monoplace turboalimentado fueron tan sorprendentes que Gerard Ducarouge, director técnico de Lotus, dijo que su carrera se dividía en dos partes: antes y después de conocer a Senna. Aquella memorable carrera en Estoril, bajo una lluvia torrencial, marcó un hito en la conducción con agua y le consagró a pesar de su reciente aparición en la F-1. A lo largo



de 1985, 86 y 87, Senna luchó con la incompetencia del equipo británico; sin embargo, al margen de varias y muy merecidas victorias, Senna cosechó 16 *pole position*, las suficientes para que Renault dijera adiós a la F-1 con 88 *poles* en su haber. A pesar de ser considerado el nuevo as y el único capaz de desbancar a Prost, Piquet y Mansell, la conducta de Senna era enigmática. Siempre triste, huraño, parco en palabras y sobre todo absorto en una continua meditación. La ambición de ser Campeón del Mundo no le dejaba vivir. Afortunadamente, Ron Dennis le puso sobre la

MAGICO CON EL AGUA



EN muchas ocasiones, cuando el tiempo amenazaba lluvia y todos los pilotos, capitaneados por Alain Prost, miraban al cielo y de rodillas pedían clemencia, *Magic* Senna parecía encontrar una especial seguridad en sí mismo. Con sorna y un poco de sarcasmo solía decir: «A chova e miña amiga». La verdad es que desde aquella memorable actuación en el G.P. de Mónaco de 1984, ocasión en la que a los mandos del Toleman Hart TG 184 llegó a rodar en segunda posición y de haber durado la carrera una o dos vueltas más, Senna hubiese arrebatado la victoria a Prost. En el G.P. de Portugal de la temporada siguiente, segunda carrera de la temporada, Senna se adjudicó la *pole position*, la primera de su palmarés, y logró también la primera victoria al disputar una memorable carrera bajo una lluvia torrencial. A partir de esa fecha, para todos quedó claro que Senna era el sucesor de Jacky Ickx en cuanto a pilotaje sobre pista mojada. La sucesivas actuaciones en iguales condiciones climatológicas, le consagraron el rey absoluto de las pistas mojadas. Al contrario que la mayoría de los pilotos, bajo la lluvia Senna mejoraba todavía más su conducción precisa, un don sobrenatural le permitía accionar los frenos con un tacto inexplicable y, sobre todo, su conducción era tan rápida que avasallaba moralmente a sus rivales. Jackie Stewart, Juan Ma-

nuel Fangio, Gordon Murray, Ron Dennis y otras eminencias de la F-1, calificaban la conducción de Senna sobre mojado como una exhibición mágica e inexplicable. Si se analiza la conducta deportiva de Senna a lo largo de sus once años de actividad, se descubre que los pocos errores cometidos tuvieron lugar con el asfalto seco; con lluvia, jamás cometió un error. Este es un récord que no consta en las estadísticas; sin embargo, representa uno de los datos más significativos de la singular personalidad de Senna. Y fue exactamente a raíz de la memorable carrera de Silverstone de 1988, cuando al lograr la victoria a una media de 199,787 kilómetros por hora bajo el más ingrato de los vendavales, la prensa británica le bautizó con el apodo de *Magic* Senna. Pero ése no fue el único de los tributos concedidos por Senna al público británico. Con ocasión del último G.P. de Europa disputado en Donington, también bajo un aguacero infernal, Senna dio la primera vuelta con tal maestría que se distanció su inmediato seguidor con cuatro segundos de ventaja. Todo un hito en cuanto a conducción sobre mojado se refiere.



SUS GRANDES PELEAS

EL día antes del fatal desenlace, Senna conversó por teléfono con Alain Prost desde su coche. Jamás el Profesor explicó la razón



de la llamada, pero, con esa melancolía que queda después de los grandes amores y de los odios más profundos, quiso repetir unas palabras de Senna: «Sabes Alain, ahora que ya no estas aquí te echo de menos».

La rivalidad entre ambos, cuya semilla se sembró en aquel G.P. de Mónaco de 1984, era la savia de su vitalidad deportiva. Prost sin Lauda seguía siendo Prost; sin embargo, Senna sin Prost era el furor sin la codicia. A lo largo de los once años de actividad en la F-1, Senna se vio envuelto en varias peleas. Los puñetazos con Mansell por haberle sacado de la pista en Spa en 1987, los insultos de Piquet, que cargado de envidia insinuó su tendencia homosexual, o la última bronca con Eddie Irvine por un adelantamiento fallido, no son más que el eco triste del odio que había entre él y el Profesor. En el fondo ninguno de los dos quería admitir que ambos formaban la mejor pareja de la historia y que en aspectos dife-

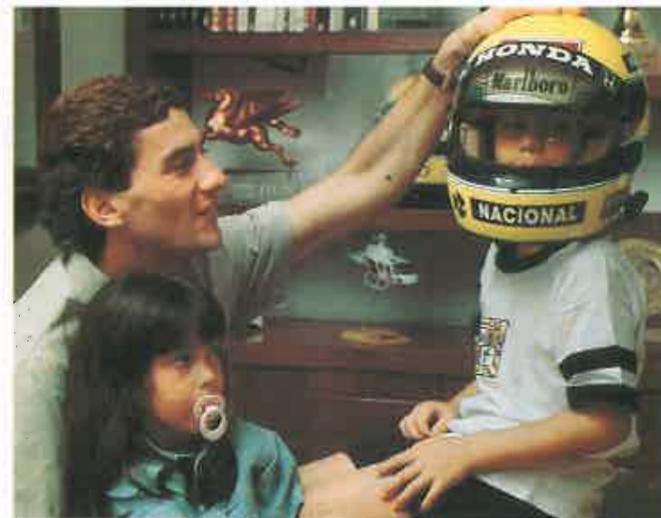
rentes representaban dos de los escasos pilares de la F-1. Prost era superior en gestionar la F-1 fuera de los circuitos y por entre las vísceras políticas del Gran Circo. Senna no tenía rivales en las clasificaciones y con la pista mojada se convertía en una figura de la nueva mitología; en el resto, la rivalidad se debatía en un diálogo entre colosos de la conducción. Prost sabía que la única forma de vencer a Senna era en el campo de la polémica y del politiquero de la oficialidad. Así le arrebató el Campeonato del Mundo de 1989, ocasión en la cual ambos chocaron en la chicane de Suzuka y se descalificó a Senna por haber acertado en dieciocho metros el trazado. En el campeonato siguiente, Senna se vengó en el mismo lugar embistiendo al Profesor y arrebatándole el tan anhelado título con Ferrari. A partir de ese momento, entre ambos se desató un odio visceral, que culminó con obstaculizar la entrada de Senna en Williams por parte de Prost. De nada sirvió la conciliación de Monza en 1992 ni los intentos de acercamiento por parte del Profesor, Senna le miró siempre como a un afectado por el virus que carcome la amistad. Un año después del último enfrentamiento, Senna le confesó que le echaba en falta. De hecho, sin el odio por el Profesor, Senna se habría simbólicamente empequeñecido.



mesa un contrato por valor de cuatro millones de dólares y la posibilidad de pilotar un McLaren MP4/4 igual al de Prost. En la escudería de Woking, el comportamiento de Senna desconcertó a los ingenieros por su desmesurada capacidad de concentración, que le llevaba a estar obsesionado 15 horas al día sobre un mismo problema hasta encontrar la solución. Con la llegada de la telemetría absoluta, se comprobó que sus lecturas eran un prodigio de regularidad y precisión.



La temporada de 1988 pasó a la historia y Senna con ella. El MP4/4 Honda era y será uno de los mejores monoplazas de la historia; los duelos con Prost fueron inolvidables y por primera vez Senna fue Campeón del Mundo. En la temporada siguiente, ocurrió la polémica del accidente de Suzuka, que favoreció a Prost; en 1990 volvió la gran polémica entre ambos por el accidente de Suzuka y 1991 fue otra temporada gloriosa para Senna, en la cual jubiló simbólicamente a Prost, Mansell y Piquet, que estaba carcomido por la envidia. Una vez sentado en el Olimpo de la



Sus sobrinos eran sus grandes amigos en momentos de relax. Les permitía toda clase de bromas y jugaba a todas horas con ellos.



Los animales eran una de las grandes aficiones de Ayrton Senna. Este es otro punto más en común con su madre.



A pesar de la magnitud de la finca de Senna en Angra do Reis, la decoración era sencilla y funcional.



Ayrton adoraba la vida hogareña y decía que ahí encontraba gran parte de su recuperación espiritual.



Conservaba su gran afición a jugar en la piscina con los niños. Estaba convencido que su espíritu inocente era la semilla del espíritu de la vida.

RARO PRESENTIMIENTO

**AYRTON** Senna era profundamente creyente pero poco practicante. Pasaba horas absorto en la lectura de la Biblia y afirmaba haber visto a Dios. Sin embargo, en lo más profundo de su ser, anidaba algo de superstición, que él justificaba como un sexto sentido para prevenir ciertas ingratitudes del destino. Con ocasión del G.P. de San Marino, había comentado a Milton, su padre y confidente, que por primera vez emprendía viaje a Imola con ilusión. A raíz de lo ocurrido a Rubens Barrichello y a Roland Ratzenberger, Senna se vio



sumido en un estado depresivo. Por primera vez en su carrera abandonó los entrenamientos y por primera vez se marchó del circuito en un mar de lágrimas. Antes de tomar esta decisión, estuvo hablando con el doctor Wokins a pie de pista, el cual le había explicado los detalles de la muerte de Ratzenberger; en cierto modo, le había descrito lo que el destino le tenía preparado en la segunda vuelta.

Una vez en el hotel, Senna llamó a su compañera sentimental, Adriana, y tras mantener una conversación marcada por la desolación le confesó que tenía un mal presentimiento sobre el G.P. de San Marino y que no le apetecía disputarlo. Sin saberlo, presentía una tragedia. La suya.



Hace unos años encontró en las motos de agua una de sus diversiones preferidas.



Desde niño le había fascinado el aeromodelismo que cultivaba con todos los medios a su alcance.

La extensión de Angra do Reis le permitió convertirse en aprendiz de agricultor.



F-1, Senna cambió su actitud, se volvió más afable, cultivó en profundidad la amistad y añadió a la sensatez de su vida una pizca de frivolidad, tuvo *affaires* amorosos con Carol Halt, con Xuxa y otras actrices y «top model», hasta que en 1992 conoció y se enamoró de otra modelo, una brasileña de ascendencia húngara de nombre Adriana Galisteu; la exuberante belleza de Adriana valió a los comentaristas para decir que las de ella eran las mejores curvas de Senna; sin embargo, entre ambos nació un gran amor que tardará mucho en apagarse. A sus treinta y pocos años, Senna se había vuelto todavía más casero, adoraba pasar todo su tiempo

libre en su finca de Angra Do Reis, al sur de Sao Paulo y ahí disfrutaba de la compañía de las personas que le querían al margen de su fama y de su considerable fortuna, calculada en unos 20.000 millones de pesetas, propiedades aparte. En los negocios agrícolas, comerciales e industriales, sólo tenía un consejero: Milton, su padre, aquel hombre que le había iniciado en el mundo de la velocidad. A pesar de su fortuna y su fama mundial, Senna seguía siendo un hombre sencillo, amante del deporte y de los animales, sensible al sufrimiento de los niños y propenso a una gran generosidad si carecía de encerronas publicitarias. En cierta ocasión aseguró al periodista haber visto a Dios y que todo lo malo y lo bueno que le había ocurrido, ab-

solutamente todo, era deseo de El. Ahora todo forma parte de un pasado irreplicable que se contempla desde el inmenso vacío dejado por Senna. Con él han terminado los grandes colosos de la conducción y la rivalidad sin cuartel entre gigantes. Mansell, Prost y Piquet ven los toros desde la barreira y Ayrton Senna desde el cielo, ese cielo inmenso que siempre tuvo una palabra para él y que seguramente imploró en el epílogo de su vida, resumida desde la plenitud de la gloria en unas décimas de segundo antes del estruendo fatal que le arrastró a la quietud eterna. ●

GIGI CORBETTA

EL ULTIMO ADIOS

**ES** el desencanto de la Fórmula 1, es la lista ingrata del destino en la que figuran hombres singulares que consagraron toda su vida a la velocidad y que nunca más volveremos a ver. Es el velo triste de un deporte que existe en virtud de la velocidad y de la tecnología, de la gloria y del luto, o simplemente de lo efímero.

1952- Luigi Fagioli: ensayos del G.P. de Mónaco.

1953- Chet Miller: ensayos en Indianápolis. Carl Scarborough: 500 Millas de Indianápolis.

1954- Onofre Marimont: ensayos en el G.P. de Alemania.

1955- Manuel Ayulo: ensayos Indianápolis. Bil Vukovic: 500 Millas de Indianápolis. Alberto Ascari: ensayos privados en Monza.

1957- Keith Andrews: ensayos en el circuito de Indianápolis.

1958- Pat O' Connor: 500 millas de Indianápolis. Luigi Musso: G.P. de Francia. Peter Collins: G.P. de Alemania. Stuart Lewis Evans: G.P. de Maruecos.

1959- Jerry Unser: ensayos Indianápolis. Bob Cortner: ensayos Indianápolis.

1960- Chris Bristow: G.P. de Bélgica. Alan Stacey: G.P. de Bélgica.

1961- Wolfgang Von Trips: G.P. de Italia.

1962- Ricardo Rodríguez: ensayos G.P. de México.

1964- Carel de Beaufort: ensayos G.P. de Alemania.

1966- John Taylor: G.P. de Alemania.

1967- Lorenzo Bandini: G.P. de Mónaco.

1968- Jo Schlesser: G.P. de Francia. Jim Clark: G.P. de Alemania de F-2.

1969- Gerhard Mitter: ensayos G.P. de Alemania.

1970- Bruce McLaren: ensayos en Goodwood. Pierre Courage: G.P. de Holanda. Jochen Rindt: ensayos G.P. de Italia.

1971: Joseph Siffert: Carrera en Inglaterra no válida para el Campeonato del Mundo.

1973: Roger Williamson: G.P. de Holanda. François Cevert: ensayos G.P. de Canadá.

1974- Helmuth Koinning: G.P. de USA. Peter Revson: ensayos privados Kyalami.

1975- Mark Donohue: G.P. de Austria.

1977- Tom Pryce: G.P. de Suráfrica.

1978- Ronnie Peterson: G.P. de Italia.

1980- Patrick Depailler: ensayos privados en Hockenheim.

1982- Gilles Villeneuve: ensayos G.P. de Bélgica. Ricardo Paletti: GP de Canadá.

1986: Elio De Angelis: ensayos privados en el Paul Ricard.

1994: Roland Ratzenberger y Ayrton Senna: G.P. de San Marino.

(A principio de la F-1 eran válidas las 500 Millas de Indianápolis para el campeonato de Fórmula 1).





## PROTAGONISTAS

### VICTORIA ABSOLUTA

Jorge Corella y Carlos Martínez han marcado un hito en la historia del Camel Trophy en España. Por primera vez, los representantes del equipo peninsular se adjudican la victoria absoluta al demostrar ser los mejores en pruebas especiales y quedar terceros en la clasificación denominada «Espíritu Camel»; la suma de los dos apartados da el resultado final. Además, como España es el único país que participa con dos equipos, uno representando a la península y otro de la Comunidad Autónoma Canaria. La representación insular también ha tenido una excelente actuación, logrando Enrique Guillermo y José Luis Hidalgo ganarse la quinta posición final de esta

aventura en la que se pone a prueba a los hombres y máquinas -Land Rover Discovery- que integran los dieciocho equipos participantes, entre los que por primera vez había dos mujeres. Para Miguel de la Quadra Salcedo, asesor de la organización, la actuación de Jorge Corella y Carlos Martínez ha sido excelente: «Su comportamiento ha sido excepcional. Han superado muchas dificultades, siempre con el buen humor de Carlos y la serenidad de Jorge, lo que les ha granjeado la estima de los demás participantes. Además se han destacado del resto de los participantes en las pruebas especiales».

## En bici por la Alcarria conquense

DENTRO del programa de desarrollo rural, el CEDER ha organizado un singular recorrido de bicicleta de montaña por la provincia de Cuenca. La particularidad de este circuito, que quedará después marcado como una ruta permanente, es que por primera vez en España se simultanea la pura competición con el paseo turístico, estableciéndose distintas categorías. El recorrido se realizará en dos jornadas, 28 y 29 de mayo, partiendo de la localidad de Huete y planteando dos posibilidades de pernocta: vivac en una zona acondicionada o alquiler de habitaciones en los pueblos cercanos. Para realizar obtener más información el teléfono de CEDER es: 969/ 37 20 83.



## El Atlas por España

ESTE año el rallye del Atlas, puntuable para la Copa del Mundo, pasará por España. Esta edición comenzará el sábado 21 de mayo con una etapa prólogo de diez kilómetros en la población francesa de Beziers, tras la cual los participantes iniciarán la primera etapa, que finalizará en Gandía. Al día siguiente el rallye continuará hasta la provincia de Almería para disputar una espectacular cronometrada de 180 kilómetros, cuyo recorrido se mantendrá en secreto hasta una semana antes de la prueba. Nador, ya en Marruecos, será el punto de partida del recorrido africano de esta carrera, que finalizará el 29 de mayo.



## Turismos Clase II en Europa

LA FIA ha hecho público un comunicado especificando que, para la Copa del Mundo que se celebrará en Donington, todos los turismos Clase II deben respetar sus certificados de producción. Es decir, que las partes suministradas, pero no montadas en el vehículo, no pueden ser utilizadas en los coches de carreras.

### EN VOZ BAJA



CARLOS SAINZ

«Todos sabemos que el automovilismo es un deporte peligroso en el que, en cualquier momento, podemos encontrar la muerte. ¿Qué hacemos? No hablar de ello. Debemos luchar por hacer los coches y las carreras lo más seguras posibles».

## TEAM ELF 94 DE FORMULA RENAULT



Jon Casais

José M<sup>o</sup> Fontán



Motor 16



RENAULT

MICHELIN

Esta tercera prueba puntuable para el campeonato español de Fórmula Renault disputada en el circuito manchego de La Torrecica se ha celebrado bajo un sol abrasador, lo que ha hecho que los tiempos de pole en los entrenamientos se realizaran en los primeros minutos de la tanda. Los problemas mecánicos que azotaban a nuestro equipo en las primeras carreras ya se han solucionado y ahora empezamos por fin a trabajar en la puesta a punto de los monoplasas. En los entrenamientos, José y Jon alcanzaron la 11ª y 12ª posición respectivamente. En la carrera del domingo, José, realizando otra de sus fantásticas arrancadas, adelantaba tres puestos y en una encarnizada remontada adelantaba a Jorgensen en la tercera vuelta. Una salida a la hierba le hacía acabar octavo. Jon sufre un problema eléctrico en la vuelta de reconocimiento y en vez de colocarse en su lugar de la parrilla tiene que salir en última posición. Toda la carrera la hace adelantando sin cesar hasta que su rueda toca ligeramente con otro coche y sin más posibilidades se queda en la 12ª posición. La próxima cita en el circuito de Calafat, el 15 de mayo. Carmen Paredes

TEAM ELF DE FORMULA RENAULT

**PADDOCK**

**CAMIONES EN ALBACETE**

El circuito de la Torrecica organizará, en colaboración con el RPM Team Barcelona, una carrera internacional de camiones los días 2 y 3 de julio. También está previsto realizar, junto a esta carrera internacional, una concentración de camiones decorados de España, con pruebas de velocidad, exhibición y mecánica de cabezas tractoras.

**MORBACK PUDO GANAR**

Embestido por detrás y sacado fuera de la pista, el piloto español Roger Morback, que sigue el DTT con un BMW M-3, perdía la primera posición y, pese a una espectacular remontada, se tenía que conformar con la sexta posición en la carrera del Campeonato Alemán de Gr. N que se celebró en el circuito de Avus, en Berlín. La victoria fue para su compañero de equipo Michael Neumeister.



**ORIOI SERVIA, SEXTO**

Tras marcar el mejor tercer tiempo en los entrenamientos, Oriol Serviá era sexto en la cuarta prueba del Campeonato de Francia de Fórmula Renault. Problemas con el cambio le impidieron ser cuarto.

**NI SIQUIERA FRENTE A LA MUERTE**

IMOLA es el nombre que habría que ponerle a la tragedia y al desencanto. Y cuando la hierba rompa a brotar en su asfalto y la soledad lo convierta en un circo abandonado, todavía se recordará la mezquindad humana que ahí se profesó en un lejano primero de mayo. La maleza verde borrará las huellas del coche de Senna sobre el muro del Tamburello y los expertos en la barra del bar discutirán sobre la ubicación del lugar en el que un piloto austriaco, de cuyo nombre no se acuerda nadie, perdió la vida. Otros fanáticos, obsesionados por un fetichismo esperpéntico, guardarán en algún lugar de su casa un pedazo del muro del Tamburello junto a otros cimelios grotescos. Pero, los que estuvieron a pie de pista a lo largo del demoníaco Gran Premio, jamás podrán olvidar que ahí el ser humano demostró su bajeza ética en virtud de convertirse en el usurpador de la tragedia ajena.

De no haber sido por las lágrimas de Ayrton Senna, la muerte de Roland Ratzenberger se hubiese aceptado como un hecho consecuente a la actividad en la F-1. Ya sin vida, o con los últimos estertores en sus venas, le trasladaron al hospital en ambulancia y al descubrir que en el helicóptero del servicio de emergencia no cabía Ratzenberger y toda la parafernalia médica, solicitaron otro más grande y «ad hoc» para las circunstancias. A pesar de tan lacio interés, la muerte del piloto no había abierto huella en las estructuras políticas de la F-1 y tampoco en los sentimientos de la mayoría, que pensaban en su lucha personal con el cronómetro. El espíritu del Gran Circo había hecho realidad el refrán: el muerto al hoyo y el vivo al bollo. El segundo acto de la tragedia fue el bueno, el de verdad, el que rompe y rasga. Senna se acababa de estrellar y la muchedumbre, que veía en él un enemigo de Ferrari, comentaba desde el trono de la ignoran-

cia: «Es un piloto de 3.000 millones al año y todavía no ha ganado una carrera. Es inútil que insistan, está acabado».

En el fondo, lo que había acabado era la magia de la F-1, y al tratarse de Senna, el helicóptero, el que valía, aterrizó en el lugar del accidente. Las atenciones fueron muy distintas que con Ratzenberger.

Mientras, los 23 coches se habían parado en la Variante Bassa y casi todos los pilotos pensaban que ahí se había acabado el Gran Premio. En la mente de todos existía aquel pundonor que prodigó el Commendatore Ferrari en casos así. Sin embargo, de pronto se vio a Jean Todt que en lugar de proponer la suspensión de la carrera, venía corriendo por la pista



gesticulando e incitando a su equipo a alinearse en la parrilla. Estaba claro, sin Senna, alguno de los suyos podía hacer algo y saciar la sed enfermiza de los «tifosi». Por eso, Berger y Larini hicieron un pinito.

Una vez en el podio, no se supo con exactitud si al enterarse de la noticia, Schumacher se secaba las lágrimas o el sudor, pero lo que sí hizo, fue levantar la copa gozoso de gloria y exuberante de risa. Actitud que adoptó incluso en la rueda de prensa.

En Imola, de haber existido un mínimo de ética humana y de galantería deportiva, se hubiese suspendido el Gran Premio, con podio incluido y el deseo de triunfo del respetable señor Todt como regalo. Por lo visto, en el Circo, la muerte de Senna y Ratzenberger pasaron a formar parte del pasado en el preciso momento de ocurrir, y claro, Briatore y Schumacher optaron por perder unos entrenamientos en honor a Ratzenberger, entrenamientos en los que nadie podía superar su posición, pero, perder una victoria tan fácil, eso sí que lo prohíbe su religión, que tampoco está muy claro cuál es.



**Los españoles, sin suerte en Inglaterra**

EL 2 de mayo el circuito de Silverstone fue escenario de la carrera inaugural del campeonato internacional de Fórmula 3.000, que contó con la participación de Jordi Gené. El piloto catalán, que ocupó la decimotercera posición en la parrilla de salida con el Lola del equipo Nordic, tuvo que conformarse con la novena posición en una carrera dominada por los Reynard, chasis que ocuparon las ocho primeras plazas. El francés Lagorce fue el vencedor, mientras que el español, con un monoplaza escaso de tracción en las curvas, espera encontrar los reglajes correctos para poder luchar por los pri-

meros puestos durante las próximas carreras. También se celebraron en Silverstone dos mangas del Campeonato Británico de Fórmula 3 con la participación de Iván Arias, Pedro Martínez de la Rosa, y Marc Gené. Jan Magnussen fue el vencedor de las dos carreras y Arias -12º y 15º- el español mejor clasificado en la prueba. En la segunda manga, Martínez de la Rosa y Gené tuvieron que retirarse. Tampoco acompañó la suerte a los españoles en la sexta, celebrada en el circuito de Brands Hatch, que ganó Magnussen, y tan sólo Arias, décimo-cuarto, terminó.

**La FIA no toma decisiones con la F-1**

TRAS los trágicos acontecimientos del pasado Gran Premio de San Marino, la FIA organizó una reunión de urgencia para tomar medidas. Lo que salió de esa reunión puede calificarse de intrascendente, ya que tan sólo se tomaron algunas decisiones para salir del paso. De momento, las medidas se reducen a la disminución de la velocidad en los boxes, la predeterminación (puede ser por sorteo) del orden de los avituallamientos y la limitación de la permanencia de los mecánicos en la línea de boxes, línea que tendrán que abandonar cuando no tengan que prestar asistencia a sus coches.



**PADDOCK**

**NO PUDO SER**

Angel Burgueño y David Bosch perdieron la oportunidad de estar en el podio de la segunda prueba de la Eurocup Fórmula Renault que se celebró en el circuito italiano de Varano y ganó Matthews. Bosch se quedaba fuera de carrera al intentar arrebatar a su compañero de equipo la segunda plaza y éste tenía que abandonar por problemas mecánicos a dos vueltas del final.

**MANUEL SANTOS, SEXTO**

El español Manuel Santos, con el Man del Trans Club



Cepsa, logró la sexta posición en la segunda carrera del Europeo de Camiones que se celebró en el circuito italiano de Misano. El vencedor fue Borgudd.

**CAMPEONES DE ENDURO**

A falta de una prueba para que finalice el Campeonato, Paul Edmonson (Gas Gas), en 125 cc. y Carlos Mas (KTM), en 4 tiempos, se han asegurado el título. En 250 cc. Alex Llobet, KTM, y Puigdemont, Gas Gas, se jugarán el título en la última prueba.

GRAN PREMIO DE ESPAÑA

# FIESTA SIN TOREROS

Sean pilotos, futbolistas o ciclistas, en España a los héroes los aclamamos al grito de ¡Torero! ¡Torero! En Jerez hubo fiesta, cohetes, tracas y jolgorio, pero los aficionados se quedaron sin poder aclamar a sus ídolos con la desbordante alegría que deseaban, pese a que Torrontegui logró encaramarse al podio de 125.

El triunfo español, con el que soñaban los aficionados, no pudo ser. Ruggia, Doohan y Sakata se llevaron los laurelos.



**T**ODOS deseaban que por fin Jerez marcara el punto de inflexión que significase la llegada de tiempos mejores pero la realidad ha sido distinta. Los aficionados han salido contentos pero no exultantes como ansiaban, porque el tercer lugar de Torrontegui, o incluso el quinto de Crivillé, no sirven para colmar sus aspiraciones. De todos modos, no se puede poner en tela de juicio ni su valía ni su entrega, pero tampoco, en el caso de los primeros espadas, sus medios. Se puede invocar la mala suerte, fallos o carencias concretas, pero el caso es que los resultados no están a la altura de las expectativas y por eso la fiesta no fue lo grande que pudo haber sido. Nuestros toreros no salieron a hombros.

La primera carrera que abría la matinal jerezana era, como siempre, la del cuarto de litro y en ella el enfrentamiento entre los dos «gallitos» italianos, uno punta de lanza de Honda, Loris Capirossi, y el otro de Aprilia, Max Biaggi, sustentaba el espectáculo ya desde los entrenamientos que a la postre dominó el de la moto japonesa. En la carrera tuvieron más compañeros de viaje: Ruggia, Romboni, Okada, Waldmann y Aoki. Ruggia fue el único que al principio discutió la superioridad de aquellos, pero el gallo, más prudente, pese a mandar gran parte

de la competición, les dejó marchar para no comprometer sus posibilidades en la tabla. Capirossi se puso líder y su superioridad se hizo más evidente cuando Biaggi cayó a cuatro vueltas del final. Sin embargo la suerte no estaba del lado del ex Campeón del Mundo de 125, porque a la siguiente entraba en piñón libre al box con el cigüeñal roto. Nada impidió ya pues a Ruggia anotarse su primer Gran Premio del año. Al podio, junto a él, se subieron Romboni y na-

da menos que un debutante en la categoría, el germano Waldmann.

Luis D'Antín se aferró como pudo a ellos al principio pero fue perdiendo terreno a ojos vista a causa de problemas de tracción. El madrileño sigue encontrando muchas dificultades para poner a punto la complicada NSR, y al final tuvo que poner toda la carne en el asador para evitar que Bayle y Harada lo pasaran. Checa fue decimoprimer, como en Malasia, y tuvo que batallar también con un neumático trasero con poca adherencia. Castilla y Cardoso también se llevaron dos y un punto respectivamente. La carrera grande, la del medio litro, era la que más expectación levantaba, muy especialmente por que las tres anteriores habían conocido tres vencedores distintos y en cada caso con motos diferentes. En los entrenamientos Kevin Schwantz volvió a demostrar que la pista jerezana le va a él y a su Suzuki y precedía a Kocinski, Doohan, Barros, Puig (que estuvo muy bien), Chandler, Reggiani (excelente con la Aprilia), Crivillé y un Cadalora con problemas. En la salida, las Suzuki se impusieron pero pronto, en la séptima vuelta, Doohan tomó la cabeza y pese a que el Campeón del Mundo no se quedó muy atrás, el de Honda supo dominar y controlar de cabo a rabo la competición. Cerquita venían Kocinski, Barros y Crivillé, que perdió su estela tras darse dos sustos y que vigilaba que no le alcanzara Puig, que confesó haber



Herri Torrontegui, con su tercer puesto pilotando la Aprilia, fue el español que mejor resultado obtuvo en este Gran Premio.

escogido un neumático demasiado blando. Esta vez los dos españoles, especialmente el primero, tuvieron el mérito de no quedar excesivamente descolgados, aunque ambos esperaban más, el de Seva porque el año pasado se había subido al podio, y el de Barcelona porque había sido quinto en los entrenamientos.

Decimotercero López-Mella, con una moto que no fue nunca redonda ahora que tiene algo -poco, pero algo- de presupuesto y primer punto para Miralles.

Segunda victoria del año para el japonés Sakata en 125. Al de Aprilia nadie le pudo seguir y eso que «Aspar» pilotaba con una inspiración y un arrojo fuera de toda duda. El de Alcira fue sin embargo otra vez víctima de la mecánica: la moto no tenía la misma velocidad punta que las de

sus rivales más aguerridos, pero lo peor fueron dos gripadas que lo bajaron de ese segundo peldaño del podio, que en legítima justicia era suyo, y tuvo que conformarse con un anodino noveno puesto. Con ello Oetl, que remontó con ahínco, y un inspiradísimo Torrontegui completaron el podio. El vasco pudo por fin tener una alegría tras los múltiples sinsabores que ha sufrido. Ese buen resultado le hace abrigar esperanzas de poder ♦♦♦



«Aspar» -junto a Kato- se vio traicionado por la mecánica. Con su Honda cliente, Checa -a la izquierda- tuvo una lucida actuación mientras que Luis D'Antín -arriba- reconocía no haber encontrado los reglajes adecuados de su Honda NSR.

## EVITAR MUERTES

Ya puede decir el alcalde Pacheco que el Gran Premio de motos en Jerez «mueve» 2.000 millones de pesetas en la zona, o más, según otras fuentes. Eso no justifica que, como cada año, la noche del sábado se permitan los desmanes de los *motards* incontrolados, o mejor dicho, de los *motards* a quienes se les acota nada más y nada menos que la jerezana Avenida Alvaro Domécq para que en ella den rienda suelta a sus ansias exhibicionistas. Los motoristas españoles son más simpáticos que los fanáticos que abarrotan un Assen tomado policialmente para evitar sus excesos, menos peligrosos que aquellos a quienes vimos protagonizar batallas campales con la policía en Spa y más alegres que esos teutones cuyos lugares de acampada las autoridades de Hockenheim recomiendan no visitar por la noche, pero con alcohol, estímulo e inconsciencia son capaces de los mayores despropósitos. Así, largos caballitos o pasadas a toda velocidad entre dos muros de mirones, tan inconscientes como los «artistas» a los que aclaman, no deberían tolerarse. Este año ha habido

por lo menos dos muertos y son varios los heridos. Dirán que había 2.000 policías encargados de la seguridad, pero por la noche yo vi muy pocos y en raras ocasiones evitaban el desenfreno motorizado. ¿Cuántos muertos hacen falta para que se tomen medidas como las que vemos en

Assen, Le Mans o Donington donde esta salvajada se ha cortado de raíz? Tal vez uno, pero famoso, para así sensibilizar a la opinión pública.



Alex Crivillé y Alberto Puig mantuvieron su lucha particular durante unas vueltas. El de Seva mejoró ostensiblemente en carrera con respecto a los entrenamientos.

**GIRO: YO NO SIGO**

La bomba del fin semana la lanzó Carlos Giró. El catalán, des- centrado desde el inicio de tem- porada, o quizá desde la caída en Montmeló el pasado año, de- cidió, no sin ciertas dosis de va- lentía, dejar definitivamente de correr. Después de los entrena- mientos libres del viernes por la mañana ya no se presentó a la sesión oficial de la tarde, alegan- do problemas físicos que no con- vencieron a nadie. Inseguro de sí mismo, incapaz de ir deprisa y de concentrarse, prefirió colgar el casco. En Aprilia le aconseja- ron que se tomara este Gran Premio y el siguiente de descanso y como periodo de reflexión. «Es un gran piloto -declaró Carlo Pernat, mánager de Aprilia, a este semanario- pero debe refle- xionar sin presiones para plan- tearse con más tranquilidad su futuro. Nosotros le guardamos el puesto y no le daremos la moto a nadie entretanto, pues confia- mos en él». En semejantes tér- minos se manifestó Tabacalera, su patrocinador, que reiteró pú- blicamente su apoyo al catalán. Las razones esgrimidas por Giró eran estar atravesando una gra- ve crisis personal cuyos orígenes no quería precisar, aunque mu- chos indicios apuntan hacia una mala relación con su padre, Eduardo Giró, que oficia de má- nager, técnico, consejero, etc. de su hijo. Giró ha evidenciado sob- radas veces que es muy veloz, y ahora debe demostrar que es ca- paz de madurar si quiere que su carrera tenga una continuidad.

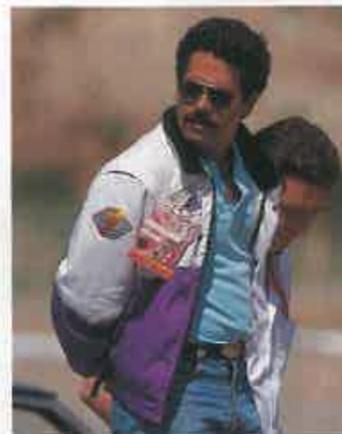


**JEREZ EN BREVE**



**PANCARTAS REIVINDICATIVAS**

Además de las vallas publicitarias de rigor, otras dos pancartas muy peculiares podían verse, incluso escritas en inglés, repartidas por diversos puntos del circuito andaluz: las de los trabajadores de Suzuki y Gillette. Los primeros invocaban a los responsables de la marca de motos para que les ayudasen a solucionar sus graves problemas laborales. Por su parte, los trabajadores de Gillette llevaban sus reivindicaciones y problema hasta el Gran Premio porque no hay que olvidar que la marca de hojas de afeitar patrocina un pro- grama deportivo por televisión vía satélite.



**PENSANDO EN LAS CUATRO RUEDAS**

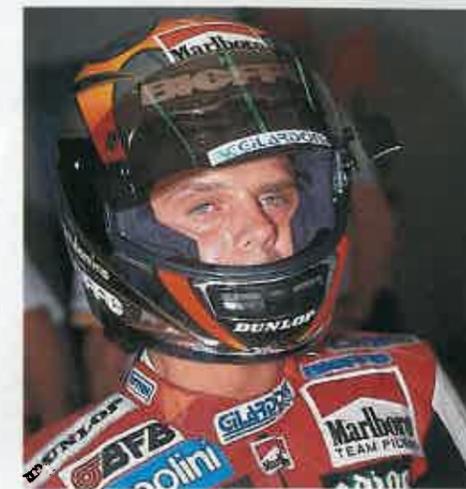
Presente en el circuito estaba Carlos Lavado. Este acaba de vender la casa que poseía en Italia ya que desde hace unos años volvió a fijar su residencia en Venezuela. Allí tuvo un equi- po el pasado año pero lo ha desmantelado porque se ha quedado sin sponsor. «Me han ofrecido probar un Fórmula 2000, pero con la «vaina» del do- mingo me he enfriado», manifes- tó el excampeón del Mundo de 250 cc.

**EN RECUERDO DE SENNA**

El recuerdo de Ayrton Senna estaba presente en Jerez donde le ha sido dedicada una curva del trazado andaluz al piloto brasile- ño. Por su parte, Alex Barros se puso un brazalete negro ya que ambos pilotos se conocían bastante, tanto es así que en el pasa- do año en el Gran Premio de España de Fórmula 1, pudimos com- probar cómo el motorista lucía para moverse por boxes la cre- dencial personal de su compatriota, sin que los vigilantes de Ecclestone se percataran de ello.

**CAPIROSSI A 500**

Loris Capirossi correrá el año que viene en la clase reina con una Honda NSR oficial del equi- po Pileri Corse. La noticia es im- portante, pero se magnificó al hacerse también público que se había separado de su mánager, Gianpiero Sacchi, quien además ha dejado el equipo Pileri en el que ejercía las funciones de má- nager y coordinador general. En la rueda de prensa que llevaron a cabo para explicar la nueva si- tuación no faltaron abogados para dar un «toque» de oficial- dad a unas negociaciones que todavía no son muy claras.



**APRILIA COMPITE EN LAS TRES CATEGORIAS**

Presentación y puesta de largo más que honorable para la Aprilia 400 pilotada por Loris Reggiani, que finalizó en novena posición. El técnico de la casa italiana, Jan Witeveen, pensó que la mayor agili- dad de una moto de 250 podía hacerla competitiva frente a las 500. Por eso ha desarrollado al máximo el motor bicilíndrico del cuarto de litro hasta obtener 400 centímetros cúbicos y más de 110 caballos, con un peso inferior en 25 kilos al de las grandes te- tracílindricas. Estas son mucho más veloces en las rectas —«ten- dré que poner tornillos más grandes en el carenado para que no me lo arranquen cuando me adelanten» bromeó Loris— pero lo compen- sa con mayor agilidad en los virajes. De momento el proyecto fun- ciona aunque a Reggiani le hubiera gustado ser más veloz en la pista jerezana que las motos del cuarto de litro, cosa que no sucedió.



disfrutar del mismo material que su compañero de escudería, el domina- dor del Mundial, Sakata. Alzamora cayó cuando era decimoquinto, con lo cual perdió la oportunidad de obte- ner su primer punto. Mucho más atrás, decimonoveno y vigésimo, ter- minaban Sánchez y Maturana.

Como se ve, no pueden echarse las campanas al vuelo, las alegrías no son enormes, pero tampoco puede hablarse de desastre. Sin embargo no hay que olvidar que los pilotos punteros nos están vendiendo pape- les de primerísimo orden, y eso, por el momento, no lo tenemos.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

**CLASIFICACIONES**

**125 cc**

1º Sakata (Aprilia), 43.05.188; 2º Oetti (Aprilia), 43.11.990; 3º Torrontegui (Aprilia), 43.15.236; 4º Ueda (Honda), 43.16.838; 5º Raudies (Honda), 43.17.371; 9º Aspar (Yamaha), 43.33.075; 19º Sánchez (Honda), 44.29.104; 20º Maturana (Yamaha), 44.32.566.

**250 cc**

1º Ruggia (Aprilia), 44.29.850; 2º Rom- boni (Honda), 44.29.945; 3º Waldmann (Honda), 44.30.310; 4º Okada (Honda), 44.30.870; 5º Aoki (Honda), 44.37.144; 6º D'Antín (Honda), 44.59.887; 11º Che- ca (Honda), 45.15.887; 14º Castilla (Ya- maha), 45.37.539; 15º Cardoso (Aprilia), 45.40.097; 16º Sainz (Yamaha), 45.47.910; 18º Maurel (Honda), 46.07.068; 24º De Juan (Aprilia), 45.07.562.

**500 cc**

1º Doohan (Honda), 47.31.082; 2º Sch- wantz (Suzuki), 47.31.571; 3º Kacinski (Cagiva), 47.40.347; 4º Barros (Suzuki), 47.44.340; 5º Crivillé (Honda), 47.45.907; 6º Puig (Honda), 47.52.204; 13º López Mella (Roc), 47.54.876; 15º Miralles (Roc), 47.55.488.

**ASI VA EL MUNDIAL**

**125 cc**

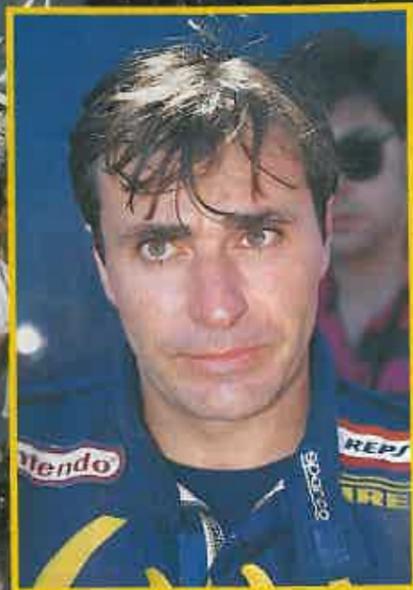
1º Sakata, 90 puntos; 2º Oetti, 53 p; 3º Ueda 47 p; 4º Tsujimura, 46 p; 5º Torron- tegui, 39 p; 6º Aspar y McCoy, 32 p.

**250 cc**

1º Okada, 69 p; 2º Biaggi, 63 puntos; 3º Romboni, 61 p; 4º Ruggia, 60 p; 5º Capi- rossi, 52 p; 7º D'Antín, 32 p; 13º Checa, 12 p. 24º Castilla, 2 p; 25º Cardoso, 1 p.

**500 cc**

1º Doohan, 88 p; 2º Kocinski y Sch- wantz, 68 p; 4º Caladora, 48 p; 5º Itoh, 43 p; 7º Puig y Crivillé, 38 p; 16º López Mella, 7 p; 24º Miralles, 1 p.



Carlos Sainz ha conseguido que el Subaru sea competitivo. Los cambios sugeridos por el español funcionaron perfectamente.



RALLYE TOUR DE CORSE /  
RALLYE DE FRANCIA

# Sainz

## al máximo nivel

Carlos Sainz y Luis Moya vuelven a reencontrarse con el éxito. En Córcega el Subaru Impreza funcionó a las mil maravillas, y de no ser por una tonta avería en uno de los tramos más largos de la carrera, en la vitrina de trofeos de Sainz hoy luciría el de una nueva victoria.

**D**IAS antes del Rallye Tour de Corse, que se disputa todo sobre asfalto, y también conocido como el Rallye de las «diez mil curvas» por lo sinuoso de su trazado, nadie daba un duro por el Subaru Impreza que pilota Carlos Sainz. En las pruebas anteriores manifestó una falta de evolución sobre esta superficie, que le ponía en clara desventaja frente a sus rivales más peligrosos. Por ese motivo en la isla francesa, con tres Toyota Celica y tres Ford Escort Cosworth, quedar clasificado en quinta posición era ya un éxito.

En Subaru, en los días previos a la carrera, estuvieron trabajando a fondo en las modificaciones sugeridas por Carlos Sainz, de esta forma el Impreza se presentó con un nuevo diferencial central de tipo mecánico, un sistema de frenos más evolucionado y con los nuevos neumáticos Pirelli de 18 pulgadas. Por lo tanto había que esperar para ver el comportamiento en carrera el vehículo del piloto español. El resultado no podía haber sido mejor, Carlos Sainz y Luis Moya volaron bajo en las carreteras corsas, poniendo constantemente en jaque a Didier Auriol, al que llegó a rebasar, y tan sólo una estúpida avería impidió a la pareja española conquistar una espectacular victoria.

A priori, antes de darse el banderazo de salida, con la ausencia de Delecour, que se encuentra reponiéndose de un accidente de tráfico, el máximo favorito era el piloto de Toyota Didier Auriol, consumado especialista sobre asfalto y conocedor a la perfección de los tramos corsas. Poniendo de manifiesto su condición de favorito, comenzó el rallye a un ritmo frenético. Sorprendentemente, el único capaz de seguirle desde el principio fue Carlos Sainz, que al final de la primera etapa, en Bastia, estaba separado del piloto francés por poco más de 30 segundos, incluido un pinchazo y problemas de frenos: «Estamos teniendo problemas con los frenos, en los tramos más largos, a partir del kilómetro 15 desfallecen y pierden efectividad», comentaba Sainz.

El segundo día de rallye, la lucha siguió siendo muy intensa entre la pareja española y la francesa. Los tiempos marcados por unos y otros eran muy similares, lo que obligaba a no cometer ningún error a ninguno de los dos para no quedar apartados de la lucha por la victoria. El Subaru



Didier Auriol tuvo que emplearse a fondo para no verse superado por Sainz. El francés ha conseguido una victoria muy importante, después de estar cuestionado en su equipo.



David Richards, patrón del equipo Subaru, no podía ocultar al final de la carrera una amplia sonrisa de satisfacción.

siguió teniendo problemas de frenos, a cambio los nuevos neumáticos Pirelli funcionaron a la perfección. Al final de la etapa en Calvi, tanto Sainz como su copiloto Luis Moya estaban encantados del comportamiento de su coche: «En el computo de la etapa, hemos sido un segundo más rápidos que Didier, la carrera se decidirá en la última etapa», comentaba Moya. Sainz tenía muy clara su estrategia para el último día de carrera: «Vamos a presionar desde el primer tramo a tope, para saber cuáles son nuestras verdaderas posibilidades, tras ver el resultado veremos si seguimos atañando al máximo». Dicho y hecho, Carlos Sainz y Luis Moya lanzaron una dura ofensiva y, tras adjudicarse los primeros tramos de la mañana, se acercaron a tan sólo nueve segundos del piloto de Toyota. Didier Auriol, que había tenido algunos problemas con el diferencial y con el embrague, al que le caía aceite y patinaba, esta-



Luis Moya, en la foto, se felicita con un hombre de Pirelli; los nuevos neumáticos de dieciocho pulgadas de la marca italiana funcionaron a la perfección y jugaron un papel muy importante en la buena carrera realizada por el equipo español en Córcega.

ba tremendamente nervioso en las asistencias, incluso llegó a comentar que no podía ir más deprisa y que si Sainz seguía presionando perdería la carrera.

Cuando todo parecía ponerse a favor de Subaru, una tonta avería tiró por el suelo las ilusiones del equipo español. En el tramo más largo del día «Vico-Valle di Mezzana» de 43,15 kilómetros de longitud, se rompió la barra estabilizadora delantera, lo que propició una rápida degradación de los neumáticos y la pérdida de 44 segundos, que ponían en bandeja el triunfo a Didier Auriol, como el mismo Sainz comentó: «Como a ocho kilómetros de la salida del tramo, notamos un fuerte ruido en la parte delantera del coche y que algo se había roto en las suspensiones. El comportamiento del coche cambió y los neumáticos comenzaron a gastarse rápidamente, a tres kilómetros del final uno de ellos explotó y el ♦♦♦

## JESUS PURAS, DUEÑO Y SEÑOR DEL GRUPO N

En la categoría de Grupo N, una vez más el santanderino Jesús Puras ha vuelto a poner de manifiesto sus cualidades al volante y desde el principio dejó muy claro que era superior a sus rivales, alzándose al final de la carrera con una rotunda victoria. Para Puras, días antes, su participación en la Isla de Córcega no era segura, debido a la falta de un patrocinador que le apoyase en su aventura mundial. Finalmente la marca de equipos de música para coches, MX Onda, decidió apoyar el programa del piloto español, un patrocinio que tendrá en el resto de sus participaciones en el Mundial de Rallyes, para intentar vencer en la categoría de Grupo N. Por lo tanto, gracias a este nuevo patrocinador, Jesús Puras podrá estar a los mandos del Ford Escort Cosworth en el Rallye de Argentina y en el Rallye San Remo, y dependiendo de sus resultados podría ir también al RAC de Inglaterra. En el Rallye de Córcega, Jesús Puras y su copiloto Carlos del Barrio participaban a los mandos del Escort Cosworth que prepara y mantiene el equipo Sport Garage. Un vehículo que durante toda la carrera se comportó a las mil maravillas. Puras, consciente además de que el punto débil de este coche es su caja de cambios, la trató con manos de seda y, salvo en muy contadas ocasiones en las que se resistía a entrar alguna marcha, no tuvo el mayor problema. Los neumáticos también aguantaron perfectamente el tipo; es más, como nos dijo Puras, para ahorrar en los tramos más cortos montó neumáticos usados, guardando los nuevos para los tramos más largos.

La carrera de Grupo N en el Rallye Tour de Corse tuvo un color netamente español; Puras mandó en esta categoría de principio a fin. Sus principales rivales, de una forma u otra, fueron sucumbiendo. Del grupo de rivales peligrosos, el primero en caer fue Carlos Menem, con un vehículo similar al de Puras, que tras tener

que cambiar el embrague, al final cedió el diferencial. Al final de la carrera, el único que se acercaba al piloto español era Mohamed Bim Sulayen, también con un Ford Escort Cosworth, pero en el último tramo el piloto de los Emiratos Arabes perdía una rueda y con ello mucho tiempo, dejando de ser una amenaza para Puras, finalizando en el puesto octavo entre los vehículos de su categoría.

Con todos estos incidentes, tras el piloto cántabro se situó el local Jean Jacques Padovani, con un Escort Cosworth, clasificándose a casi diez minutos de diferencia de Jesús Puras.

Quienes también tuvieron muchos problemas fueron los Mitsubi



bishi Lancer Evolution de esta categoría, pilotados por Jorge Recalde y la alemana Isolde Holderied. Recalde se quejaba de falta de potencia del motor y de contar con unos neumáticos de pocas dimensiones.

Tras el Tour de Corse, el santanderino Jesús Puras, encabeza con una cómoda diferencia de puntos la clasificación del Mundial en la categoría de Grupo N, su perseguidor más inmediato es Isolde Holderied, con menos de la mitad de puntos que el piloto español.

otro terminó en los alambres». Tras el problema del Impreza, Auriol se vio libre de todo acoso, ya que Sainz prefirió no arriesgar más y conservar la segunda posición, lo que le permitió llegar como triunfador al podio de Ajaccio. Para Sainz el resultado es muy bueno y le permite ver el futuro con mucho más optimismo: «Estamos muy contentos del rendimiento del coche, además he disfrutado conduciendo como hacía tiempo que no lo hacía, sin tener que preocuparme de problemas. El campeonato para nosotros es ahora mucho más favorable, a nuestro coche, aunque le falta seguir evolucionando, está en buenas condiciones», aseguraba.

En el Rallye Tour de Corse hay que destacar la actuación del italiano Andrea Aghini, que a los mandos de un Toyota Celica de la Grifone, menos evolucionado que el de Auriol y Kankkunen, terminó la carrera en

una magnífica tercera posición. Por lo que respecta al piloto finlandés, hizo su carrera; los rallyes de asfalto no son sus favoritos y se limitó a situarse en una buena posición que le permitiese sumar unos buenos puntos en su casillero personal. También hay que resaltar la actuación del belga Bruno Thiry que, con un Ford Escort Cosworth del equipo RAS, estuvo siempre a un magnífico nivel. El Ford del piloto belga equipaba una caja de cambios de tipo secuencial, el resultado en general de esta caja fue muy bueno, sólo tuvo un problema y es que se quedó sin la cuarta velocidad; este inconveniente, junto a ♦♦♦



Esta vez sí funcionó el tercer hombre de Toyota, Andrea Aghini realizó un gran rallye.



Kankkunen hizo su carrera: poco amante de los rallyes que se disputan sobre asfalto, buscó sumar unos buenos puntos.



Blasion, en un rallye que no le gusta nada, corrió muy poco motivado, realizando unos tiempos discretos.



Bruno Thiry demostró que está a un magnífico nivel, de no ser por múltiples problemas técnicos habría acabado más arriba.

CORCEGA EN BREVE

**AGHINI, UNA CARRERA MAS**

En la rueda de prensa posterior a la finalización del rallye, el piloto italiano Andrea Aghini comentó que con Toyota sólo correrá una prueba más del Mundial de Rallyes, el San Remo, el año lo completará con diversas actuaciones en el Campeonato de Europa de la especialidad.

**UN COCHE NUEVO**

Biasion contó en Córcega con un Ford Escort Cosworth nuevo, al que dotaron de los mismos reglajes de suspensiones que los utilizados por el equipo de la marca del óvalo en los tramos de asfalto de Portugal. Sobre Biasion hay que decir que en algunos tramos sufrió los abucheos de los aficionados.

**EL PUBLICO CON SAINZ**

En todos los tramos y al final del rallye, el piloto más aplaudido y admirado por los aficionados fue Carlos Sainz. Los espectadores corsos lo preferían al francés Didier Auriol, del que opinan que es muy poco regular y que Carlos Sainz le supera en todos los terrenos.



**ANDERSON AUSENTE**

Esta vez el Team Toyota Europe no contó con la presencia de su jefe, Ove Anderson, que se encuentra hospitalizado recuperándose de una intervención quirúrgica. A pesar de eso, el disciplinado equipo con base en Alemania, funcionó durante toda la carrera como un reloj.

**CONTACTO PERMANENTE**

El accidentado François Delecour estuvo durante todo el rallye en permanente contacto telefónico con su equipo y estuvo enterado puntualmente de todo lo que sucedía. Cuando se recupere y vuelva a la actividad se tendrá que ver las caras con un Carlos Sainz muy motivado.

**VATANEN EN GRECIA**

El piloto finlandés reaparecerá en el Mundial de Rallyes en el Acrópolis de Grecia, donde defenderá los colores de Ford de forma oficial junto a Biasion y Wilson. Antes tienen que solucionar un problema, el equipo de Vatanen usa neumáticos Pirelli mientras que el equipo oficial utiliza Michelin. Además, el equipo Subaru tiene un contrato de exclusividad con la marca de neumáticos italiana.

**REUNION EN AJACCIO**

Antes de la carrera, en el Hotel Campo del Oro, en Ajaccio, sede de la organización de la carrera, se celebró una reunión informal entre los organizadores del rallye y la asociación de equipos del Mundial. Tras hablar en un tono distendido y constructivo, decidieron aprobar una serie de medidas, para mejorar en lo posible la seguridad del rallye. Esto motivó que algunos tramos, muy largos se acortaran algo en su recorrido. Reuniones de este tipo son necesarias y debería cundir el ejemplo en otras pruebas del Mundial, con ello se evitarían algunos momentos desagradables.



**ESPECTACULO CLIO**

Los Clio Williams fueron una atracción en Córcega. El pilotado por Ragnotti equipaba una nueva gestión electrónica del motor Magnetti-Marelli, que conseguía un mejor rendimiento a pocas revoluciones. Al final no funcionó correctamente, se averió y propició un excesivo consumo de gasolina.



De todas formas, en caso de que el Toyota Team Europe necesitase de su ayuda, él se encuentra en completa disponibilidad de acudir a su llamada en caso necesario. También aclaró que en Córcega el Toyota Celica de que dispuso estaba menos evolucionado que el que pilotaban Didier Auriol y el finlandés Juha Kankkune.



Los Renault Clio Williams ofrecieron un verdadero espectáculo en cada curva del Rallye Tour de Corse. Con su actuación los aficionados disfrutaron de lo lindo.



Ragnotti se mantiene eternamente joven. A los mandos del Renault Clio Williams demostró que se encuentra en buena forma. Su octavo puesto así lo atestigua.

múltiples problemas del coche, impidieron a Thiry finalizar la carrera mucho mejor.

En el apartado negativo hay que sumar la actuación del equipo Ford, que defraudó por completo. A la actuación de Biasion, poco motivado, en una carrera que no le gusta nada,



Bugalski no pudo acabar, al romperse el cambio secuencial de su Renault Clio.

hay que sumar el descalabro de Franco Cunico, que sustituía a François Delecour y que saldó su actuación con una salida de pista, en la que se vieron involucrados tres espectadores. El Ford Escort pilotado por el italiano, chocó contra un muro tirando por un terraplen a tres aficionados, que resultaron con heridas de diversa consideración. También entre las actuaciones más negativas hay que contar con la de Colin McRae, una vez más haciendo gala de una escasa inteligencia se lanzó en una carrera desenfadada, que terminó fuera de la pista, volviendo a desaprovechar una ocasión de oro para coger experiencia y aprender al lado de Carlos Sainz.

El espectáculo estuvo asegurado con la presencia de los Renault Clio Williams de Ragnotti, Bugalski, Oreille y Jordan, que en cada tramo fueron una auténtica atracción para todos los espectadores.

MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

1º Auriol-Ocelli (Toyota Celica Turbo 4WD) 5 horas, 57 minutos 46 segundos; 2º Sainz-Moya (Subaru Impreza 555) a 1m 01s; 3º Aghini-Farnocchia (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 11 s; 4º Kankkunen-Grist (Toyota Celica Turbo 4WD), a 2m 43s; 5º Biasion-Siviero (Ford Escort RS Cosworth) a 4m 47s; 6º Thiry-Prevot (Ford Escort RS Cosworth), a 4m 59s; 7º Bernardini-Demedardi (Ford Escort RS Cosworth), a 15m 47s; 8º Ragnotti-Thimonier (Renault Clio Williams), a 19m 44s; 9º Jordan-Boyere (Renault Clio Williams), a 23m 01 s; 10º Massarotto-Gordon (BMW M3), a 27m 20s... 12º Puras-Del Barlo (Ford Escort RS Cosworth, 1º de grupo N), a 35m 49s.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 77 puntos; 2º Subaru, 58; 3º Ford, 44; 4º Mitsubishi, 10. 5º Skoda y Renault, 2.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol, 47 puntos; 2º Juha Kankkunen, 45; 3º Carlos Sainz, 37; 4º Massimo Biasion, 30; 5º François Delecour-Ian Duncan, 20; 7º Kenjiro Shinozuka, 15; 8º Bruno Thiry, 12. 9º Patrick Njiru, 10... Jesús Puras, 5.

COPA FIA GRUPO N

1º Jesús Puras, 36 puntos; 2º Isolde Holderled, 17; 3º P. Manuel Jenot-Patrick Njiru, 13; 4º Rui Madeira-Richards Burns-J. Jacques Padovani, 10. 5º Franck Philips, 7.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

1º Renault, 26; 2º Skoda, 17; 3º GM Europa, 10.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-23, Didier Auriol.

PRINCIPALES ABANDONOS

Carlos Menem (Ford Escort Cosworth), transmisión; Alain Oreille (Renault Clio Williams) problemas eléctricos; Franco Cunico (Ford Escort Cosworth), accidente; Colin McRae (Subaru Impreza 555), accidente; Philippe Bugalski (Renault Clio Williams), caja de cambios; Yves Loubet, (Opel Astra), motor.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Auriol	13	5	2	-	-	-
Sainz	8	10	2	-	1	-
Thiry	1	1	4	3	4	5
Aghini	-	4	7	5	4	2
Kankkunen	-	1	5	8	4	4
McRae	-	1	1	-	-	-
Biasion	-	-	1	2	5	8
Cunico	-	-	-	1	4	1
Bernardini	-	-	-	1	-	2



Man Ballesta

# 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 ZE

MXT

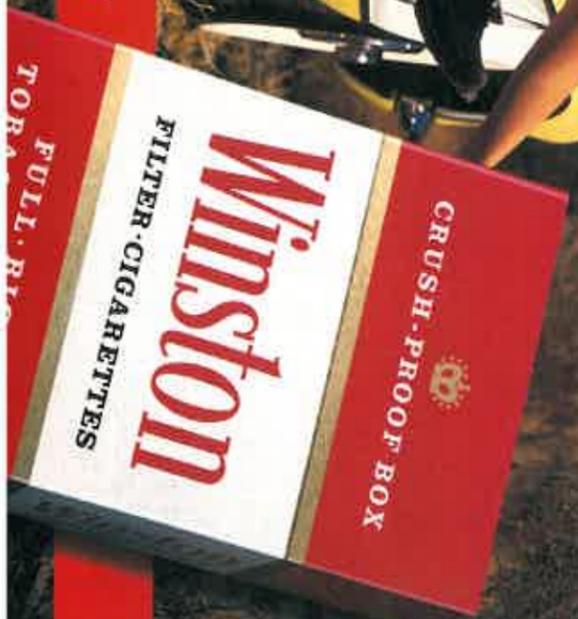
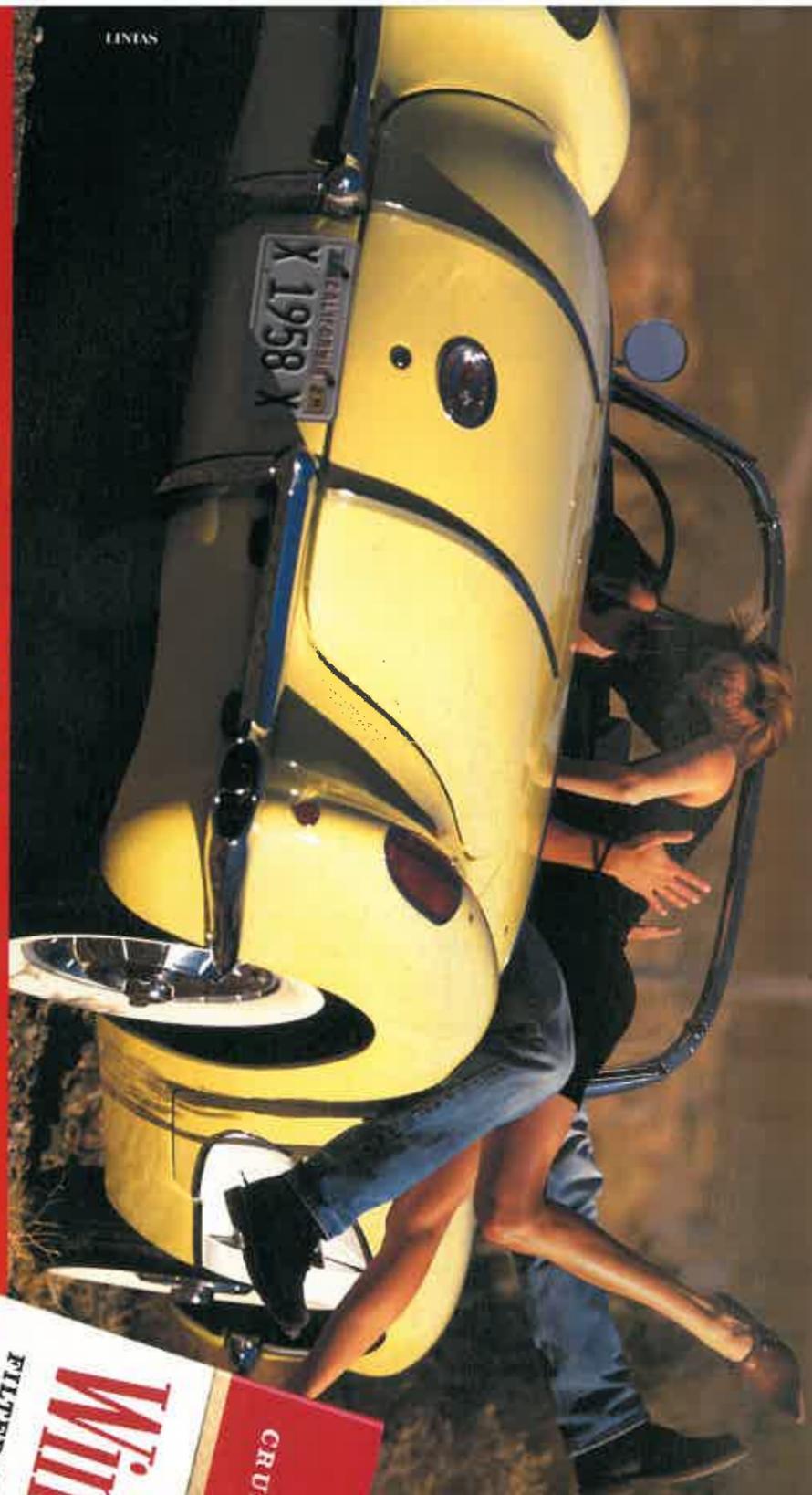


MICHELIN

LINDAS

El Genuino Sabor Americano.

Fast Food.



SENNÁ: TODA LA HISTORIA DE UN MITO

# Motor 16

17 de mayo 1994 • Núm. 552 • 375 ptas.

EL FIAT PUNTO  
CABRIO  
MÁS  
BARATO



## OPEL FRENTE A BMW

OPEL OMEGA 2.5  
TD CARAVAN

BMW 525 TDS TOURING



RALLYE DE CORCEGA: SAINZ VUELVE A TRIUNFAR

