

ESPECIAL
Aventura

TRIUNFO DE ESPAÑA EN EL CAMEL TROPHY

SEMANAL
Motor 16

24 de mayo 1994 • Núm. 553 • 375 ptas.

LO MEJOR DE BMW

AL VOLANTE DEL
NUEVO SERIE 7



ALFA ROMEO SPIDER
SEDUCTOR ITALIANO



GRAN PREMIO
DE MONACO F-1
**SIN SENNA,
SCHUMACHER
NO TIENE
RIVALES**



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



ACCORD COUPÉ

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- 5 EDITORIAL**
- 6 PUNTO DE MIRA**
- 16 AL VOLANTE**
Saab 900 Cabrio. La marca sueca lanza el descapotable de su modelo 900.
- 20 LO ULTIMO**
Alfa Romeo Spider. 28 años después renace el Spider.
- 24 AL VOLANTE**
Nuevos BMW Serie 7. El buque insignia de la marca alemana será un nuevo éxito.
- 32 FRENTE A FRENTE AUTOMATICOS**
Ford Mondeo/Peugeot 405/Renault Laguna/Seat Toledo. Cuatro modelos automáticos para combatir el estrés.
- 42 FUERA DE SERIE**
Ford Profile. El prototipo del Mondeo Cosworth está listo.
- 48 ESPECIAL AVENTURA**
Nuevo Land Rover Discovery Tdi. El Discovery ha sido renovado sin perder un ápice de su carácter.
- 56 Camel Trophy.** El equipo español logró la victoria en los Andes.
- 60 Discovery Camel Trophy.** Un aventurero empedernido.
- 63 PRECIOS**
- 92 CUENTENOS SU CA**
- 94 MOTOS**
Piaggio Hexagon.
- 96 DEPORTE**
A todo gas.
- 102 GP de Mónaco de F-1.** El Schumacher logra su cuarta victoria.
- 110 Turismos en Calafat.** Primera victoria de Férté
- 114 JUAN BALLESTA**



32 Laguna, Mondeo, 405 y Toledo, 4 coches automáticos a prueba de nervios.



60 El Land Rover Discovery utilizado en el Camel Trophy es un aventurero puro.



102 Schumacher logra la victoria en Mónaco.



94 Nueva Piaggio Hexagon.



42 El Ford Profile utiliza la base del futuro Mondeo Cosworth.

Hielo al rojo.

DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.



Johnnie

Motor 16

Director: Angel Carchenilla

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 48974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorca, 3 1^o D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 28. 28037 Madrid. Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 327 03 60 y 327 01 56.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1989. Edición 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 BLAGARE (Suecia).

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

EDITORIAL

Se armó la gorda

NO ganamos para sustos. Uno llega tan contento, después de una semana de rodar por tierras australianas a bordo de los Jeep Cherokee que pronto se comercializarán en ese continente -una aventura para contar más despacio- y se encuentra el país sacudido por un terremoto. Emocional y político, por supuesto. Algo huele a podrido y lo que se descubre produce en el personal cabreo y agresividad.

Y no es para menos si vemos las imágenes, síntesis de la situación actual, de un Roldán huido, en calzoncillos, rodeado de rollizas y alegres señoritas en pleno y cutre desmadre colectivo.

Quizá todo lo anterior y el estado de crispación general ha pesado sobre los madrileños a la hora de disfrutar del único destape que últimamente ha merecido la

pena. El que ofrecen las imponentes y magníficas esculturas de Fernando Botero. Llegaron para las fiestas del patrón, San Isidro, y armaron la gorda. Todo, porque fueron aposentadas en el castizo pa-

seo de Recoletos, de cara a los automovilistas que circulan en dirección a Cibeles. Los peatones, jugándose el tipo, tienen que desfilarse por el carril bus, entre vallas metálicas y la monumental obra.

El gran atasco que se organiza es igual de incómodo para todos. Para los conductores despistados o desinformados, que no eligen una vía alternativa y tienen que soportar una espera de entre 30 y 40 minutos para atravesar la plaza de Colón. Y para los que deciden aprovechar la oportunidad de ver la exposición desde su automóvil, porque finalmente no consiguen bien su objetivo. Primero, aminoran la marcha al máximo, tratando de captar toda la sensualidad y ternura que reflejan

las esculturas, lo que ocasiona grandes retenciones.

Y cuando piensan que han conseguido su objetivo, los autobuses que circulan alineados por la derecha se lo impiden. Las monumentales formas aparecen y desaparecen entre vehículo y vehículo. En fin, un desastre. De esta manera, crispados y malhumorados, no se disfruta de esta oportunidad única que se nos brinda con la presencia en nuestra ciudad de las gordas de Botero y su particular y mítico zoo.

Los madrileños llevamos una temporada en la que los acontecimientos nos están quitando poco a poco el sentido del humor y estamos a la que salta. Porque si a algo estamos acostumbrados es a sopor-

tar, sin desánimo y sin quejarnos demasiado, los atascos provocados por obras, controles policiales, manifestaciones, camionetas de reparto que llevan a cabo su cometido en las horas punta; por la actitud de algunos taxistas que

paran donde quieren, aparcamientos en doble y triple fila, maratones de fin de semana y además, ahora, esta «fiesta Botero».

La poca vista demostrada por los responsables municipales madrileños que autorizaron la ubicación de la muestra en Recoletos contrasta con la del gran artista colombiano. Para él es fundamental acercar el arte al público y que su obra se integre en la ciudad. Pero no tiene porqué colapsarla. Madrid dispone de muchos espacios abiertos que reúnen todos los requisitos para una exposición de este tipo. Seguro que Botero no hubiera tenido ningún inconveniente, a no ser que piense que a más atasco y más polémica, más éxito.

ANGEL CARCHENILLA

El Ayuntamiento ha demostrado poca vista, hay que acercar el arte al público, integrarlo en la ciudad, pero sin colapsarla

SEMÁFOROS

Lo decíamos la pasada semana: se está detectando un consumo de gasoil de calefacción que no puede corresponder al consumo real, por lo que se sospecha que se está destinando a consumo de automoción. Y así ha sido: la Policía ha descubierto en Madrid un taller en el que repostaban taxis. En sólo unas pocas horas de vigilancia, 23 vehículos fueron observados. Que unos listos reposten combustible primado por todos justifica las más duras medidas y el escamoteo más ejemplar. Pero una advertencia: talleres así hay más de uno y más de dos, sólo en Madrid

Parece que la última etapa de los humoristas Martes y Trece ha recuperado la gracia de antaño. Hay que elogiar que Josema y Millán dedicaran unos minutos de su programa a parodiar a los malos conductores, que no pasan la ITV, no miran los retrovisores o se pasan los semáforos en rojo. A lo mejor, desde el humor, se consigue concienciar a los conductores más que con la estaca y el mal gusto a que nos tienen acostumbrados los organismos responsables de la seguridad vial en este país.



EL F 355 SE PRESENTA EN MAYO

Nace un Ferrari

EL próximo día 24 de mayo Ferrari dará a conocer oficialmente su más reciente modelo. Se trata de un coche totalmente nuevo cuyo desarrollo ha sido llevado a cabo bajo el mayor de los secretos. Lo primero que se ha desvelado es el nombre del nuevo modelo. Después de todas las especulaciones, el nuevo Ferrari se va a llamar F 355. Este nombre responde a la capacidad del motor, 3,5 litros, y a las cinco válvulas por cilindro de las culatas. El motor es un ocho cilindros en V que desarrolla 380 caballos a 8.200 revoluciones por minuto, con un par máximo de 37 mKg. a 6.000 revoluciones. Entre los elementos más destacables de este nuevo Ferrari llama la atención la nueva suspensión. Una nueva

geometría se combina con un sistema de regulación electrónica, que permite dos modalidades de uso. Por una parte, una deportiva, dirigida hacia la obtención del mejor rendimiento del coche, y por otra, una que permite una conducción cómoda por carretera y autopista. El F355 cuenta con llantas de magnesio de 18 pulgadas. Otro de los puntos destacables es el diseño aerodinámico de la parte inferior del coche, que ha permitido prescindir de exagerados elementos aerodinámicos. La comercialización del nuevo Ferrari en España está prevista para finales de este mismo año; en cuanto a los precios, se estima que oscilará entre 18 y 20 millones de pesetas.

CON AIRE ACONDICIONADO

Primera versión del Twingo

PESE a que siempre se había dicho que el Renault Twingo no iba a ofrecer opciones ni ediciones limitadas (es uno de los secretos para su ajustado precio), lo cierto es que se anuncia ya el primer «pret-a-porter» del popular cochecillo, que por cierto ha lanzado unos excelentes y simpáticos anuncios. Esta primera edición se llama Wind («viento» en el idioma de Shakespeare) e incorpora, además de los anagramas identificativos, el aire acondicionado que, como es ya habitual entre to-

dos los constructores, no utiliza el gas CFC, realmente dañino para la capa de ozono. Su precio es de 1.290.000 pesetas, a las que se añaden otras 27.500 si se quiere con una pintura metalizada.



OTRO "SUPER DEPOR"
QUE DEMUESTRA QUE
SE PUEDE TENER
UN GRAN EQUIPO
SIN GASTARSE MUCHO.

Ha sido la sorpresa de la temporada. Otros más grandes no pueden batirle. Sorprende la elegancia de su estilo: spoiler trasero, faldones laterales y faros escamoteables. Su seguridad defendiendo ABS, barras de



MITSUBISHI ECLIPSE

protección laterales, dirección asistida variable. La rapidez y potencia con la que se mueve. Motor 2.0 litros 16 Válvulas DOHC de 150 caballos dotado de inyección electrónica multipunto (ECI-MULTI). Y sus detalles de clase y técnica: aire acondicionado, control automático de velocidad y



Check Engine. Es el Mitsubishi Eclipse el deportivo revelación en Europa. MITSUBISHI ECLIPSE Desde 3.435.000 pts. 3 años de garantía sin límite de kilometraje.



- CONCESIONARIOS OFICIALES MITSUBISHI
- Alava: BI-ONDO MOTOR (945) 23 12 13 / 25 62 88 / 99
 - Alicante: AUTOMEDITERRANEO (96) 526 61 21 / 00
 - J. P. MOTOR (96) 594 03 43 / 04 22
 - Asturias: CISACAR (98) 511 24 43 / 45
 - Baleares: AUTO VIDAL (971) 20 23 63
 - Barcelona: FUJIMOTOR (93) 339 67 04
 - DUCCSON MOTORS (93) 209 55 98 / 57 90 / (93) 419 14 77
 - Burgos: UREMOVIL (947) 48 21 42
 - Cádiz: AUTOCAB (956) 14 00 55
 - Cantabria: AUTOSANDER (942) 26 01 11
 - Córdoba: FERCAMPO AUTOMOCION (957) 29 84 00
 - La Coruña: MOTOR GAL (981) 63 51 08
 - Girona: GARAGE PLANA (972) 50 97 00
 - Granada: A-Z MOTOR (958) 26 45 61 / 68 61
 - Gulpúscua: ULIA MOTOR (943) 27 09 99
 - Jaen: MOTORJASA (953) 26 25 05
 - León: A D A R S A (987) 80 05 66 / 41 03 05
 - Lleida: BEMI-AUTO (973) 28 21 60
 - Madrid: MMCE MADRID (91) 662 04 77 - 563 06 42 / 43 - 634 16 50 / 15 22
 - MMCE MADRID-SUR (91) 694 09 03
 - Málaga: R. BENET (95) 282 16 46
 - Melilla: CIAMSA (952) 68 49 65 / 12 17
 - Murcia: NAUTI-CAR (968) 23 31 41
 - Sevilla: MMCE SEVILLA (95) 492 40 98 / 99
 - Valencia: TALESA (96) 384 37 04
 - COMAUTO (96) 154 27 11
 - Vizcaya: AGAL MOTOR (94) 475 52 00 / 08 / 09
 - Zaragoza: AUTOMOVILES NICOLAS (976) 55 59 51

ALTA DEFINICION MADRID

PREMIO PARA FIAT Y PORSCHE

Se han concedido en Italia los Car Design Award, uno de los más prestigiosos galardones automovilísticos. El premio al mejor diseño en coches de producción fue para el Fiat Punto que, con 24 puntos, superó al Citroën Xantia (17 puntos). En lo que a coches-concepto se refiere, el premio correspondió al Porsche Boxter (23 puntos), por delante del Mercedes Studio A93. Los premios fueron hechos públicos en el acto de entrega de los galardones del pasado año, en que el Renault Twingo fue elegido mejor diseño de coche de serie.



SOLO TRES MESES DESPUES

Nuevos cambios en la dirección de Seat

APENAS tres meses después de su última reestructuración, de nuevo la cúpula directiva de Seat ha sido puesta «patas arriba». Es la tercera vez desde que Juan Llorens accedió a la presidencia en noviembre de

1993. En esta ocasión, el presidente de Volkswagen, Ferdinand Piech, y su mano derecha, López de Arriortúa, han situado a hombres de su confianza.

Entre las medidas adoptadas por el Consejo de Administración, hay que señalar la

desaparición del «task force». De sus 4 miembros, dos se integran en el nuevo Comité Ejecutivo, Jochem Schulmm como vicepresidente de Recursos Humanos y Lutz Klasen como vicepresidente de Finanzas. Ahora, pues, hay cuatro vicepresidencias, las dos nombradas, la Comercial, que sigue con Detlev Schmidt y la Técnica, en la que ha sido sustituido Peter Walzer por Barthel Schroder.

En la Dirección de Compras se produce el relevo de Alfredo García Blanco por el jovencísimo Jorge Alvarez (27 años), un discípulo de Arriortúa, con quien trabajó en Detroit y Wolfsburg. García Blanco es nombrado director de Logística, con dependencia directa de Bharthel Schroder.

José Sales, como director de Organización de Sistemas, se incorpora a las órdenes de Schulmm. Ahora la Dirección de Calidad, que la sigue ostentando Joaquín Dalquem, depende directamente del presidente de Seat, Juan Llorens.



Ferdinand Piech.



Juan Llorens.

LA NUEVA ESTRUCTURA DIRECTIVA DE SEAT



VOLVO 960

Lavado de cara

EL próximo mes de julio se presenta el nuevo Volvo 960, que respecto a la versión anterior, ofrece algunas modificaciones importantes.

En su exterior, el frontal se ha rediseñado, siendo ahora más aerodinámico y con líneas más suaves y redondeadas. El lateral y la parte posterior también han sufrido algunos retoques estéticos. Interiormente los cambios también son



apreciables. En la parte mecánica, se sigue recurriendo al motor de aluminio de seis cilindros en línea, con la caja de cambios automática. Como es tradicional en la marca sueca, a las carrocerías tipo berlina, se añaden los familiares, que siempre han constituido un éxito de ventas en estos coches de lujo.

Honda puntualiza

CON motivo de la llamada a revisión de 150.000 Honda Civic, de la que informábamos hace unas semanas, el importador de la marca puntualiza que las unidades afectadas son sólo versiones con cambio automático, que no han sido comercializadas en España. El defecto detectado no conlleva ningún riesgo, puesto que la única consecuencia es que la palanca del cambio automático se queda bloqueada. Además, destaca el importador, que la incidencia de esta avería es mínima, ya que sólo se han detectado cuatro casos. Honda, como es normal entre las marcas, suele llamar a revisión, por motivos técnicos, cuando detecta alguna irregularidad mecánica.

De buena fuente

Abandona el director comercial de Renault

Loic Capéran, director comercial de Renault en Francia, ha abandonado inesperadamente su cargo. Nadie se explica su fulminante abandono, tras cinco años de éxitos en la compañía. Ha sido sustituido por Luc Alexandre Menard, hasta ahora responsable de los mercados del sur de Europa. Dicen los que conocen la casa, que hay cierto mar de fondo en la cúpula directiva y que trascenderá esta marejada en las próximas semanas.

Nuevo responsable de Prensa de Fiat

Tras algunas semanas de negociaciones, por fin hay acuerdo para el nombramiento del nuevo responsable de Prensa en Fiat. Se trata de Richard Gadeselli, de 38 años, nacido en Gran Bretaña, de origen italiano y hasta la fecha responsable de la Comunicación de Fiat en las islas británicas.

Motor turbo para el Mercedes SLK

Desvelado en el salón de Turín; el Mercedes SLK aparecerá en 1966. Se trata de un roadster de reducidas dimensiones, diseñado por Bruno Sacco. Se dijo que utilizaría un motor de 4 cilindros, pero lo que ahora se añade es que se trata de un motor de 2 litros y 16 válvulas, equipado con un compresor volumétrico que le permite alcanzar 180 caballos de potencia máxima.

Un nuevo Lancia

Thema para noviembre

Se confirma que el nuevo Lancia Thema iniciará su producción en este mismo año. Así lo ha dejado entrever Paolo Cantarella, director de Fiat Auto, quien ha desvelado también que el nuevo Thema utilizará un motor modular. El diseño del nuevo modelo del grupo es obra de IDEA Institute.

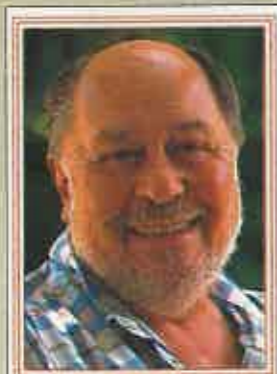
Motores diesel VM

para los Chrysler Cherokee

Hasta la fecha, los Jeep Cherokee y Grand Cherokee utilizan los motores diesel de origen Renault. Es el último vestigio del viejo acuerdo entre la marca francesa y el fabricante norteamericano. Pero esta primavera, estos coches todoterreno de lujo recurrirán a los motores VM turbodiesel de 2,5 litros, con los que podrán cumplir las severas normas anticontaminación que entrarán en vigor en 1996.

LA CONQUISTA DEL MUNDO

«EN nuestros días son muy pocos los hombres y las mujeres que se enamoran. Si se enamoran, guardan el mismo bien educado silencio que cuando se indignan. Si se atreven a contarnos sus sentimientos, nos aburren. En cambio hay innumerables personas que ambicionan un coche, e innumerables que lo tienen ya. En la vida de todo el mundo, el automóvil es una preocupación. Antes hablábamos de la sensibilidad de los corazones; ahora de una marca de los carruajes que han comprado los seres que nos interesan».



Jaime de Armiñan

exactamente igual pasó con el doctor Livingstone en Africa, y no digamos con el capitán Scott en el Polo Sur. Todo fueron disfraces y armaduras, trineos, rifles y caballos, que esodían turbios o sagrados desentimientos, nos aburren. En cambio hay innumerables personas que ambicionan un coche, e innumerables que lo tienen ya. En la vida de todo el mundo, el automóvil es una preocupación. Antes hablábamos de la sensibilidad de los corazones; ahora de una marca de los carruajes que han comprado los seres que nos interesan».

os: evangelizar el mundo o conquistarlo. Ningún indígena, nativo o aborigen, percibió el peligro que se cernía sobre sus cabezas. Ahora la historia se repite: nadie advierte que los automóviles se han propuesto conquistar el mundo y están a un paso de conseguirlo. Incluso hablan, cosa que antes no se atrevían a hacer, cantan o mandan efluvios calientes y fríos. Por ahora fingen que los nativos son sus amos, se hacen los buenos e incluso se humillan y ronronean de placer. Pero de un momento a otro -al grito de ¡automóviles del mundo uníos!- echarán a los nativos de sus mullidas tripas y alzarán sus poderosas bocinas en un clamor triunfal y definitivo. Entonces las catedrales se convertirán en garajes y los museos en aparcamiento suntuosos, y en la Casa Blanca -la más grande de todas- gobernará un camión de cien toneladas. Los chóferes serán esclavos y es muy probable que en la televisión los anuncien con ánimo de que los automóviles triunfantes compran a los más lúcidos. Pero estamos a tiempo, aún podemos volver al caballo, a la mula y al buen borrico. O quizá ya sea demasiado tarde.

* Director de cine

NORMATIVA CERO EMISIONES

Chrysler en contra

CHRYSLER, el tercer fabricante norteamericano de automóviles ha lanzado una severa crítica a la normativa californiana, de aplicación a partir de 1998, por la cual un 2 por ciento de los coches vendidos en el estado tienen que ser eléctricos. De esta forma, Chrysler se une a los otros dos fabricantes, General Motors y Ford, que cada día muestran una oposición más fuerte a esta normativa. Los argumentos de los responsables inciden en el insuficiente desarrollo de la tecnología en cuestión de baterías y coches eléctricos, para conseguir fabricar en serie coches eléctricos con una autonomía mínima de 160 kilómetros a un precio razonable. Los fabricantes no se oponen a la fabricación de coches eléctricos, pero no aceptan los mínimos impuestos.

Por otra parte, no sólo no parece que la administración californiana tenga previsto variar su legislación, a pesar de las fuertes presiones, sino que en otros estados norteamericanos se está planteando aplicar una normativa semejante.



ESTADISTICA

Decepcionan las ventas de abril

LAS ventas de automóviles aumentaron en un 7,2 por ciento el pasado mes de abril, con una matriculación de 69.652 unidades frente a las 64.973 del mismo mes del año anterior. Este dato, aunque de signo positivo, no refleja una clara recuperación del sector, ya que se convierte en un descenso del 24,1 por ciento si se compara con las ventas de hace dos años y del 16,7 por ciento si la comparación se realiza sobre las ventas de los últimos cinco años. Esto ha supuesto una clara decepción para las marcas que esperaban una respuesta positiva ante las recientes

medidas del Gobierno para la reactivación, si bien es verdad que aún es demasiado pronto para que las medidas se traduzcan en un importante crecimiento de las ventas.

Renault, con 10.829 unidades matriculadas en abril, sigue ocupando la primera posición, a pesar de haber sufrido un descenso del 5,4 por ciento. Un descenso preocupante por cuanto se compara con los valores, muy bajos, del pasado año. Con ninguno de sus modelos entre los cinco primeros (creemos que es la primera vez que ocurre esto en la historia de la marca en nuestro país), algo extraño está ocurriendo en la marca, cuya gama sólo parece tener al Laguna como elemento novedoso. A la marca del rombo le siguen muy cerca Ford, con 10.534 unidades y Opel con 9.394, ambas con crecimientos porcentuales del 12,4 y del 4,2 respectivamente. En el cuatrimestre transcurrido, Renault sigue en cabeza, con 40.809 unidades, pero con un saldo negativo del 2,8 por ciento. Es la única marca de gran difusión que no logra vender más que el fatídico 93. Su cuota de mercado es del 15,03 por ciento, frente al 14,82 de Ford y el 12,79 de Opel. Seat, Peugeot y Citroën conforman el pelotón perseguidor, con cifras en el entorno del 10 por ciento de cuota.

Del total de matriculaciones, el 54,7 por ciento son importados. Probablemente éste sea el porcentaje más alto nunca alcanzado, ya que cabe esperar que el Plan Renove vaya reduciendo la tendencia al alza de los coches importados, para estabilizar el mercado en un 50/50. Entre las marcas importadoras «puras» cabe señalar el fuerte incremento de Chrysler (+170 por ciento) y de Alfa Romeo, que parece que al fin ha tocado fondo, antes del lanzamiento de sus nuevos modelos, 145 y el monovolumen. El Opel Corsa recupera el liderazgo de ventas, en su alternancia con el Ford Fiesta, con dos Opel y dos Ford en los cinco primeros puestos, entre los que el Citroën ZX es el único representante del automovilismo de origen francés, frente a la hegemonía germana.

VENTAS POR MARCAS

	Abril 94	Enero-Abril	Diferencia 93/94 (%)
Renault	10.829	40.809	-2,8
Ford	10.534	40.274	14,93
Opel	9.394	34.537	19,15
Seat	7.798	29.153	6,10
Citroën	7.705	25.752	9,29
Peugeot	7.149	30.266	16,08
Volkswagen	2.953	12.826	15,35
Fiat	2.614	12.738	33,62
Nissan	2.351	8.653	37,00
Rover	1.728	6.249	34,42
Audi	1.113	5.131	50,73
BMW	867	4.382	-9,57
Mercedes	764	3.357	48,47
Volvo	572	3.137	28,04
Hyundai	556	2.161	16,81
Lancia	503	2.012	-14,60
Honda	491	1.954	31,67
Alfa Romeo	406	1.227	80,44
Toyota	285	1.372	46,58
Skoda	212	857	57,54
Chrysler	199	896	169,88
Saab	117	436	37,97
Mazda	108	571	20,21
Otros	404	1.983	39,16
TOTAL	69.652	270.728	13,33



Gabriel Gil
Director Gerente de Renault España Comercial

RENAULT HA CAIDO UN 2%, FRENTE A UN INCREMENTO GENERAL DEL 13,3%. ¿QUE OCURRE?
En enero y febrero sufrimos la transición del Renault 21 al Laguna, lo que hizo bajar nuestra penetración. Esta situación se ha corregido en marzo y abril, donde con la colaboración del Laguna hemos superado de nuevo nuestra posición de líderes.

NINGUN MODELO DE RENAULT ES LIDER EN SU SEGMENTO. ¿POR QUE?
Las ventas no se encuentran concentradas en un modelo único; el Renault 19 está entre ese grupo de 3 ó 4 vehículos que se reparten la cabeza de pelotón; en el segmento medio/alto, la transición del Renault 21 al Laguna ha sido anormal y, por último, el Safrane es líder del segmento entre las marcas generalistas.

¿HAN FALLADO EL LAGUNA Y EL TWINGO EN SU LANZAMIENTO?
En absoluto. El Twingo, debido a su innovador diseño, no fue concebido para grandes ventas y gran difusión. El Laguna nunca se situará entre los 3 ó 4 más vendidos, ya que este segmento tienen menor volumen que el de los pequeños y medios.

JORNADAS SOBRE DISCAPACIDAD Y SEGURIDAD VIAL

La reflexión sobre los problemas de tráfico y seguridad vial que aquejan a las personas con discapacidades físicas y/o psíquicas y a la Tercera Edad fue el objetivo prioritario de las jornadas impartidas por la Asociación Española de Carretera, durante los días 26 al 28 de abril, en el INSERSO. Colaboraron el Instituto del Transporte y las Comunicaciones, la DGT y la Conserjería de Transportes de la Comunidad de Madrid.



FERNANDO BOTERO

Queridas gordas del carril bus

NACIO en Medellín (Colombia) en 1929, Fernando Botero es en estos momentos uno de los artistas más cotizados de la pintura y escultura contemporáneas. Madrid, y más concretamente el Paseo de la Castellana, es testigo excepcional de una exposición de sus obras escultóricas. Al aire libre, como quiere el artista, para que los ciudadanos vean, admiren, y toquen sus esculturas. Botero, caracterizado por la simpática gordura de sus personajes, ha querido estar en la capital de España, co-



mo antaño en Nueva York y París. Rodeadas de chiquillos, de jubilados o de sesudos viandantes, las esculturas de Botero se asoman entre el tráfico urbano, al que roban incluso parte de su espacio, que no es mal privilegio. Hubo incluso polémica porque para ver con perspectiva las obras del colombiano (la mayoría de ellas de generosas dimensiones), los visitantes deben invadir el carril bus. Por si fuera poco, las esculturas se encuentran mirando a la calzada, a los conductores, que aminoran la marcha para contemplar las obras del genial escultor.

La muestra se mantendrá hasta mediados de diciembre y, simultáneamente, en la galería Marlborough se puede ver una exposición de dibujos sobre lienzo que no deben dejar pasar los aficionados a la pintura y al arte.



CONFERENCIA DE JACOU

Pierre Jacou, Director de calidad del grupo Renault ha participado como conferenciante en la Asamblea del Club de Gestión Calidad, celebrada en el Instituto Nacional de Industria, con participación de personalidades del sector y de la política, como el ministro de Industria, Juan Manuel Eguilagaray. Jacou, considerado como uno de los mayores expertos europeos en estos temas, insistió en la necesidad de la calidad total como concepto y en la defensa de los principios industriales europeos, frente a la agresividad nipona. «Al empleo por la calidad» es definitivamente la apuesta occidental.

MOTOR EPOCA 94

Evolución lógica

MOTOR Epoca, la feria valenciana dedicada a los vehículos históricos, va encontrando su camino y va ganando madurez a medida que transcurren los años. Esta tercera edición es una buena prueba de ello. La parte dedicada al comercio va tomando más cuerpo, aunque eso no implica dejar de lado la parte meramente expositiva. En este segundo apartado un tema monográfico imponente: Hispano Suiza. Nada menos que diecinueve coches de la marca de la cigüeña se adueñaron de la muestra valenciana para ayudar a la promoción del libro que sobre su historia está escribiendo el especialista Emilio Polo. Estaban encabezados por el La Cuadra de 1901, que es el vehículo más antiguo que se conserva de los construidos en nuestro país. El La Cuadra es uno de los predecesores de los célebres «Hispanos» en cuanto que estaba diseñado por Mark Birkigt y que además puede decirse que la marca fue el embrión que con el tiempo se convirtió en la Hispano Suiza. Del resto de estos automóviles presentes cabe citar como más destacables el 20-30 HP de 1910 que perteneciera a los Marqueses de Zayas y que compró en subasta pública hace pocos años la Dirección General de Tráfico. Este automóvil, con una bella carrocería Coupé-Landaulet de Capella, se encuentra en su estado original y casi sin deteriorar. Otro importante vehículo es un fantástico K-6 de 1936 carrozado por Van Vooren y que perteneciera a la familia Mateu, la



propietaria de la marca. Otros ejemplares destacables eran un T-56bis Sport del año 29 con chasis Boulogne, un 16HP de 1923, un Coupé-Landaulet obra de Kellner sobre chasis H6B de 1927 y, por fin, por su actualidad, el T49 que se ha hecho famoso en la película «Belle Epoque».

Además de estas legendarias joyas, algunos clubs como el de Vehículos Históricos de Valencia, mostraban bellos ejemplares tanto de automóviles de lujo como de competición. Visto esto, el resto del espacio quedaba dedicado a lo más jugoso de estas manifestaciones: los puestos de piezas, libros, recambios, juguetes, etc... Así, reputados restauradores como Bolart o Raúl Fernández, miniaturistas como Bugatti, librerías, fabricantes de piezas, importadores de repuestos, comerciantes y un larguísimo etcétera, conferían a Motor Epoca este fuerte poder de atracción que hizo que hasta la ciudad del Turia se desplazaran aficionados de todas las partes de España.



PUJOL INAUGURO EL IDIADA

El Presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, inauguró la primera fase de las más modernas instalaciones europeas de las dedicadas a los ensayos e investigación de la industria del automóvil: el complejo del Idiada. Sito en la finca del Albomar, cerca de El Vendrell, cuenta con laboratorios de ensayo y pistas de pruebas entre las que cabe destacar el anillo de alta velocidad, en el que se pueden alcanzar los 300 kilómetros por hora. Estas instalaciones han supuesto una inversión de 12.400 millones, repartidos al 50 por ciento entre la Generalitat y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional.



DERBI CONGELA SUELDOS

La crisis económica de Derbi y el subsiguiente conflicto laboral han llevado a buscar una solución que contente tanto a los trabajadores como a la patronal. Así, durante dos años, se congelarán los sueldos y se aumentará la jornada laboral, pero ello impedirá el despido de 65 empleados de una plantilla que se acerca a los 400. Este acuerdo fue ratificado por el 93 por ciento de la plantilla, de los cuales el 64 por ciento votó a favor de esta propuesta.

MUSICA SOBRE RUEDAS

EN 1972, la entonces incipiente CBS editaba en España una colección de seis álbumes con el título común de «*Million sellers*». Era un repaso a algunas de las mejores canciones de los cincuenta y sesenta, en un momento en que la recuperación de la nostalgia no estaba tan de moda como ahora. Eran excelentes álbumes, hoy en día inlocalizables. Pero, por suerte para conductores y aficionados en general, acababan de reeditarse, respetando repertorio y comentarios originales, en formato compact disc (CBS/ Sony Col 475940/41/49/50/51/52). Toda una joya para los que tiene cargador múltiple en el coche, porque se encontrarán con 72 temas «serie oro» para disfrutar de una sentada, en seis volúmenes diferentes.

Y para modernos, **Bonnie Raitt**, que después de pasar un infierno particular con el alcohol (ya sabe, si bebes no conduzcas ni intentes perdurar en la cumbre de la canción pop) lleva unos años gloriosos a base de canciones de rara intensidad y de esa personal forma de entender el rhythm and blues que le ha hecho compatir *grammies* con leyendas del blues como John Lee Hooker. Su nuevo trabajo, «*Longing in their hearts*» (Capitol 81 427 2) es altamente recomendable para conductores con sensibilidad y una cierta veteranía. No es fácil que temas con la enjundia de «You», por citar tan sólo uno de sus temas, puedan competir en los circuitos sonoros juveniles. Pero los que pasamos muchas horas al volante agradecemos tratamientos musicales como éste de Bonnie Raitt.

«*Locos por la tele*» ataca de nuevo! Aparece ya el tercer volumen (RCA 20951 2) que reúne nuevos, y no tan re-

cientes, temas que se pusieron de moda por su empleo en diferentes anuncios de TV. Aquí mandan los de coches, y la estrella es «She said» de los **Cramps**, que ilustró el lanzamiento del Peugeot 106. Al lado está «Come softly to me» de los **Fleetwoods** que hemos escuchado junto a un Volkswagen. Y algunos temas que ya no están en las pantallas pero que se identifican con un tabaco (fortuna y el saxofón de «Baker street») o los inmortales Nina Simone, Beach Boys, Sam Cooke y tantos otros que hacen más llevadero el zapping televisivo y más agradables nuestras citas al volante.

Cerramos por hoy con **Maggie Reilly**, una de esas cantantes que hemos escuchado miles de veces aunque nunca se nos dijera su nombre. Y es que Maggie puso la voz a algunos de los mejores temas de la razón social «Mike Olfield». Ella era la vocalista de «Moonlight shadow» pese a lo cual ha necesitado años para que las compañías le concedieran el privilegio de tener disco propio.

Ha llegado con «*Midnight sun*» (Emi 27351 2) que nos la presenta a caballo entre el folk, el pop más suave y cierta tendencia a los sonidos etéreos de la *new age* que imperan en el mundo. Y ya se sabe que la música *new age* tiene, sobre todo en los USA, emisoras especialmente pensadas para quienes están al volante. Siéntase americano (y algo yuppie) pinchando a

Maggie Reilly en el compact de su coche. Le invadirá una paz muy especial.

JOSÉ RAMÓN PARDO

BENEFICIOS MODERADOS DE CONTINENTAL

La crisis de la industria del automóvil ha repercutido, lógicamente, en los sectores suministradores. Es el caso de Continental, el líder de la fabricación de neumáticos de Alemania y segundo europeo, detrás de Michelin. Continental agrupa a marcas como Uniroyal, Semperit, Barum o Mabor. En el ejercicio del pasado año facturó 722.000 millones de pesetas, y obtuvo un beneficio neto antes de impuestos de

5.400 millones de pesetas. Una cifra que contrasta con los 10.900 millones de pesetas de beneficios del ejercicio anterior. Para presentar el balance se desplazó a España Peter Von Herz (en la fotografía)

director de Comunicación del grupo, quien informó sobre la entrada en pleno funcionamiento de la nueva planta de Mabor en Portugal, que va a permitir a la empresa alemana suministrar en primer equipo neumáticos a los fabricantes españoles. En otro orden de cosas, Herz comentó la estrategia del grupo empresarial a medio y largo plazo, estrategia consistente en producir hasta un 25 por ciento en países que ofrecen una mano de obra barata, como Portugal o Checoslovaquia, donde una fábrica de Barum se encuentra ya en pleno funcionamiento.



NOVEDAD EN NUESTRO PAIS

Lo más reciente de Alpine

SIGUIENDO la continua innovación que se está produciendo en el mundo del car audio, Alpine presenta varias novedades en su gama de radio-compact disc. Todas estas novedades incorporan el revolucionario convertidor digital/análogo (DAC) de 1 bit regulado, desarrollado por esta marca japonesa y que permite una mejora sustancial en la reproducción de frecuencias bajas. De entre estos modelos mencionaremos el 7817R, que es el más alto de la gama.

Este modelo incorpora todas las prestaciones que los consumidores puedan demandar de un reproductor de radio-compact disc. Su sintonizador dispone de función RDS y puede memorizar hasta 30 emisoras de radio (sean de FM, onda media u onda larga).

En lo referente a la sección de compact disc, este modelo puede reproducir pistas

al azar, repetir la misma canción y proceder a una exploración musical. Todo ello no sólo respecto del disco que estamos escuchando en la unidad situada en el salpicadero, también controla un cambiador de 6 CDs que esté ubicado en el maletero.

El potente amplificador interno del aparato suministra hasta 120 vatios a cuatro altavoces. Una posible ampliación del sistema queda garantizada por las dos salidas de pre-amplificación disponibles que permiten la instalación de varias etapas de potencia.

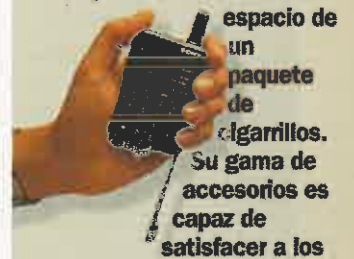
Cara a un perfecto ajuste estético con la totalidad del salpicadero del vehículo, esta unidad dispone de doble iluminación verde y ámbar. Como medida de seguridad, el frontal de la unidad es extraíble. El P.V.P. sugerido por el fabricante de este sofisticadísimo aparato es de 101.990 pesetas más IVA.

NAKAMICHI EN NUESTRO MERCADO

Los próximos productos que la firma Nakamichi lanzará a nuestro mercado son el radio casete TD-7 (carátula extraíble con RDS, potencia 10Wx4, control de CD, casete con Dolby, 30 presintonías, iluminación de carátula en dos colores: verde o ámbar...) y el cargador Compact-disc MB-7.

TELÉFONO PORTÁTIL CM-R111

Sony presenta el revolucionario CM-R111. Un teléfono que contiene la tecnología más avanzada en telecomunicaciones en el



espacio de un paquete de cigarrillos. Su gama de accesorios es capaz de satisfacer a los más exigentes: adaptador/cargador de baterías, batería de larga duración, antena de extra ganancia, kit manos libres con mando a distancia...

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

La alarma VOICE además de disponer de todas las funciones de un modelo de alta gama, incorpora la función VOZ (Voice). La función VOZ indica al usuario el motivo concreto del disparo de la alarma, eliminando radicalmente las dudas que crean otros sistemas de aviso para la interpretación del motivo que ha provocado el disparo. Es tan importante la vigilancia de una alarma como saber que ha sucedido durante su ausencia. Y todo ello de viva voz.

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



AL VOLANTE

SAAB 900 CABRIO

En poco menos de un año, el Saab 900 ha adquirido todas sus posibles formas. Tras el bello modelo coupé se esperaba la llegada del modelo Cabrio, que ha colmado las expectativas para convertirse en un bellissimo y elegante descapotable que mueve a la tentación.

Un sencillo y rápido mecanismo eléctrico esconde la capota en el interior del maletero dejando a la vista 4 plazas reales.



Tentación en forma descapotable

FICHA TÉCNICA

MOTOR	900 2.3 16V	900 2.5 V6	900 2.0 16V Turbo
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V a 54°	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.290	2.498	1.985
Nº válvulas por cilindro	4	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyec. electr. + Turbo
Compresión	10,5 a 1	10,8 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	150/5.700	170/5.900	185/5.500
Par máximo/r.p.m.	21,4/4.300	23,1/4.200	26,8/2.100
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel./Aut., 4	Manual, 5 vel./Aut., 4	Manual, 5 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS			
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIÓN			
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Eje semi-rígido	Eje semi-rígido	Eje semi-rígido
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.375	1.460	1.415
Largo/ancho/alto (mm.)	4.637/1.711/1.435	4.637/1.711/1.435	4.637/1.711/1.435
Capacidad depósito (L)	68	68	68
PRESTACIONES Y CONSUMO			
Accel. de 0/100 km/h. (s)	10,0	9,2	8,5
Velocidad máxima (km/h)	210	225	230
Consumo urbano (L/100km)	10,5	11,3	12,0
A 90 km/h (L/100 km)	6,6	7,4	7,0
A 120 km/h (L/100 km)	8,7	9,5	9,0

900 Cabrio primitivo en sus 10 años de existencia, pues en septiembre de 1993 salía de la fábrica de Uusikaupunki (Finlandia) la última unidad de la primera generación, y allí es donde se produce el nuevo modelo; mientras que el resto de la producción Saab se concentrará en la sede sueca de Trollhättan. Los mercados más importantes del Saab Cabrio son, y se espera que sigan siendo, Estados Unidos, Italia, Alemania y el Reino Unido.

Los responsables de Saab piensan vender unas 8.000 unidades/año en todo el mundo a partir del año que viene, porque el coche inicia su comercialización el próximo mes de julio. Por el momento, no se puede hacer, ni siquiera, una aproximación a sus precios de venta.

Lo primero que hay que decir del nuevo Cabrio de Saab es que, estéticamente, el resultado es espléndido, con unas líneas atractivas y fluidas y una elegancia de conjunto difícil de igualar. Esa elegancia trasciende hacia el interior, un habitáculo capaz para que cuatro adultos viajen cómodamente rodeados de un equipamiento rico

hasta hoy, el éxito del Saab 900 Cabrio fue creciendo. Así, si el Cabrio suponía en 1986 el 1

LOS modelos Cabrio son una constante en la historia de Saab. Ya en 1950 se proyectó un Saab 92 Cabriolet, pero no sería hasta 1956 cuando se vio por vez primera un descapotable, del que sólo se hicieron 6 unidades, de un modelo llamado Sonnet. Luego, con la aparición del Saab 900 en 1978 se empezó a estudiar en serio un modelo de esas características para lanzarlo masivamente al mercado, lo que se concretó en el Salón de Francfort de 1983. Desde entonces

por ciento del total de los Saab 900, el porcentaje en 1993 fue del 23,6 por ciento. En total se han fabricado y vendido más de 48.000 unidades del Saab

en elementos de confort y de seguridad (el airbag es de serie en el conductor y opcional para el acompañante).

Aunque cerrado, el Cabrio resulta agradable, es un coche para ir abierto, y para ello su capota tricapota se esconde en pocos segundos dentro del maletero, dando lugar a una carrocería sumamente atractiva. El maletero no es pequeño y resulta suficientemente aprovechable; sobre todo con la capota desplegada.

En cuanto a mecánica, el Cabrio utiliza los mismos motores que el resto de la gama, salvo el dos litros atmosférico, desechado en esta ocasión.

Los tres motores rinden a la perfección, pero si el 2,3 litros resulta el más equilibrado y adecuado y el V6 apto para quienes quieran algo más, el brillantísimo dos litros turbo parece inadecuado para esta ver-



La rigidez de la carrocería del Cabrio se pudo apreciar en todo tipo de carreteras.

sión; es demasiado potente. Se utilizan dos transmisiones: manual de 5 marchas y automática de 4 en los motores 2,3 y V6, y en cualquier caso el resultado es

muy bueno. En cuanto a prestaciones el Cabrio está a buen nivel. Pero lo más importante del Cabrio es su estructura, un 70 por ciento más rígida que en el antiguo modelo, lo que se ha demostrado en las difíciles carreteras irlandesas. El Saab Cabrio se comporta de maravilla en cuanto a torsión y vibraciones, prácticamente inexistentes, y tan sólo hay que achacar una cierta dureza general en las suspensiones. Es un coche que frena muy bien (lleva sistema antibloqueo de serie) y su dirección es suave y precisa. Nuevamente, el modelo turbo da ciertos problemas, en este caso por pérdidas de tracción debido a su elevada potencia.

MANUEL DOMÉNECH



En la radiografía del Saab 900 Cabrio se observa el interés de la marca por la seguridad. Cerrado, el Cabrio resulta también atractivo, aunque es un coche que pide ir abierto. A la izquierda, detalle de la prolongación del maletero hacia el habitáculo.

ALFA ROMEO SPIDER

Vuelve el placer

Alfa Romeo está dispuesta a recuperar el tiempo perdido en el segmento deportivo que comprende los coupé y los cabrio. Esta es su respuesta.



Los cambios han sido significativos, tanto en los referente a la línea como a las soluciones técnicas. El nuevo Spider hereda la plataforma del 155 y también la tracción delantera. La capota se almacena ahora en un hueco específico totalmente estanco y la línea es más aerodinámica. La oferta mecánica es más amplia y el equipamiento y el acabado mejores.

FICHA TECNICA

2.0 TWIN SPARK	3.0 V6 12V
MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea.	MOTOR: Delantero longitudinal, de seis cilindros en V.
TRACCION: Delantero.	TRACCION: Delantero.
CILINDRADA: 1.979 centímetros cúbicos. POTENCIA: 153 cv a 5.200 r.p.m.	CILINDRADA: 2.959 centímetros cúbicos. POTENCIA: 184 cv a 5.600 r.p.m.
PAR MÁXIMO: 19,5 mKg a 4.500 r.p.m.	PAR MÁXIMO: 26,4 mKg a 4.400 r.p.m.
VELOCIDAD MÁXIMA: 210 km/h.	VELOCIDAD MÁXIMA: 225 km/h.
ACELERACION: 0 a 100 km/h: 8,4 segundos.	ACELERACION: 0 a 100 km/h: 7,0 sg.
LONGITUD: 4,29 cm.	LONGITUD: 4,28 cm.
PRECIO: todavía sin especificar.	PRECIO: todavía sin especificar.

La sustitución del elegante Spider de Alfa Romeo pasaba irremediablemente por un cambio total de rumbo en cuanto a soluciones, disposición mecánica o aspecto. La tendencia hacia la tracción delantera para toda la gama, el aumento de tamaño o la utilización de una mayor variedad de motores han dejado bastante anticuado un Spider con 28 años a sus espaldas, pero con un encanto y cualidades únicas en su segmento.

Pininfarina, esta vez con la colaboración del departamento de diseño de Alfa en Arese, ha esculpido un magnífico sustituto, más grande, más seguro, más aerodinámico y también más potente. No estará listo antes de octubre y sus características hacen prever un éxito cuando menos parecido al conseguido por el vistoso modelo actual.

Dos motores compondrán la oferta inicial del nuevo Spider, una mecánica totalmente nueva de cuatro cilindros en línea, 16 válvulas, Twin Spark y 153 caballos con una cilindrada de dos litros y un par máximo de 19,5 kgm a 4.500 revoluciones

por minuto y otra de seis cilindros en V, dos válvulas por cilindro, tres litros de cilindrada y 184 caballos de potencia. Más adelante podría ofrecerse un Spider más deportivo con un motor turbo de dos litros, seis cilindros en V y 205 caballos de potencia. Con este abanico de potencias, que hay que relacionar obviamente con un fuerte carácter, conservar la tracción trasera habría sido delicado. El nuevo Spider hereda la plataforma del 155 y a ♦♦♦

ALFA ROMEO COUPE: CARACTER Y ESTILO

ANTES de que finalice 1994, Alfa Romeo tendrá listo su coupé, derivado del Spider, construido sobre la misma palataforma del grupo y aportando una mecánica de carácter deportivo como la que mueve al 164 Q4, con tres litros de cilindrada, seis cilindros en V, 24 válvulas, 230 caballos de potencia. Además de este poderoso motor, el Coupé de Alfa Romeo compartirá mecánicas con su hermano el nuevo Spider.

Lejos quedan los deportivos

GTV del constructor italiano que a mediados de los 80 hacían las delicias de los conductores más hábiles. Pero Alfa retoma la cara deportiva, la que siempre ha caracterizado a la marca, con un sustituto ideal.

El nuevo coupé de la firma italiana es un dos más dos plazas, aunque las traseras son sólo aprovechables por niños o adultos en cortos desplazamientos. El equipamiento, al igual que el cabrio, será muy completo y la seguridad elevada.



El Alfa Romeo Coupé contará con uno de los mejores motores de seis cilindros, el que monta el 164 Q4 de seis cilindros en V, 24 válvulas y tres litros de cilindrada con 230 caballos de potencia. El Coupé de Alfa se llamará GT.



su vez la tracción delantera del resto de la gama, en combinación con un esquema de suspensiones muy trabajado que se aprovecha de un sistema independiente tipo McPherson en el tren delantero y dos posibilidades en el tren trasero, una sencilla de brazos tirados longitudinales y otra de tipo multibrazo.

El diseño del Alfa Romeo Spider es tremendamente llamativo. Tanto su frontal, de líneas suaves pero no carentes de agresividad, como su parte trasera, de cintura alta y aerodinámica, componen un conjunto elegante, llamativo y con una personalidad muy pronunciada.

La firma de Arese ha hecho hincapié en tres aspectos bien diferenciados y de suma importancia como son la seguridad, la calidad de acabado y el equipamiento. Para lo primero no ha escatimado medios, aportando airbag de serie, antibloqueo de frenos y un marco de parabrisas reforzado ante un posible vuelco. El Spider será un coche bien hecho, así al menos lo pretende la marca y para ello su fabricación se hará íntegramente en las instalaciones de la marca. La capota se esconde en un hueco específico que

queda herméticamente cerrado al estilo de los mejores cabrios y su accionamiento será automático. A pesar del espacio ocupado por la capota plegada, aún quedará disponible una aprovechable superficie para equipaje, gracias al original diseño del coche. Por supuesto se ofrecerá un *hard-top* que igualará la línea con el coupé. Otra de las ventajas de la estilizada línea del coche es que, gracias a la inclinación del parabrisas (prácticamente la misma que la del capó) y lo elevado de la cintura trasera, los remolinos en el habitáculo circulando sin capota serán mínimos, no teniendo que recurrir a un panel antiturbulencias, de moda en los cabrios más recientes. ●

A. M.

DINERO

Antes de fin de mes puede ahorrarse dinero, mucho dinero, gracias a la campaña de apoyo de Citroën a las medidas del Gobierno.

Oportunidades como esta son excepcionales. Ahora puede conseguir el Citroën AX, Citroën ZX y Citroën Xantia que usted deseaba ahorrándose dinero. Mucho dinero.

Y si no tiene un coche con más de 10 años, no se preocupe, en Citroën también se ahorrará dinero. Mucho dinero.

MUCHO DINERO

El cambio de coche recibirá una subvención de 100.000 pesetas si el viejo tiene más de 10 años

P.M. Madrid
El cambio de coche, si el viejo tiene 10 o más años, será más barato desde la próxima semana y durante seis meses. Casi 4,3 millones de los turismos ahora en circulación tienen más de 10 años: el 37% del par-

que. El Gobierno ha decidido seguir el ejemplo de Francia y Dinamarca, y atender a las insistentes peticiones de los fabricantes de automóviles. La vía elegida será subvencionar con 100.000 pesetas la compra de un turismo nuevo si se deja como

chatarra uno de más de 10 años. En Francia, el impacto de una medida idéntica en las ventas de automóviles ha sido espectacular, por lo que se han comprometido a su financiación.



CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

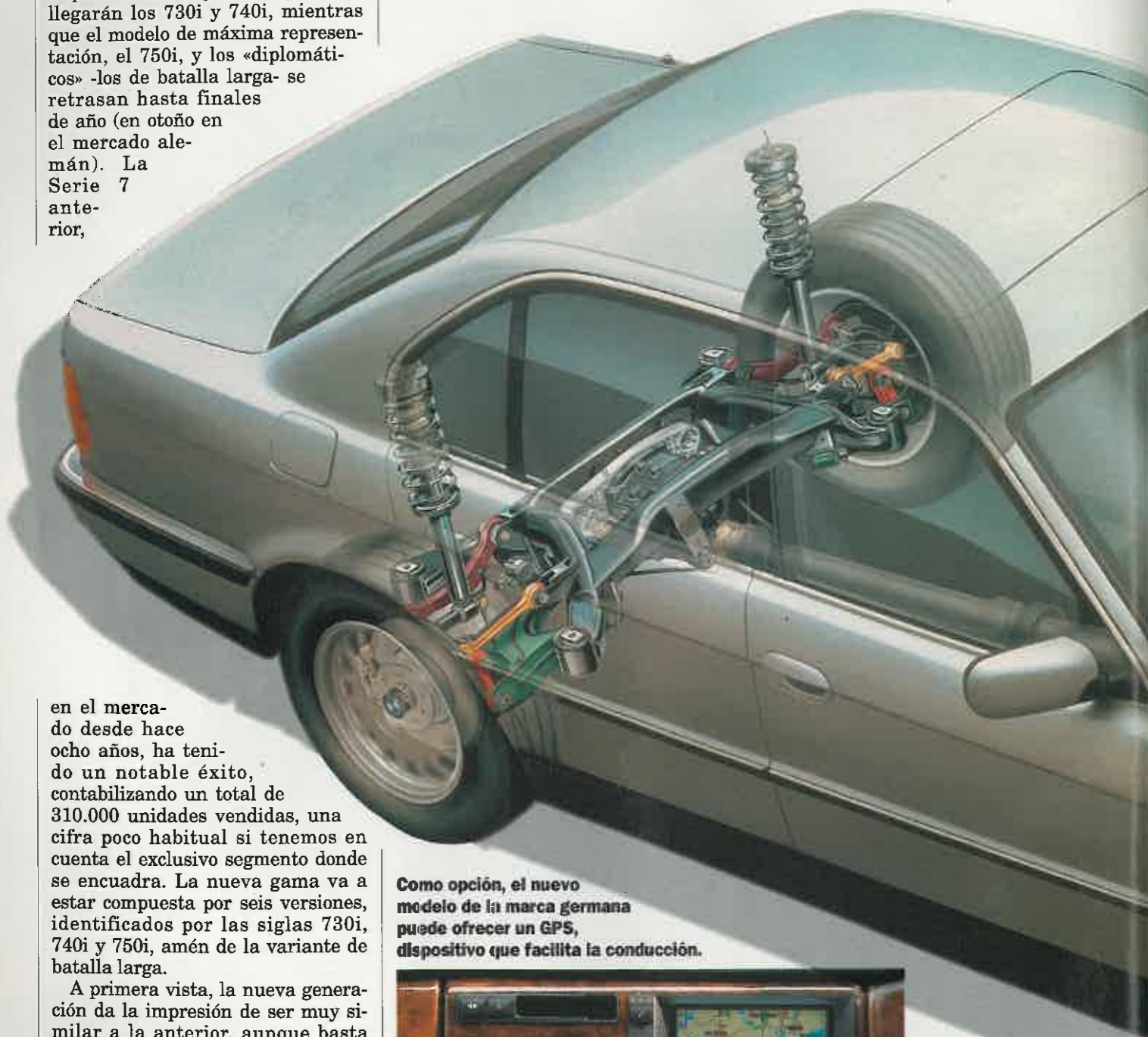
NUEVA SERIE 7

BMW lanza otro éxito



El buque insignia de la marca bávara acaba de sufrir una profunda transformación. Una carrocería más moderna, interiores aún más cuidados y una nueva suspensión son las modificaciones. Aunque todavía tendremos que esperar un poco para poder conducir la nueva berlina por las carreteras españolas, la primera toma de contacto resulta reveladora sobre el potencial del nuevo modelo.

La comercialización en España de la nueva Serie 7 está prevista para el mes de julio. En principio llegarán los 730i y 740i, mientras que el modelo de máxima representación, el 750i, y los «diplomáticos» -los de batalla larga- se retrasan hasta finales de año (en otoño en el mercado alemán). La Serie 7 anterior,



en el mercado desde hace ocho años, ha tenido un notable éxito, contabilizando un total de 310.000 unidades vendidas, una cifra poco habitual si tenemos en cuenta el exclusivo segmento donde se encuadra. La nueva gama va a estar compuesta por seis versiones, identificados por las siglas 730i, 740i y 750i, amén de la variante de batalla larga.

A primera vista, la nueva generación da la impresión de ser muy similar a la anterior, aunque basta enfrentar el viejo y el nuevo modelo para comprobar que las diferencias son evidentes. El estilo sorprende por la clásica elegancia, que se mantiene con el paso de los años. La nueva carrocería de la Serie 7 ha crecido en longitud, anchura y altura. Dicho aumento beneficia sobre todo a la habitabilidad, puesto que la distancia entre ejes es ahora casi diez centímetros mayor mientras que el incremento de la longitud es

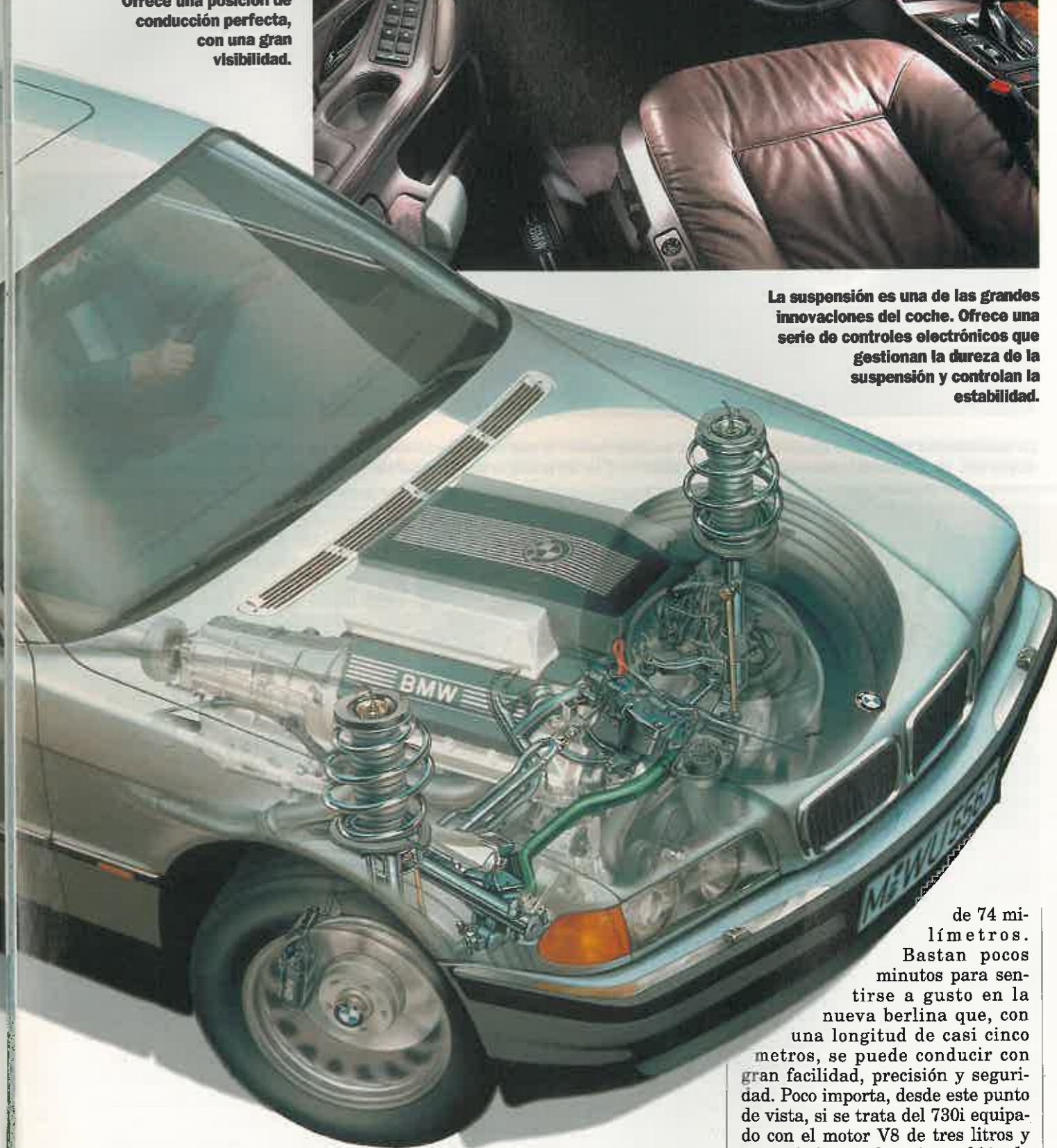
Como opción, el nuevo modelo de la marca germana puede ofrecer un GPS, dispositivo que facilita la conducción.



El salpicadero del último modelo de BMW es de nuevo diseño. Ofrece una posición de conducción perfecta, con una gran visibilidad.



La suspensión es una de las grandes innovaciones del coche. Ofrece una serie de controles electrónicos que gestionan la dureza de la suspensión y controlan la estabilidad.



de 74 milímetros. Bastan pocos minutos para sentirse a gusto en la nueva berlina que, con una longitud de casi cinco metros, se puede conducir con gran facilidad, precisión y seguridad. Poco importa, desde este punto de vista, si se trata del 730i equipado con el motor V8 de tres litros y 218 caballos o el 740i, también de ocho cilindros, pero con 4.000 ♦♦♦



La habitabilidad del buque insignia de BMW ha crecido debido a que la distancia entre ejes es ahora casi diez centímetros mayor que en el anterior modelo. El motor del BMW 740 es un prodigio de suavidad de funcionamiento a cualquier régimen.



centímetros cúbicos y 286 caballos de potencia. Gracias a la regulación eléctrica (o manual según la versión) del asiento y el volante se puede adoptar una posición de conducción ideal. Excelente la visibilidad y la ergonomía en el interior por el atractivo nuevo diseño del salpicadero y los espléndidos paneles de las puertas; el volante y el pomo de la palanca de cambios también se han rediseñado. El cuadro de instrumentos es el clásico e impecable de los últimos BMW, fácil de leer y completo. En suma, la nueva Serie 7 ha mejorado su estética por las modificaciones de la carrocería y de equipamiento, aunque se ha vuelto menos aparente. Siguiendo con la actual tendencia, el nuevo «buque insignia» de la marca alemana ha renunciado a ese cierto carácter teutónico majestuoso para pasar menos desapercibido. Un ejemplo de este progreso está representado por la posibilidad de variar en anchura la inclinación de la parte superior del asiento, destinado a ofrecer mayor confort al conductor y pasajero. En el apartado de seguridad, la Serie 7 está equipada y puede ofrecer la más moderna tecnología.

Las novedades respecto a la gama anterior son numerosas. Ha mejorado la rigidez de la carrocería, ♦♦♦



Los interiores ofrecen lujo por todas partes. Están cargados de detalles para los conductores más exigentes, una norma habitual en la marca alemana. Todo esto le va a permitir competir con grandes argumentos con la Serie S de Mercedes.

La Tecnología de la Perfección.

Sonido en toda su expresión, elevado a la categoría de arte. Líneas suaves y elegantes, para un diseño inconfundible. Inimitable. Radio-CD Alpine 7982 R, primer cambiador de discos compactos para salpicadero con carátula extraíble y Radio-cassette Alpine 7525 R.

Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprenden incluso en su precio. Como toda la gama Alpine.

Una generación superior de componentes que marcan un estilo definitivamente superior en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



Radio-CD Alpine 7982 R. Cambiador 3-CD con carátula extraíble.



Radio-cassette Alpine 7525 R. Función control-CD Shuttle, RDS. Carátula extraíble.



ALPINE
Car Audio and Communication Systems



se utiliza un eje posterior multibrazo, ruedas de 16 pulgadas en lugar de 15, una distribución de peso ideal y muy próxima al 50/50 y una serie de controles electrónicos (de serie en las versiones más caras y opcionales en los otros) que gestionan la dureza de la suspensión (EDC III), el sistema automático de la estabilidad o el control antipatinamiento. Basta pulsar los diversos mandos para comprobar la eficacia e importancia con el objetivo principal de mejorar la seguridad activa de marcha.

Además de los múltiples cambios estéticos y mecánicos, por fin se ofrece el excelente cambio manual Getrag de seis velocidades para el 740i, por cierto ocupando un mínimo espacio. El motor más potente, con un sobresaliente par motor de más de 40 metros kilo a 4.500 revoluciones por minuto, permite circular por tráfico urbano a 40 kilómetros por hora en quinta velocidad, con el motor girando a 1.000 r.p.m., y sale con progresividad sin necesidad de apretar demasiado el pedal. En cuarta, las reacciones son parecidas a las de un cambio automático con el mando situado en posición *sport*. En definitiva, con el 740i se puede hacer todo lo que se quiera: moverse a velocidad moderada o circular con «brío» y a velocidades elevadas. La sexta es un *overdrive* con un desarrollo no demasiado largo, aunque poco utilizable, pero se puede viajar a 240 kilómetros por hora (por supuesto, en las autopistas alemanas) con el motor girando a 5.000 revoluciones por minuto. El confort es máximo, no se siente rumorosidad mecánica ni vibraciones. El único ruido de fondo viene de la carretera y lógicamente se oye un poco el rumor aerodinámico, inevitable por un excelente coeficiente de penetración en el aire de 0,30.

Conducir el 730i después de haberlo hecho con su hermano mayor es una impresión menos favorable. La diferencia es mayor de lo que podría esperarse en un principio. Es, evidentemente, una opinión personal después de un primer contacto con el coche. Una apreciación que se deberá corroborar en su momento con la correspondiente prueba a fondo. El manejo, la estabilidad, la precisión y la seguridad dinámica son idénticos a los ofrecido por su her-



mano mayor el 740i, pero con la diferencia de que el 730i no «saca chispas».

A la espera de la próxima comercialización en el mercado español, los nuevos Serie 7 se van a convertir, como era de esperar, en los grandes rivales de los modelos que componen la Serie S de Mercedes. ●

GIANCARLO PERINI

FICHA TECNICA

MOTOR	730i	740i
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V a 90°	8 en V a 90°
Cilindrada (c.c.)	2.997	3.982
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1	10 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	218/5.800	286/5.800
Par máximo/r.p.m.	29,6/4.500	40,8/4.500
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 6 vel.
DIRECCION Y FRENS		
Sistema	Asistida de relación variable	Asist. de rel. variable
Diámetro de giro (m)	-	-
Frenos: Sistema (Del) (Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Multibrazo	Multibrazo
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.725	1.790
Largo/ancho/alto (mm.)	4.984/1.862/1.435	4.984/1.862/1.435
Capacidad depósito (L.)	100	100
PRESTACIONES Y CONSUMO		
Aceleración de cero a 100 km/h. (s)	8,3	6,9
Velocidad máxima (km/h)	235	Limitada a 250
Consumo urbano (L/100km)	12,5	11,8
A 90 km/h (L/100 km)	6,7	5,8
A 120 km/h (L/100 km)	10,4	10,1

MOMO

FERRARI ENGINEERING

PARA TU COCHE, LA NUEVA LLANTA MOMO

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

FORD MONDEO GHIA 2.0i AUT.
PEUGEOT 405 GRI 2.0 EMBASSY AUT.
RENAULT LAGUNA RXE 2.0i AUT.
SEAT TOLEDO 2.0i GT AUT.



Está demostrado científicamente, los coches con cambio automático aportan comodidad, sencillez de uso y combaten el estrés. Eso sí, son más caros.

Cura de nervios





La caja de cambios automática que monta el Ford Mondeo es la más compleja de uso, pero a su vez la más práctica y eficaz.

LOS automáticos son vehículos más fáciles de conducir que los de cambio manual. Necesitan menos mantenimiento que los de cambio manual, no precisan cambiar embrague porque carecen de él. Y, además, está demostrado científicamente que causan menos estrés en los atascos cotidianos de la vivienda al trabajo. Los americanos así lo entienden. En Estados Unidos, aproximadamente el 80 por ciento de los coches que se venden son automáticos, al contrario que en Europa. Se da el caso de conductores con carné de conducir americano que han tenido que reciclarse y aprender el manejo de un cambio manual al residir en el viejo continente. En España, las cifras de ventas de vehículos automáticos es aún menor. En relación con los coches de



Sencilla y de manejo fácil se muestra la transmisión automática del Peugeot 405.

CONCEPTOS BASICOS

EL tipo de caja de cambios automática de uso generalizado es aquel que emplea un convertidor de par y un tren epicicloidal de engranajes. En sus orígenes, este sistema requería un motor de gran cilindrada y mucho par para paliar las enormes pérdidas de energía que se producían en el deslizamiento del convertidor. Dicho elemento realiza una misión semejante a la del embrague en un cambio manual. Para aquellos que desconozcan el principio de funcionamiento de un convertidor, basta decir que se trata de dos

conjuntos de álabes enfrentados, sin unión mecánica entre ellos y encerrados en un compartimento por el cual circula un aceite. Uno de los elementos está unido al volante motor, mientras que el otro está unido al tren epicicloidal y por lo tanto a las ruedas motrices. Así pues, el movimiento se transmite a través del fluido, por lo que se produce un cierto resbalamiento. Las diversas marchas se seleccionan en función del régimen del motor y de la resistencia que ofrecen las ruedas motrices. Sobre los mismos principios de funcionamiento ha

irrupido la electrónica de forma que, hoy en día, una caja de cambios automática tiene un funcionamiento muy próximo al que un conductor normal realiza con un cambio manual. Los tradicionales cambios automáticos de tres velocidades han dado paso a otros de cuatro e, incluso, cinco. También son moneda común las gestiones electrónicas, que permiten seleccionar entre varias programaciones diferentes. En los programas de tipo económico, la caja de cambios pasa a una relación superior en cuanto el motor supera el régimen de par



El Renault Laguna dispone de una transmisión automática de uso suave, pero la palanca del cambio es de recorridos imprecisos.



Un tanto brusco resulta el funcionamiento del cambio automático del Seat Toledo.

esta comparativa, del Peugeot 405 automático se vendieron 167 unidades el año pasado. Del Renault Laguna de transmisión automática no se tienen cifras en el 93 por ser nuevo en la plaza, pero sirven de referencia las ventas de 141 Renault 21 ó 133 de Renault 19. Del Ford Mondeo se han vendido 34 de enero a marzo de este año, lo que supone un 0,6 por ciento del mercado. En cuanto al Toledo las ventas suman 203 coches.

Hace algunos años Fiat realizó un experimento médico que consistía en someter a dos individuos a pruebas de conducción, en situación de tráfico intenso. Uno estaba al volante de un coche automático y el otro de uno manual. Al término, estos conductores, que estaban conectados a unos electrodos para medir el ritmo ♦♦♦



máximo, mientras que en los programas deportivos se apura hasta las proximidades del régimen de potencia máxima. También es común el uso de bloqueos de convertidor que eliminan parcial o totalmente el resbalamiento. Todas estas mejoras han permitido que cada vez se vaya extendiendo más el uso de transmisiones automáticas en todo tipo de coches, incluidos pequeños utilitarios de escasa potencia, cuya comodidad de uso compite ventajosamente con sus hermanos de transmisión manual.

cardíaco, mostraron frecuencias cardíacas muy distintas. El del vehículo manual tenía el doble de pulsaciones que el del automático. La conclusión es clara, los coches automáticos permiten una conducción más relajada al no tener que embragar y desembragar, sin contar con mover la palanca de cambios en continuación. Nuestro experimento ha sido más sencillo. En un recorrido de 25 kilómetros por ciudad, hemos contado el número de veces que se pisa el embrague y a la vez se mueve la palanca de cambios. Unas 320 veces, entre 10 y 15 por kilómetro. Sobran los comentarios, pero los taxis deberían incorporar obligatoriamente transmisión automática. Otra cosa es el incremento de precio que supone la compra de este tipo de vehículos.

Transmisión. Por costo o por desconocimiento, las transmisiones automáticas son prácticamente desconocidas para la mayoría de los usuarios de automóviles en España. Apreciadas, sin embargo, por los que poseen grandes berlinas de representación, tipo Mercedes o BMW. Los cuatro coches sometidos a examen esta semana montan caja de cambios automáticas de manejo sencillo y diferente entre ellas. La más compleja de uso y a la vez práctica es la que monta el Ford Mondeo. El conjunto del cambio consta de una posición para la primera velocidad (1), segunda (2) y directa (D), a parte de punto muerto (N), marcha atrás (R) y parking (P). La tercera se conecta pulsando un botón en la palanca del cambio, entonces se encenderá una señal luminosa en el tablero. Reducir de cuarta a tercera y viceversa no requiere más que una simple pulsación en la palanca del cambio. Un coche automático debe arrancarse siempre con la palanca del cambio en posición P, para evitar que el vehículo se desplace hacia adelante o hacia atrás. Es por esto que las cajas de cambios de estos cuatro automáticos sólo arrancan cuando la palanca está en P. En el Mondeo, además, si la palanca no está en P, no se puede retirar la llave de contacto, y, al abrir la puerta un pitido avisa de la incorrección de la postura de la palanca y de la llave puesta. En general, en un coche automático se coloca la palanca del cambio en D y se olvida uno de cambiar. Si se pisa a fondo el pedal del acelerador, auto- ♦♦♦

Aunque el Ford Mondeo es de precio más caro, el equipo que monta de serie incluye casi de todo. Los asientos delanteros son amplios, cómodos pero algo planos.



El Peugeot 405 ofrece el mejor precio de estos cuatro automáticos, claro que el equipo de serie presenta lagunas como la del ABS o las llantas de aleación.



A pesar de su elevado precio, el Renault Laguna no dispone de serie ni de aire acondicionado, ABS, ni llantas de aleación.



El Seat Toledo tiene su mejor baza en un precio ajustado, que incluye de serie elementos tan caros como el aire acondicionado o el ABS de los frenos.



FICHA TECNICA

	FORD MONDEO	PEUGEOT 405	RENAULT LAGUNA	SEAT TOLEDO
MOTOR				
Posición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Material bloque/culata	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación
Distribución	2 árboles en cabeza	1 árbol en cabeza	1 árbol en cabeza	1 árbol en cabeza
Válvulas por cilindro	4	2	2	2
Cilindrada	1.998 c.c.	1.998	1.998	1.984
Diámetro/Carrera	84,8/88,0	86/86	82,7/93	82,5/92,8
Compresión	10,0 a 1	9,5 a 1	9,8 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima/rpm	136 CV(100 kw)/6.000	121 CV(89 kw)/5.750	115 CV(84 kw)/5.250	115 cv(85 kw)/5.400
Par máximo/rpm	17,9 mkg(175Nm)/4.000	17,9 mkg(176Nm)/2.750	17,5 mkg(171Nm)/3.500	16,9mkg(166Nm)/3.200
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Combustible	Gasolina 95 oct. s.p.	Gasolina 95 oct. s.p.	Gasolina 95 oct. s.p.	Gasolina 95 oct. s.p.
TRANSMISION				
Tracción	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática de 4 v.	Automática de 4 v.	Automática de 4 v.	Automática de 4 v.
Velocidad a 1.000 rpm en 1ª/2ª	9,9/18,1	11,4/20,0	11,8/20,6	8,9/15,5
Velocidad a 1.000 rpm en 3ª/4ª	28,5/40,0	27,5/37,1	31,9/47,0	24,0/35,4
DIRECCION				
Sistema	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Vueltas de volante	3,0	3,13	3,5	3,5
Diámetro de giro	10,9	11,0	10,8	10,5
FRENOS				
Delanteros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Traseros	Tambores	Discos	Tambores	Discos
Antibloqueo de frenos	De serie	Opcional	Opcional	De serie
SUSPENSION				
Delanteras	MacPherson	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Traseras	Multibrazo	Independiente	Independiente	Semindependiente
RUEDAS				
Neumáticos	195/60 R 14	185/65 R 14	185/65 TR 14	185/60 VR 14
Llantas (pulgadas)	De aleación (5,5X14)	De acero (5,5 JX14)	De acero (5,5X14)	De acero (6x14)
PESOS Y CAPACIDADES				
Peso en orden de marcha	1.280 kg.	1.135 kg.	1.280 kg.	1.135 kg.
Depósito de combustible	61,5 l.	70 l.	66 l.	60 l.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO		MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
Cuentavueitas	SI	SI	SI	SI	Climatizador automático	NO	NO	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	Salida de aire plazas post.	NO	NO	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	Techo solar	OP	NO	OP	NO
Indicador de carga batería	NO	NO	NO	NO	Llantas de aleación	SI	OP	OP	NO
Ordenador de abordo	NO	NO	SI	NO	Lavafaros	OP	NO	NO	NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	Limpia luneta post.	OP	NO	SI	SI
Mando a dist. apert. puertas	NO	SI	SI	NO	Faros antiniebla	SI	SI	SI	SI
Elevalunas eléctricos del.	SI	SI	SI	SI					
Elevalunas electricos tras.	SI	SI	NO	SI					
Retrovisores reg. a distancia	SI	SI	SI	SI	SEGURIDAD				
Volante regulable	SI	SI	SI	SI	Airbag conductor	SI	NO	SI	NO
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	SI	Airbag acompañante	OP	NO	NO	NO
Asiento post. partido	NO	NO	SI	SI	Pretensor cinturones	SI	NO	SI	NO
Aper. del. maletero desde el int.	SI	NO	NO	NO	Asiento para niños	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	SI	SI	OP	SI	Reposacabezas traseros	SI	SI	SI	SI

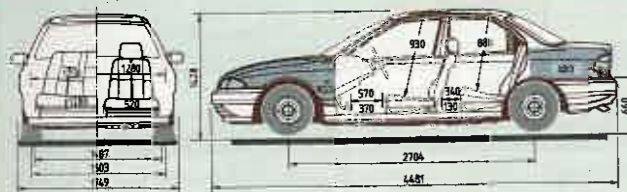
CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
CIUDAD				
A 21:1 km/h de promedio	11,9	13,5	12,9	13,8
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	7,5	7,6	7,1	8,7
En conducción rápida	15,1	15,6	15,4	16,0
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	9,9	9,8	9,0	10,9
A 140 km/h de cruceo	11,7	11,8	10,7	12,8
CONSUMO MEDIO POND.				
Litros 100/km	10,4	11,4	10,8	12,0
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	540	565	560	450

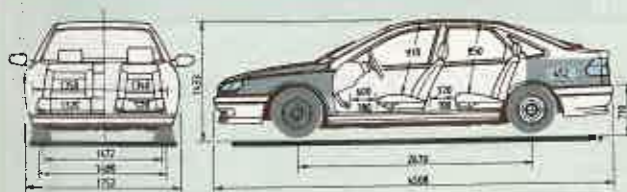
SONORIDAD

Medidas en Db	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
Al ralentí:	45,4	47,6	50,2	51,1
A 60 Km/h:	60,4	61,2	62,4	65,5
A 90 Km/h:	64,6	63,6	65,2	67,2
A 120 Km/h:	68,2	68,2	68,1	70,2
A 140 Km/h:	71,4	72,4	72,1	72,8
A tope	76,8	78,6	77,6	79,2

FORD MONDEO 3.450.000 PTAS



RENAULT LAGUNA 3.199.000 PTAS



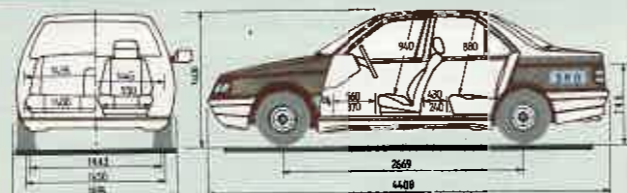
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
Km/h	194	193	190	194
ACELERACION (seg.)				
400 m salida parada	19,4	19,6	19,7	18,3
1.000 m salida parada	35,4	35,5	36,4	33,5
De 0 a 100 km/h	13,6	14,4	14,9	11,9
Recorriendo (metros)	225	245	259	201
RECUPERACION				
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,2	16,4	16,8	15,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	-	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,1	32,0	32,9	30,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	-	-	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,9	10,2	12,2	8,9
recorriendo (metros)	315	291	347	252
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	-	-	-
recorriendo (metros)	-	-	-	-

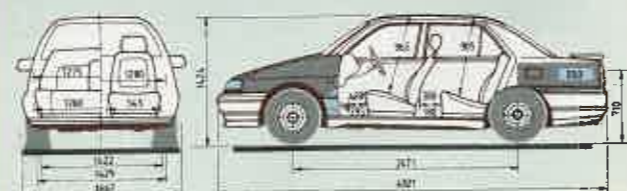
FRENOS

VELOCIDAD MAXIMA	MONDEO	405	LAGUNA	TOLEDO
A 60 Km/h:	15,1	16,2	17,3	16,8
A 100 Km/h:	46,4	46,4	59,4	43,5
A 120 Km/h:	67,6	70,1	80,7	61,3

PEUGEOT 405 2.867.000 PTAS



SEAT TOLEDO 2.883.300 PTAS.



COMPRADOR

PEUGEOT
Fabricante/ Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 1.143 puntos de asistencia en toda España.

SEAT
Fabricante/ Importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 946 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT
Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

FORD
Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

máticamente se pasa a una marcha inferior, pero en cuanto se afloja la presión del pie, vuelve a una marcha superior. La caja de cambios del Mondeo permite pasar de cuarta a tercera pisando a fondo el acelerador, sólo si el régimen de giro del motor está por debajo de las 3.000 revoluciones. Para que cambie por encima de este régimen habrá que pulsar una tecla en posición «Sport» que permite más alegría al motor. Por seguridad, cuando la palanca del cambio está en D (cuarta), no admite desplazamiento si no se aprieta una tecla en el pomo de la misma. Aunque en teoría, el motor no reventaría si de D pasamos a 1, puesto que el cambio no engrana hasta que el motor no baja al régimen límite de revoluciones para que no se pase de vueltas. Algunas marcas de automóviles aseguran que tampoco pasa nada si por equivocación engranamos la marcha atrás (R). Pero es mejor no comprobarlo. Sucedió, hace ya algún tiempo, que, un avisado periodista quiso poner esto en práctica, y no se pueden imaginar cuál fue su asombro cuando volcó al quedar las ruedas motrices literalmente clavadas al asfalto. También se aconseja posicionar la palanca de cambios en N (punto muerto) si la retención es prolongada, para evitar que el aceite del convertidor de par (sustituto del embrague) no alcance temperaturas demasiado elevadas que puedan afectar a un funcionamiento perfecto del cambio.

La transmisión automática del Peugeot 405 es la segunda que más nos ha gustado. Es un cambio sencillo, sin botones de reducción ni relaciones «Sport» o «Normal». La palanca dispone de cuatro marchas y permite el movimiento de cuarta a tercera, y viceversa, sin temor a engranar una marcha inferior o pasar a punto muerto, porque para estas operaciones se dispone, al igual que en el Mondeo, de una tecla desblo-



COMPARACION ENTRE MANUAL Y AUTOMATICO

	MONDEO		405		LAGUNA		TOLEDO	
	A.	M.	A.	M.	A.	M.	A.	M.
CONSUMO MEDIO	10,4	9,3	11,4	10,3	10,8	10,4	12,0	10,5
ACELER. 0/100	13,6	10,2	14,4	11,0	14,9	11,7	11,9	10,9

OPCIONES

FORD MONDEO. Radiocasete: 50.000 ptas. Techo solar eléctrico: 138.000 ptas. Alarma Antirrobo: 37.000 ptas. Asientos de cuero: 304.000 ptas. Pintura metalizada: 53.000 ptas. Control de tracción: 55.000 ptas. Suspensión dinámica: 97.000 ptas. Airbag acompañante: 67.000 ptas. Lavavidrio trasero: 22.000 ptas. **PEUGEOT 405.** ABS: 187.200 ptas. Llantas de aleación: 83.200 ptas. **RENAULT LAGUNA.** Aire acondicionado: 185.000 ptas. Pintura metalizada: 40.500 ptas. ABS: 168.000 ptas. Llanta de aleación: 80.500 ptas. Techo eléctrico: 132.500 ptas. Preequipo teléfono: 32.000 ptas. **SEAT TOLEDO.** Pintura metalizada: 38.500 ptas.

BALANCE FINAL

TRANSMISION



CONFORT



COMPORTAMIENTO



CARROCERIA



RENDIMIENTO



ECONOMIA



Ford Mondeo





El maletero y el depósito de gasolina se abren desde el interior del Ford Mondeo.



Muy cómodos resultan en el Laguna los botones de los elevalunas eléctricos.



En el 405 a través del reposabrazos se puede comunicar con el maletero.



La capacidad del maletero del Toledo provoca el asombro de quien lo mira.

queadora en el pomo de la palanca. El manejo de la caja de cambios automática del Renault Laguna es similar, con recorrido libre entre cuarta y tercera. Incorpora, como en el Mondeo, una tecla que selecciona unas relaciones de cambio más cortas. Pero a diferencia de éste, cuando, con relaciones «Sport» y en posición D, pisamos a fondo el acelerador para que la caja automática cambie a tercera, no vuelve a cambiar a cuarta al levantar

el pie, sino que retiene hasta que no se presiona sobre el acelerador. Es un cambio muy suave, silencioso y rápido, pero falla en cuanto a precisión de recorridos de la palanca, con lo cual queda relegado al tercer puesto en esta comparativa. En último lugar situamos la caja de cambios del Seat Toledo. Un cambio de manejo recio y brusco de reacciones. También da opción a una selección «Sport» de las relaciones del cambio y la palanca dis-

pone de un recorrido libre desde punto muerto hasta segunda velocidad. Sólo se bloquea el paso a marcha atrás y a primera, por lo que habrá que mover la palanca con cuidado.

CLASIFICACION En líneas generales, el Ford Mondeo, además de equipar la transmisión a nuestro parecer más aprovechable, es el más caro, silencioso y cómodo en marcha, y, además, el que menos consume. El Peugeot 405 arrastra una carrocería con muchos años encima. Satisface en todo sin destacar en nada, a excepción de su ajustado precio, no obstante no está tan bien equipado como sus oponentes. El Renault Laguna sorprende por la suavidad de manejo de todos sus componentes mecánicos. El mejor argumento del Seat Toledo es su relación equipamiento-precio. Es el que mejores prestaciones desarrolla, aunque también el que más gasolina gasta. Y desde luego la capacidad del maletero sigue provocando exclamaciones de asombro. Por último, una puntualización que puede parecer una banalidad, pero que adquiere importancia en un coche automático, es el qué hacer con el pie izquierdo que no sé usa para nada. El Ford Mondeo y el Peugeot 405 han previsto una pequeña plataforma plana para descansar este pie. En el Seat Toledo y en el Renault Laguna se apoya en el paso de rueda, resultando incómodo en el Toledo. ●

S.G.P.

FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

A PESAR QUE EL CUMPLEAÑOS DE JACK DANIEL'S se celebra en Septiembre, el día y el año exactos de su nacimiento continúan siendo un misterio.

La inscripción de la estatua que tenemos en la destilería dice que nació en 1850.

Sin embargo, otras fuentes afirman que fue en Septiembre de 1846.

Y en cuanto al día, eso tal vez nunca se sepa. Sea como sea,

la confusión nunca nos ha impedido celebrar el cumpleaños de Mr. Jack. Después de todo, tenemos 30 días entre los cuales podemos elegir.

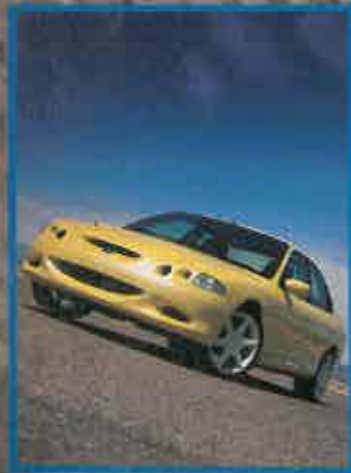


JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

Estará listo para los salones de fin de año. El prototipo del que será Mondeo RS Cosworth ya ultima su desarrollo, consiguiendo extraer 230 caballos de su motor 2.5 V6.

Mondeo RS Cosworth

UN SUEÑO IMPOSIBLE



El amarillo ácido se combina con unas volubles



formas aerodinámicas al estilo de los últimos super-



coches, reyes indiscutibles de la admiración por el automóvil.

Ford Profile

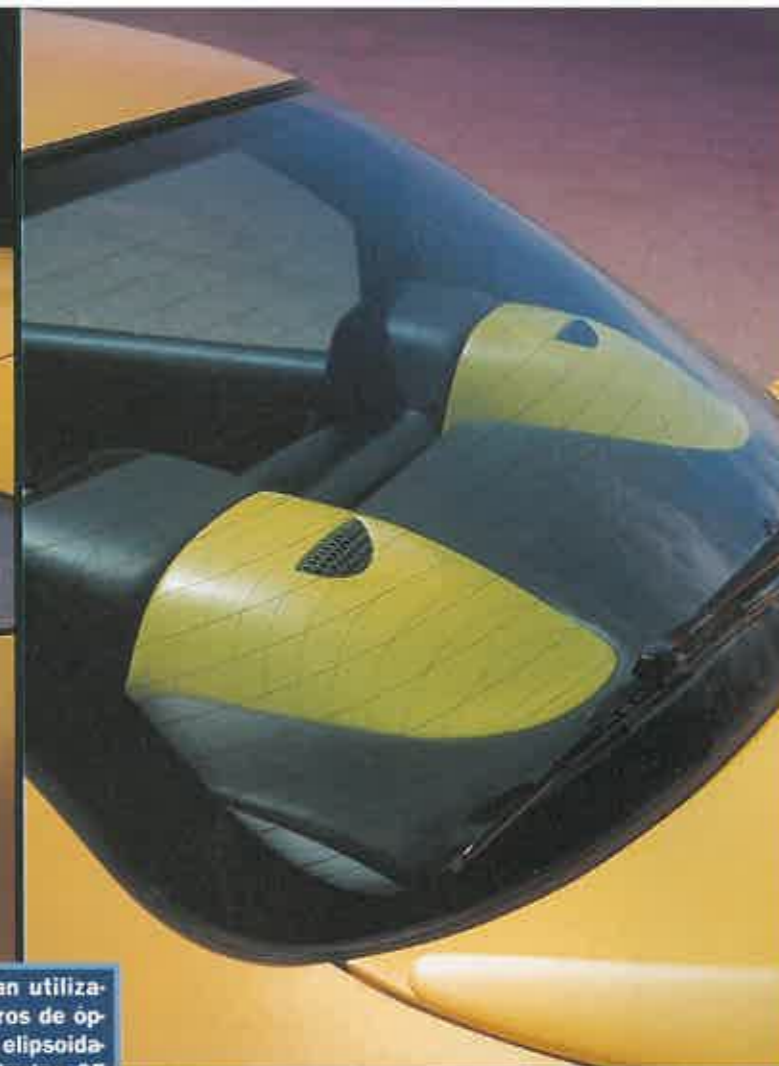
OFICIALMENTE es un *concept car* llamado Profile, diseñado por el joven ingeniero británico Paul Gibson, ahora empleado en Detroit, y destinado a ser exhibido en el próximo salón de la capital del coche americano en el mes de enero. Extraoficialmente, el Equipo de Vehículos Especiales de Ford podría fabricar una serie limitada para el mercado norteamericano comercializada a finales del próximo año. En los Estados Unidos, la base comercial del modelo sería el Ford Contour, el equivalente americano del Mondeo.

Pero el objetivo final del Profile es el desarrollo del Mondeo 4x4 con motor de seis cilindros en línea, que llegará a Europa en otoño, razón por la cual solo se comercializaría en aquella parte del Atlántico. Por el momento, las pruebas dinámicas se encuentran ya muy avanzadas. Para demostrarlo, Ford invitó a Motor 16 a Phoenix, en el estado de Arizona, para conocer el aspecto definitivo del Profile. Al contrario que otros fabricantes, que dejan sus *concept cars* con cuentagotas y a condición de rodar con ellos a velocidades pedestres de 40 kilómetros por hora, para esta primera toma de contacto, dispusimos del circuito de carreras Firebird en Phoenix para completar algunas vueltas y hacernos con el coche. Después, un recorrido por las carreteras de montaña locales fue suficiente para completar esta prueba del prototipo, realizado a mano y todavía con parte del desarrollo por completar.

Lo más extraordinario de la primera toma de contacto es la impresión que produce el motor sobrealimentado. Ha sido desarrollado a partir de un bloque Ohio 2.5 realizado en aluminio, de seis cilindros en V a 60 grados. El mismo motor que equipará en otoño la nueva y esperada versión del Mondeo. En su configuración estándar, este motor de 24 válvulas rinde ya la respetable cifra de 165 caballos, con un importante par motor. La preparación incluye un turbocompresor volumétrico Eaton, inteligentemente ubicado sobre la caja de cambios y comandado por un eje de tres. ♦♦♦

Volante de cuero acabado en amarillo y vista del motor derivado del nuevo V6 de aluminio destinado al Ford Mondeo.

Se han utilizado faros de ópticas elipsoidales, llantas OZ y retrovisores fabricados por Muth, lo mejor de lo mejor.





Ford Profile

piezas desde la parte delantera del motor. El resultado son unos rotundos 230 caballos pero que, a diferencia de otros motores sobrealimentados, llegan suavemente desde muy bajas revoluciones, confieren respuesta inmediata y permiten aceleraciones de cohete.

La tracción delantera del Mondeo no es capaz de dominar tan elevado caballaje y, por ello, Ford ha previsto una tracción total alojada en el túnel de transmisión del Mondeo, consiguiéndose un equilibrio mecánico perfecto. El sistema se completa con un equipo de frenos antibloqueo y un control de tracción.

Estéticamente, el Profile se enmarca entre el Ferrari F40 o el Toyota Supra. Los faros elipsoidales de alta intensidad y los retrovisores fabricados en Alemania por Muth, así como el tablero de instrumentos, dejan clara la vocación especial de este coche. Las llantas son unas OZ italianas de 43 centímetros de diámetro calzadas con unos espectaculares neumáticos Goodyear Eagle con medida 235/40.

Dentro, nos sentamos sobre unos Recaro de competición y el ambiente amarillo ácido del exterior nos acompaña en una atmósfera de lo más deportiva. La sensación de conducción es de efectividad total. Con un tope de 256 kilómetros por hora, el Profile no tiene ningún problema en catapultar su importante sobrepeso de 0 a 100 kilómetros por hora en siete segundos. En este sentido, los técnicos de Ford han realizado un excelente trabajo de aislamiento en el habitáculo, ya que el V6 turbocomprimido trabajando a tope de presión tiene un sonido terrorífico, reducido a un fascinante susurro de poder. La tracción total hace sensacional el comportamiento del Profile en montaña, siendo muy eficaz el diferencial viscoso que reparte la potencia hasta un 60 por ciento al eje delantero, ayudado por un chasis carente de vicios. Todo en el Profile indica que va a ser un más que digno sucesor del legendario Sierra Cosworth. ●

HOWARD WALKER/JLS

SHELBY PRESENTA SU COBRA DE 500 CABALLOS

Carroll Shelby, una leyenda viviente del automovilismo, ha concluido su última creación: la versión más potente del Cobra. Un aspecto feroz y un inevitable motor V8 con dos turbós, esta vez preparado por Dodge, son los ingredientes utilizados por este incombustible preparador de 71 años. La carrocería

monocasco realizada en fibra de carbono permite contener el peso en 1.000 kilos (lo mismo que un Mazda MX5). Con 500 caballos bajo el capó, se consigue acelerar hasta los 100 kilómetros por hora en menos de 4 segundos. Y como todo tiene un precio en los EEUU, este será de unas 27.400.000 pesetas.



TERRANO II
AHORA



Ahora tu coche para todos los terrenos desde 2.650.000* ptas.

En Nissan sabíamos que algún día serías así.



Elegante y rudo. Urbano y rural. Sofisticado y salvaje.

Que exigirías comodidad y potencia, seguridad y aventura, lujo y sencillez.

Por eso hemos hecho el Nissan Terrano II así. Con 124 CV



y zonas de absorción de choque. Inyección multipunto y elevalunas eléctricos. Con tracción independiente (2 ó 4 ruedas) y barras de protección laterales. Con 12 válvulas y suspensión delantera independiente. Con 2.700 cc y 3 años de garantía. Porque seas como seas en el Terrano II encontrarás tu vehículo.



AHORA
Nissan

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

ESPECIAL
Aventura

LAND ROVER DISCOVERY

VIRTUDES

**Motor
brillante**
♦
**Aptitudes
todo terreno**
♦
**Carrocería
funcional**

DEFECTOS

**Motor
ruidoso**
♦
**Pedales
desplazados**
♦
**Rueda repuesto
sin antirrobo**

PRECIO: 3.224.000 PESETAS



LAND ROVER DISCOVERY TDi

MODA CAMPERA

El Land Rover Discovery acaba de sufrir una operación de cirugía facial de la cual ha salido totalmente rejuvenecido, gracias a ciertas intervenciones que han afectado también a la mecánica. El resultado final de la renovación es un vehículo muy interesante.

Autos



El interior ha sido diseñado con un enorme sentido práctico. La calidad de acabado del Land Rover está a un buen nivel.

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

PARA aquellos que no se fijan mucho en las novedades sobre cuatro ruedas, el nuevo Discovery apenas llamará la atención, sin embargo, las mejoras son notables. En primer lugar hay que destacar la nueva calandra y el diseño y situación de los grupos ópticos posteriores. Estas modificaciones no obedecen exclusivamente a imposiciones estéticas, sino que conllevan una clara mejoría en la iluminación. Según los responsables de Land Rover, los nuevos faros mejoran la visibilidad nocturna en torno a un 20 por ciento, mientras que la nueva situación de los pilotos posteriores permite que el coche sea más visible por la noche, incluso cuando se están realizando operaciones de carga y descarga con el portón posterior abierto. Por fuera, el resultado obtenido es bueno, y el coche agradece el remozado externo.

Dentro, la labor de los estilistas ha sido mucho más intensa. El nue-



El reposabrazos central del vehículo esconde un útil y efectivo portaobjetos.



vo Discovery ha cambiado radicalmente. Se puede decir que el estilo es ahora más convencional. El cuadro.es de generosas dimensiones, por lo que su lectura no conlleva el más mínimo inconveniente. En cuestiones de tipo práctico, lo que más se agradece es la adopción de un volante regulable en altura que permite una mejor adaptación al puesto de conducción. La climatización cuenta con mandos separados para el lado derecho e izquierdo, de forma que los ocupantes pueden adaptar la temperatura a sus gustos. Otra novedad en el salpicadero reside en una pequeña bandeja escamoteable para poner latas de refrescos. Aunque en la versión probada no se contaba con este elemento, el Discovery ahora puede disponer de una bolsa de seguridad (airbag), para el conductor y el acompañante. Los modelos dotados con este dispositivo tienen un volante de diseño diferente. Y ya que se habla del puesto de conducción, es una lástima que no se haya podido corregir el ligero desplazamiento de los pedales, tradicional de la marca, para conseguir una posición de conducción ideal.

Los asientos mantienen el diseño, pero disponen de unas tapicerías diferentes que, en general, resultan



Todo el salpicadero del nuevo Land Rover Discovery ha sido rediseñado. Ahora resulta algo más convencional, pero muy lógico.

más elegantes. El asiento posterior es abatible por partes, lo cual aumenta la funcionalidad del coche. Una cuestión que resulta sorprendente es ver cómo, a pesar de la profunda modificación realizada en el habitáculo, el Discovery sigue sin llevar cinturones de seguridad regulables en altura, lo cual resulta incómodo para los conductores de menos talla.

Aunque no se ven, las mejoras internas son también muy importantes. Lo más notable es la nueva caja de cambios manual de cinco marchas denominada R380. Nada más ponerse al volante, el conductor apreciará la nueva situación de la marcha atrás, que ahora está a la derecha y hacia atrás, por lo que no hay posibilidad de engranar dicha marcha al intentar meter la primera, tal y como ocurría con el anterior modelo. Así mismo, el manejo de la palanca es ahora mucho más suave y preciso. Su tacto es también mucho más parecido al de un turismo convencional, aunque mantiene una cierta aspereza en la segunda velocidad.

Otro punto en el cual el Discovery ha ganado mucho frente a su predecesor es en el comportamiento. Aunque el esquema de suspensiones se mantiene, se han adoptado barras



Los asientos son muy cómodos y están tapizados con un agradable tejido.



estabilizadoras. El efecto de éstas se deja notar enseguida, ya que el nuevo Discovery hace gala de un mayor aplomo al circular por carretera, a la vez que se reducen sustancialmente los balances de la carrocería. No obstante, se sigue apreciando una cierta ligereza en el inicio del recorrido de suspensión con vistas a mantener un razonable nivel de confort. En términos generales, el nuevo Discovery resulta mucho más silencioso que su predecesor, a pesar de que el motor se sigue dejando oír con nitidez. Donde mejor resultado se ha obtenido es en la filtración de las vibraciones.

Se puede decir que en general el rendimiento del Discovery se ha mantenido, pero lo cierto es que las formas han variado sustancialmente. La mayor precisión que se consigue en las trayectorias al circular por carretera permite realizar una conducción más relajada. Los frenos están fuera de toda duda, tanto por su eficacia como por su resistencia a la fatiga. Es una lástima que el sistema antibloqueo ABS no se incluya, ni como opción, en el mercado español, ya que en otros mercados sí que está disponible. Su conducción no plantea el menor inconveniente y a los pocos kilómetros uno se encuentra perfectamente acomodo- ♦♦♦

dato. Sorprenden algunas peculiaridades, tales como el larguísimo recorrido del pedal del acelerador.

Para su tamaño y peso, el Discovery mantiene un nivel de consumo que se puede calificar como muy razonable. Gracias a su generoso depósito de combustible se consigue una autonomía muy interesante a la hora de abordar un viaje o una excursión por zonas poco pobladas.

De los todoterreno de corte familiar, es el Discovery el que mejor se desenvuelve en los terrenos más duros. Su agilidad en zonas trialeras resulta sorprendente. El secreto reside en unos recorridos de suspensión muy largos, que permiten mantener el contacto con el suelo en situaciones límite.

El sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas simplifica mucho la labor del conductor, cuyas decisiones se limitan a engranar las reductoras cuando lo cree conve-



Esta palanca controla las reductoras y el bloqueo del diferencial central.

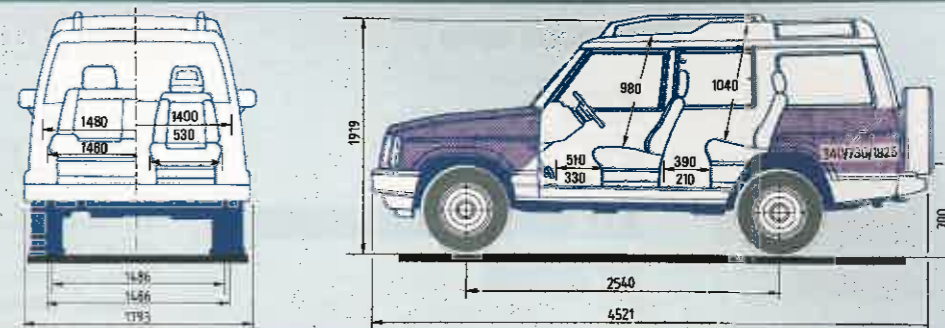
niente y, en última instancia, activar el bloqueo del diferencial central. La fiabilidad y robustez viene avalada por la experiencia y la tradición de Land Rover en la fabricación de vehículos todoterreno.

En definitiva, cabe decir que el resultado final es francamente beneficioso en todos sus aspectos. La relación valor/precio del modelo se mantiene en unos términos razonables, ya que además de la calidad del producto se cuenta con un equipamiento suficiente, en el cual tan sólo se echa en falta el aire acondicionado, que se ofrece como opción, y un antirrobo para la rueda de repuesto que, inexplicablemente, está a merced de cualquiera que llegue con una llave de ruedas.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.495 c.c. Diámetro del cilindro: 90,47 mm. Carrera: 97,0 mm. Compresión: 19,5 a 1. Potencia máxima: 112 CV(83 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 27,0 mkg (265 Nm) a 1.800 rpm. Alimentación: Bomba inyectora, turbo e intercambiador de calor. Inyección directa. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción permanente a las cuatro ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,52 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,2 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De tornillo sinfin, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 298 mm). Traseros: Discos (Ø 290 mm). Antibloqueo de frenos: No disponible.

SUSPENSION

Delantera: Eje rígido con muelles y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 205 R 16. Llantas de chapa de 7,0 x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 2.055 kg. Capacidad del depósito de combustible: 88,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 149,6

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 21,3

1.000 m salida parada 39,3

De 0 a 100 km/h 20,1

Recorriendo (metros) 364

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 21,1

400 m desde 40 km/h en 5ª 27,1

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 39,7

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 49,5

De 80 a 120 km/h en 4ª 18,2

recorriendo (metros) 516

De 80 a 120 km/h en 5ª 22,1

recorriendo (metros) 621

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD A 29,1 km/h de promedio 9,5

CARRETERA A 90 km/h de crucero 7,9

En conducción T.T. 19,6

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero 13,1

A 140 km/h de crucero 15,7

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 9,4

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 890

FRENOS

A 60 Km/h: 18,5 m. A 100 Km/h:

55,5m. A 120 Km/h: 87,7m.

SONORIDAD

Al ralentí: 49,2dB. A 60 Km/h 54,1dB. A

90 Km/h: 65,4dB. A 120 Km/h: 70,8

dB. A 140Km/h: 73,8dB. A Tope: 79,1dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

Aire acondicionado: 295.000 ptas. Pintura metalizada: 48.000 ptas. Airbag para conductor y acompañante: 195.000 ptas. Airbag para conductor: 112.000 ptas. Caja de cambios automática de cuatro velocidades: 235.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



CONCLUSION

El Discovery se sitúa en el ojo del huracán del competido segmento de los todoterreno. Frente a sus rivales destaca por ser el que mejores aptitudes muestra para un uso intensivo en campo. El inconveniente del Discovery reside en el exagerado sobrepeso que hay que pagar para poder disponer de la versión de cinco puertas, aunque también hay que decir que dicho modelo dispone de un equipamiento más completo. Además de los modelos reseñados en los cuadros, este Land Rover también compite directamente con modelos tales como los Opel Frontera y Monterrey, así como con el Ford Maverick, hermano del Nissan Terrano II.

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



VOLUMEN MALETERO (en litros)



COMPRADOR

LAND ROVER Importador: Land Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

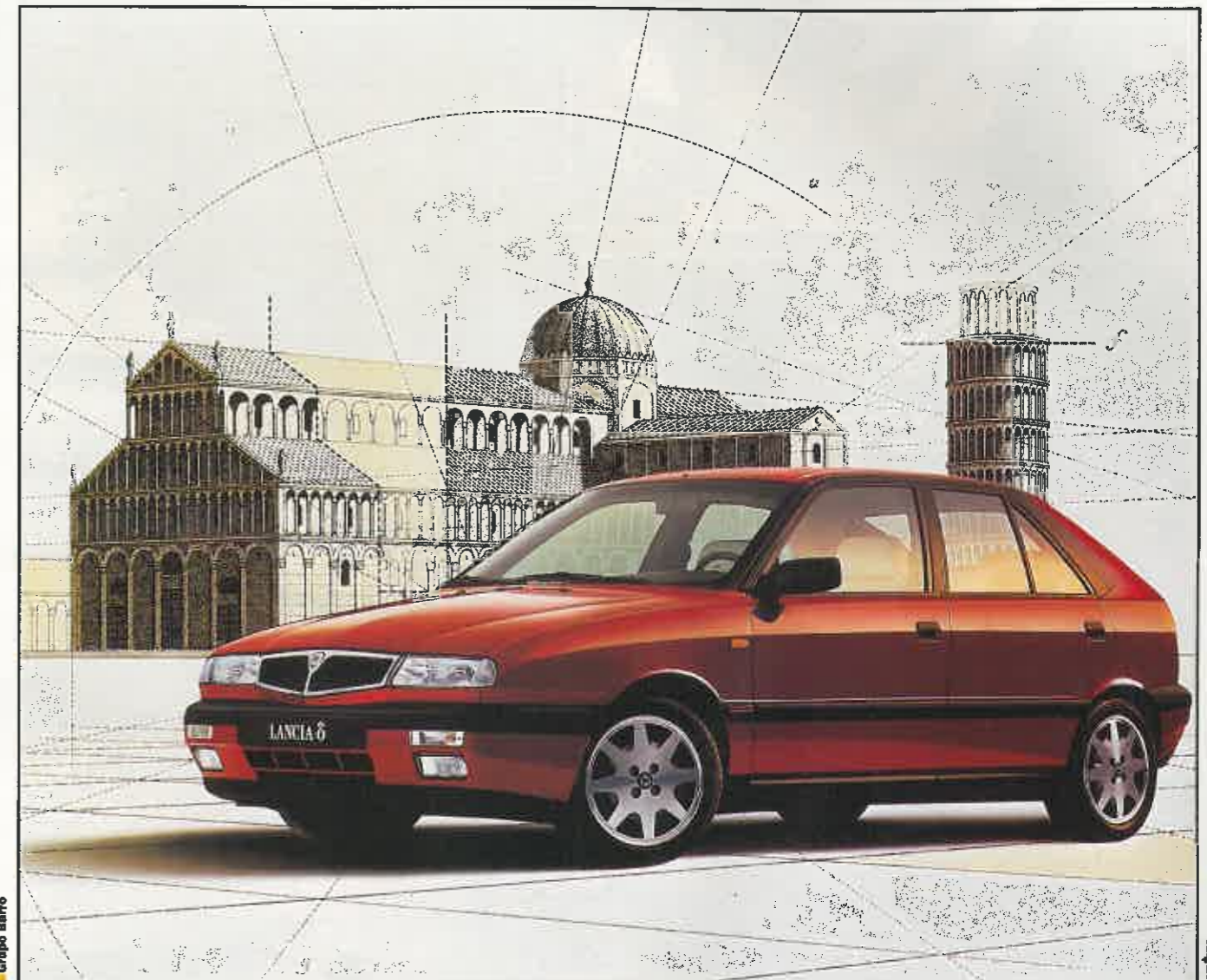
Entrada mínima: 806.000 ptas. **Plazos:** 48 de 69.156 ptas. **Precio final aplazado:** 4.125.477 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 31,3 ptas/km. **Coste financiero:** 53,2 ptas/km. **Coste por km. Total:** 84,4ptas/km.

SEGURO

Seguro mínimo obligatorio: 46.873 ptas/año. **Seguro Gran Todo Riesgo:** 265.033 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



La ayuda del Gobierno es una buena medida.
Con Lancia es aún mejor.



Grupo Barro

Lancia Delta. Como mínimo doblamos la oferta del Gobierno Si tienes un coche con más de 10 años, puedes beneficiarte de un ahorro de 100.000 ptas. de subvención del Gobierno y otras 100.000 ptas. de subvención de Lancia. Para que te compres un Lancia Delta 1.4 desde 1.544.000 ptas. Para el resto de las versiones el ahorro es de 250.000 ptas.

Gama δ desde 1.744.000 ptas. (sin oferta promocional) P.V.P. Península y Baleares. Impuestos incluidos.
Lancia δ : 2.0 HF turbo, 190 CV - 2.0 16v, 142 CV - 1.8, 105 CV - 1.6, 76 CV - 1.4, 71 CV

Lancia  Il Granturismo.



ESPECIAL
Aventura

CAMEL TROPHY TRANSANDINO '94

LA RECONQUISTA



La cordillera andina, tierra descubierta por españoles, fue propicia para Jorge Corella y Carlos Martínez, los componentes del equipo peninsular, que han conquistado el Camel Trophy '94 tras recorrer 3.000 kilómetros, desde la selva de Iguazú, en Argentina, al desierto de Atacama en Chile.



Los equipos, reunidos en grupos de seis, se las ingenieron para que los Land Rover cruzasen el difícil cauce de un río seco.

POR primera vez en la historia, el recorrido del Camel Trophy transcurrió por tierras hispanoamericanas y pasó por tres países diferentes: Argentina, Paraguay y Chile. Un recorrido que dio suerte a los representantes españoles, vencedores por primera vez de esta prueba.

El punto de concentración de los equipos fueron las cataratas de Iguazú, frontera de Paraguay, Brasil y Argentina. Desde allí los participantes descendieron en barcas por el río Paraná hasta la ciudad de Eldorado, donde se realizaron las primeras pruebas especiales. Estas tierras selváticas empezaron a dar problemas a los jóvenes aventureros y los intransitables caminos triales, el barro, la lluvia, el calor y una humedad relativa, cercana al cien por cien, impelían a salir de esa zona rápidamente. El Chaco paraguayo era el segundo tipo de terreno que afrontaban, con pistas elevadas sobre lagunas en zonas de sabana, que desaparecían en algún tramo.

El paso al territorio argentino fue imposible realizarlo por la zona que estaba prevista. El río había alcanzado cerca de 20 kilómetros de anchura y esto impedía cruzarlo en las barcazas que transportaba el convoy, por eso la caravana se vio obligada a dar marcha atrás hasta en-



Los canarios fueron los mejores orientándose en la noche en esta edición en la que, de nuevo, Miguel de la Quadra-Salcedo aportó sus conocimientos.



contrar un barco para salir de Paraguay y entrar al Chaco argentino.

Superado el obstáculo, rápidamente se fue dejando la sabana para llegar a las cercanías de Salta, con la gran cordillera de los Andes a lo lejos, dispuestos a pasar al desierto de Atacama, tercero del mundo en extensión y primero en aridez. En la región de Payogasta, los aventureros construyeron una casa como donación al gobierno argentino para el estudio medioambiental de la zona, aportación que año tras año realiza la organización en favor de la ecología. Además en esta ocasión se regaló un Land Rover Defender.

La subida a los Andes se realizó lentamente para ir aclimatando, tanto las personas como los vehículos, a la altura, pues se llegó a los 4.900 metros sobre el nivel del mar. Las pistas abiertas para las minas de cobre y oro de la cordillera fueron el camino a seguir, navegando con mucho cuidado y con la ayuda del GPS, ya que el polvo hizo necesario partir la caravana en tres bloques. La ausencia de cualquier tipo de vida, el mar de Atacama, antiguo mar de la época jurásica que era maravilloso y a la vez que imponía, formaban un paisaje totalmente diferente a lo acostumbrado en un Camel Trophy. Después de 3.000 kiló-

metros, los cuerpos de estos jóvenes aventureros empezaban a mostrar síntomas de cansancio. Todos tenían ganas de llegar y la meta estaba cerca, en las playas de Hornitos.

Los aventureros. 36 jóvenes de 17 países diferentes -España volvió a participar con dos equipos, uno por la península y otro representando a las Islas Canarias- superaron el reto. Jorge Corella, arquitecto madrileño, Carlos Martínez, riojano profesor de educación física, Enrique G. Pérez, electricista tinerfeño y José L. Hidalgo, militar zamorano residente en Tenerife, fueron los cuatro españoles participantes en esta decimoquinta edición del Camel Trophy, en la que el equipo peninsular ha dado la gran sorpresa con su victoria. En un principio no partían como favoritos, pero la frialdad de Jorge y la alegría de Carlos se fundieron creando una pareja muy unida, que en el día a día se fue ganando el respeto y la admiración del resto de sus compañeros de aventura.

Para ambos ha supuesto un gran orgullo poder representar a España y trabajar junto a otros hombres de diferentes países. El calor, los nueve kilómetros que sólo pudieron recorrer a lo largo de un día en el Chaco, la humedad, el polvo del desierto y sus frías noches han quedado atrás. Ahora sólo recuerdan las partes más bonitas y esos nuevos ami-

ESPECIAL Aventura



La compenetración de Carlos y Jorge fue decisiva para obtener el triunfo.

gos de todo el mundo, con los que, sin duda, se cartearán. Si a esto se le suma el triunfo que han alcanzado, por primera vez para España, sólo cabe pensar que para ellos ha sido un sueño hecho realidad que, como reconoce Jorge Corella, «está al alcance de cualquiera y merece la pena intentarlo. Se hablará de antes y después del Camel Trophy».



Las pruebas especiales dan carácter competitivo y son determinantes. En la clasificación también influye el espíritu aventurero de los componentes del equipo.

También Carlos Martínez reconoce que la experiencia vivida marcará su vida ya que, confiesa: «El Camel Trophy te ofrece la oportunidad de vivir una aventura única, dentro de una expedición donde se unen compañerismo y competitividad», y añade «eso es lo que lo diferencia, ya que hoy en día es difícil encontrar una actividad lúdico-deportiva donde el carácter competitivo no sea fundamental».

También este año por primera vez participaban dos mujeres, Carine, francesa, y Christel, escandinava. En un principio se pensó que serían las niñas mimadas de la expedición, pero demostraron que no estaban allí por casualidad y las dos se convirtieron en los cerebros de sus respectivos equipos.

Pruebas especiales. Como siempre, al principio y al final del recorrido se realizaron las pruebas especiales, que son de lo más variadas, y se realizan por equipos o en grupos. En ellas se mide desde la destreza en la conducción de los participantes hasta su resistencia física, pasando por su capacidad de orientación, nocturna y diurna, o su inventiva para superar obstáculos, tales como cambiar una rueda del Discovery sin utilizar el gato.

La excelente preparación de los equipos impidió este año que uno de ellos dominara abrumadoramente desde el principio, aunque España y Suiza se mostraron los más regulares, sobre todo en la serie final. Por su parte, los representantes canarios también realizaron una excelente actuación en la fase final, actuación que les permitió quedar terceros, cuando en la primera parte habían finalizado séptimos. ●

ALFONSO J. NIETO

CLASIFICACION

PRUEBAS ESPECIALES

1º España, 322 puntos; 2º Suiza, 318 puntos; 3º Canarias, 290 puntos.

ESPIRITU DE EQUIPO

1º Sudáfrica, 490 puntos; 2º Reino Unido, 370 puntos; 3º España, 365 puntos; 10º Canarias, 220 puntos.

CAMEL TROPHY

1º España, 865 puntos; 2º Reino Unido, 695 puntos; 3º Suiza, 665 puntos; 5º Canarias, 620 puntos.



LAND ROVER DISCOVERY TDi CAMEL TROPHY

AVENTURERO EMPEDERNIDO

La aventura del Camel Trophy ha estado unida desde el principio a Land Rover. La marca de coches de todo terreno inglesa ha estado presente siempre, menos en la primera edición del año 80, con sus diferentes modelos.

EL Land Rover Discovery que se utiliza en el Camel Trophy difiere poco del que cualquier usuario puede adquirir en un concesionario oficial de la marca; de hecho, salen de la misma cadena de producción. Con esto, el motor es el de serie de cuatro cilindros de 2.495 centímetros cúbicos, turbodiesel de inyección directa de 112 caballos de potencia. También es de serie el sistema de transmisión, de cuatro ruedas motrices. Una vez que los vehículos han salido de la planta de Solihull, pasan al departamento de Instalaciones Especiales, donde les montan el equipamiento que se utiliza en el Camel Trophy.

La única preparación que recibe el motor es la instalación de un sistema de admisión, con el filtro sobreleva-

do, para evitar que en el vadeo de ríos entre agua al motor. Las suspensiones se refuerzan, sobre todo las traseras, con la instalación de dos amortiguadores por rueda. Además, los bajos del motor se protegen con una plancha metálica, para evitar golpear partes vitales de éste.

En el interior, los asientos se mantienen tal cual y se le dota de unas barras antivuelcos. Por medio de una rejilla se separa el maletero del espacio destinado a los pasajeros. En el maletero va situada una caja para llevar piezas de repuesto y herramientas y sitio para poder transportar bidones, tanto de gasoil como de agua, además de cajas estancas para poder transportar alimentos y ropa. El puesto del copiloto está ♦♦♦



En la parte trasera se pueden llevar las maletas y la caja de herramientas.



El Superwinch es un elemento muy útil para salir de situaciones extremas.



COVA 81



OFERTAS DE LA SEMANA

- BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO 2.400.000 Ptas
- BMW 320 I A/A AÑO 92 2.500.000 Ptas
- CITROËN AX TZD, año 91 725.000 Ptas
- FORD ORION 1.6 GHIA, M-KV 890.000 Ptas
- FORD ESCORT 1.8 DIESEL M-KD AÑO 89 790.000 Ptas
- FORD MONDEO CLX, P/M, RD, M-OV 2.200.000 Ptas
- FORD FIESTA CHEERS 1.8 D 4 Puertas 5 meses 1.190.000 PTAS
- LANCIA DEDRA 2.0IE, clima, suspension inteligente, año 91 1.490.00 Ptas
- MERCEDES 300 E, Año , Techo, llantas 1.790.000 Ptas
- PEUGEOT 306 XND, A/A, D/A, 3 meses 1.600.000 Ptas
- PEUGEOT 205 SRD 425.000 Ptas
- PORSCHE 944 A/A Año 87 1.690.000 Ptas Ptas
- RENAULT ESPACE QUADRA, Año 89 2.290.000 Ptas
- VOLKSWAGEN GOLF, 16V, A/A, año 88 950.000 Ptas
- VOLKSWAGEN GOLF GTI AÑO 91 1.190.000 Ptas

C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
MADRID 28008
TEL: (91) 5410036

GARCIA PROL serie 2 garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Orion 1.6 i Ghia A/A M-KV, 6 meses garantía. 890.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL BMW 320i A/A año 92 garantía 1 año 2.500.000 Ptas Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Citroën CX TRD, Turbo, serie 2 garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

puertas, 5 meses, garantía un año. Precio 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV garantía un año 2.200.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Mercedes 300 E, techo, llantas año 86, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel Vectra 2.0, garantía 6 meses 1.100.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Opel GME Rascal, año 88 M-JT, garantía 6 meses. 590.00 ptas Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 306 XND, A/A, D/A, M-OV. Garantía un año. 1.600.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Peugeot 205 SRD año 86, garantía 3 meses. 425.000 Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Porsche 944, año 87, garantía un año. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Volkswagen Golf GTI año 91, garantía 6 meses. 1.190.000 Ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Volkswagen Golf GTI 16V, A/A, Año 88. 950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL Golf GTI 16V A/A, Llantas. Garantía 6 meses. 1.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

MERCEDES 300E año 91. Azul oscuro metalizado. 37.000 Kms. Aire, ABS, llantas, ASD, radio. 3.900.000 ptas. Tel: 718 35 02.

VOLKSWAGEN Polo Coupé GT. Año 89. 54.000 Kms. Techo solar. 520.000 ptas. Tel: 718 35 02.

IMPORT CARELEN: BMW 750 iL 1990. Full. 4.400.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARELEN: Audi Coupé 1990. 2.300.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARELEN: Porsche 944, 1986. Full. Tel: (91) 409 72 63.

IMPORT CARELEN: Jaguar XJ 40, 1990. 3.400.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

AUTOS FERNANDEZ
SISTEMA VEHICULO OCASION
TURISMOS-INDUSTRIALES
100 VEHICULOS EN STOCK
AV. MENENDEZ PELAYO 38 - TELEFONO (91) 501 22 93

MERCEDES 300 D 123. Año 81. Aire, verde metálico. 1.050.000 ptas. Tel: 718 35 02.

OPEL Monterey Turbodiesel largo. 7 plazas 30.000 kilómetros radio, alarma, aire acondicionado, espejos giratorios. 3.200.000 ptas. Tel: 718 35 02.

VOLKSWAGEN Jetta Pacific año 92 26.000 Kms. A/A. 900.000ptas. Tel: 718 35 02.

IMPORT CARELEN: Mitsubishi Montero Turbodiesel 1988. Full. 2.100.000 ptas. Tel: (91) 409 72 63.

LANCIA Delta HF Integrale. Año 88 M-JC. 50.000 kms. Extras 1.450.000 ptas Tel: 718 35 02.

VOLKSWAGEN Corrado G-60. Año 90, aire, Frenos ABS, techo, llantas, radio. 32.000 Kilómetros 1.950.000 ptas Tel: 718 35 02.

I OLIMPIADA ESCOLAR CONTRA LA DROGA



Ford contra la droga

FORD España es el patrocinador oficial de la I Olimpiada Escolar contra la Droga que se desarrollará durante los días 8 al 15 de mayo próximo en Las Rozas (Madrid). La competición contará con la participación de los alumnos de todos los colegios e institutos, públicos, concertados o privados de las Rozas.

Piloto en 18 meses

LA escuela Europlane le ofrece la manera de poseer una profesión con futuro, técnicamente cualificada, bien retribuida, reconocida y apasionante: piloto comercial. A tan sólo 25 minutos de Guadalajara se halla el aeródromo de Robledillo, la base de operaciones de Europlane, además del Centro de Estudios. El precio completo del cursillo, de un año de duración y con residencia incluida, es de 3.750.000 pesetas. Más información en el teléfono (91) 85 10 35.



Camel Trophy y Land Rover

CAMEL Trophy Adventure Boots va a equipar a los miembros del Club Land Rover con sus botas. En la fabricación de este calzado se han empleado pieles de la mejor calidad, que han sido tratadas con tecnologías de vanguardia, lo que ha hecho posible lograr una gran resistencia en las condiciones climatológicas más adversas. Esta línea de calzado incluye la bota oficial del Camel Trophy, aventura por excelencia del 4x4, de la que Land Rover es actualmente co-patrocinador.



Aditivo Indukem

Indukem S.L. es una empresa que comercializa una amplia gama de productos de mantenimiento industrial. Dentro de su catálogo resalta especialmente para el automovilista



un reactivo químico para aditar la gasolina, AD-G o el gasóleo, AD-D. Su principal cualidad es la de optimizar el consumo de combustible en automoción, ahorrando de un 10 a un 20 por ciento de gasolina o gasoil. Para ello aumenta el número de cetanos, consiguiéndose además reducir muy significativamente la emisión de gases y partículas sólidas. Para más información, dirigirse a: Indukem, S.L. Hermanos García Noblejas, 17 - 3ºD. 28037 Madrid. Tel: (91) 367 90 97.



III Certamen de fotografía Binter 94

LA compañía de vuelos regionales de Iberia convoca su ya tradicional concurso fotográfico para profesionales y aficionados. El tema central gira en torno al mundo del transporte aéreo. El primer premio está dotado de 600.000 pesetas, 300.000 el segundo y 100.000 para el tercero, además de tres accésits de dos billetes de avión para dos personas. Los originales podrán remitirse hasta el día 1 de junio a Binter: Gabinete de Información y Relaciones Externas. C/ Maudes, 51 - 3º. 28003 Madrid.

Acuerdo Mitsubishi Motors-Hispamer

MMC Automóviles España, S.A., distribuidor oficial para España de la multinacional japonesa de automoción Mitsubishi Motors Corporation, ha firmado un acuerdo de colaboración con Hispamer, del Grupo B.C.H. En el citado acuerdo, Hispamer se compromete a ofrecer a la Red de Concesionarios Mitsubishi Motors el apoyo comercial y financiero de su amplia gama de productos especializados en el Sector Automoción: leasing, financiación, renting, tarjetas privativas, financiación de stock, etc., por medio de su Red de Oficinas en todo el territorio nacional.





Ecos del Gran Premio de San Marino

La llegada masiva de cartas a la redacción de *Motor 16* opinando sobre los acontecimientos del Gran Premio de San Marino, nos ha llevado a dedicar por completo esta sección publicando un extracto de las cartas que ofrecen más interés para los lectores.

(...) Señores de la FIA, no nos escuchen a los aficionados, no escuchen a nadie, sigan matando la F-1, ¿Por qué se empeñan en eliminar la seguridad activa de los monoplasas? ¿Por qué eliminan ABS, sistemas de control de tracción, suspensiones activas, etcétera? ¿Es que acaso no existen otras formas de penalización como en los campeonatos de turismo (añadir peso por ejemplo)? Todo sea por el espectáculo... pero, ¿todo? Ya está, ya tienen espectáculo, las imágenes de dos personas estrellándose a más de 300 kilómetros por hora contra un muro de homigón son tan espectaculares que a nadie se le borrarán de la mente.

(...) Creo que hoy todos los buenos aficionados a este deporte nos sentimos brasileños, y muchos nos

sentimos, también, un poco «deportivamente huérfanos». Adiós Roland, adiós Ayrton.

PEDRO BUENO VELASCO
Madrid

Se nos ha ido Ayrton Senna, el fiel reflejo del que fuera junto a él, el mejor piloto de la historia, Jim Clark.

(...) Los dos vivían para el automovilismo... Ambos sorprendían a sus mecánicos por su sensibilidad... Clark murió el 7 de abril de 1968 en el mítico Hockenheim. Ahora «Magic», «Mr. Montecarlo», no podrá optar a una séptima victoria en el trazado monegasco que ampliara su récord en el circuito que consagra a los mitos de la F-1. Allí será la próxima cita y cuando todos se coloquen para tomar la salida flotará en el ambiente la figura de Ayrton Senna encabe-

zando la parrilla como tantas veces hizo.

Mientras tanto esperará en el cielo junto a Dios, quien siempre fue su fuente de inspiración (...)

(...) Se nos ha ido en primera posición.

Gracias, Magic.

LUIS SAMPAYO RODRIGUEZ
Zaragoza

Quisiera en estas líneas expresar mi desprecio hacia Tele 5, por sus retransmisiones de Fórmula 1.

(...) Mi queja, como podrán suponer, viene dada por la falta de sensibilidad mostrada en el trágico G.P. de San Marino, al cortar la retransmisión para emitir Melrose Place, justo cuando Ayrton Senna se debatía entre la vida y la muerte. No hay que olvidar la labor de los «expertos comentaristas» que ni siquiera se mueven de las instalaciones de Tele 5 en Madrid y que piensan que el mejor espectáculo que puede ofrecer la F-1 son los accidentes mortales y la sangre derramada.

(...) En TVE podíamos oír a verdaderos periodistas que aman este deporte, como Jesús Álvarez, al que he visto destrozado anunciar el fallecimiento de Senna. Quizá Tele 5 podría aprender y dejar de convertir todo en un espectáculo circense.

PABLO ELIZALDE ESCOLA
Madrid

HOMENAJE PERSONAL

● Sao Paulo, 1960. Un mito, Ayrton Senna Da Silva. Un volante, un sueño; un Fórmula 1, un templo; una «pole», el cielo.

Un hombre volcado en la perfección, en el más puro y limpio estilo del deporte. Tenía magia, sus instantes de concentración parecían abstractos, sumido profundamente en un «algo» que sólo él conocía. Tan metódico como para ser criticado, tan grande como para ser idolatrado.

Siempre en alto, seguro y maestro. Los motores sonarán sordos en las míticas calles de Monte-Carlo si no está Senna trazando en cabeza. Unas subidas típicas de Mónaco precedidas por el casco amarillo, donde él decía entrar en contacto con Dios. Con maestría, delicadeza, y una finura inalcanzable.

Sus manos, tan precisas; los movimientos, tan sublimes que parecían no existir las inercias. Pilotaba con la misma confianza con la que recorría a pie el circuito. Fue vitoreado, criticado y catalogado, pero generó un sentimiento en su propia afición, fue amado hasta la médula y despertó admiraciones que desembocaron en pasiones. Senna ha muerto, pero Senna no se ha ido; Senna está en cada pista, Senna está en Lowe, Senna... es un sentimiento. Por favor, no lo comparen nunca.

ANTONIO MARIA ALVAREZ
Madrid



(...) Quiero con esta carta defender la Fórmula 1 y a toda la gente que ha hecho posible que este glorioso deporte haya llegado hasta donde lo ha hecho.

(...) La F-1 es riesgo, hay que asumirlo, y si alguien no se ve capaz de enfrentarse a ella, que lo deje, que detrás suyo habrá multitud de jóvenes pilotos hambrientos de victoria... Los coches son más seguros que antes, y 20 años atrás Emerson Fittipaldi y Niki Lauda también superaban los 300 kilómetros por hora... Hay que quitarles toda culpa a los dirigentes de la FISA por el cambio de reglamentación, es evidente que lo que querían era mejorar el espectáculo sin restar en absoluto seguridad en la conducción. Si lo que se quiere es continuar con los componentes electrónicos, que el Mundial acabe siendo un Scalextric a escala natural y que sea el ingeniero el que lleve el coche y no el piloto, «apaga y vámonos», y que conste que los accidentes no serían menos graves. También decir que la Fórmula Indy americana, cuyos coches carecen de todas estas sofisticaciones, es un mundo mucho más humano, sin que la ausencia de tales componentes haya disminuido la seguridad y sí aumentado la espectacularidad.

(...) Fue realmente demencial e intolerable el

morbo que le ponían al asunto los comentaristas de Tele 5... No hacen más que tergiversar la realidad y confundir al espectador, que acaba pensando que el mundo del motor es algo de suicidas e insensatos.

(...) También quiero dedicar este humilde homenaje a un gran piloto que murió por estas fechas, Gilles Villeneuve, así como a todos aquellos que lo dieron todo, quizá demasiado, por aquello que amaban: la Fórmula 1.

CRISTOBAL BOTANCH
Lleida

(...) La F-1 vuelve a ser noticia para todo el mundo: para los seguidores de siempre, un G.P. para olvidar, para el resto una noticia trágica más para demostrar que este bello deporte equivale a accidentes mortales, miles de millones gastados inútilmente y unos cuantos locos millonarios y caprichosos.

(...) Quien debería encargarse de humanizar todo esto, de hacer llegar al público de la calle la mejor imagen de un mundo increíble, no sólo no lo hace, sino que lo hunde más en la miseria sólo de oídas y con comentarios inadmisibles (...)

Todavía están a tiempo de arreglarlo, tanto unos como otros. Hay muchas vidas en juego y muchos espectadores alerta.

ALICIA FONSECA
La Coruña

OPINION

Rindt, Clark, Peterson, Villeneuve, Senna

Desde que abandoné la F-1 en 1982, temporada en la que fui testigo de los accidentes de Villeneuve y Paletti, ha transcurrido un periodo de 12 años sin el fallecimiento de ningún piloto en un G.P. Las medidas de seguridad en los circuitos y la incorporación de los chasis de fibra de carbono, además de otras muchas medidas en la construcción de los monoplasas, daba la sensación de haber remitido las posibilidades de que la tragedia apareciese en los circuitos del mundial. La pregunta hoy es si los tres accidentes de Barrichello, Ratzenberger y Senna, y ahora Wendlinger, tienen algún punto en común o si la ley de probabilidades ha cargado su suerte después de 12 años de ausencia.

¿Las nuevas medidas del 94 adoptadas por la FISA han tenido una influencia determinante? ¿Han sido los circuitos de Imola y Mónaco los detonantes de unas infraestructuras que no permiten recibir hoy una prueba del Campeonato del Mundo? La respuesta en mi opinión es que las medidas adoptadas por la FISA, sin perjuicio de que han ido buscando una igualdad mecánica y una mayor participación del piloto con su conducción, si bien es verdad que los coches ahora son menos estables, también es verdad que esto supone una menor velocidad de paso por curva, lo que repercute en una mayor seguridad final.

Así pues la duda vuelve a aparecer sobre si es mejor hacer coches tan estables que casi sean de scalextric, que circulen a increíble velocidad sobre una guía o patín (tecnología) pero que su salida de pista sería tan violenta como descontrolada, o si se deben concebir coches razonablemente estables pero con una limitada velocidad de paso por curva y que aun siendo más inseguros, en última instancia sería más soportable o manejable el riesgo de salida de pista. En mi opinión apuesto: 1º por coches razonablemente estables que permitan ser conducidos activamente. 2º Por disminuir las prestaciones con una bajada de potencia. 3º Por continuar con las medidas de seguridad en circuitos avanzando en zonas de deceleración y escapatorias y eludiendo cualquier posibilidad de impacto frontal. 4º Por seguir con las mejoras en la seguridad preventiva, activa y pasiva en la fabricación de los automóviles. Creo que estamos lejos de alcanzar niveles importantes de seguridad. Valga como dato que un elemento tan pensado como eficaz -el airbag- no se ha incorporado a los coches de competición. Ni razones económicas, ni de peso, ni tecnológicas podrían justificar su ausencia. Quizá todavía nos falta profundizar o imaginar soluciones que nos permitan conservar y disfrutar en el futuro del talento y la presencia como las de aquellos Rindt, Clark, Peterson, Villeneuve, Senna... Nombres y hombres que nunca podremos olvidar.

*Ex piloto de Fórmula 1



Emilio de Villota*



PIAGGIO HEXAGON

Mucho más que un scooter

Piaggio acaba de presentar el Hexagon, un scooter automático que se desmarca claramente de la competencia.

HASTA ahora, todos los scooter tenían como hábitat natural y exclusivo las grandes urbes, donde el intenso tráfico convertía a estos vehículos en los más prácticos para moverse con soltura. Pero a la hora de desplazarse por el extrarradio, las escasas prestaciones de la mayoría de los scooters y su cuestionada estabilidad-



En el escape se puede incluir como opción el catalizador.

dad, hacían que muchos usuarios se lo pensarán dos veces antes de intentarlo. Por eso, Piaggio se lanzó a la aventura de crear un maxi-scooter que combinase a la perfección el uso en ciudad y los desplazamientos por los alrededores. A la hora de realizar este diseño, se han tenido en cuenta aspectos como la



El Hexagon destaca por un diseño innovador y por ofrecer unas posibilidades de uso que no se limitan a las grandes ciudades.

OPCIONES

Una de las grandes innovaciones del Hexagon es la posibilidad de incluir opciones en su equipamiento. Entre las más destacables hay que citar la alarma antirrobo, la suspensión trasera con regulación servoasistida, el catalizador y un peculiar sistema eléctrico que, mediante un botón, acciona automáticamente el caballete central de la moto.

puntos necesarios para que este nuevo vehículo pudiera desenvolverse fuera de la ciudad, tan bien como lo hace dentro de ella, se encuentra en el apartado mecánico. Así, como solución más equilibrada, se optó por montar los modernos motores que equipan las exitosas Skipper, en las dos variantes de 125 y 150 centímetros cúbicos, aunque para nuestro país tan sólo se vaya a traer la versión más grande. Estos propulsores destacan por su excelente rendimiento, que en el caso del 150 desarrolla 15,6 caballos de potencia, más que suficientes como para mover con soltura al Hexagon.

Las aceleraciones que ofrece este nuevo modelo alcanzan unos valores bastante elevados, pero lo que más impresiona es la capacidad de recuperación de que hace gala el Hexagon, que incluso con dos personas es capaz de realizar adelantamientos con toda tranquilidad. Además, la velocidad máxima que alcanza, 110 kilómetros por hora, permite desplazamientos por carretera a buen ritmo. Para completar este buen comportamiento, los técnicos de la marca optaron por montar un bastidor de gran rigidez, que se completa con una larga distancia entre ejes, 1.400 milímetros, que aseguran una gran estabilidad incluso en las peores condiciones de viento. Además, con la incorporación de un pequeño carenado en la parte frontal, el piloto queda a salvo del aire, pudiendo entonces desplazarse por carreteras con una seguridad y una comodidad propia de motos diseñadas sólo para la carretera. Y todo esto, sin renunciar a un gran confort en ciudad, que se ve potenciado por multitud de detalles, entre los que destaca en enorme maletero con cerradura propia situado en la zona trasera de la moto, que cuenta con espacio para dos cascos y muchas más cosas, todo un acierto por parte de los responsables del desarrollo del Hexagon. ●

ALFONSO AGUILERA

FICHA TÉCNICA

MOTOR:

Monocilíndrico, dos tiempos refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 60,6 x 52,0 mm. Cilindrada total: 150 cc. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 15,6 CV a 7.750 rpm. Par máximo 1,52 Kgm a 6.750 rpm.

ALIMENTACIÓN:

1 carburador de 20 mm. de diámetro. Encendido electrónico por descarga capacitiva.

TRANSMISIÓN:

Automática. Cambio automático con variador. Embrague centrífugo automático.

BASTIDOR:

En tubo de acero de alta resistencia con elementos de refuerzo en láminas estampadas. Suspensión delantera monobrazo con amortiguador hidráulico de doble efecto con muelle helicoidal y 90 mm. de recorrido. Suspensión trasera monobrazo con amortiguador hidráulico de doble efecto con muelle helicoidal y 110 mm. de recorrido. Freno delantero simple disco de 175 mm. de diámetro con pinza de doble pistón. Freno posterior de tambor de 110 mm. de diámetro. Neumático delantero 110/80-10. Neumático posterior 130/70-10.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.400 mm. Longitud máxima: 1.945 mm. Anchura máxima: 740 mm. Altura del asiento: 795 mm. Peso en seco: 125 Kgs. Depósito de combustible: 10 litros. Depósito de aceite de mezcla: 1,3 litros.



PADDOCK

CLASICOS A MARRUECOS

La segunda edición del Rallye de Marruecos para coches clásicos ya está en marcha. Esta excepcional carrera de regularidad se celebrará del 29 de octubre al 5 de noviembre, tendrá un recorrido de 1.500 kilómetros y está abierta a los turismos, sport y gran turismo construidos entre 1950 y 1976, los mejores años del ya olvidado Rallye Internacional de Marruecos.

ESPECIAL AYRTON SENNA

El semanario AutoHebdo ha hecho un esfuerzo especial para ofrecer a sus lectores, y al piloto fallecido, un merecido homenaje. «Así vivió y ganó Ayrton Senna» es una publicación especial que recoge una biografía del piloto más rápido del mundo.



Revolución en el Mundial de Rallyes

EL Mundial de Rallyes podría cambiar mucho en los próximos años, el Consejo Mundial de la FIA dará a conocer en junio una serie de medidas. La FIA pretende que a partir del 98 los coches estrella del Mundial sean los dos litros y dos ruedas motrices (F-2), en detrimento de los actuales grupo A 4x4.

En 1995, con la adopción de los super kit, los F-2 podrían ser más competitivos que los 4x4. Además, para el año que viene, habrá cambios importantes: la duración de las pruebas será de cinco días, tres de carrera, con una etapa por día; uno de verificaciones y otro de entrega de premios. Los entrenamientos se limitarán a siete días máximo, con tres pasadas por tramo en grupo, similar a como se hacen en el RAC, y estará prohibida la utilización de los «ouvriers». Se limitarán a tres por día los parques, incluido el de fin de etapa, y a un coche de asistencia por vehículo de carreras. Cualquier otro tipo de asistencia exterior estará prohibida.

Los rallyes tendrán que tener forma de bucle o de trébol y se darán dos pasadas por tramo. El Reglamento Deportivo cambiará, cualquier escudería oficial podrá inscribir cinco coches, puntuando todos para el Campeonato de Marcas. Los inscritos por rallye serán 60 y 20 podrán ser pilotos oficiales. Los derechos de inscripción servirán para una mejor promoción en televisión y los equipos oficiales

tendrán que inscribirse y pagar los derechos de todas las pruebas, todos los resultados contarán.

A propósito de esto, la recién creada World Rallye Team Association (WRTA), ha entregado a la FIA una serie de sugerencias. Están de acuerdo en la duración, pero añaden que todas las carreras tienen que empezar y acabar los mismos días. Apuntan que debería haber un máximo de diez pruebas, distribuidas de forma más lógica y, por motivos económicos, hacer puntuables el mismo año Australia y Nueva Zelanda. Son favorables a que el Campeonato F-2 tenga el mismo calendario que el de los Gr. A 4x4. Por otro lado las pruebas deben elegirse por méritos propios.

En lo que respecta a las asistencias la WRTA está de acuerdo en reducir el número de vehículos si el recorrido de la carrera facilita esta labor. En el 95 se deben crear zonas de asistencia oficial. El número de vehículos de asistencia debe ser de seis, en los equipos con dos coches de carreras. Respecto a la seguridad opinan que hay que hacer campañas de mentalización y educación y son partidarios de que, antes del comienzo de un tramo, pase un inspector con una cámara de vídeo y decida si es seguro.

En definitiva, una serie de cambios por parte de la FIA y unas sugerencias de la WRTA, que harán cambiar la fisonomía del Mundial de Rallyes.

Alex Crivillé cada vez mejor

EN el transcurso de unos entrenamientos convocados por el IRTA en el circuito de Hockenheim, Alex Crivillé



obtuvo el segundo registro tras su jefe de filas Mick Doohan, en una jornada dedicada especialmente a probar neumáticos. Tras el piloto de Marlboro se clasificaron John Kocinski y Alberto Puig. El de Seva está muy animado porque «veo que, aunque los comienzos son difíciles, cada vez estoy más cerca de los mejores».

Maratón nocturno

TRAS 560 agotadores kilómetros nocturnos, el equipo formado por Luis de Caralt y Ramón Majen se impuso, al volante de su MGB, en la VIII Volta a Cataluña, reservada a los clásicos deportivos y primera competición puntuable del recién creado Trofeo Interclubs. La salida se dio en Barcelona con final de la primera sección en Montblanc, donde de Caralt ya era líder, posición que mantuvo hasta Pals. Segundos fueron Klaus Bohrer y Norat Salom, con un Porsche 356 B, y terceros Enrique Morera y Roser Isalgué, con un Volvo 122S. La organización corrió a cargo de la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos.



PROTAGONISTAS



VUELVE EL BRUJO

Paco Tombas, el técnico que hizo correr y ganar las «Balas Rojas» de Nieto y «Aspar», ha vuelto a los circuitos. En el reciente Gran Premio de España, disputado en Jerez, estaba presente para ayudar a Antonio Sánchez, que compite en 125 con una Honda y terminó en decimonovena posición.



«JL» AL AGUA

El conocido piloto de raids ha cambiado de tercio y disputará el Campeonato de España de motos acuáticas, en la categoría biplaza, con una Bombardier Sea-Doo XP oficial. Además, «JL» Alvarez está trabajando en un nuevo quad de cuatro ruedas motrices y motor Yamaha FZ Exup para participar en el próximo Granada-Dakar.

LUIS CLIMENT TAMBIEN EN LA TIERRA

El piloto oficial de Opel en los Rallyes de asfalto va a completar la temporada con su participación en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. El piloto valenciano pretende completar su formación de cara a su principal objetivo: el Mundial de Rallyes. Para este programa, Climent utilizará un Opel Vectra de tracción total y, como en el asfalto, su copiloto será José María Ferrer. El equipo, con posibilidades de estar entre los favoritos a la victoria, debutará en el Rallye de La Rioja, que se celebrará el 21 de mayo y tendrá su centro neurálgico en Logroño.



PADDOCK

LOS ESCORT COSWORTH A LA CORUÑA

Al dejar de ser puntuable el Rallye Sierra Morena para la Copa Ford Escort RS Cosworth, el Ciudad de La Coruña, que se celebrará los días 15 y 16 de octubre, ocupará su lugar. Así el número de pruebas puntuables continuará siendo ocho.



AMBICIOSO PROYECTO

El Panamá Jack Racing Team, con Ramón Dalmau y Javier Foj al volante del Mercedes 500 GE con el que en el pasado París-Dakar-París lograron la novena plaza, estará presente esta temporada en cuatro pruebas de la Copa del Mundo. Atlas, Baja Portugal, Baja Aragón y Rallye de los Faraones componen un programa que se completará con el próximo Granada-Dakar.

TROFEOS RACC

Los diez pilotos Racc ganadores de los diferentes campeonatos nacionales e Internacionales durante 1993 recibieron sus trofeos, en un acto presidido por Jordi Pujol. Los diez premiados, representantes de un amplio abanico de modalidades deportivas, han sido los primeros en recibir un trofeo que se institucionaliza.

ENTREVISTA CON JOSEP BASSAS

JOSEP Bassas, ex campeón de España de Rallyes, se pasó a los circuitos en 1991 con el afán de obtener el título en los Turismos.

para conseguirlo, con BMW o con cualquier otra marca.

—¿Cuál es tu objetivo este año?

—La meta principal del equipo Baporo es obtener el Campeonato de España de Turismos, nuestra asignatura pendiente. Además, queremos hacer las dos últimas carreras en la categoría de Superturismos, si para entonces hemos conseguido el título, lo que no está fácil. De no lograrlo cambiaríamos los planes.

—¿Parece un programa difícil?

—Puede serlo, pero haber perdido la oficialidad BMW nos ha hecho intentar una solución imaginativa, porque las dos carreras de Superturismos nos servirán de presentación de lo que será el equipo en el 95.

—¿Cómo os ha influido la salida de BMW?

—Es innegable que nos ha influido mucho. Sabíamos que ésa sería la decisión y no podemos quejarnos, aunque duela tras 6 años de excelente relación. La diferencia entre ser oficial o no es importante y vamos a trabajar

—¿Cómo ves la lucha por el título?

—Será difícil y estará entre los Ford de Barrios, Galiano y nosotros. Sus coches son turbo y con tracción integral, pero nosotros tenemos un producto fiable y esperamos que si la diferencia técnica se «desmadr» la Federación ponga dificultades.

—¿De qué manera has montado tu estructura para esta temporada?

—Tenemos a Joan Fernández de director Técnico, a Ernest Comanys como responsable de telemetría y electrónica y a Josep Jolis como jefe de mecánicos. En el plano de financiación estamos muy satisfechos de seguir contando con Sony y Mobil.

—¿No pasan los Turismos desapercibidos frente a los Superturismos?

—Puede, pero tenemos la fuerza de llenar la parrilla. Queremos que la Federación deje aligerar los coches porque no queremos ni merecemos ser meros comparsas en cada carrera, lo importante es asegurar el espectáculo y para eso, indudablemente, hace falta más igualdad entre todos.



Mille Miglia: la carrera más famosa



COMO cada año han vuelto a disputarse las legendarias Mille Miglia de Brescia a Roma y viceversa. Los organizadores deben rechazar cada año multitud de solicitudes de inscripción, dado que ésta es una de las citas del calendario de competiciones para vehículos históricos con más éxito, por no decir la que más. Entre los más de 300 coches de competición que participaron, el vencedor fue el equipo Martin-Martin que, con un Maserati 200S, se mostraron los más precisos a la hora de pasar las pruebas de regularidad a la centésima.

Javier Díaz: dominio absoluto

NO tuvo ningún rival Javier Díaz para imponerse en la carrera del Campeonato de España de Fórmula Renault disputada en Calafat. El piloto del equipo FAD Sport dominó en los entrenamientos por delante de su compañero Josué Burgueño y ambos hicieron otro tanto en la carrera, obteniendo así un «uno-dos» perfecto. La lucha por la tercera posición tampoco tuvo historia, en cuanto que Luigi Mazzali la copó durante toda la prueba, precediendo a Miguel Angel de Castro, que no se vio en ningún momento acosado por sus persegui-



dores. Más movida estuvo la lucha por el quinto lugar. José María Pérez se estuvo defendiendo, prácticamente durante toda la carrera, del acoso al que lo sometía Manuel Izaguirre, hasta que éste logró finalmente su propósito y acabó quinto. Dieguez, Reina, Jorgensen y Cabeza fueron quienes entraron a continuación en la meta del circuito catalán.

El sábado anterior, también en el circuito de Calafat se celebraron dos mangas del Campeonato de Cataluña de Turismos, en las que se impuso con absoluta autoridad Xavi Riera.

PADDOCK

FALPERRA PARA EGOZKUE

Con climatología adversa se celebró la Subida a Falperra, en Portugal, segunda prueba puntuable para el campeonato de Europa de Montaña, en la que el español Pancho Egozkue, con Osella, se adjudicó la victoria. Por su parte, Andrés Vllariño, con Norma, fue segundo mientras que el piloto andorrano Joan Vinyes, también con Osella, fue tercero.



PILOTA UN FORMULA RENAULT. VIVE TU PASION.



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

UNA AFICION APASIONANTE, PILOTAR UN FORMULA RENAULT.

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

QUIERES LLEGAR A LA FORMULA 1?

La Escuela Elf-Renault organiza cursos de competición dedicados a jóvenes menores de 25 años, sin experiencia. Si eres seleccionado como Volante Elf95, mejor piloto de la promoción, participarás en el Campeonato Español de Fórmula Renault 1995 como piloto Elf. A partir de ahí, la promoción de categorías superiores dependerá de tus resultados. Esta es tu oportunidad. Aprovéchala.

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

ESCUELA ELF RENAULT DEL CIRCUIT DE CATALUNYA



PADDOCK

LA ALCARRIA LISTA

Se ha presentado la novena edición de la Alta Alcarria, primera prueba puntuable del calendario nacional de raids.

La carrera, declarada de interés turístico internacional por la Junta de Castilla la Mancha, se iniciará el viernes 3 de junio con verificaciones y prólogo, celebrándose la prueba el sábado, día 4.

FALTA DE PRESUPUESTO

El hasta ahora piloto del equipo Elf, Jon Casais, ha decidido retirarse del Campeonato de España de Fórmula Renault. El motivo de esta retirada es la falta de presupuesto para afrontar el programa. Ante este abandono, el equipo estudia la incorporación de otro piloto que, junto a José Fontán, complete la temporada.



TRIAL

El Mundial con color español

JORDI Tarrés, (Gas Gas), continúa encabezando la clasificación del Mundial de Trial con Marc Colomer, (Beta), pisándole los talones, a tan sólo un punto. Sin embargo, en la prueba disputada en Bélgica, quien brilló con luz propia fue Angel García, que llevó su Gas Gas hasta la segunda plaza. La regularidad del joven piloto español le permitió cuajar una excelente actuación en esta tercera carrera de la temporada, que ganó Tommi Ahvala. El piloto de Beta, Marc Colomer, se tenía que conformar con la tercera plaza, por

delante de su máximo rival y actual Campeón del Mundo, Jordi Tarrés, que se vio perjudicado al tener que cubrir uno de los recorridos bajo la lluvia. Tras esta carrera, la lucha por el título se presenta de lo más reñida, ya que Tarrés encabeza el Mundial con 48 puntos, seguido por Ahvala y Colomer con 47. También en las primeras posiciones de la clasificación provisional destacan los otros dos españoles de Gas Gas, Joans Pons y Angel García que, con 35 y 33 puntos, respectivamente, ocupan la quinta y sexta plaza.

La FEA cambia a Bosch y Burgueño

TRAS la carrera de Varano, la Federación Española ha decidido cambiar a los dos pilotos integrantes del equipo «Racing for Spain». Así David Bosch (en la foto) y Angel Burgueño se han visto fulminantemente apeados de sus monoplazas y no se explican la decisión federativa. «En Varano -dicen- tocamos, pero fue un lance normal en las carreras porque había aceite en la pista. No teníamos órdenes de equipo y en tantos años de estar juntos no hemos dado motivo de queja. Los dos somos igualmente rápidos y lle-



vamos tres años sin bajarnos del podio». Además, añaden: «Es inexplicable que nos hayamos enterado por la prensa». En la Federación aseguran que ambos fueron advertidos reiteradas veces para que se moderaran y no comprometieran sus posibilidades por entablar una lucha entre ambos. Posiblemente ambas partes tengan razón, pero a estas alturas de temporada éste no parece el mejor modo de solucionar la situación. Serán Miguel Angel de Castro y Oriol Serviá quienes ocupen los dos puestos.

Climent ganó en Córdoba

EL veterano Rallye Sierra Morena regresó al Campeonato de España y por la serranía cordobesa se celebró la cuarta prueba del certamen, con todos los habituales, pero sin la presencia de los hombres de la Copa Ford Escort Cosworth.

Sorpresa en el primer tramo porque el dominador Oriol Gómez volcaba el Renault Clio oficial y perdía más de dos minutos. Aunque el catalán podía seguir en carrera, los cristales de su coche quedaban destrozados y finalizaba la prueba en precarias condiciones. El percance hizo que en el primer puesto se instalara Luis Climent, con el Opel Astra oficial, por delante de su compañero Mía Bardolet y de Borja Moratal, en la última aparición del Peugeot 309, que será sustituido por el 306 y debutará en Llanes dentro de tres semanas. En el segundo tramo, con la climatología muy cambiante, Bardolet decidió tomar la salida con neumáticos mixtos, pero no le salió bien y perdía 26 segundos y la segunda plaza. La lucha por este puesto, entre Moratal y Bardolet, iba a ser lo más emocionante de la prueba cordobesa pero, a tres tramos del final, una avería eléctrica en el Peugeot permitió a Bardolet situarse detrás de su compañero Climent, que nunca dio la impresión de dejar la victoria a nadie, conduciendo con precisión y sin cometer errores. Con los dos



RALLYES

Los Opel Astra oficiales lograron un doblete que recordó la pasada temporada.

Astra en las primeras posiciones y Moratal tercero, Oriol Gómez era cuarto. Tras él, José Piñón, con un Clio Williams Gr. A, pudo acabar un rallye y por delante de los dos «junior» del equipo Peugeot, Guixeras y Azcona. En Gr. N el vencedor fue Toril, con Lancia HF Integrale, muy acosado por Azcona (Clio Williams), pero las cuatro ruedas del Lancia fueron decisivas en los tramos mojados.

En las copas monomarca, victoria de Azcona entre los Renault y de Vallejo en el Desafío Peugeot, que de nuevo luchó duramente con Nafria. Debut de la Copa Hyundai, con victoria para Toni Vidal y, entre los once Fiat Cinquecento participantes, nuevo triunfo de Vidal.



Mía Bardolet tuvo que inclinarse de nuevo ante la mayor motivación de Climent.

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Climent-Muñoz (Opel Astra), en 1.42.25. 2º Bardolet-Romani (Opel Astra), a 48". 3º Moratal-Rodríguez (Peugeot 309), a 2'17". 4º Gómez-Martí (Renault Clio Williams), a 3'03". 5º Piñón-Yzenga (Renault Clio Williams), a 4'24". 6º Guixeras-Albadalejo (Peugeot 106), a 4'58". 7º Azcona-Billmaier (Peugeot 106), a 5'58". 8º y 1º grupo N, Toril-Vázquez (Lancia HF Integrale), a 8'58". 9º Palomo-Canovaca (Peugeot 205 GTI), a 9'35". 10º y 2º Grupo N, Azcona-Vittorini (Renault Clio Williams), a 9'35".

ASI VA EL CAMPEONATO

1º Luis Climent (Opel), 632 puntos. 2º Mía Bardolet (Opel), 529 puntos. 3º Oriol Gómez (Renault), 512 puntos. 4º David Guixeras (Peugeot) 356 puntos. 5º Gregorio Picar (Ford), 298 puntos. 6º Jaime Azcona (Peugeot), 280 puntos. 7º Javier Azcona (Renault), 248 puntos. 8º Borja Moratal (Peugeot), 216 puntos. 9º José María Ponce (Renault), 192 puntos. 10º Carlos Padilla (Honda), 128 puntos.



En la última aparición del Peugeot 309, Borja Moratal lo llevó al tercer puesto.



NACE UN NUEVO EQUIPO

Con el apoyo de Porsche Saab Concessionari, la filial de la marca en Barcelona, se ha creado un nuevo equipo para la Copa Porsche, patrocinado por Fischer y bajo la organización deportiva y asistencia de Baporo. Alvaro Bultó y Pedro Arpa son los pilotos de los 968 que participarán en la categoría «Gentlemen Driver».



SCHUMACHER

Príncipe sin rey



Triste es la palabra que puede calificar la victoria de Schumacher que, además, se vio favorecido por el accidente de Hakkinen y de Hill en la salida.

DESDE que la Fórmula 1 existe, era habitual ver a uno o más Campeones del Mundo en la parrilla de salida; incluso no era sorprendente presenciar un podio con tres pilotos entre los cuales sumaban nueve títulos, tal y como ocurrió en 1991 en el Gran Premio de los Estados Unidos en Phoenix. Ahora, de aquello sólo queda el eco triste. La realidad indica que aquellas rivalidades entre Niki Lauda y Alain Prost, o las polémicas de Nelson Piquet con Nigel Mansell y Ayrton Senna, o la más encarnizada enemistad nacida entre el Profesor y Senna, forman parte de un pasado que tardará en reaparecer. Tras una «poda genial», la F-1 se ha presentado en Mónaco no sólo triste, sino descabezada de mala manera. El Olimpo de la velocidad se ha quedado sin dioses y no por eso ha regresado la espectacularidad perdida, sino que



a ello se ha sumado un desencanto, que ni siquiera la vuelta rápida que Schumacher dio con el coche de Lehto en los últimos minutos de la segunda sesión de entrenamientos, y que le valió la primera pole de su vida y el récord del circuito, ha podido mitigar. Si en los tres Grandes Premios anteriores la competitividad del Benetton Ford B 194 le distanciaba de cualquier otro monoplace, en Mónaco, sus virtudes se convirtieron en el tormento de los rivales. La excelente motricidad, combinada con el par motor del propulsor Zetec-R y la adaptabilidad de las suspensiones al sinuoso trazado monegasco, le situaron en una posición de ventaja esti-

El éxito de Martin Brundle ha sido el contrapunto de lo que podía haber hecho Mika Hakkinen. Ambos pilotos encontraron en Mónaco el camino de la competitividad de sus monoplaces y de los nuevos motores Peugeot. Es el principio de un futuro prometedor.



mable en aproximadamente un segundo por vuelta en clasificaciones y en 30 décimas de segundo en carrera, sin forzar al máximo. Sin Senna y sin rivales a su nivel, la única oposición a Schumacher era el binomio Mika Hakkinen-McLaren Peugeot.

De hecho, el comportamiento de los coches de Woking se mostraba bastante equilibrado y, sobre todo, en Mónaco se pudo comprobar, sin lugar a dudas, las mejoras logradas por los motores Peugeot A6. Sin disponer todavía de los 800 caballos de los Ferrari, se mostraron fiables, sin problemas de sobrecalentamiento y con un par motor muy satisfactorio para las curvas de Mónaco. Junto a esto, la agresividad y la motivación de Hakkinen no sólo hicieron posible ocupar la primera fila de la parrilla al lado de Schumacher, sino que todo parecía indicar que la lucha entre ambos iba a animar la carrera y, en consecuencia, la lucha entre ambos podía dignificar el espectáculo. Sin embargo, la falta de templanza de Damon Hill lo echó todo a perder antes de llegar a la curva de Saint-Devote. Tras haber adelantado a Berger, chocó contra Hakkinen en el momento de la frenada, empujándole contra una protección. A partir de ese momento, Schumacher se quedó rey y señor del Gran Premio, Hakkinen tuvo que ahogar sus intenciones en un mar de rabia y el inoportuno Hill se ahorró el mal trago de tener que disputar una carrera con ♦♦♦

PALABRAS DEL OLIMPO

TRAS cuatro carreras, el motor Peugeot se perfila competitivo y seguramente permitirá a sus pilotos subir al podio varias veces en la temporada. Esta es la realidad de la situación según Jean Pierre Jabouille, director de Peugeot Sport y gran artífice de la aventura en F-1.

«El resultado de Imola nos ha permitido cuantificar los aciertos en el arranque en la F-1. Hemos visto que en el motor A4 se han solucionado los problemas de disipación térmica y también su elevada temperatura de funcionamiento. En el fondo, esos problemas afectaban profundamente la fiabilidad del motor Peugeot, razón por la cual muchos opinaban que carecía de fiabilidad. Aquí en Mónaco, se ha podido comprobar no sólo la solidez mecánica del A6, sino también su faceta de adaptación a un trazado tan peculiar. De hecho, en la primera sesión de clasificación, los McLaren Peugeot se situaron en la segunda y tercera posición respectivamente y, en la última sesión cronometrada, Mika Hakkinen logró la segunda posición absoluta por detrás de Schumacher y prevaleciendo sobre Ferrari y Williams.

Respecto a este resultado, debo aclarar que en las clasificaciones de Mónaco no hemos empleado motores de clasificación, pero sí propulsores A6 que pertenecen a una nueva fase de evolución, todavía no bastante experimentada para usarla en carrera», aseguraba Jabouille.

«En cuanto a la versión A4, con cinco válvulas por cada cilindro, debo precisar que se encuentra en fase de evolución y que no se empleará a lo largo de esta temporada. Sin embargo, Jean Pierre Boudy, máximo responsable del proyecto, confía mucho en su competitividad».

«Por el momento, no hemos querido construir más de 30 motores, ya que en cada Gran Premio introducimos múltiples modificaciones que forman parte de la lógica evolución. Sin embargo, para 1995 tenemos previsto producir más de 90 unidades. Cuando se emprende un camino tan complicado como el de la F1, se agradece contar con un gran piloto cargado de experiencia, cosa que en este momento no tenemos; en compensación, disponemos de un joven talento como Hakkinen, que está encaminado a convertirse en un gran piloto», concluye.



Boudy y Jabouille hablan sobre las decisiones a tomar para el G.P. de Mónaco

un coche que para nada se adaptaba a las características del trazado, aunque el motor Renault RS6 estaba por encima de las circunstancias y, al mismo tiempo, se hubiese demostrado una vez más que Hill no es ese piloto prodigioso que parecía la temporada pasada y los resultados del Williams FW 16 no han sido más que hazañas del mágico Ayrton Senna.

En cierto modo, a la vista de los hechos, Schumacher se planteó la carrera en plan conservador, para llegar al podio sin peligro, ya que el teórico acoso de Berger jamás le hubiese preocupado; incluso, llegado el momento de adelantar a los rezagados, se mostró especialmente cauteloso. Por otra parte, mientras Schumacher rodaba en solitario, con una ventaja de un segundo por vuelta, Berger ponía todo su empeño en demostrar su valía frente a Schumacher y que de ninguna manera estaba bajo los efectos de una psicosis de inseguridad. En cuanto a su coche, el Ferrari 412 T1, era un ejemplo de inestabilidad por falta de motricidad y descontrol del tren posterior que sobreviraba de forma incontrolable, aunque los reglajes elegidos por Berger eran más acertados que los de su compañero Jean Alesi. Este último, en vísperas del Gran Premio, criticó duramente el monopla de Maranello, e incluso llegó a decir que la obra de John Barnard había que tirarla y comenzar de nuevo. Algo de eso había, debido a que mientras Berger rodaba a un ritmo aceptable, Alesi no lograba deshacerse de Christian Fittipaldi, que con su Arrows le acosaba en todos los virajes, y el Ferrari lo-



Gerhard Berger hizo milagros con el volante para defender los colores de Maranello. El mal comportamiento del monopla y un trompo le arrebataron un mejor resultado.

graba distanciarse únicamente en la subida al Casino, en el Túnel y en la recta de tribunas, por su potencia.

Con bastante pragmatismo y buen criterio, Martin Brundle, único defensor de los colores de McLaren Peugeot, se mantuvo en la quinta posición durante casi media carrera hasta que, en la vuelta 22, Ron Dennis le indicó que entrara a cambiar neumáticos y a repostar antes que nadie. La

rapidez con que se realizaron los cambios y el hecho de regresar a la pista con neumáticos nuevos antes que Berger y Alesi, le permitió acercarse a ellos y rivalizar hasta arrebatarle la cuarta posición a Alesi en la vuelta 34 y tener a tiro a Berger. Esta estrategia le dio mejor resultado de lo que suponía, en el momento en que el piloto de Ferrari perdió el control de su monopla al pisar el ♦♦♦



Alesi tuvo sólo sinsabores en este Gran Premio. Sin embargo De Cesaris, en su última carrera con el equipo Jordan, logró una muy merecida cuarta posición que demostró también la validez del Jordan Hart.



PRESENTE DRAMATICO Y FUTURO ENIGMATICO

SI lo ocurrido en Imola fue espeluznante, en Mónaco la tragedia estuvo a punto de volver a dar el do de pecho con el accidente de Karl Wendlinger. Una vez terminados los entrenamientos libres del jueves, Wendlinger siguió inexplicablemente a su marcha y al salir del túnel para negociar la *chicane* cometió el error de frenar unos 13 metros tarde; perdió el control del monopla y tras dar un trompo fue a estrellarse de lado contra las vallas de protección, con la desventura de golpear con el casco contra una de ellas. Una vez más, se demostró que estos monoplas tiene reacciones inesperadas en momentos de descontrol y, sobre todo, con ellos no se puede correr entre muros o paredes de piedra y todavía menos entre vallas de acero. Una vez trasladado al hospital de Mónaco, se le diagnosticó conmoción cerebral y edema cránico. Tras dos horas y media de averiguaciones médicas, se consideró de vital importancia trasladar a Wendlinger al hospital de Niza, que dispone de medios acordes con la gravedad del hecho, y donde se le mantiene en coma artificial a la espera de poder intervenir el edema cerebral. Este hecho cargado de casualidad y tragedia, precipitó la conferencia de prensa de Max Mosley, acto en el que le acompañó Bernie Ecclestone, ambos sumidos en un mar de pragmatismo tan artificial como su sangre fría. En primer lugar afirmó y aseguró que el GP de Mónaco no se suspendería y que se disputaría con las actuales condiciones de seguridad. A continuación, enumeró los siguientes cambios en el reglamento a partir del GP de Cataluña:

Reducción del extractor del fondo plano. Prohibición de los conductos aerodinámicos periféricos a las ruedas delanteras. Los timones del alerón delantero se levantarán 10 cm. respecto al fondo plano. Para el G.P. de Canadá:



Los anclajes de las suspensiones delanteras se reforzarán. El peso del monopla será de 25 kilos más. Mejoras en la protección lateral del piloto. Aumento de la longitud del habitáculo. Empleo exclusivo de gasolina comercial. Eliminación de la toma dinámica del aire para la alimentación del motor y posible estrangulador en el paso del combustible.

A partir del G.P. de Alemania:

Aplicación de las normativas para 1995.

- 1)- Reducción del 50 por ciento del apoyo aerodinámico.
- 2)- Reducción de la potencia de los motores a 600 caballos.
- 3)- 50 kilos más de peso en los monoplas.
- 4)- Capacidad mínima de 200 litros de combustible sin suspender los repostajes.
- 5)- Un aumento considerable de la seguridad pasiva en los monoplas.
- 6)- Control exhaustivo de las normas de seguridad en los circuitos.



Estas medidas obligan a un replanteamiento total de los chasis y del concepto aerodinámico, tarea que sólo los muy poderosos podrán llevar a cabo en el tiempo previsto. En cuanto a las limitaciones sobre los motores, está claro que los más penalizados serán los propulsores más sofisticados, que a su vez, al tener que utilizar gasolina de uso comercial, perderán entre un 4 y un 12 por ciento de sus prestaciones, que logran gracias a las magias químicas e indecibles de los «petroleros». Por otra parte, según palabras de gran parte de los técnicos de la F-1, estas medidas tan ambiguas se prestan a retorcidas interpretaciones que, al margen de limitar las prestaciones de los actuales monoplas, hacen discutible su efectividad en cuanto a seguridad. Un Fórmula 1 no es más seguro por pesar más y tener menos potencia, sino por estar dotado de los medios tecnológicos necesarios para adaptarse a las ingraticudes de los circuitos y ser lo más gobernable posible en los momentos críticos.

La reacción de los pequeños constructores ha sido agresiva y han acusado a la FIA y a la FOCA de ignorarlos totalmente. Por otra parte, Renault amenaza con abandonar la F-1 al final de la presente temporada, decisión a la que parecen querer sumarse ELF, Shell y otros fabricantes de gasolinas. Al mismo tiempo, Peugeot califica las limitaciones sobre los motores de irracionales y desconsideradas con las grandes inversiones hechas y, por último, John Barnard afirma verbalmente que el nuevo reglamento de la FIA destruye totalmente su proyecto en Ferrari. En resumidas cuentas, se fragua una acción conjunta de todos los colosos de la Fórmula 1 que se reunirán en estos días en Mónaco, para seguir mandando y no ver rebajada su hegemonía millonaria.

MONACO EN BREVE

aceite que había perdido el Tyrrell de Mark Blundell en la curva de Saint Devote, lugar donde rompió el motor Yamaha. Aunque Brundle rodaba más rápido que Berger, el infortunio ocurrido le permitió situarse en la segunda posición hasta la vuelta 78, la última, que coincidió con su vuelta rápida, 1.21.998, tan sólo 922 milésimas más lento que la registrada por Schumacher al mismo tiempo. Por el contrario, la actuación de Alesi, que ocupaba la cuarta posición, se complicó en la vuelta 49, momento en el que chocó con el Simtek de Paul Belmondo en un adelantamiento y que le obligó a entrar en boxes a cambiar el morro del Ferrari. Al respecto, Alesi afirmó que la FIA concede licencias de F-1 a pilotos que no están a la altura de las circunstancias.

Curiosamente, esta carrera permitió a Michele Alboreto llegar en la sexta posición y sumar el primer punto de la temporada para el equipo Minardi Scuderia Italia; sin embargo, Jarvi Lehto, en su debut de la temporada, se ha visto avasallado por la superioridad de Schumacher, que le propinó una considerable bofetada moral al lograr la *pole* con su coche y que en carrera rodaba tres segundos más rápido por vuelta. Lehto, todavía convaleciente, acusaba fuertes dolores en el cuello y no supo encontrarle el punto óptimo al maravilloso Benetton B 194, error que quiso solapar con excusas circunstanciales.

También en este Gran Premio, el equipo Jordan Hart ha demostrado buena competitividad con la cuarta posición lograda por Andrea de Cesaris, por delante de Alesi, Alboreto, Lehto y otros de poca importancia.

Si todo sale bien y la nueva reglamentación no altera de forma drástica lo establecido, Schumacher puede ser el protagonista de una temporada soporífera, en la cual sería el ganador de diez o más Grandes Premios; con el agravante de que al no tener un claro rival, carecería no sólo de emoción sino también de cierto mérito. Aunque las trabas técnicas ingenia- das por Max Mosley podrían cambiar el nivel de competitividad de los monoplazas, está claro que ahora Benetton está en la cresta de la ola y, de no ser por el equipo McLaren Peugeot, nadie es capaz de plantarle cara y arrebatarse el campeonato. ●

GIGI CORBETTA

PSICOSIS DE ACCIDENTE

En el seno de la escudería Ferrari se vive un clima de psicosis de accidente. Si por una parte Berger ha demostrado un especial interés en todo lo relacionado con la seguridad de los pilotos, Jean Alesi manifestó que si no se toman medidas contundentes sobre la seguridad, él se negaría a correr en el Gran Premio de Bélgica, ya que considera a Spa un trazado muy peligroso. Junto a esto y para templar gaitas, la escudería del Cavallino facilitó a sus pilotos un collarín estilo Minerva, que en teoría debería ayudar a los pilotos en las curvas con mucho efecto G y también en caso de accidente.



TECNOLOGIA Y SECRETOS

En Mónaco se ha sabido que la marca Brembo, líder en cuanto a frenos se refiere, ha encontrado una nueva formulación de las pastillas de freno en relación a los discos. Los resultados se han mostrado más que sorprendentes según Ferrari, McLaren y Benetton, únicos equipos a los que se les ha proporcionado, y en concreto, se ha desvelado que gracias a estos frenos, en Imola, el Benetton B 194 de Schumacher lograba paliar la diferencia de motor con el Williams de Senna, que se cuantificaba en unas centésimas de segundo por vuelta.

EL MINIMO TRIBUTO

Para recordar a Ayrton Senna y Roland Ratzenberger, la FIA decidió que en el Gran Premio de Mónaco no se ocuparan las dos primeras posiciones en la parrilla de salida como símbolo de luto y, al mismo tiempo, el equipo Williams colocó en su box una bandera brasileña a media asta. Antes de la salida, los pilotos se reunieron en los dos lugares vacíos de la parrilla y guardaron un minuto de silencio en honor a sus compañeros desaparecidos.

RESURGE LA G.P.D.A.

A raíz de los acontecimientos de Imola y del accidente de Karl Wendlinger en el Gran Premio de Mónaco, los pilotos se reunieron en la sede del Automóvil Club de Mónaco para tomar cartas en el asunto. Al enterarse de la reunión, Bernie Ecclestone comentó: «Los pilotos no necesitan reunirse. ¿Para qué?» Sin embargo, lograron reavivar la Grand Prix Drivers Association con el fin de tener voz y voto en las decisiones de la FIA y de la FOCA.

JAMAS VISTO

A lo largo de las 52 ediciones del Gran Premio de Mónaco, jamás se había presenciado una falta tan grande de afluencias de espectadores y de turistas. Mónaco, con sus restaurantes vacíos, sus terrazas cerradas y las calles desiertas a las diez de la noche, ofrecía un espectáculo insólito y triste.

RECORDS Y MAS RECORDS

La historia de la marca Cosworth, repleta de páginas doradas, se ha visto enriquecida con un nuevo triunfo. Su piloto Michael Schumacher logró en el Gran Premio de Mónaco la primera pole position de su carrera, que al mismo tiempo representó la primera pole position del motor Zetec-R y la 133 del propulsor V 8 Cosworth. Todo un hito.



APUESTA GANADA

Jean Pierre Jabouille, director de Peugeot Sport, apostó con Jean Todt que a lo largo de la temporada se lograría subir al podio, opinión que Todt no compartía y, al mismo tiempo, Jean Pierre Boudy también apostó con Ron Dennis lo mismo. El resultado de Mónaco ha dado la razón a los hombres de Peugeot y, además, el constructor galo ha logrado superar a Renault en obtener resultados inmediatos.



MULTA POR EXCESO DE VELOCIDAD

Por una disposición de la FIA, a partir del Gran Premio de Mónaco los coches que entran en la línea de boxes no pueden sobrepasar los 80 kilómetros por hora. Un equipo especialmente dotado de medidores controla la velocidad de todos los monoplazas y multa a los que no respetan la regla.

CLASIFICACIONES

7. Hakkinen (McLaren Peugeot) 1.19.448	5. M. Schumacher (Benetton Ford) 1.18.560
8. D. Hill (Williams-Renault) 1.20.079	28. J. Berger (Ferrari) 1.19.958
9. C. Fittipaldi (Footwork Ford) 1.21.053	27. J. Alesi (Ferrari) 1.20.452
8. M. Brundle (McLaren Peugeot) 1.21.222	10. G. Morbidelli (Footwork Ford) 1.21.189
4. M. Blundell (Tyrrell Yamaha) 1.21.614	23. P. Martini (Minardi Ford) 1.21.288
24. M. Alboreto (Minardi Ford) 1.21.793	3. U. Katayama (Tyrrell Yamaha) 1.21.731
15. A. De Cesaris (Jordan Hart) 1.22.265	20. E. Comas (Larrouse Ford) 1.22.211
12. J. Herbert (Lotus Meugen Honda) 1.22.375	14. Barrichello (Jordan Hart) 1.22.359
19. O. Beretta (Larrouse Ford) 1.23.025	6. J. Letto (Benetton Ford) 1.22.679
26. O. Panis (Ligier-Renault) 1.24.131	11. P. Lamy (Lotus Mugen Honda) 1.23.858
31. D. Brabham (Simtek Ford) 1.24.656	25. E. Bernard (Ligier Renault) 1.24.377
33. P. Belmondo (Pacific Ilmor) 1.29.984	34. B. Gachot (Pacific Ilmor) 1.26.082

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.49.55.372. 2. M. Brundel (McLaren-Peugeot) 1.50.32.650 3. G. Berger (Ferrari) 1.51.12.196. 4. A. de Cesaris (Jordan Hart) a 1 vuelta. 5. J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 6. M. Alboreto (Minardi Ford) a 1 vuelta. 7. J. Lehto (Benetton Ford) a 1 vuelta. 8. O. Beretta (Larrouse Ford) a 2 vueltas. 9. O. Panis (Ligier-Renault) a 2 vueltas. 10. E. Comas (Larrouse Ford) a 3 vueltas. 11. P. Lamy (Lotus Mugen Honda) a 5 vueltas.

VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton-Ford), 1.21.076.

ABANDONOS.

P. Martini, accidente. G. Morbidelli, accidente. M. Hakkinen, accidente. D. Hill, accidente. R. Barrichello, electrónica. E. Bernard, trompo. U. Katayama, cambio. M. Blundell, motor. D. Brabham, suspensión. C. Fittipaldi, cambio. B. Gachot, cambio. P. Belmondo, motor. J. Herbert, cambio.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 40 puntos. 2. G. Berger, 10 puntos. 3. D. Hill, 7 puntos. 4. R. Barrichello, 7 puntos. 5. J. Alesi, 6 puntos. 6. N. Larini, 6 puntos. 7. M. Brundle, 6 puntos. 8. M. Hakkinen, 4 puntos. 9. U. Katayama, 4 puntos. 10. K. Wendlinger, 4 puntos. 11. A. de Cesaris, 3 puntos. 12. C. Fittipaldi, 2 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton-Ford, 40 puntos. 2. Ferrari, 22 puntos. 3. McLaren-Peugeot, 10 puntos. 4. Jordan-Hart, 10 puntos. 5. Williams-Renault, 7 puntos. 6. Sauber-Mercedes, 6 puntos. 7. Tyrrell-Yamaha, 4 puntos. 8. Footwork-Ford, 3 puntos. 9. Larrouse-Ford, 1 punto.

YOKOHAMA

LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

YOKOHAMA

DEPORTE

Alain Ferté ha ganado en Calafat la tercera carrera del Campeonato de España de Turismos. Ha sido un triunfo deseado por casi todos.

ERA el fin de semana en el que se decidió la liga de fútbol. Casi toda España, menos los catalanes, querían que ganara el « Depor ». Algo parecido sucedía en Calafat pero con Ferté y su BMW, ya que la mayoría de pilotos de primera fila preferían, en caso de no ganar ellos, una victoria del francés, porque ello relanzaría el Campeonato. A Pérez-Sala, entonces tercero, una nueva victoria de los Alfa no le interesaba, y para

éstos mejor un triunfo del gajo que no del barcelonés, que estaba más cerca en la tabla clasificatoria. El veterano francés, a diferencia de los gallegos, no había vendido la del piel oso antes de cazarlo y, también, en contrapunto con aquellos, supo llevarse el gito al agua. Salió perfecto, se puso inmediatamente en cabeza, luego se escapó y más tarde resistió a un Villamil que también se las sabe todas. Con ello alcanzó ese triunfo

tan deseado por él y su equipo y tan bien acogido por sus rivales. Tras los entrenamientos solamente estaba contento Luis Pérez-Sala que había obtenido la « pole » por delante de Villamil, Ferté, Campos, Albacete, Pareja y Palau, todos ellos metidos en el mismo segundo. De todos modos, huido, el barcelonés confesaba: « Esta claro que he podido aprovechar la situación de que ellos llevan 50 kilos de lastre cada uno »



Ferté consiguió romper el dominio de Alfa Romeo en Calafat. Con su victoria, el equipo de Teo, única escudería privada de la Clase 2, demuestra un elevadísimo nivel.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS / CALAFAT

Ferté gana en consenso

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

DEPORTE

porque ahora los Alfa son superiores pues han aprovechado mejor que los demás el invierno, especialmente desarrollando la aerodinámica». En efecto, los polémicos alerones de los coches rojos -que han exigido la fabricación de 2.500 ejemplares para ser homologados- les confieren un equilibrio excelente y, por si fuera poco, en Calafat se presentaron con nuevos frenos, más grandes los delanteros, mientras que los discos traseros son los que las motos usan en su tren anterior. Menos novedades tenían los demás. El Nissan, por ejemplo, es un coche del Campeonato inglés del año pasado y éstos ahora, entre otras cosas, corren con un nuevo motor cuyas piezas no se pueden «transplantar» al del español. Los Ford, que se quejan de la carencia de piezas nuevas con las que evolucionar el equilibrio o para hacer más pruebas, como puede ser el caso del dichoso embrague «de carreras» que tantos quebraderos de cabeza da en las salidas. Los Opel, que trabajan para adaptar el coche a sus nuevos neumáticos,

unos Michelin (aunque hay quien asegura que pronto volverán a Pirelli), cuando la marca italiana tenga listas unas nuevas gomas de 18 pulgadas, que serán ni más ni menos descendientes de las que se desarrollan para Carlos Sainz y que tan bien han ido en Córcega. En Turismos, el mejor en los entrenamientos fue Galiano, por delante de Bassas y Barrios.

A la hora de la verdad, Ferté arrancó a la perfección y llegó primero a final



Discos de frenos de moto para los Alfa

de recta con Pérez-Sala y los Alfa pegados a sus talones. Esa primera vuelta fue fatal para Bassas, que fue empujado por Pareja, mientras que Ferté estaba poniendo todo su empeño en construirse una pequeña ventaja y Villamil intentaba pasar a Pérez-Sala. Eso lo consiguió el asturiano en la tercera vuelta: «Sabía que era algo más rápido que yo -explicaba el de Nissan- pero no se lo puse fácil. Cuando nos emparejamos y nos tocamos ví que ya no había nada que hacer». Villamil, que no estaba contento con su salida, iba ya a por Ferté. Esa iba a ser la emoción de la carrera, una carrera de esas de tú a tú en las que cada uno jugaba lo mejor que sabía sus ases. Los de Ferté eran la aceleración y la mayor agilidad en las «eses». El de Villamil, una superioridad manifiesta en las frenadas. Así el galo se escapaba en las salidas de virajes y el español se le echaba encima en cuanto había frenadas fuertes. El *quid* estaba en si en una de esas Villamil podía superar a Ferté; pero, como ambos son viejos zorros, los dos sabían qué había que hacer para fastidiar al rival dentro de las normas de la deportividad. Sólo en una ocasión el de Alfa estuvo a punto de conseguir su propósito: se emparejó al salir del ángulo, pero luego quedó en el lado malo para la siguiente curva y ya no pudo hacer nada para impedir el ya tan mentado triunfo de Ferté, el primero de un BMW en Europa este año. También es la primera vez que gana «de verdad» una



Ricardo García Galiano (por la tierra) quedó relegado al último puesto de la carrera a consecuencia de una mala salida; en un alarde de conducción, remontó posiciones y venció en la categoría de Turismos. Los Opel Vectra no tuvieron un día afortunado.

carrera del CET, y es que el año pasado se impuso también en Calafat, pero después de que descalificaran a los dos Ford. El veterano y simpático francés estaba exultante: «Estoy muy contento, ha sido duro, tenía mucho calor y eso me fatigaba. Aguantar a Luis no ha sido nada, pero que nada fácil, pero ha sido una lucha muy bonita». A la postre el tercero en el podio fue Pérez-Sala. Este, tras ver cómo Villamil se le iba, tenía que controlar primero a Campos y lue-



Adrián Campos, como consecuencia de algunos problemas, acabó cuarto.

go a Albacete. Con el de Alcira no tuvo problemas porque éste, que había sido tocado «por detrás» por Albacete, tenía problemas de estabilidad con el tren posterior y, además, «como la carrocería tocaba con la rueda, me entraba humo en el habitáculo y me mareaba». Ese incidente también iba a ser perjudicial para Albacete, que no pudo llegar a sobrepasar a Pérez-Sala, pues se quedó sin frenos: «yo creo que lo hubiera pasado pero, posiblemente por el toque, un

cojinete de la rueda resulto dañado y ésta bailaba, con lo que ha ido rozando las pastillas hasta que me he quedado sin frenos», declaraba el madrileño, que veía que había perdido una buena oportunidad.

Tras todos ellos, en procesión, venían los dos Ford. Ambos llevaban un buen ritmo, pero pagaban las consecuencias de salir atrás en la parrilla. Al unísono, declaraban: «Cada vez estamos más cerca, sólo nos queda solucionar la

falta de tracción en aceleración, cuando lo logremos, estaremos con ellos».

Entre los Turismos, desaparecido Pep Bassas, quedaba la lucha entre los dos Escort de Ricardo García Galiano y Rafael Barrios. El de Toledo había hecho una excursión por el campo en la salida, pero luego remontó y se dedicó a controlar a su rival sin mayor problema.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



Luis Pérez-Sala fue el autor de la pole. En la carrera no pudo contener a Alain Ferté ni a Villamil.



Los Ford protagonizaron de nuevo una mala salida. Al final Jesús Pareja, tras remontar varios puestos, finalizó en quinta posición.

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

1º Alain Ferté (BMW 318i), 30.09.43. 2º Luis Villamil (Alfa Romeo 155 TS), 30.10.24. 3º Luis Pérez-Sala (Nissan Primera GT), 30.15.29. 4º Adrián Campos (Alfa Romeo 155 TS), 30.22.77. 5º Jesús Pareja (Ford Mondeo), 30.23.35.

TURISMOS

1º Ricardo G. Galiano (Ford Escort C.), 30.52.00. 2º Rafael Barrios (Ford Escort C.), 30.55.50. 3º Gianni Giudici (Alfa Romeo Q4), 31.27.35. 4º Ignacio Golburu (BMW M3), 31.32.03. 5º Rodolfo Zonno (Ford Sierra C.), 30.20.68.

ASI VA EL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS.

1º Luis Villamil, 50 puntos. 2º Adrián Campos, 45 puntos. 3º Alain Ferté y Luis Pérez-Sala, 32. 5º Antonio Albacete, 20. 6º Jesús Pareja, 16.

TURISMOS.

1º Rafael Barrios, 55 puntos. 2º Ricardo García Galiano, 42. 3º Gianni Giudici, 35. 4º Ignacio Golburu, 22. 5º Josep Bassas, 15.



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.

*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.

15%



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

A3 94004 2E

MXT



MICHELIN



Probe 24 V.

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

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

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

Es el Probe 24V.

Simplemente fascinante. Por dentro y por fuera.

Si deseas probar este modelo, llama gratuitamente al teléfono 900 51 51 51



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

ESPECIAL
Aventura

TRIUNFO DE ESPAÑA EN EL CAMEL TROPHY

SEMANAL
Motor 16

24 de mayo 1994 • Num. 553 • 375 ptas.

LO MEJOR DE BMW

AL VOLANTE DEL
NUEVO SERIE 7



ALFA ROMEO SPIDER
SEDUCTOR ITALIANO



GRAN PREMIO
DE MONACO F-1

**SIN SENNA,
SCHUMACHER
NO TIENE
RIVALES**