

ESPECIAL
F-1

SEMANAL
Motor 16

31 de mayo 1994 • Núm. 554 • 375 ptas.

NUEVO

GUIA

PARA SEGUIR
EL G.P. DE ESPAÑA

SEAT A TOPE

AHORA
EL TOLEDO 2.0 16V



FIAT COUPE

YA A LA VENTA
DESDE TRES
MILLONES Y MEDIO
DE PESETAS



FERRARI

F-355

MAS
QUE UN
SUEÑO

- ◆ 380 CV
- ◆ 295 KM/H
- ◆ 6 VELOCIDADES
- ◆ 40 VALVULAS



Si quieres cabalgar con más estilo que nadie, pruébate el nuevo Peugeot 106 KID. Deja que se ajuste a ti. Verás qué bien te sienta su tapicería vaquera. Sácalo de paseo. Presume de embellecedores de rueda, lunas tintadas y limpiacristales trasero. Con los retrovisores regulables, tendrás las espaldas bien cubiertas. Y para las noches en el desierto tienes asiento trasero abatible.

NUEVA SERIE ESPECIAL 106 KID.



106 KID

CUANTO MÁS LO USES, MEJOR TE SENTARÁ.

P.V.P. (5 Puertas) **1.070.000** PTAS.

Y ADEMÁS
 REAM
 EL REGIMEN ESPECIAL
 DE LOS GOBIERNOS
100.000
 PUNTOS MENOS
 al ar coche hasta
 10 años o más

PEUGEOT 106. LA GRAN EVASION

*P.V.P. RECOMENDADO PENINSULA Y BALEARES. (IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE Y PROMOCION INCLUIDOS).
 **SUBVENCIÓN GUBERNAMENTAL APLICABLE A TURISMOS EN LAS CONDICIONES PREVISTAS EN EL REAL DECRETO-LEY 4/1994 DE 8 DE ABRIL.



PEUGEOT

- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 14 LO ULTIMO**
Ferrari F 355.
 La marca del Cavallino acaba de presentar su último modelo.
- 18 Salón de Portugal.**
 El Toledo 2.0 16V, presentado en Portugal, el modelo más potente de la historia de Seat.
- 24 Fiat Coupé.** El último coupé Fiat comienza a venderse.
- 26 AL VOLANTE**
Volvo 400 TD. La serie 400 del fabricante sueco incorpora un motor turbodiesel.
- 28 FRENTE A FRENTE**
Ford Probe 2.5i 24V/Honda Accord Coupé 2.2i ES 16V.
 Dos atractivos coupés, fabricados en Estados Unidos.
- 38 A FONDO**
Nissan Primera 2.0 SLX. El modelo japonés se renueva para seguir su éxito.
- 47 PRECIOS**
- 74 CUENTENOS SU CASO**
- 76 ESPECIAL G. P. ESPAÑA F 1**
 Todos los equipos y pilotos.
- 83 Benetton Ford: el campeón.**
- 87 Hart: el último romántico.**
- 90 Nuevo reglamento de la F 1.**
- 92 El circuito de Montmeló.**
- 94 DEPORTE**
 A todo gas.
- 99 Carreras de camiones.**
- 102 Rallye de tierra de Logroño.**
 Barreras fue el más rápido.
- 106 Subida al monte Jaizkibel.**
 Egozkue, se acerca al Europeo.
- 108 G. P. Austria de motos.**
 Crivillé subió al podio.
- 114 JUAN BALLESTA**



38 El Nissan Primera 2.0 SLX introduce novedades que renuevan su estilo.



26 Ahora la serie 400 de Volvo incorpora una nueva mecánica turbodiesel.



76 Especial Fórmula 1: G.P. de España.



106 G.P. de Austria, motos.



26 Dos coupés USA para triunfar en España, Ford Probe y Honda Accord.

Director:
Angel Carhenilla

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

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: **MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alorta, 3 P^a D. Teléfono (94) 421 72 03. **Bilbao.** **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^a 46006 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP COPY-RIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1981. Difusión controlada por OJD.

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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

Seat, suma y sigue

SEGUIMOS sin saber a qué atañernos sobre el futuro de Seat. Tras culminar la esperada reunión, al más alto nivel hace días en Moncloa, la sensación es que las diferencias de criterio son tan grandes, que seguimos instalados en el desconcierto. Allí acudió una parte de «la coral» y, si bien trató de afinar, resulta que cada uno llevaba su partitura. Incluso los que no asistieron, pese a formar parte muy activa de este grupo. Se entrevistaron el presidente de Volkswagen, Ferdinand Piech, acompañado por el Delegado del Gobierno de la Baja Sajonia y principal accionista de la marca con el jefe del Gobierno español, Felipe González, y parte de su gabinete.

No estuvieron ni el presidente de Seat, Juan Llorens, ni el de la Generalitat, Jordi Pujol, ni nadie del comité de empresa. Todos habrán sido informados de la actuación a dos voces. Pero, evidentemente, la otra mitad del cuarteto se quedó sin ensayo.

En este encuentro, Piech ha dejado muy claro que necesita 50.000 millones de pesetas de ayuda para finalizar la reconversión. Y que una parte importante de esta cantidad se utilizaría para cubrir los complementos salariales de las casi 3.000 jubilaciones anticipadas. Además, a su regreso a Alemania añadió, por si quedaba duda, que «Volkswagen» ya no tiene más dinero para invertir en Seat.

Por su parte, el Gobierno español sin duda busca y quiere alcanzar soluciones satisfactorias. Siempre que no le comprometan demasiado con el resto de un sector industrial al que no le vendrían nada mal algunas ayudas extras. Para esto, se ampara en la legislación comunitaria que permite aportar dinero estatal a empresas privadas para apartados como formación o investigación. Nunca para prejubilaciones, como pretende

Volkswagen. Por su parte, la Generalitat es la que ha cuantificado su ayuda. Está dispuesta a aportar 8.000 millones de pesetas. Siempre y cuando el Gobierno central realice antes un desembolso que ellos consideran sería equivalente. Unos 30.000 millones. Y por último, el Comité de Empresa, que, junto a una parte de los sindicatos, ven con buenos ojos un imposible: la participación del Estado en el accionariado de la compañía. Representaría el regreso a un pasado ya inviable y carísimo, tutelado por el INI. Mientras, han paralizado las movilizaciones previstas en espera de los resultados de la entrevista que mantendrán con Pujol el 2 de junio.

Lo único que parece claro en este fatigoso camino para conseguir la salvación de Seat, que todos deseamos, es el compromiso que Piech ha contraído con González. Llegaron al acuerdo de que la marca siga siendo independiente dentro del consorcio con capacidad de diseño y desarrollo propios. Queda por ver a cambio de qué. Llorens, mientras, ha pedido ayuda a Administración y agentes sociales para pagar la sangría de pérdidas.

Y esto, en un momento en el que los resultados de producción de la empresa ha aumentado un 44 por ciento en comparación con el primer trimestre del año pasado, y las ventas un 13 por ciento. Además de hacer nuevos e interesantes lanzamientos, como el Toledo 2.0 16V.

Estos datos tan positivos son otra muy buena base en la que sentar la esperanzadora viabilidad de Seat. Es preciso afinar todos los intereses y para ello posiblemente la reunión de Moncloa puede y debe ser el inicio de sucesivos encuentros destinados a llegar a la mejor solución.

ANGEL CARCHENILLA

AHORA, SI NO TIENE UN VOLVO ES PORQUE NO QUIERE.



36.680 PTAS. / MES

Volvo Serie 400

Usted ya conoce el valor de un Volvo. Una marca que simboliza los mayores avances del mundo en materia de seguridad. Es lógico. Porque para Volvo la seguridad es mucho más que un compromiso. Está presente desde el

diseño hasta la construcción y equipamiento de todos sus automóviles. Pero hay algo que usted no sabía. Gracias a una financiación excepcional conseguida a través de Volvo Financiación de Barclays Bank, usted puede tener un Volvo. Una entrada de 770.000 ptas. y 36.680 ptas. al mes; con estos números se acabaron las excusas. **Ahora es el momento.**



de Barclays Bank.

VOLVO 400 1.6i	
P.V.P	2.200.000 Ptas.
Entrada (35%)	770.000 Ptas.
Financiado	1.430.000 Ptas.
48 Mensualidades	36.680 Ptas./mes
Interés nominal	10,60%
*T.A.E.	11,87%

*Incluida comisión de apertura. Comisión de apertura 1,25%. Financiación por Barclays Bank. Oferta válida hasta 15/6/94. (en Península y Baleares). Financiación exclusiva para Volvo Serie 400.

NUEVO OPEL OMEGA.
INTELIGENCIA. NO STATUS.
EXCELENCIA. NO EXCESO.



Nuestra forma de ver el mundo ha cambiado, al igual que todo lo que esperamos de un coche.

Ya no es tan importante viajar rápidamente, sino viajar cómodo, relajado y sobre todo, seguro. Por ello, el nuevo Omega además de llevar airbag de conductor y acompañante, lleva cinturones de seguridad autotensables,

barras laterales de protección y como no, ABS.

Opel también comprende nuestra preocupación por el medio ambiente. Por ello, todas las versiones gasolina del nuevo Omega, llevan motores Ecotec; ejemplo de alto rendimiento respetando el medio ambiente. Motores más silenciosos, más limpios e increíblemente económicos.

No es de sorprender, que un coche tan deseable esté equipado con cierre por infrarrojos centralizado e inmovilizador electrónico. Como ve, en el nuevo Omega la seguridad viene de serie.

No encontrará detalles superfluos.

Todo lo que hay en un Opel Omega es necesario para

la conducción de hoy, cómoda y moderna.

Ya era hora.

Por fin una marca de coches comprende que el mundo ha cambiado.

Y el nuevo Omega es la prueba de ello.

OPEL 

SEMÁFOROS

Los alcaldes de 43 municipios del noroeste de Madrid han protestado por la peligrosidad de la carretera N-1 (Madrid-Irún), a su paso por estas localidades, entre los kilómetros 44 y 60. En tan sólo 5 semanas se han producido cuatro accidentes mortales, sin que la DGT pueda precisar cuántos accidentes se han producido sin víctimas. Muchos de estos accidentes se han originado por diferentes «bañeras» en la calzada que forman grandes charcos en días de lluvia, con la peligrosidad que ello supone al producir aquaplaning o retenciones bruscas de los vehículos.

No es nada nuevo el esfuerzo de la industria del automóvil en pro de salvaguardar el medio ambiente y los espacios naturales. El último ejemplo nos lo da Opel, que ha ofrecido sus vehículos a Adena/WWF y a la Fundación de Artistas de la Naturaleza (ANF) para que varios artistas se desplazasen a Extremadura para realizar un trabajo sobre la importancia de defender los procesos ecológicos y los sistemas agrícolas tradicionales. Este trabajo se reflejará en un libro y será expuesto por todo el mundo.

SIGUE LA MODA

El Mercedes más familiar

HACE pocas semanas decíamos que el nicho de marketing de finales de los años 90 serán los «hiperfamiliares»; los coches *break* capaces de superar los 225 kilómetros por hora, como el Volvo T5 o el Audi RS2.

Mercedes aún no ha respondido al reto de sus rivales pero, de momento, el carrocerero Zagato se ha apresurado a realizar una versión del 600 SEC que puede quitar el hipo. Se coge el Mercedes coupé más potente, con su motor de 6 litros, 12 cilindros y 48 válvulas; no hace falta para nada modificar los aspectos mecánicos; ni motor, ni frenos, ni caja de cambios, ni embrague, ni nada de nada. Los 394 caballos son más

que suficientes para moverse con agilidad e incluso superar los límites de lo razonable. Luego, se le pide a Zagato que diseñe unas líneas y que el carrocerero Galbati lleve a cabo las transformaciones necesarias en la carrocería... y ya está todo hecho. Del precio más vale ni hablar. De serie y como coupé cuesta más o menos 20 millones y en Italia, según informa Giancarlo Perini, la transformación, sin añadir ningún equipo, son otros 80 millones de liras.

Lo cierto es que todo apunta a que la propia marca Mercedes haga una serie corta de este familiar/coupé pero, de momento, habrá que conformarse con la versión italiana.



NATURMOVIL

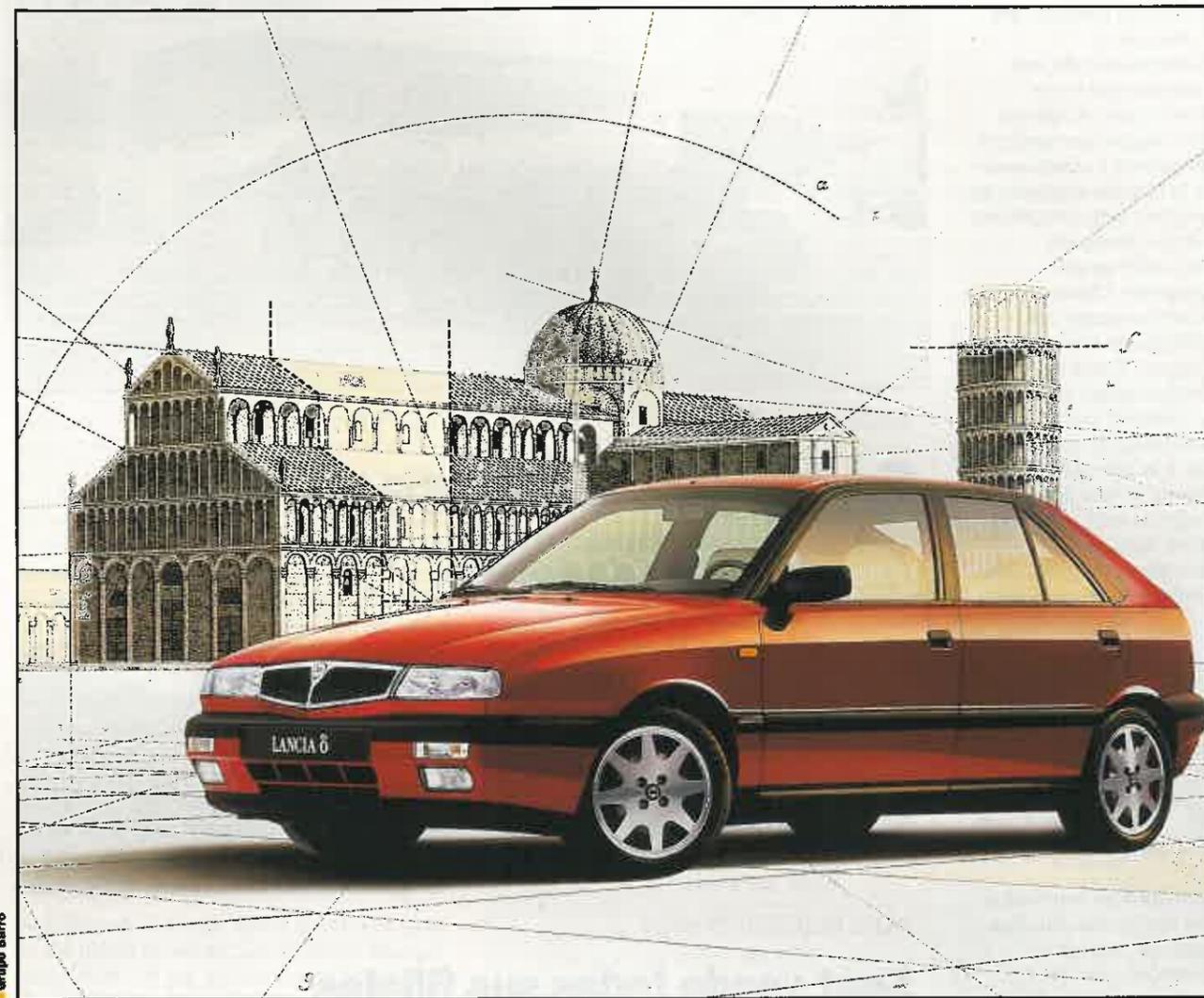
El Salón más seguro y ecológico

POR segundo año consecutivo se ha celebrado el NaturMóvil, una muestra promovida por Emilio de Villota con dos temas como lema, la Seguridad y el Medio Ambiente en el transporte terrestre. Las ponencias resultaron muy interesantes por los temas a tratar y por los conferenciantes que acudieron a la cita, entre los que cabe destacar al consejero delegado de Ford España, Alain Batty, que habló del «Futuro empieza hoy»; Juan José Sanz, presidente de Opel España, sobre «El automóvil del año 2.000»; Arnaud de David



Beauregard, consejero delegado de Citroën Hispania, que versó sobre «La experiencia piloto de La Rochelle» y Juan Baselga, consejero delegado de Volkswagen-Audi España, que introdujo «La nueva tecnología del aluminio aplicada al automóvil». Las mesas redondas pusieron la guinda del certamen, y en ellas nada quedó fuera. Se habló de la influencia de los medios de comunicación y de la publicidad, del deporte, de la formación del usuario, del transporte intermodal, del reciclaje y de las energías alternativas aplicadas al automóvil.

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



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.

LO ÚLTIMO DE PEDRO CRESPO

No es fácil imaginar que el director de Comunicación de una multinacional tenga tiempo para escribir un libro, seguir ejerciendo el periodismo y mantenerse en lo alto del escalafón de la crítica cinematográfica. A Pedro Crespo le convenció un día Estanislao Chaves de que se hiciera cargo del gabinete de Prensa de Peugeot. Pedro sólo puso una condición: mantener su contacto con el periodismo de primera fila. Y lo cumplió con creces. Pedro, que es amigo de esta casa y de estos humildes aprendices de periodismo desde hace muchos años,



nos acaba de sorprender con una novela. No tiene nada que ver con el automóvil, pero lo contamos en este Punto de Mira porque es un acontecimiento del que todos nos sentimos orgullosos. Su octava novela se llama «Sol rojo sobre blanco infinito» y en síntesis se trata de una novela de contraste entre el mundo occidental y el japonés; entre la técnica y el periodismo. Todo ello con una notable dosis de intriga y suspense, porque como dice Pedro: «Todos los escritores tienen una ambición. La mía es que mis obras no aburran a nadie». Eso es algo de lo que estamos absolutamente seguros.



BP OIL ESPAÑA

En busca de la seguridad

LA firma petrolífera BP Oil España, ha organizado durante estos días unos cursos de perfeccionamiento en la conducción dirigidos a los conductores de los camiones cisterna que prestan servicio para la compañía en España.

Con la colaboración de los especialistas del Real Automóvil Club Austriaco, un total de 120 conductores han experimentado las sensaciones de pérdida de control y adherencia sobre una pista deslizante y han podido comprobar, con un

camión cisterna especialmente preparado para ello, que se puede volcar la carga al girar en una rotonda en cuanto se supera la ridícula velocidad de 29 kilómetros por hora.

Esta interesante iniciativa responde a la filosofía de BP de mantener el más alto nivel de seguridad en su flota de distribución y su objetivo ha sido demostrar a sus conductores los potenciales riesgos a los que se enfrentan y cómo evitarlos en la medida de lo posible

PARA REDUCIR COSTES

Seat vende todas sus filiales

SEAT, como algunas otras marcas, mantiene en diferentes puntos estratégicos de España una serie de concesionarios que son propiedad de la marca. Es lo que se ha venido llamando filiales, aunque el nombre no sea el más adecuado. Estas filiales competían directamente con los concesionarios, con capital privado, provocando muchos conflictos de intereses al ser «arte y parte» en unas relaciones siempre delicadas.

Pues bien, Juan Llorens ha decidido vender estas 21 filiales, buscando tanto la mejora del negocio para la red comercial privada, como la rentabilidad del balance, al reducir gastos operativos. Estos 21 centros funcionan en Barcelona (3), Bilbao, La Coruña, Gijón (2), Huelva (2), Lerida, Madrid (3), Málaga, Sevilla (2), Valencia



(2) y Valladolid (2). En total cuentan con una plantilla de 730 personas y un valor inmobiliario de 2.250 millones de pesetas.

Estas filiales suman un volumen de ventas que ha llegado al 13 por ciento en el último ejercicio, con algunas «puntas» del 25 por ciento en localidades como Barcelona, donde las ventas a empleados se llevan a cabo desde estas filiales.

UN FRAUDE QUE NO ES TAL

El País, ni idea

HACE unos días, el diario *El País* informaba en primera página de la posibilidad de un fraude de más de 30.000 millones de pesetas por parte de las firmas compra-venta de automóviles. Según el rotativo madrileño, Hacienda investiga este posible fraude.

El diario desconoce absolutamente la fiscalidad del automóvil y, como ocurriera hace pocos meses con los seguros del automóvil, mete la pata de manera preocupante. Los profesionales de la compra-venta no tributan el 15 por ciento de la cantidad a la que venden el coche, sino de la diferencia entre el precio de compra y el de venta. Es decir, si compran un coche por 800.000 pesetas y lo venden por 1 millón, tributan como IVA el 15 por ciento de las 200.000 pesetas de diferencia; es decir, 30.000 pesetas. Pretender que en el Ministerio de Hacienda no conocen esta forma de tributar es de una frivolidad preocupante. En caso de que no se conociese con certeza el precio de compra,



se tributará el 15 por ciento del 10 por ciento del precio de venta. En el mismo ejemplo anterior, el 15 por ciento del 10 por ciento de 1 millón; es decir, 15.000 pesetas.

Luego *El País* hace una serie de operaciones para intentar ajustar los 33.000 millones, pero no salen. Si el total ingresado por las ventas de segunda mano es de 560.000 millones de pesetas, la tributación (el 15 por ciento del 10 por ciento de esta cantidad) sería de 8.400 millones de pesetas. Y esto, en el supuesto de que todas las transmisiones fuesen entre profesionales. Como aproximadamente dos tercios de las mismas se hacen entre profesionales, el máximo sería de 5.500 millones de pesetas en el caso de que todas las empresas compra-venta defraudasen a Hacienda, que no es obviamente el caso. Según Salazar Simpson, presidente de la patronal Faconauto, no puede hablarse de fraude, pero, en todo caso, la cantidad dejada de percibir por Hacienda, por una norma de dudosa redacción, nunca será superior a 1.500 millones de pesetas.

De buena fuente

El carril VAO aún no está definido

Una de las entradas a Madrid más conflictiva es la N-VI. En otoño próximo deberá entrar en funcionamiento un carril BUS-VAO, destinado a los autobuses periféricos y a los «Vehículos de Alta Ocupación». El Ministerio de Obras Públicas aún no ha decidido el número de ocupantes mínimo para estos VAO, debatiéndose entre 2 y 3. Por otro lado, el aspecto jurídico de esta limitación (y por consiguiente la posibilidad de denunciar su incumplimiento), se encuentra ya recogido en el Reglamento de Circulación. El control de la ocupación lo llevarán a cabo la Guardia Civil y la policía municipal en el tramo más próximo a la capital.

Peugeot prepara el sustituto del 205

Por fin ha visto luz verde el proyecto T-1 que sustituirá al actual 205. Comenzará su producción en 1997, con versiones de 3 y 5 puertas y puede tener un diseño en la misma línea del 106 y el 306. Siguiendo la tradición, su nombre definitivo podría ser el de 206.

Caja de cambios secuencial para el Peugeot 405

No es ya ningún secreto que el 405 será sustituido por el 406 a primeros de 1995. Como novedad mecánica más espectacular, mencionar que se ofrece -en las versiones altas de gama- una caja de cambios secuencial de seis marchas. El alto de gama será un 4x4 turbo de 220 caballos.

Exito de ventas del Fiat Tipo en Italia

Ni los más optimistas esperaban una aceptación tan elevada del Fiat Tipo. Nada menos que 90.000 solicitudes ha recibido el coche en sus primeros cuatro meses de venta, doblando al siguiente modelo, que no es otro que el Fiat Uno. Esta acogida permite a los responsables de Fiat ver el futuro con optimismo, pese a las pérdidas de 1,8 billones de liras en el ejercicio del 93.

Rover aumenta su producción

El anuncio de la compra de Rover por BMW no ha podido ser más positivo. De momento, sus ventas se han disparado en toda Europa, hasta el punto de que se va a trabajar los sábados en la planta de Birmingham, donde se producen los modelos de las series 200 y 400.

PIECH SE ENTREVISTA CON GONZALEZ

El Presidente de Volkswagen, Ferdinand Piech, y un representante del Gobierno de Baja Sajonia (propietaria del 20 por ciento de las acciones de la multinacional alemana) han visitado en La Moncloa a Felipe González, que se encontraba acompañado por el vicepresidente Narcís Serra. NI Arriortúa ni Llorens se encontraban presentes, lo que se ha juzgado como extraño en medios del sector. Piech ha vuelto a asegurar el futuro de Seat en la organización VW, pero hipotecando esta continuidad como marca a determinadas ayudas para su reconversión industrial.



CITROËN JUMPER

Ya a la venta

COINCIDIENDO con la mejora en los resultados de Citroën, que ha reducido sus pérdidas en 93 millones en el primer trimestre de 1994, de la mano de la firma Sevel, la marca francesa cuenta con un nuevo vehículo industrial en su catálogo, el Jumper, una furgoneta que, con muy buenos argumentos, comienza su comercialización con la intención de ponérselo difícil a otros modelos ya veteranos y consolidados en el mercado.

Sus bazas más importantes, además de un diseño muy moderno y de un interior realmente confortable y racional, son su extensa gama, que se completa con un total de 42 versiones, repartidas en seis tipos de carrocería: furgón, furgón acristalado, combi, camión y chasis cabina, que se pueden elegir con tres longitudes diferentes de batalla y tres alturas diferentes de caja. Para la gama Jumper, Citroën ha elegido cuatro motorizaciones: 1,9 D, 1,9 TD, 2,5 D y 2,5 TD. Las dos primeras son las que utilizan los ZX y Xantia en sus versiones diesel atmosféricas y turbo. Las de 2,5 litros son unos motores totalmente nuevos, que tienen en común con los del XM el contar con tres válvulas por cilin-



dro, dos de admisión y una de escape con unas potencias de 86 y 103 caballos. Siguiendo con la mecánica, hay que resaltar que este nuevo modelo utiliza dos tipos de caja de cambios: la MG, que es nueva y la ME, que es similar a la del XM. La particularidad del cambio es que la palanca está situada en el salpicadero, muy al alcance de la mano, resultando su manejo muy cómodo.

Con este modelo tuvimos ocasión de realizar un toma de contacto, concretamente con una versión de furgón chapado dotada con el motor 2.5 D. En un recorrido que alternó circulación en ciudad, con mucho tráfico, carretera nacional en buen estado y zonas con cuestas prolongadas, el vehículo Jumper se mostró muy ágil, ofreciendo siempre unas prestaciones muy interesantes. El puesto de conducción está bien resuelto, con todo al alcance de la mano, sobre todo la palanca del cambio, lo que hace muy confortable su conducción. En los planes de Citroën está vender 20.000 unidades del Jumper en el año 94 en toda Europa.



BOTERO Y EL CARRIL BUS

Los primeros días de la exposición de Botero en Madrid se saldaron con importantes atascos, debido a que los espectadores invaden el carril bus para poder ver de frente a las estatuas del genial escultor colombiano. El Ayuntamiento tuvo que cerrar parcialmente el carril bus, lo que ha originado importantes atascos en el eje nort-sur. Ahora, los responsables del tráfico han decidido cerrar el carril sólo los fines de semana.

AHORA



Ahora puedes ir en un coche del mañana desde 1.995.000 ptas. Y ahora además hasta 300.000 ptas. más por tu coche del pasado*.

Durante siglos una de las principales obsesiones del hombre ha sido adivinar el futuro.

En Nissan hemos preferido crearlo.

Por eso el Nissan Serena cuenta con la más avanzada tecnología; 16

válvulas, 126 CV, inyección multipunto y 2000 cc.

Con los últimos avances en materia de seguridad; zonas de absorción de

choque, barras de protección laterales, ABS y LSD. Y con un amplio y versátil espacio interior capaz de adaptarse a todas tus necesidades para poder disfrutar y compartir cada momento del viaje.

Pero en Nissan también sabemos que cuando se está tan cerca del futuro, el pasado se valora más, por eso ahora con la compra de cualquier

modelo de gasolina te damos

hasta 300.000 Ptas. más por tu coche

usado y el aire acondicionado gratis o el descuent-

to equivalente al comprar cualquier modelo diesel.

Ven a tu concesionario Nissan y descubre cuál es tu futuro.



AHORA
Nissan

TBWA

*P.V.P. recomendado (IVA y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock. Promociones no acumulables entre sí o con otras existentes.



La inconfundible mano de Pininfarina caracteriza el nuevo Ferrari. A pesar de sus prestaciones, el F-355 no tiene grandes alerones.

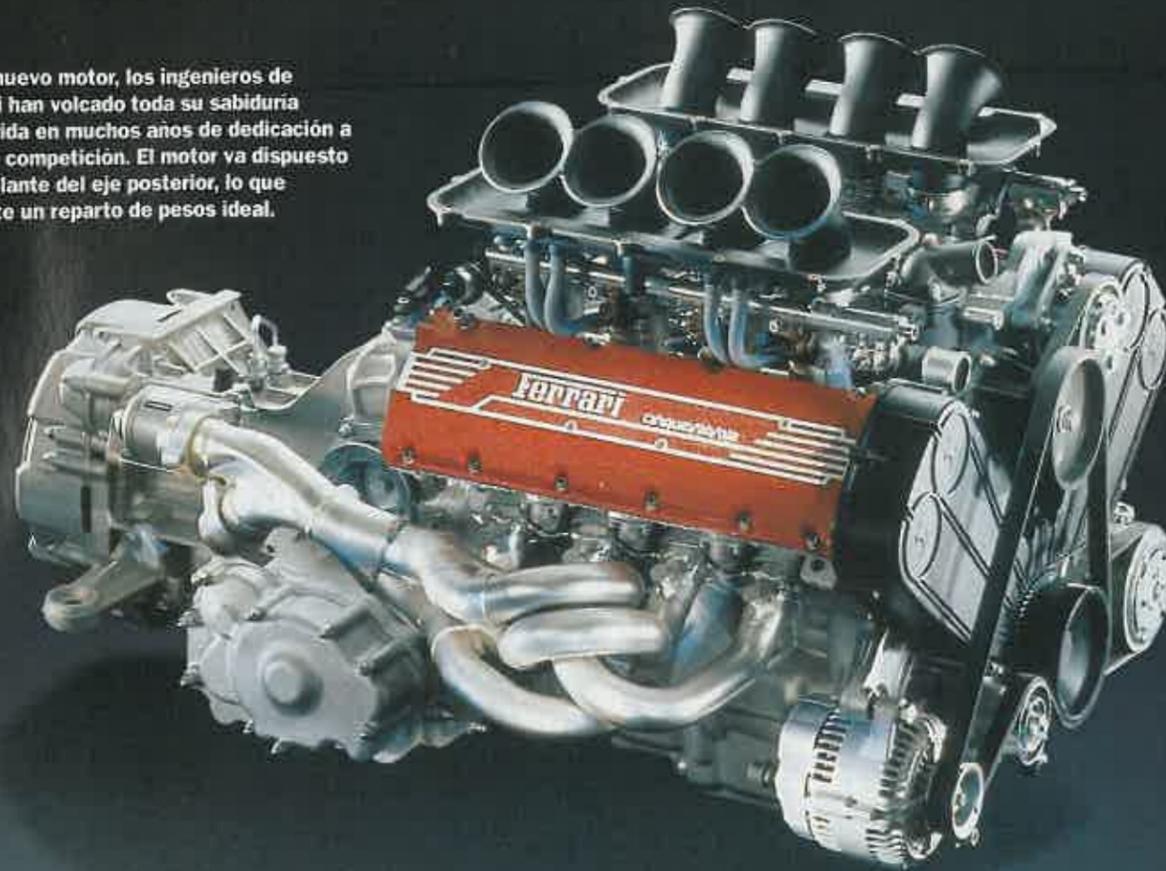
LO ULTIMO

FERRARI F-355

Hijo del viento

Ferrari acaba de presentar el modelo que va a ser su caballo de batalla para el cambio de siglo. El F-355 es un impresionante coche capaz de alcanzar los 295 km/h en dura competencia con el viento.

En el nuevo motor, los ingenieros de Ferrari han volcado toda su sabiduría adquirida en muchos años de dedicación a la alta competición. El motor va dispuesto por delante del eje posterior, lo que permite un reparto de pesos ideal.





HAY que dejar muy claro que no se trata de una evolución del 348, sino que es un coche totalmente nuevo. Su denominación, como en todos los Ferrari, responde a las características del modelo. El 35 significa que el coche cuenta con un motor de 3.5 litros de capacidad, mientras que el 5 se justifica por el número de válvulas por cilindro. En efecto, el F.355 dispone de un motor de ocho cilindros en V de 3.500 centímetros cúbicos, que desarrolla una potencia máxima de 380 caballos a 8.200 revoluciones por minuto. El par máximo es de 37 mkg a 6.000 revoluciones por minuto. La potencia se transmite a las ruedas posteriores a través de una caja de cambios de seis velocidades de tipo transversal.

El diseño externo es responsable, tal y como es habitual en la marca del *cavallino*, de Pininfarina. Aunque hay un cierta semejanza con las redondeadas líneas del 348, en el F-355 se ha optimizado el rendimiento aerodinámico, no sólo por encima, sino por debajo, ya que la parte inferior del coche

El fondo del coche está estudiado para mejorar el rendimiento aerodinámico. La culata de cinco válvulas permite alcanzar una potencia de 380 cv.



En el nuevo Ferrari se ha refinado mucho el interior. La versión Sport dispone de baquets y cinturones de cinco puntos de anclaje.

ha sido objeto de un sesudo estudio para conseguir aprovechar ventajosamente las fuerzas que se generan entre el coche y el asfalto. De esta forma se ha conseguido una gran eficacia aerodinámica, sobre todo a alta velocidad, sin necesidad de recurrir a aparatosos apéndices aerodinámicos.

Otro aspecto en el cual el F-355 rompe moldes frente a sus predecesores, es la incorporación de la electrónica en elementos ajenos a la gestión del motor. El nuevo modelo

cuenta con un avanzado sistema de suspensión autoadaptable que selecciona la dureza de amortiguación en función del uso que se haga del coche y de las condiciones de la carretera. Así pues, por una parte existe la posibilidad de utilizar unos tarados bastante blandos para circular por autopista, pero cuando es necesario el máximo agarre, se endurece la amortiguación.

Las prestaciones de este nuevo puro sangre son capaces de quitar el hipo al más pintado. La velocidad

máxima anunciada es de 295 kilómetros por hora, mientras que la aceleración de cero a cien kilómetros por hora se reduce a 4,7 segundos.

Habrà que esperar todavía algunos meses para que se inicien las entregas del F-355 pero se puede especular con un precio final en torno a los 20 millones de pesetas para la versión convencional y algo menos para la sport.

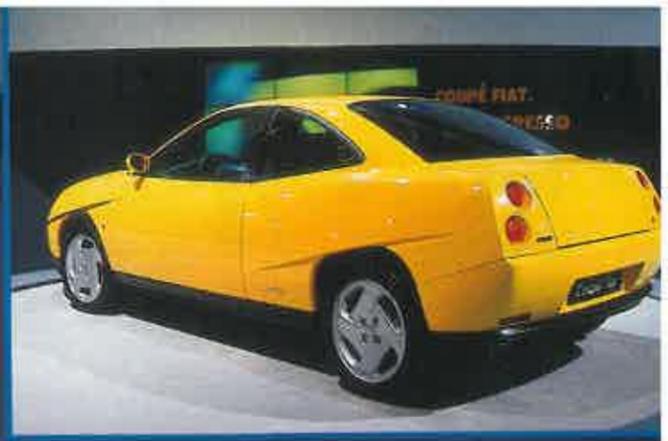
M 16

Además de la versión *berlinetta*, el 355 va a estar disponible en versión *spider*, de techo desmontable, y en versión *sport*.



SALON DE PORTUGAL
CONTRA VIENTO
Y MAREA

SEAT



CON PERSONALIDAD
 Tanto el Alfa Romeo 145 como el Fiat Coupé aportan una personalidad muy marcada. Los italianos seducen a los portugueses con sus líneas exclusivas.



PROTOTIPO Y REALIDAD
 Cerca de la silueta real del Opel Tigra, muy pronto comercializado en toda Europa, podía admirarse el Concept 1 de Volkswagen, el prototipo del futuro escarabajo.

El Salón Internacional del Automóvil supone un gran reto para la industria automovilística portuguesa. Mientras que el resto de Europa experimenta un ligero aumento en las ventas, ellos no levantan cabeza.



SAIÃO DE PORTUGAL
CONTRA VIENTO
Y MAREA

PARA SONAR

La firma Shell contaba en su stand con el McLaren F-1, un superdeportivo de bella factura cuya presencia hará las delicias del público.



EL FUTURO

Mercedes se olvidaba en casa el prototipo SLK, sin embargo aportaba el Vision A, una propuesta para las grandes ciudades de un futuro muy próximo.



ECOLOGICO

Como es habitual, la marca japonesa presentaba un llamativo prototipo, esta vez basado en el mínimo consumo y la ecología. Se trata del Mitsubishi ESR.



AUNQUE existen datos esperanzadores como el que Seat haya aumentado sus ventas en casi un 300 por ciento en el primer trimestre del año, el mercado portugués del automóvil no levanta cabeza. Ni siquiera se puede hablar de la tímida recuperación que ahora experimentamos en España. La recesión, en explosiva combinación con la política impositiva portuguesa para con el automóvil, ha conseguido que un país de clara tradición automovilística se conforme con mirar. Y para facilitar este ejercicio, nada mejor que un Salón del Automóvil a nivel internacional como el de Oporto. La presentación del Seat Toledo 2.0 16V, en primicia junto con el despliegue de otras marcas para dar a conocer productos de la categoría del Alfa Romeo 145, el Fiat Coupé, el Opel Tigra, el BMW Compact, el Audi A8 o el Nissan 200 SX entre otros, ha aumentado considerablemente la categoría de una muestra importantísima para el país vecino. Durante nueve días los portugueses podrán admirar desde la maqueta de un Williams Renault o un Ferrari de F-1 hasta el Alfa Romeo 155 o el Opel Calibra del DTM, pasando por un Toyota Celica de rallyes

LLORENS

Juan Llorens, presidente de Seat, acompañó a Hipólito Pires, importador de la marca para Portugal, en la visita al Salón. Llorens comprobó el acabado de los Micra.



NATACHA CABRIOLET

El importador de Lada en Portugal contaba con la versión descapotable del Samara.

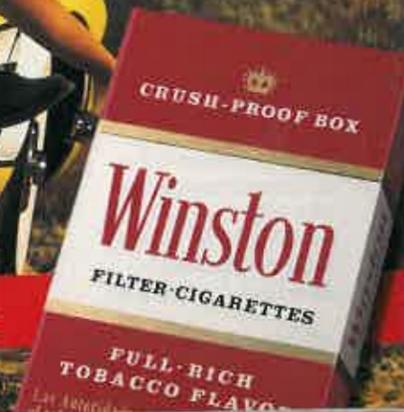


aportado por la firma Castrol, dos Escort Cosworth, el Citroën ZX Rallye-Raid, el Seat Toledo Marathon o algunos deportivos de ensueño como el McLaren F-1, el Bugatti EB 110 o el Lamborghini Diablo VT. También estarán presentes prototipos tan interesantes como el Concept 1 de Volkswagen en versión descapotable, el ecológico ESR de Mitsubishi, el Vision A de Mercedes o el Concept T Cabrio de Seat. Algunas marcas aportan versiones específicas para Portugal y sus impuestos. Es el caso de Seat, con un Ibiza 1.0 con modificaciones en la distribución, que

Fast Food.



El Genuino Sabor Americano.



Las Aduanas de Galicia no intervienen. FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

proporcionan una potencia de 60 caballos, un Rover 214 Cabrio, un Citroën ZX 1.4 Diesel con el motor del AX, un Audi 80 1.6 o un Citroën AX de 50 caballos de potencia. Juan Llorens, presidente de Seat, recibía de manos del importador oficial de la marca en Portugal los trofeos al Coche del Año y al Utilitario del Año por el Seat Ibiza, artífice del aumento en las ventas de la marca en el país vecino. Los monovolúmenes Evasion de Citroën, Ulysse de Fiat y 806 de Peugeot, junto con el Citroën ZX Break y

Seat Toledo 2.0 16V

LA marca española presentaba como primicia en el Salón de Portugal el Seat Toledo 2.0 16V, el modelo más rápido en la historia de la marca. La nueva berlina ofrece una atractiva combinación de potencia y equipamiento para los más exigentes, que podrán adquirirlo desde primeros de junio tras desembolsar las 2.990.000 pesetas que costará en España.

El Toledo más deportivo hereda el motor de origen Volkswagen que monta el Golf GTi 16V con dos litros de cilindrada, 16 válvulas y 150 caballos de potencia. Una mecánica que le permite lograr unas prestaciones muy brillantes y una velocidad máxima de 215 kilómetros por hora. En relación al Golf, se ha mejorado todavía más la respuesta con un par máximo conseguido a un menor número de revoluciones, lo que le permite ganar ligeramente capacidad de respuesta desde poca velo-



se a las brillantes prestaciones con unos discos delanteros ventilados de mayor diámetro (280 mm.).

Acompañando tan especial esquema mecánico, el Toledo 2.0 16V va provisto de un equipamiento específico, parte del cual hereda desde primeros de junio toda la gama Toledo. La versión más potente de la marca española cuenta de serie con aire acondicionado, doble airbag, antibloqueo de frenos, cuatro elevalunas eléctricos, cierre centralizado, ordenador de abordo, faros antiniebla, retrovisores eléctricos, autorradio con seis altavoces y tapicería combinada de cuero y tejido. Común desde ahora en todos los Toledo se puede encontrar un salpicadero pintado en gris metalizado, una consola central y nuevos tapizados. Los asientos han sido rediseñados. En los delanteros se ha buscado mayor sujeción lateral y cuentan ahora con una bolsa portaobjetos en el respaldo. Esto ha llevado a eliminar los portaobjetos de las puertas traseras, lo que facilita el acceso a las plazas. Los asientos traseros son ahora los del Golf con reposacabezas del Ibiza, una combinación práctica que aporta calidad y confort. Otros detalles se encuentran en los mandos de luces, intermitentes y limpiaparabrisas, nuevos volantes (aprovechando la llegada del airbag) nuevos ceniceros y salidas de aire.



cidad. Paralelamente a la introducción de la nueva mecánica, el coche se ha adaptado en el aspecto dinámico a la nueva potencia. Por lo pronto hereda los ejes rodantes del Corrado, que se han reforzado convenientemente. Se ha aumentado el diámetro de la barra estabilizadora hasta los 20 mm., se ha aumentado el ancho de vías en 1 centímetro y se han adaptado todos los ángulos básicos de la suspensión. Las llantas de aleación son de nuevo diseño y específicas con siete radios y cinco pernos y los neumáticos de 195/50 R15. El sistema de frenado también ha recibido modificaciones para adaptar-



NISSAN 200 SX
Nissan presentaba en Oporto el nuevo 200 SX, un deportivo accesible y elegante.

los cabrio también invade el país luso. Peugeot con su 306 y 205 Cabrio, Volkswagen con su Golf, BMW con su M3, Fiat con el Punto, Saab con su 900 y hasta Lada con el Natacha Cabiolet embellecían el Salón de la esperanza.

A. MAS

Los impuestos y el automóvil

COMPRAR un coche en Portugal no está al alcance de cualquiera. El automóvil en el país luso está gravado con una serie de impuestos que penalizan el precio de compra hasta niveles demasiado elevados para cualquier comprador. El coche en Portugal es un lujo en el amplio sentido de la palabra.

Los vehículos más castigados por los impuestos son los que superan los 1,5 litros de cilindrada, siendo los de hasta 1.000 centímetros cúbicos los que menos pagan. Esto significa que, por poner un ejemplo, el Citroën Xantia 2.0 más barato cuesta allí 4,9 millones de pesetas, mientras que en España el más caro no

supera los 3,9 millones. En el caso del Seat Toledo 2.0i GLX, su precio en Portugal alcanza los cinco millones de pesetas, mientras que en España cuesta menos de la mitad, 2,4 millones.

A pesar de que esta política repercute en las ventas muy negativamente, al margen de no permitir que la edad media de los vehículos en Portugal descienda, el Gobierno no está dispuesto a dejar de ganar ni un solo escudo de este sector. Hay que pensar que sólo de los impuestos sobre la cilindrada de los automóviles el Gobierno portugués se embolsa al año alrededor de 80.000 millones de pesetas.



KIA EN PORTUGAL
El Sportage es la apuesta de la marca coreana Kia en el segmento de los todoterreno.



el Rover 400 Tourer, aportaban la nota familiar al salón. Los coreanos de Kia empiezan a vender sus coches antes que en España y presentaban su modelo berlina de tres volúmenes Sephia y un todoterreno muy atractivo llamado Sportage. La fiebre de

Rodeo.



El Genuino Sabor Americano.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA seriamente LA SALUD.



FIAT COUPE

Vuelve la tradición

Ya ha comenzado a venderse en España el Fiat Coupé, un modelo con el que la marca italiana retoma su tradición de ofrecer coches con carrocería deportiva.



El Fiat Coupé se distingue por contar con una línea atractiva y personal. Su interior también es exclusivo, además dispone de un buen equipamiento.



FIAT, a lo largo de su historia, ha mantenido en su catálogo modelos con carrocería coupé, unos coches que siempre se han caracterizado por tener un diseño innovador en la época en que les tocó vivir. Ahora Fiat recupera esa tradición, que ha mantenido unos años en el olvido y lo hace con el Coupé. Un vehículo con una línea atrevida, personal y que se distingue por contar con un buen espacio interior, con sitio para cuatro pasajeros y un maletero con una generosa capacidad, es-

pecialmente para tratarse de un vehículo de este tipo.

El Fiat Coupé, tras una jornada de puertas abiertas en la Red de Concesionarios de la marca, los pasados días 20 y 21 de mayo comenzó su venta en España. La gama de este modelo está compuesta por tres versiones: Coupé 16V, Coupé Turbo y Coupé Turbo Plus, los tres equipan el motor de dos litros de cuatro válvulas por cilindro, y con precios que van de 3.555.000 pesetas, precio mano en llave de la versión más básica,

a 4.265.000 pesetas de la más equipada. La potencia de sus respectivas mecánicas es de 142 caballos en la versión atmosférica y de 195 en la turbo alimentada.

El Fiat Coupé, además de ofrecer una línea atractiva, producto de la imaginación de Pininfarina, un interior amplio y unas mecánicas potentes, cuenta con detalles exclusivos, como es el cuadro de instrumentos esculpido en el salpicadero de chapa y pintado del mismo color de la carrocería o la boca de llenado de com-

PRECIOS

Coupé 16V	3.555.000
Coupé Turbo	4.015.000
Coupé Turbo Plus	4.265.000

OPCIONES

Tapicería de cuero	240.000
Preinstalación radio con 6 altavoces + antena	15.000
Autorradio con frontal extraíble + 6 altavoces	60.000
Lavafaros	23.000
Pintura metalizada	36.000
Techo abrible eléctrico	100.000
Antirrobo electrónico	50.000
Airbag conduc.+pasajero	50.000

bustible, con un tapón tipo competición y un equipamiento de serie muy completo. Entre los elementos que equipa de fábrica hay que resaltar el ABS, el airbag del conductor, el aire acondicionado, la dirección asistida, las llantas de aleación, el sistema antipatinamiento *viscodrive* o los espejos con mandos eléctricos y desempañador, entre otros, además, por supuesto, de los elevalunas eléctricos y el cierre centralizado. La máxima expresión es el Coupé Turbo Plus, la versión más equipada de las tres,

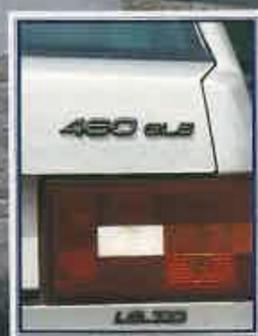
que cuenta de serie con tapicería de cuero. Entre las opciones más importantes se encuentran la pintura metalizada, el techo abrible eléctrico y el airbag del pasajero.

Con el Fiat Coupé aumenta la lista de coches de este tipo disponibles en España; el nuevo modelo de Fiat, con muy buenos argumentos, llega con la intención de ponérselo difícil y rivalizar con modelos ya asentados en este segmento.

M. M.



El motor turbodiesel desarrolla 90 caballos de potencia. Destaca por su bajo consumo y proporciona unas buenas prestaciones.



VOLVO 440/460 GLE 1.9 TD

Economía segura

Con el motor turbodiesel de origen Renault, la gama pequeña del fabricante sueco se enriquece con una versión económica.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.870 cc. Dos válvulas por cilindro. Alimentación: Bomba de inyección indirecta y turbo. Potencia: 90 CV a 4.200 r.p.m. Par máximo: 17,85 mKg a 2.000 r.p.m. Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Neumáticos: 185/65 R 14. Frenos: de disco delante y tambores detrás. Suspensión independiente delantera. Peso: 1.210 kg.

EL nuevo modelo, ya comercializado desde hace poco en otros mercados europeos, está teniendo un éxito insospechado principalmente en Francia y Bélgica. En el mercado español, las ventas de turismos con motorización diesel del segmento de la Serie 400 siguen una línea ascendente y, dado el precio competitivo del nuevo Volvo, lo lógico es que dicha trayectoria continúe. Volvo España espera para este año vender 10.000 unidades (en total de las tres gamas), lo que significa un incremento superior al 30 por ciento con relación a 1993. Las previsiones para el total del mercado se calculan en 820.000 coches, es decir, un 10 por ciento más que el año pasado.

En cuanto al motor turbodiesel, es el mismo del R-19 pero con tres caballos menos de potencia. Tiene una cilindrada de 1,9 litros y el turbocompresor dispone de intercambiador de calor. Con sus 90 caballos de potencia, la velocidad máxima es superior a los 175 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en menos de 13 segundos. En la toma de contacto realizada por tierras andaluzas, la primera impresión es que el motor ofrece su mejor rendimiento en la zona media del cuentarrevoluciones y, a pesar de los más de 1.200 kilos de peso, el coche se desenvuelve con «soltura». También son destacables las cifras oficiales de consumo ofrecidas por el fabricante; a 90, 120 y ciclo urbano las cifras respectivas son 4,4, 6,3 y 7,5 litros cada cien kilómetros. Además, la capacidad del depósito de combustible es de 60 litros con lo que la autonomía «aburre».

El nuevo Serie 400 se va a vender a partir de junio en versiones 440 y 460 (maletero separado) aunque de momento sin aire acondicionado, que no estará disponible hasta el mes de septiembre. El coche cuesta 2.890.000 pesetas y lleva, entre otras cosas, frenos ABS, aire acondicionado, elevalunas eléctricos y dirección asistida.

JAVIER GUTIERREZ

FORD PROBE 2.5 I 24V / HONDA ACCORD COUPE 2.2I ES 16V

Conexión U.S.A.



FORD PROBE

VIRTUDES

Diseño exterior e interior
 Prestaciones interesantes
 Personalidad deportiva

DEFECTOS

Asientos delanteros
 Suspensión dura
 Altura plazas traseras

PRECIO: 3.999.000 PESETAS

Motor 16
Prueba

Los dos vehículos son de fabricación norteamericana. El Ford Probe fue el segundo coupé más vendido en España durante el año 93 y el Honda Accord de carrocería deportiva presenta una homogeneidad insólita en este segmento. La lucha está servida.

EN el caso del Ford Probe, la marca norteamericana «rediseñó» completamente el Mazda MX-6 para lograr un espectacular y atractivo coupé. En España, su llamativa estampa y su precio, mucho más competitivo que el del modelo base nipón, le han granjeado un rotundo éxito.

Situado en segundo lugar, por detrás del BMW 318i Coupé, en ♦♦♦



HONDA ACCORD

VIRTUDES

Homogeneidad y respuesta motor
 Comportamiento general
 Consumos contenidos

DEFECTOS

Distancias de frenado largas
 Recuperaciones lentas
 Diseño interior impersonal

PRECIO: 4.280.000 PESETAS

cuanto a ventas durante el año 1993, el Ford Probe ha resultado ser una auténtica sorpresa en el segmento de los coupés. Un segmento que arrancó definitivamente en el ámbito nacional arrastrado por la aparición del Opel Calibra.

El Honda Accord, pese a su marca genuinamente nipona, está diseñado conjuntamente por los departamentos que la marca posee en Japón, Estados Unidos y Gran Bretaña. Y eso se nota al observar por primera vez este imponente coupé, derivado de uno de los modelos con mayor éxito de la firma desde que hiciera su aparición en el año 1981. La versión de carrocería deportiva empezó a fabricarse exclusivamente en Estados Unidos, en la planta norteamericana de Marysville (Ohio) en 1989, y ahora ha llega-



Los interiores del Honda Accord quedan deslucidos por un diseño que resulta claramente impersonal. La calidad y la ergonomía son, sin embargo, muy elevadas.



En el Ford Probe, el interior resulta más atractivo que en el Honda. Sobre todo para los amantes de lo deportivo y que busquen algo original en el mercado nacional.

múltiples reglajes de los asientos hacen olvidar las apreturas de los coupés de menor envergadura. Sentados, en el Honda Accord se consigue, no obstante, un mejor confort gracias a unos respaldos menos verticales y más anchos que los del Ford Probe. El modelo del fabricante americano cuenta con unos asientos de diseño muy peculiar pero no adecuado para todas las tipologías de conductores.

Al ir dotados ambos modelos de bolsa hinchable en caso de accidente, los volantes resultan algo grandes para el estilo del coche, siendo el del Ford Probe más atractivo en su diseño. Esto se hace extensivo a todo el salpicadero, muy similares en cuanto a planteamiento y funcionalidad pero más limpio de líneas que el del Honda Accord.

Los materiales, el acabado y el



El maletero del Honda Accord es mucho más amplio y aprovechable para viajar.

do por primera vez importada oficialmente a España.

El Honda Accord y el Mazda 626 (que también Ford comercializó en USA bajo el nombre de Telstar), son berlinas grandes, de más de cuatro metros y medio. Al adoptar el planteamiento coupé, eso se ha notado, sobre todo en las plazas traseras, que en otros modelos similares son prácticamente simbólicas. No hay que esperar, sin embargo, demasiada holgura para viajar en ninguno de los dos y hay que tener claro que no son adecuadas para adultos en viajes de cierta envergadura. El Accord Coupé consigue algo más de espacio en general, y en el maletero en particular.

En cuanto a las plazas delanteras, nada que objetar al respecto, sino todo lo contrario, lo dicho para las berlinas originales serviría y los



El Ford Probe resulta más agresivo en su aspecto e incorpora limpia trasero.

posicionamiento de los elementos están a la altura de una lujosa berlina y no desmerecen el alto precio que se paga por cualquiera de estos dos coupés, a pesar de que los años pasan muy deprisa en el mundo del diseño y la estética se nota ya algo superada. En esto, el Ford Probe vuelve a hacer gala de una mejor adecuación al ambiente deportivo mediante un acabado más especial de los interiores. Toques distinguidos y originales que encantarán a los detallistas.

La versión del Accord Coupé utilizada en esta comparativa es la más potente, la ES 2.2, con motor de 150 caballos de potencia. Se trata de un motor de cuatro cilindros, monoárbol, que sobre el papel puede quedar en inferioridad de condiciones frente al seis cilindros en V del Ford Probe. Esta última configura-

ción, además de la mayor cilindrada y potencia en este caso, suele dar mejores rendimientos en modelos deportivos, amén de conseguir un mejor equilibrio.

Lo cierto es que el cuatro cilindros Honda sorprende por una suavidad inusitada y sin vibraciones de ninguna clase, gracias a la adopción de sus árboles contrarrotantes. Equilibrio será la palabra que definirá en adelante el comportamiento mecánico del Honda, un coche de una homogeneidad ejemplar.

De todas formas, no hay que engañarse, el motor V6 del Ford es 13 caballos más potente, el desarrollo de sus cambios es más corto y es algo más ligero (45 kilos de diferencia a su favor). Las mediciones corrobora-

ran la teoría y así es el Ford Probe quien gana sin misericordia tanto en velocidad máxima, como en aceleraciones y recuperaciones, por lo que resulta significativamente más deportivo que el Accord Coupé. Esta victoria ante el cronómetro es airada sin pudor por el Probe sobre las distan-

cias de frenado, en las que consigue ser, así mismo, más efectivo que su rival.

Con ello no hay que pensar que el Honda se quede acomplejado por la brillantez del Ford, consigue unos resultados más que dignos y desde una perspectiva general sólo habría que pedirle algo más de vigor en los frenos cuando se conduce deportivamente.

Por contra, el Accord Coupé consigue un tacto general más suave y agradable en su respuesta. Se deja conducir con mucha facilidad y ofrece un funcionamiento aterciopelado en todos los regímenes. Su mayor discreción en las cifras de prestaciones conllevan una mejor adecuación al uso general y un consumo sensiblemente menor que el del más fogoso Probe. El manejo del cambio no es lo suficientemente rápi-



Bueno en todo, el Honda Accord Coupé es ideal para viajes rápidos por su agradable respuesta y elevado confort.



Más duro en sus reacciones, el Ford Probe tiende hacia una visión más pasional de los grandes coupes.

do en ninguno de los dos como para considerarlo de tipo deportivo. Algo más preciso el del Honda, su recorrido sigue resultando largo.

Para situar ambos coches, mecánicamente hablando, decir que el Ford consigue un rendimiento más decantado hacia lo deportivo, mientras que el Honda se aproxima más a una berlina viajera pero que no renuncia a unos altos niveles de rendimiento. Además, a su menor consumo hay que añadir su mayor capacidad en el depósito de combustible, lo que proporciona una autonomía bastante más holgada.

Para analizar el comportamiento dinámico de ambos coupés hay que tener en cuenta algunos factores que los diferencian: las suspensiones y los neumáticos. Mientras que el Probe se sustenta sobre columnas McPherson, con amortiguadores de doble tubo y barras estabilizadoras en ambos trenes, el Accord utiliza en su suspensión totalmente independiente un sistema de doble brazo, también con estabilizadoras delante y detrás. La diferencia entre ambos sistemas hacen al Honda más confortable en este sentido y, en conducción deportiva, más blando en los apoyos. El Probe acusa ciertos rebotes y reacciones sobre firmes irregulares al no absorber tan bien como el Accord las irregularidades que pueda tener el asfalto. En el Accord, los límites vendrán marcados por un sobreviraje, provocado sobre todo por el reparto de pesos, el balanceo y las propias dimensiones.

Mucho más americano en su filosofía, el Ford Probe calza unos espectaculares neumáticos de 225/50 montados en llantas de 16 pulgadas, mientras que el Honda Accord Coupé «se conforma» con medidas 205/55 R 15. La gran cantidad de goma que el Ford apoya en el asfalto aminora en parte un comportamiento más brusco.

En cuanto a la dirección, el Honda consigue una precisión destacablemente mayor, a pesar de una desmultiplicación también mayor del sistema. El Accord se hace más ágil y agradable en todo tipo de conducción, demostrando el Ford mayor brusquedad en sus modales. Pasando al aspecto puramente comercial, no puede hablarse



Los asientos del Honda Accord resultan más racionales para viajar durante largas etapas. Los del Ford Probe, por su parte, resultan demasiado estrechos y verticales.



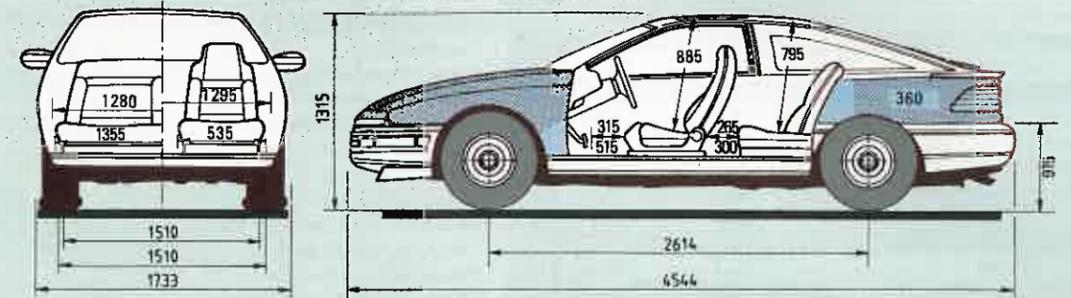
Las plazas traseras quedan algo justas, pero sobre todo en el Ford Probe. El Accord Coupé dispone de algo más de espacio sin sacrificar por esta cuestión el maletero.



El puesto de conducción se optimiza con todos los reglajes posibles. En el Honda hay un portagafas-portabebidas. Los interruptores del Probe están bien integrados.

FRENTE A FRENTE

FORD PROBE/MEDIDAS



FORD PROBE / FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por cada bloque accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,2 mm. Carrera: 74,2 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 163 CV (120 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 22 mkg (216 Nm) a 4.580 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 RON.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente McPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente McPherson y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/50 R 16 V. Llantas de aleación de 7J x 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.269 kg. Capacidad del depósito de combustible: 59 litros.

HONDA ACCORD / FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.156 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 mm. Carrera: 95 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 20,2 mkg (198 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 RON.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,8 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de doble brazo oscilante y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble brazo oscilante y barra estabilizadora.

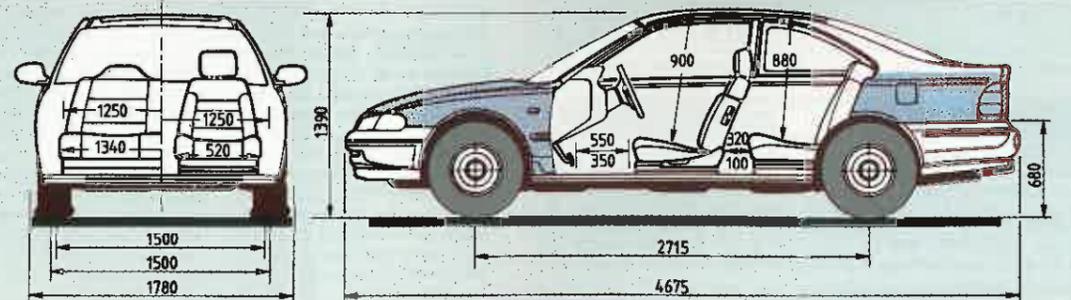
RUEDAS

Neumáticos: 205/55 R 15. Llantas de chapa de 6JJ x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.315 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

HONDA ACCORD COUPE/MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	PROBE	ACCORD
CIUDAD		
A 21,1 km/h de promedio	12,1	11,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,6	7,1
En conducción rápida	16,8	17,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,4	8,5
A 140 km/h de cruceo	12,4	11,6
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	11,2	10,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	525	613

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	PROBE	ACCORD
Km/h	218,3	206,8
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	16,2	17,3
1.000 m salida parada	29,7	31,9
De 0 a 100 km/h	8,7	10,4
Recorriendo (metros)	145,2	175,2
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,3	19,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,5	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,7	36,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,2	9,9
recorriendo (metros)	227	276,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,6	12,8
recorriendo (metros)	352,4	361,1

FRENOS

VELOCIDAD	PROBE	ACCORD
A 60 Km/h:	14,6	25,4
A 100 Km/h:	39,2	57,9
A 120 Km/h:	60,5	86,5

SONORIDAD

Medidas en Db	PROBE	ACCORD
Al ralentí:	47,1	42,0
A 60 Km/h:	63,9	60,2
A 90 Km/h:	67,6	64,7
A 120 Km/h:	70,1	68,2
A 140 Km/h:	73,4	73,3
A tope	81,6	77,9

COMPRADOR

FORD PROBE. 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. **HONDA ACCORD COUPE.** Importador: Honda Automóviles España, S.A. c/ Osona, 1 Urbanización Mas Blau. 08820 El Prat de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. **Garantía:** Cuatro años sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 35 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

FORD PROBE Pintura metalizada: 50.000 pesetas. Techo solar eléctrico: 115.000 pesetas. **HONDA ACCORD COUPE 2.2 ES** Pintura metalizada: 50.000 pesetas.



ADQUISICION

FORD PROBE	HONDA ACCORD COUPE 2.2 ES
FINANCIACION. Entrada mínima: 2.000.000 ptas. Plazos: 48 de 250.000 ptas. Precio final aplazado: 4.566.000 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 20,00 ptas/km. Coste financiero: 34,90 ptas/km. Coste por km. Total: 64,90 ptas/km. SEGURO. Responsabilidad civil obligatoria: 53.872 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 305.371 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACION. Entrada mínima: 2.000.000 ptas Plazos: 48 de 250.000 ptas. Precio final aplazado: 4.566.000 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 20,00 ptas/km. Coste financiero: 34,90 ptas/km. Coste por km. Total: 64,90 ptas/km. SEGURO. Responsabilidad civil obligatoria: 50.880 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 332.687 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



de ellos como modelos en oferta precisamente. Sin embargo, el Ford Probe, cuando fue lanzado al mercado convirtió al inaccesible Mazda MX-6 en un auténtico éxito comercial, mejorando su precio en más de 800.000 pesetas. Lo que quiere decir que el comprador de un coupé de estas características sabe lo que quiere y lo que está dispuesto a pagar por ello.

Pese a ello, el precio del Honda Accord rebasa claramente al del Ford, ofreciendo argumentos similares y, en algunos casos, inferiores. Prácticamente el equipo que ofrecen a sus compradores ambos modelos es muy similar, pero el Honda incluye de serie el techo corredizo, que es una cara y complicada opción en el caso del Ford.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ



BALANCE FINAL

MECANICA		
PROBE	9	La suavidad de respuesta del V6 ofrece grandes placeres al conductor del Probe. Se echa en falta un cambio un poco más deportivo para poder aprovecharla al máximo.
ACCORD	8	Sorprendente, el cuatro cilindros del Honda, consigue ser un prodigio de respuesta y equilibrado. Fácil y agradable de aprovechar en todas las circunstancias.
COMPORTAMIENTO		
PROBE	8	Firme en sus apoyos y muy estable en asfaltos buenos. presenta un comportamiento más vivo. De los dos es el más deportivo en sus reacciones.
ACCORD	7	Pesa algo más y sus suspensiones están más adaptadas al turismo. En conducción deportiva resulta más blando en apoyos y su dirección se muestra precisa pero lenta.
RENDIMIENTO		
PROBE	8	Supera en velocidad, aceleración y recuperaciones al Accord aunque hay que tener en cuenta que dispone de trece caballos y dos cilindros más.
ACCORD	8	Lo que pierde en prestaciones puras lo gana en consumos. El motor tetra cilíndrico Honda resulta más económico en un uso general, siendo a su vez más sencillo.
CONFORT		
PROBE	7	La personalidad deportiva pasa su factura, resultando más duro de suspensiones. Los asientos y las plazas traseras son también menos confortables que en el Honda.
ACCORD	8	La suspensión independiente de doble brazo se muestra idónea para conseguir un compromiso entre estabilidad y confort. El habitáculo resulta algo más amplio que el del Ford.
CARROCERIA		
PROBE	9	Un factor clave en el indiscutible éxito de este modelo. El acertado diseño ha dado en el clavo dentro del particular segmento de los grandes coupés.
ACCORD	8	Más sobrio en sus planteamiento y discreto en sus formas, el Accord Coupé resulta un elegante coche con imagen deportiva y sofisticada.
ECONOMIA		
PROBE	7	Gasta más gasolina y su mantenimiento es más costoso. Pero también es más barato a pesar de que el Honda ofrece el techo corredizo de serie.
ACCORD	8	Sus consumos son sensiblemente más bajos en todos los terrenos. Aunque resulta más caro de adquisición, ofrece la inusitada oferta de cuatro años de garantía.
CONCLUSION		
PROBE	8	Corre más, acelera más, recupera mejor y tiene mayor carisma. El Probe explota mejor la imagen deportiva.
ACCORD	7,8	Para un uso general, resulta más completo y bastante más económico en su mantenimiento.

NISSAN PRIMERA 2.0 SLX

Continuar con el éxito

Sólo unos años después de hacer su aparición en el mercado, los Nissan Primera incorporan un buen número de mejoras que les permitirán mantener la aceptación que ya han alcanzado.

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

LOS Nissan Primera incorporan ahora unas ligeras mejoras de carácter mecánico, estético y de seguridad, apenas tres años y medio después de su aparición en España.

Los actuales Primera se diferencian en el exterior por unos tapacubos de nuevo diseño en las ruedas y por los intermitentes delanteros con



NISSAN PRIMERA 2.0 SLX

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Frenos poco resistentes
Confort de marcha	Estética impersonal
Accionamiento del cambio	Lucas de cruce escasas

PRECIO: 2.585.000 PESETAS

el cristal blanco y lámpara naranja, además de incorporar una nueva gama de colores para la carrocería.

Los cambios en el interior se limitan a la adopción de un volan- ★★★





El interior es muy cómodo y presenta un espacio satisfactorio para viajar con cuatro adultos. El motor, potenciado hasta los 125 caballos, o el volante y los tapacubos de nuevo diseño son algunas de las mejoras introducidas en el Nissan Primera.



de nuevo diseño, tapicerías renovadas y una preinstalación de audio que ahora equipa seis altavoces, mientras que la seguridad pasiva se ha mejorado al incorporar las barras laterales de protección en las puertas y un nuevo sistema de bloqueo en los cinturones de seguridad.

Pero las mejoras más importantes han sido realizadas a nivel mecánico, unas modificaciones que han afectado tanto al modelo con el motor de 1,6 litros, que ha pasado de ofrecer 90 caballos a desarrollar 102, como al Primera de dos litros, el auténtico protagonista de esta prueba.

La sustitución de la inyección monopunto por un sistema de alimentación multipunto con inyectores de doble chorro, cámaras de combustión y culata de nuevo diseño, junto con los nuevos colectores de escape, han permitido incrementar un 8 por ciento la potencia del motor 2.0i 16V del Nissan Primera. De esta forma, el nuevo modelo dispone de 125 caballos (el anterior motor desarrollaba 116 caballos) y, el mejor aprovechamiento del combustible, ha permitido mejorar el rendimiento y, en consecuencia, las prestaciones, los consumos y las emisiones contaminantes del escape.

Quizá el excelente rendimiento de este motor es lo que más destaca en un coche, en general, muy homogéneo. Cuando se acelera sin contemplaciones se puede observar cómo este motor 16V sube más rápido de vueltas en cuanto llega a las 4.000 revoluciones por minuto. Sin embargo, también sorprende que el funcionamiento por debajo de este

régimen también sea muy bueno y no obligue a ir jugando con el cambio a la hora de recuperar vueltas con rapidez en una subida o en un adelantamiento. Funciona con suavidad, como un reloj, pero a su vez no está exento de un cierto carácter.

El resto de los apartados mecánicos permanecen inalterados con respecto al anterior modelo. La caja de cambios es suave y precisa e incorpora unos desarrollos acertados. Además, el molesto rasquido que se suele producir al accionar la marcha atrás con prisas ha sido eliminado gracias a un mecanismo que facilita el engranaje.



Todos los mandos del Nissan Primera se manejan con facilidad y comodidad.



Los frenos, por su parte, realizan bien su cometido, aunque no aguantan mucho el trato duro y se sobrecalientan con facilidad, perdiendo eficacia. La unidad de pruebas contaba con el sistema ABS Bosch de cuatro sensores, un elemento ofrecido en opción en el Primera 2.0 SLX y que resulta muy recomendable por su sensacional funcionamiento.

La dirección tiene una asistencia acertada y es suficientemente rápida, dadas las pretensiones del Primera, siendo su esquema de suspensiones otro de los elementos mecánicos más destacables.

El Nissan Primera ha sido el primer coche de tracción delantera en el que se ha incorporado un sistema de suspensiones Multi-Link en el eje anterior. Este sistema multibrazo permite un guiado excelente del co-

che en todo momento, a pesar de contar con unas suspensiones blandas, aunque, al límite, muestra cierta tendencia al subviraje, es decir, a seguir de frente durante el apoyo. En cualquier caso, esta reacción es fácilmente predecible y se controla, simplemente, con levantar el pie del acelerador.

La utilización de este esquema multi-brazo ha permitido recurrir a unos amortiguadores y muelles de tarado más suaves que favorecen el confort de marcha y, en este apartado, el Primera obtiene una buena nota, absorbiendo con eficacia todas las irregularidades del terreno.

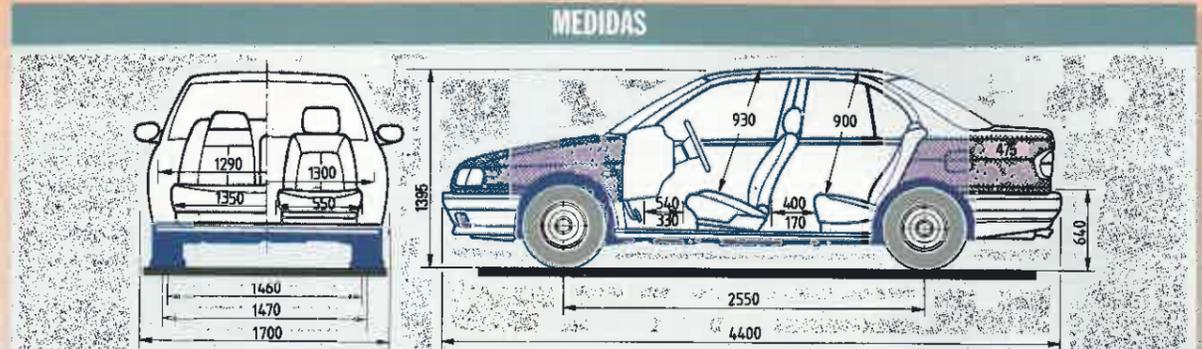
También pone su granito de arena en el confort la escasa rumorosidad apreciable en el interior, que solamente se ve empañada por ciertos ruidos aerodinámicos cuando se circula a una velocidad considerable.

Y hablando de comodidad, no se puede olvidar la habitabilidad interior que, aunque es notable, no es de las mejores de su segmento. Si bien la postura al volante es muy buena gracias a los múltiples reglajes en el asiento y el volante y a la colocación ergonómica de todos los mandos, la habitabilidad posterior es ideal para transportar a dos adultos o tres niños. La cota de anchura no permite acomodar a tres personas grandes sin ciertas estrecheces.

El maletero tampoco desmerece, cuenta con unas formas aprovechables y un volumen considerable que se puede ampliar abatiendo los asientos traseros. En cualquier caso, las aptitudes familiares del Primera, si bien son destacables en materia de espacio interior, no son las más convincentes de su segmento, encontrando modelos de la competencia con unas cotas de habitabilidad y maletero superiores.

El hecho de ofrecer un modelo con más potencia, mejores prestaciones y un consumo más aquilatado es ya de por sí destacable. Pero si además este coche es fiable, fácil de conducir, bien acabado y equipado y cuenta con una habitabilidad interior superior a la media, la opción del Nissan Primera sigue reuniendo las claves para continuar con éxito durante un buen número de años. ●

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio fundido. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 cc. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 125 CV (92 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 17,3 mkg (170 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 oct.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,2 km/h.

DIRECCION

Sistema: de piñón y cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,6 m.

FRENOS

Delanteros: discos ventilados (254 mm de Ø). Traseros: discos (254 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: opcional. Bosch, de cuatro captadores.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo multi-brazo. Trasera: independiente, de brazos paralelos. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 HR 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.215 kg. Capacidad del depósito: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	201,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	31,0
De 0 a 100 km/h	9,9
Recorriendo (metros)	169
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,6
recorriendo (metros)	328
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,2
recorriendo (metros)	460

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,5
En conducción rápida	11,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,8
A 140 km/h de crucero	10,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

FRENOS

A 60 Km/h: **16,0 m.** A 100 Km/h: **46,4 m.** A 120 Km/h: **66,7 m.**

SONORIDAD

Al ralenti: **47,3 dB.** A 60 Km/h: **60,3 dB.** A 90 Km/h: **67,6 dB.** A 120 Km/h: **68,0 dB.** A 140 Km/h: **73,5 dB.** A Tope: **78,8**

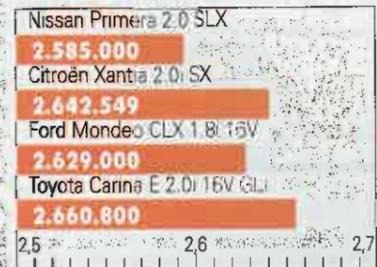
EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentavueeltas	●	●	●
Manómetro de aceite	●	●	●
Termómetro de agua	●	●	●
Indicador de carga batería	●	●	●
Ordenador de abordó	●	●	●
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: Pintura metalizada o perla: 40.000 pesetas. Aire acondicionado: 165.000 pesetas. ABS: 215.000 pesetas. Caja de cambios automática de control electrónico con cuatro velocidades: 170.000 pesetas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En millones de pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En Litros cada 100 km/h)



VELOCIDAD MAXIMA (en Km/h)



CONCLUSION

El Primera dispone del motor más potente, a excepción del Toyota Carina (133 CV), y supera a la mayoría de sus rivales en prestaciones y consumos.

También el precio juega a su favor. Ofrece el valor más contenido y hace gala de uno de los equipamientos de serie más completos. Además su lista de opciones tiene los precios más ajustados.

Sin embargo, sus rivales le devuelven la moneda al hablar de espacio interior, con unas cotas de habitabilidad algo mayores que las del Primera.

Por lo tanto, el Nissan es una de las opciones más interesantes siempre que no se anteponga el espacio interior como el elemento más importante.

COMPRADOR

NISSAN. Importador: Nissan Motor Ibérica S.A. C/ Panamá 7, 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 290 80 80. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 640 puntos de asistencia en toda España.

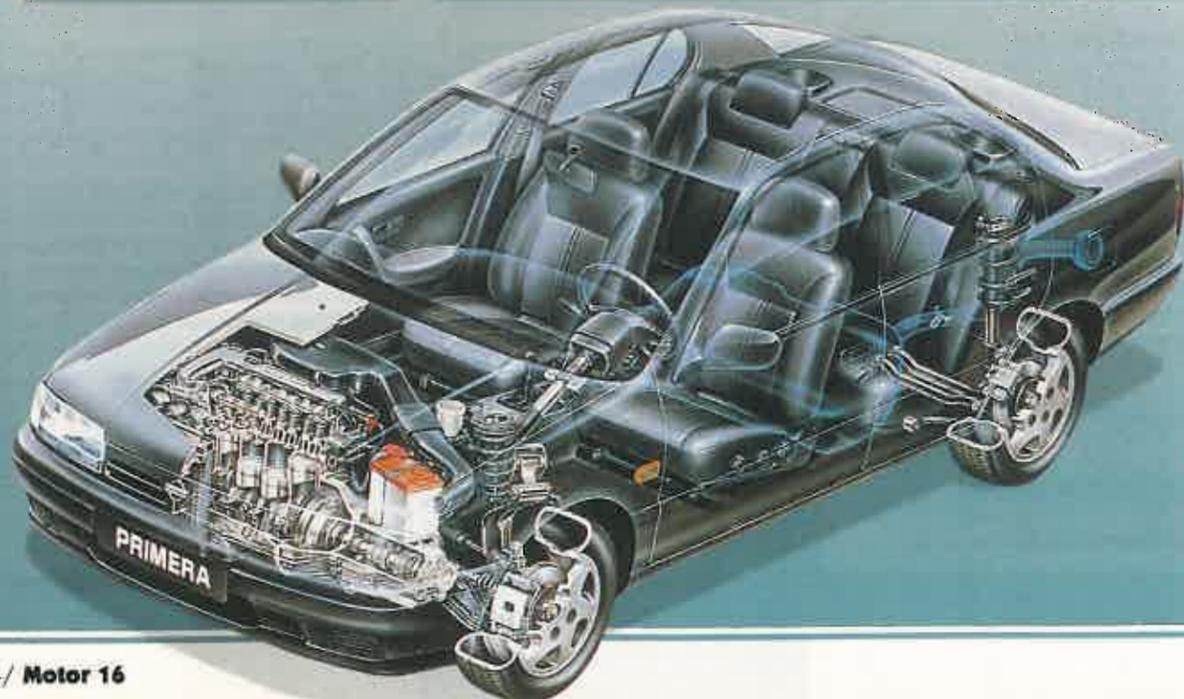
ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 646.250 ptas. **Plazos:** 48 de 55.449 ptas. **Precio final aplazado:** 3.307.803 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 29,33 ptas/km. **Coste financiero:** 42,63 ptas/km. **Coste por km. Total:** 71,96 ptas/km.

SEGURO

Seguro de responsabilidad civil: 46.873 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 225.632 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



MÁS DE 500.000
TODOTERRENOS
YA CIRCULAN POR NUESTROS
BOSQUES Y MONTAÑAS.
SI AMAS LA SOLEDAD Y EL SILENCIO,
MÁS TE VALE ELEGIR UNO QUE LLEGUE
DONDE LOS OTROS 499.999 NO PUEDAN.

Vehículos 4x4, haber hay muchos. Pero pocos tienen como éste una transmisión con unidad de acoplamiento viscoso. Ni un bloqueador electroneumático del diferencial trasero. Ni una



MITSUBISHI MONTERO

suspensión regulable en dureza. Los demás los verás por miles de picnic por las praderas. Pero ni uno en ese agreste y solitario picacho al que es capaz de llevarte tu Montero. Allí serás el único.

MITSUBISHI MONTERO. Desde 3.486.000 pts. 3 años de garantía sin límite de kilometraje.



- CONCESIONARIOS OFICIALES MITSUBISHI
- Alava: BLONDO MOTOR (945) 23 12 13 / 25 62 85 / 99 • Alicante: ALTO MEDITERRANEO (96) 326 61 21 / 00 J. P. MOTOR (96) 394 03 43 / 04 22 • Asturias: CISACAR (98) 511 24 43 / 45 • Baleares: AUTO VIDAL (971) 20 23 63 • Barcelona: FUJIMOTOR (93) 339 67 04 • DULSON MOTORS (93) 209 55 98 / 57 90 / (93) 319 14 77 • Burgos: UREMOMIL (947) 48 21 42 • Cáceres: S.V. MOTOR (927) 22 86 02 / 04 • 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 31 08 • Girona: GARAGE PLANA (972) 30 97 00 • Granada: A-2 MOTOR (958) 26 45 61 / 68 61 • Guipúzcoa: ULIA MOTOR (943) 27 09 99 • Jaén: MOTOR JASA (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 - 363 06 12 / 43 - 654 16 50 / 15 22 • MMCE MADRID SUR (91) 694 09 03 • Málaga: R. BENEÍ (95) 282 16 46 • Melilla: CIAMSA (952) 68 49 65 / 12 17 • Murcia: NAU1-CAR (968) 21 21 41 • Sevilla: MMCE SEVILLA (95) 492 40 98 / 99 • Soria: MADURGA (975) 22 14 50 • Tarragona: MMCE Catalunya (977) 22 73 03 • Toledo: VYROSA (952) 81 41 41 / 51 • 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

Parking V.I.P. Iberia

EN los aeropuertos de Madrid y Barcelona, Parking V.I.P. es un nuevo servicio de 24 horas pensado para evitarle los inconvenientes que tiene acudir al aeropuerto con el coche propio, manteniendo las ventajas de ahorro y comodidad. Con una simple llamada telefónica, un chofer de Parking V.I.P. le estará esperando en la terminal del aeropuerto para hacerse cargo de su coche, cuidarlo durante su viaje en el aparcamiento vigilado y entregárselo a



la llegada de su vuelo de regreso, una vez confirmado éste. Entretanto, si lo desea, se ocupan de lavar y limpiar su interior, cambiarle el aceite, arreglarle pequeñas averías, presentarlo a la I.T.V., etc. Puede informarse sobre las tarifas en el teléfono 902-10 20 20.

Novedades Champion

CON el fin de satisfacer las demandas del mercado, Champion está procediendo a realizar sus blister de bujías de Doble Cobre en



español. Las primeras bujías que se encuentran ya en el mercado son las C7YCC, C9YCC y N7YCC, siendo de próxima aparición la referencia N9YCC. Toda la gama de productos Champion (bujías, calentadores, escobillas...), aparece recogida en los nuevos catálogos que la marca ha puesto ya a su disposición en el mercado. Con un nuevo diseño de portada, presentan amplia información sobre aplicaciones, tablas de equivalencias, características técnicas, etc.



Dispositivo anti-escuchas para coches

LA firma Eurosat acaba de presentar en el mercado el Keepertalk para coche, un accesorio para incorporar a cualquier teléfono móvil, que evita posibles escuchas indebidas a través de 'pinchazos'. El Keepertalk-car codifica la voz del emisor en símbolos que sólo pueden ser captados por el receptor que dispone del equipo complementario, garantizando la confidencialidad de la conversación. Cualquier persona que pudiera entrar subrepticamente en la línea sólo captaría sonidos incomprensibles. Integral Communication (93) 285 03 56.

Premio para Avis Fleet Services España

GRACIAS a la implantación de la red de «Welcome centres» en nuestro país, Avis Fleet Services España ha recibido el premio anual otorgado por Avis Fleet Services Europa. El representante del departamento de Operaciones en España, David Pérez-Tomé, recibió el premio de manos del presidente en Europa, Mike Zafirovski, momento que se recoge en la fotografía. Avis Fleet Services España, perteneciente al grupo General Electric Company, cuenta en la actualidad con cinco «Welcome Centres».



Peugeot Open de España de Golf 1994

PEUGEOT, tradicionalmente ligada a las convocatorias deportivas más importantes, asumió por novena vez consecutiva, el patrocinio de la edición 1994 del Open de España de Golf, que se desarrolló entre el 12 y 15 de mayo, ambos inclusive, teniendo por marco el Club de Campo Villa de Madrid, que para esta ocasión estrenó nueve hoyos diseñados por Severiano Ballesteros. El Open de este año tuvo una relevancia especial, al contar con la participación de Olazábal, Ballesteros, Bernhard Langer y Sandy Lyle. Estuvieron presentes 169 profesionales de todo el mundo, entre los que se encontraban 7 jugadores que han representado a Europa en la Ryder Cup.



DEL 12 AL 15 DE MAYO DE 1994 CLUB DE CAMPO VILLA DE MADRID



Sistema para reparar pequeños golpes

LA compañía norteamericana MMR System Inc ha elegido Marbella para instalar la primera escuela técnica en Europa (MMR Technical School), donde se impartirá formación sobre el nuevo sistema de reparación de pequeños golpes en las carrocerías, sin necesidad de pintar las superficies reparadas. La reparación se basa en la técnica de restauración de memoria molecular (MMR). Para más información pueden dirigirse a los teléfonos (91) 564 06 84-96 y (95) 221 2204.

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Imola	1.580.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	150.000		Serie	Serie	Serie		Serie	
33 1.3 Imola 2	1.590.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie		Serie	
33 1.6 ie	1.849.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie		Serie	
33 1.7 ie	2.006.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	
● 155 1.7 Twin Spark	2.270.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.699.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 2.0 Twin Spark	2.969.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 155 2.5 V6	3.924.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.539.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.652.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 2.5 TD	3.295.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 164 2.0 Twin Spark Luxe	3.804.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.595.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	5.830.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	6.950.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.290.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Super	4.633.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
● Spider 2.0 ie	3.366.000	1.982	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
ARO															
Aro 10 Techno Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techno Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	364,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			380,5	167.800		Serie			106.800		50.850
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			380,5	167.800		Serie			106.800		50.850
AUDI															
● 80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6 Aut	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 100 2.3 E	4.316.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.6 E V6	4.649.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.8 E V6 Aut	4.979.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.6 E V6 Quattro	5.153.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.8 E V6	5.363.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.8 E V6 Aut	5.666.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.8 E V6 Quattro	5.860.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 S4	7.919.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 2.5 TDI	5.091.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.6 E V6 Avant	5.073.000	2.598	150	205	9,8	10,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.6 E V6 Avant Quat.	5.575.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● 100 2.5 TDI Avant	5.533.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000
● Coupe 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.8 E V6	5.160.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe 2.8E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupe S-2	7.237.000	2.226	230	245	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6 Aut.	10.946.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE															
Freeclimber 2 R I	2.682.501	1.596	100	150	15,8										

Golf, Astra o 306

ACTUALMENTE tengo un VW Golf CL 75 del año 90 con 62.000 kilómetros con el que estoy supercontento, pero dado que ahora ya pierde valor por momentos, me he decidido a cambiarlo. Recorro unos 80 kilómetros diarios por carretera nacional con tráfico denso y quiero un coche más potente que responda con energía pero que no me ponga en aprietos. Además no debe consumir en exceso, porque será un coche de uso diario. Ante todo quiero seguridad y calidad. Dicho esto, mis dudas están entre un Golf GTi, un Astra GSi 1.8 o un Peugeot 306 XSi. Del Golf me gusta su calidad y seguridad, pero es algo tristón y no anda lo suficiente. El Astra es más potente y me atrae el motor 16 válvulas, y además creo que consume poco (es el que más me gusta por su estilo deportivo). El Peugeot está muy



El Opel Astra GSi 1.8 16 V anda muy bien y gasta realmente poco combustible.

bien pero me echa para atrás su calidad general y consumo. ¿Cuál me recomendarían dadas mis circunstancias? Para 22.000 kilómetros anuales ¿me convendría un turbodiesel?

MARCOS J. PEREZ FARIÑA
La Coruña

R.- Nos ha puesto las cosas muy fáciles, se lo ha contestado usted prácticamente todo y no va desencami-

SE ME HA QUEMADO EL COCHE

● Hace aproximadamente un año me compré un Honda Concerto nuevo (con garantía de dos años) en el concesionario Motor-Tech.

Desgraciadamente hace unas semanas se me incendió el coche, que estaba en la orilla de la carretera donde había algunas hierbas. Empezó a humear por debajo y en menos de 40 segundos el coche ya estaba en llamas. Según el cabo de servicio y el concesionario, es culpable el catalizador que con una temperatura de unos 900º prendió fuego a la hierba y seguidamente se quemaron los conductos de la gasolina hasta quedar el coche en estado de sinlerto total.

Honda Automóviles España S.A. no me responde. ¿Qué debo hacer? ¿Cómo puede una marca como la citada comportarse de tal manera con sus clientes?

ISIDRO MASANA
BARCELONA

R.- Honda Automóviles España S.A. no tiene porqué hacerse responsable de un suceso del que no es culpable. Prácticamente todas las marcas avisan en lugares destacados de sus libros de instrucciones que es muy peligroso aparcar el vehículo



en lugares donde se favorezca el contacto del catalizador con material inflamable (césped seco, hierba, etcétera). Concretamente en el libro del Honda Concerto dice: «Para ser eficaz, el convertidor catalítico tiene que funcionar a altas temperaturas. Por lo tanto, no estacione el automóvil sobre hierba seca, hojas o cualquier cosa que pueda quemarse fácilmente». Quizá falta todavía algo de información directa al comprador y usuario (la práctica nos demuestra que muy pocos leen el libro de instrucciones), sin embargo todos tienen las espaldas bien cubiertas. El que avisa no es traidor.

El Citroën de Alfonso XIII

EN mi larga vida como propietario de un taller mecánico en la localidad de Pilas, en Sevilla, tuve la oportunidad, hace aproximadamente 30 años, de adquirir un Citroën tipo Semioruga de una importante firma que lo había adquirido para uso en las cacerías que daban en

una finca de caza próxima a ésta, especialmente para transportar al entonces Rey de España D. Alfonso XIII, antes de que marchase a Italia. Por este motivo los dueños de la finca la vendieron y yo les adquirí el vehículo, que está en buen estado y en funcionamiento dado que no lo he utilizado absolutamente para nada.

Por mi avanzada edad



El Citroën Semioruga que utilizaba Alfonso XIII se halla en perfecto estado.

estoy dispuesto a vender este automóvil así como otros que también poseo. Mi teléfono es el 95-475 03 88 y mi nombre José de la Cuesta Cabello.

J. C. C.
Sevilla

La maldita doble fila

SOY un perjudicado indirecto pero tan sufridor como el que más. El día 17 de mayo a las 21 horas, en la calle General Perón 20 de Madrid tuve que aguantar en mi casa, y durante más de un cuarto de hora, el claxon ininterrumpido de un Mondeo que no podía salir de su plaza de aparcamiento debido a que un Fiat Uno blanco matrícula M-0171-



HG aparcado en doble fila le impedía el paso.

En efecto, siguen existiendo sinvergüenzas que se olvidan del mundo que les rodea. A la media hora, el señor del Mondeo se metió tranquilamente en su coche a fumarse un cigarro después de llamar a la grúa. Ya no vi más porque entre otras cosas dejé de molestarme el claxon.

Sin embargo el conduc-

tor del Fiat Uno no es el único, ni mucho menos.

¿Qué les parecería un apartado de la revista en el que los lectores denunciasen, aportando fotografías, algunas de estas salvajadas? Así por lo menos se les caería la cara de vergüenza.

ERNESTO MARTIN MATEO
Madrid

Mi GTI no llevaba EDS

EN octubre de 1992 compré un VW Golf GTi con aire acondicionado de fábrica y una de las primeras unidades que iba provista de catalizador. Me cobraron 2.770.000 pesetas y en el concesionario me trataron bastante bien, ya que me regalaron algunos accesorios de calidad. Estoy muy contento con el coche y no me ha dado ningún problema, sin embargo yo utilizo una pequeña caravana y la salida de mi garaje está en pendiente algo deslizante. Compré el Golf GTi porque en su equipamiento de serie ponía bien claro que llevaba EDS, un sistema antipatinamiento efectivo que impediría cualquier pérdida de tracción. Cual no sería mi sorpresa al comprobar que al coche le costaba subir y yo no notaba la entrada de ningún sistema especial. Una vez en el concesionario comprobaron que cerca de la bomba de freno faltaba un aparato que es el mencionado EDS. No me supieron decir a qué era debido su falta y lo que sí me dijeron es que no se podría añadir en ningún caso. Ya no tiene remedio pero se lo comento porque puede haber ocurrido con algún otro comprador despedido.

JUAN LUIS RUBIO
Benicasim

OPINION

Hoy por ti, mañana por mí

Existen valores morales susceptibles de modificación y cambio y que se ven alterados en función de las costumbres y hábitos influenciados por el paso del tiempo. Y para aclarar este ejemplo vamos a citar el caso clásico del estado de guerra, por el cual un país no sólo civilizado, sino incluso cultivado y refinado, cuando tiene la desgracia de verse inmerso en una confrontación, sus habitantes se enquistan bajo una coraza que defiende su espíritu como las que cubren el cuerpo del armadillo. El hecho repetido habría al individuo en su reacción «interna», es decir, cada vez sufre menos, pero lo que no puede ser, desde ningún punto de vista, es que la reacción externa sea otra diferente a colaborar, ayudar y asistir, en un momento desgraciado para aminorar el daño, o al menos detenerlo y aliviarlo si se tienen los conocimientos técnicos para ello, que en esos casos suelen ser sobre materia



Virgilio Hernández Rivadulla

sanitaria, pero si esa ayuda primera tuviera que darla a una persona ayuna de tales conocimientos, siempre tiene la posibilidad de consolar o tranquilizar ayudando espiritualmente, ayuda en muchos casos imprescindible. Como el lector habrá intuido a lo largo de este dilatado introito, nos referimos a la necesidad de tenernos de estar prestos a la colaboración y asistencia en caso de accidente; caso que se produce con harta frecuencia y al que todo usuario de un vehículo está abocado a asistir o presenciar. Es muy cierto que la vida actual es realmente una batalla de gran dureza, pero también lo es que, precisamente por esa lucha que la existencia no obliga a mantener en la labor diaria no sólo para prosperar, sino incluso para subsistir, nos obliga también a tener remansos de paz, oasis de tranquilidad en los que el espíritu pueda reposar y reponerse, y eso se logra con la realización de la acción inversa, ayudando, colaborando, prestando ayuda cuando la ocasión lo requiera. Esto es una motivación ancestral, digna del hombre como ser racional; recogida en todas las religiones, que en la cristiana viene relatada en la parábola del «Buen samaritano», lo que indica que el consejo de una necesaria solidaridad no es nuevo. Son nuevos los motivos y el más nuevo es la circulación vial, en la que todos, de forma mayor o menor, pero todos, o casi todos, nos vemos inmersos, por lo que, incluso pensando de forma egoísta de: «Hoy por ti, mañana por mí», esa colaboración se impone moralmente, y también legalmente, pues la ley lo obliga y también castiga la no prestación de ayuda, incluso aunque no hayas sido el autor. En todo caso, siempre hay un premio: el de estar tranquilo con tu conciencia. Es realmente satisfactorio. Y ¿sabes una cosa, estimado lector? También es «seguridad vial», y eso es importante.

*Decano de los periodistas del motor

LA FORMULA 1 *al* **ROJO VIVO**

EN ESTA ULTIMA DECADA, LA FORMULA 1 SE HA CONVERTIDO EN UN DELIRIO TECNOLÓGICO, QUE HA DEMBOCADO EN LA TRAGEDIA. A PESAR DE LAS CONTINUAS LIMITACIONES DEL REGLAMENTO TÉCNICO, NO SIEMPRE ACERTADO, LA IMAGINACION DE LOS INGENIEROS HA SUPERADO EL RETO MAS HOSTIL, ALCANZANDO COTAS DE PRESTACIONES INSOSPECHADAS.

EN este momento, todos se fijan en lo ocurrido en Imola y Mónaco, en el drama en resumidas cuentas, sin tener presente que la Fórmula 1 es un deporte de máximo riesgo, ya que sus cimientos están basados en la expresión extrema de la tecnología en función de la velocidad. Si en las temporadas anteriores la tragedia se había separado del Gran Circo, seguramente fue por haber permitido una evolución tecnológica que situaba a todos los componentes de los monoplazas a un mismo nivel. El equilibrio de concepto es el secreto de las prestaciones de un Fórmula 1, y exactamente en eso reside su seguridad. Junto a esto, la validez de los circuitos se podía poner al día continuamente. Un monoplaza bien equilibrado encontraba un aceptable nivel de seguridad en su estructura y en los trazados por donde rodaba. De hecho, ni los monoplazas turbopropulsados con más de mil caballos de potencia ni los coches de las anteriores temporadas, dotados de suspensiones

activas y otras artimañas tecnológicas, se habían mostrado tan peligrosos como los monoplazas actuales. Evidentemente, si un Fórmula 1 desposeído de sofisticaciones tecnológicas es tan rápido que supera todos los records establecidos por los monoplazas que estaban dotados de esos privilegios técnicos, sin lugar a dudas, la seguridad que ofrece al piloto es inferior y su adaptación a las medidas de seguridad de los circuitos también. El inigualable Ayrton Senna, a raíz de unos entrenamientos el pasado invierno, puntualizó que los actuales monoplazas eran sumamente complicados de conducir y que seguramente causarían sorpresas y accidentes entre los pilotos sin experiencia. En resumidas cuentas, la F-1 debe reestructurar sus planteamientos técnicos, económicos y, sobre todo, adaptarse a las cotas de seguridad de los actuales circuitos. Huir hacia adelante con el único fin de conservar los intereses creados, sólo lleva indefectiblemente al colapso y a la tragedia. ●



WILLIAMS RENAULT



0 DAMON HILL.
 Nacido: 17-9-62.
 Londres (G.B.)
 Debut: G.P. de Inglaterra 1992.
 G.P. disputados: 22.
 Victorias: 3
 Pole positions: 2.

Director deportivo: Frank Williams.
Director técnico: Patrick Head.
Coche: FW 16.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Magneti Marelli.
Motor: Renault RS 6-V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática.
 Potencia 780 CV.
 Gasolina: ELF.



2 Nacido:
 Debut:
 G.P. disputados:
 Victorias:
 Pole positions:

TYRRELL YAMAHA



3 UKYO KATAYAMA
 Nacido: 29-5-63.
 Tokyo. (J)
 Debut: G.P. de Suráfrica 1992.
 G.P. disputados: 34.
 Victorias: 0
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Rupert Manwaring.
Director técnico: Harevey Postlethwaite
Coche: Tyrrell 022.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Zytec.
Motor: Yamaha OX-11A-V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática.
 Potencia 750 CV.
 Gasolina: BP.



4 MARK BLUNDELL.
 Nacido: 8-4-66.
 Barnet. (GB)
 Debut: G.P. de USA 1991.
 G.P. disputados: 34.
 Victorias: 0
 Pole positions: 0.

BENETTON FORD



5 MICHAEL SCHUMACHER.
 Nacido: 3-1-69.
 Hurt Hermulheim. (A)
 Debut: G.P. de Bélgica 1991.
 G.P. disputados: 42.
 Victorias: 6.
 Pole positions: 1.

Director deportivo: Tom Walkinshaw.
Director técnico: Ross Brawn.
Coche: B 194.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Cosworth.
Motor: Ford Cosworth Zetec-R. 8-V. 32 válvulas.
 Regulación neumática.
 Potencia 770 CV.
 Gasolina: ELF.



6 JIRI JÄRVI
 Nacido: 31-1-66.
 Espoo. (FL).
 Debut: G.P. de España 1989.
 G.P. disputados: 58.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

McLAREN PEUGEOT



7 MIKA HAKKINEN.
 Nacido: 28-8-68.
 Helsinki. (FL)
 Debut: G.P. de USA 1991.
 G.P. disputados: 37.
 Victorias: 0
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Ron Dennis.
Director técnico: Neil Oatley.
Coche: MP4/9.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Magneti Marelli.
Motor: Peugeot A 6- 10 V. 40 válvulas.
 Regulación neumática.
 Potencia 760 CV.
 Gasolina: Shell.



8 MARTIN BRUNDLE.
 Nacido: 1-6-1959.
 Londres (G.B)
 Debut: G.P. de Brasil 1984.
 G.P. disputados: 119.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

FOOTWORK FORD



9 CHRISTIAN FITTIPALDI.
 Nacido: 18-1-1971.
 Sao Paulo. (BR)
 Debut: G.P. de Suráfrica 1991.
 G.P. disputados: 28.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: John Wickham.
Director técnico: Alan Jenkins.
Coche: Arrows FA 15.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Cosworth.
Motor: Ford Cosworth HB-8V. 32 válvulas.
 Regulación mecánica.
 Potencia 750 CV.
 Gasolina: BP.



10 GIANNI MORBIDELLI.
 Nacido: 13-1-1968.
 Pesaro. (I)
 Debut: G.P. de Brasil 1990.
 G.P. disputados: 38.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

LOTUS MUGEN



11 PEDRO LAMY.
 Nacido: 20-3-1972.
 Lisboa.(P)
 Debut: G.P. de Italia 1993.
 G.P. disputados: 8.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Paul Bussey.
Director técnico: Chris Murphy.
Coche: Lotus 107 C.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Hitachi.
Motor: Mugen Honda MF 352-V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática.
 Potencia 750 CV.
 Gasolina: Mobil.



12 JOHNNY HERBERT.
 Nacido: 23-3-64.
 Brenwood (G.B)
 Debut: G.P. de Brasil 1989.
 G.P. disputados: 51.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

JORDAN HART



14 RUBENS BARRICHELLO.
 Nacido: 23-5-1972.
 Sao Paulo. (BR)
 Debut: G.P. de Suráfrica 1993.
 G.P. disputados: 20.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Eddie Jordan.
Director técnico: Gary Andersson.
Coche: J 194.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Zytec.
Motor: Hart 35-10. V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 760 CV.
Gasolina: Sasol.



15 EDDIE IRVINE.
 Nacido: 10-11-1965.
 Dublín. (G.B)
 Debut: G.P. de Japón 1993.
 G.P. disputados: 3.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

LARROUSSE FORD



19 OLIVIER BERETTA.
 Nacido: 23-11-1969.
 Mónaco. Montecarlo.
 Debut: G.P. de Brasil 1994.
 G.P. disputados: 4.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Laurent Lachaux.
Director técnico: Gerard Ducarouge.
Coche: LH 94.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Ford Cosworth.
Motor: Ford HB. V 10. 32 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 750 CV.
Gasolina: ELF.



20 ERIC COMAS.
 Nacido: 28-9-1963.
 Romans. (F).
 Debut: G.P. de Brasil. 1991.
 G.P. disputados: 48.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

MINARDI SCUDERIA ITALIA



23 PIER LUIGI MARTINI.
 Nacido: 23-4-1961.
 Lugo (I)
 Debut: G.P. de Brasil 1985.
 G.P. disputados: 98.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Giancarlo Minardi.
Director técnico: Aldo Costa.
Coche: M 194.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Magneti Marelli.
Motor: Ford Cosworth HB. V 8. 32 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 750 CV.
Gasolina: Agip.



24 MICHELE ALBORETO.
 Nacido: 23-12-1956.
 Milán. (I)
 Debut: G.P. de San Marino 1981.
 G.P. disputados: 182.
 Victorias: 5.
 Pole positions: 2.

LIGIER RENAULT



25 ERIC BERNARD.
 Nacido: 26-8-1964.
 París. (F)
 Debut: G.P. de Francia 1989.
 G.P. disputados: 35.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Danny Hindenoch.
Director técnico: Gerard Ducarouge.
Coche: JS 39.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Magneti Marelli.
Motor: Renault RS 6-V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 780 CV.
Gasolina: ELF.



26 OLIVIER PANIS.
 Nacido: Londres G.B.
 Debut: G.P. de Inglaterra 1992.
 G.P. disputados: 22.
 Victorias: 3.
 Pole positions: 2.

FERRARI



27 JEAN ALESI.
 Nacido: 11-6-1964.
 Avignon. (F)
 Debut: G.P. de Francia 1989.
 G.P. disputados: 75.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

Director deportivo: Jean Todt.
Director técnico: John Barnard.
Coche: 412-T1.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Magneti Marelli.
Motor: Ferrari E4 A 94. V 12. 48 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 800 CV.
Gasolina: Agip.



28 GERHARD BERGER.
 Nacido: 20-12-59.
 Graz. (A)
 Debut: G.P. de Austria 1984.
 G.P. disputados: 151.
 Victorias: 8.
 Pole positions: 8.

SAUBER MERCEDES



29
 Nacido:
 Debut:
 G.P. disputados:
 Victorias:
 Pole positions:

Director deportivo: Peter Sauber.
Director técnico: Leo Ress.
Coche: C 13.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Zytec.
Motor: Mercedes. V 10. 40 válvulas.
 Regulación neumática. Potencia 760 CV.
Gasolina: ELF.

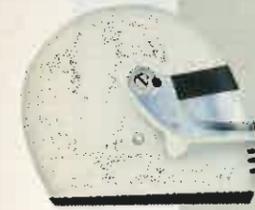


30 HEINZ FRENTZEN.
 Nacido: 3-5-67.
 Jülich (A)
 Debut: G.P. de Brasil 1994.
 G.P. disputados: 4.
 Victorias: 0.
 Pole positions: 0.

TIME SIMTEK FORD



31 DAVID BRABHAM.
Nacido: 5-9-1964.
Londres. (G.B)
Debut: G.P. de Mónaco. 1990.
G.P. disputados: 7.
Victorias: 0.
Pole positions: 0.



32
Nacido:
Debut:

G.P. disputados:
Victorias:
Pole positions:

Director deportivo: Nick Wirth
Director técnico: Paul Brown
Coche: S 941.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Ford Cosworth.
Motor: Ford Cosworth HB. V8. 32 válvulas.
Regulación mecánica.
Potencia: 750 CV.
Gasolina: BP.



PACIFIC ILMOR



33 PAUL BELMONDO.
Nacido: 23-4-1963.
París. (F)
Debut: G.P. de Suráfrica 1992.
G.P. disputados: 7.
Victorias: 0.
Pole positions: 0.



34 BERTRAND GACHOT.
Nacido: 22-12-1962.
Bélgica.
Debut: G.P. de Francia 1989.
G.P. disputados: 35.
Victorias: 0.
Pole positions: 0.

Director deportivo: Keith Wiggins.
Director técnico: Paul Brown.
Coche: PR 01.
Cambio: Semiautomático 6 velocidades.
Suspensiones: pasivas.
Electrónica: Zytec.
Motor: Ilmor 2175 B. V 10. 40 válvulas.
Regulación mecánica. Potencia 750 CV.
Gasolina: ELF.



ESTADISTICA

VICTORIAS POR MARCAS

MARCAS	VICTORIAS
McLAREN	104
FERRARI	103
LOTUS	79
WILLIAMS	71
BRABHAM	35
TYRRELL	23
BRM	17
COOPER	16
RENAULT	15
ALFA ROMEO	10
MASERATI	9
MATRA	9

RECORDS DE PILOTOS

	NOMBRE	DATOS
POLE POSITION	AYRTON SENNA	65
VICTORIAS	ALAIN PROST	51
G.P. DISPUTADOS	RICCARDO PATRESE	256
CAMPEONATOS DEL MUNDO	JUAN MANUEL FANGIO	5
Nº DE VICTORIAS EN LA TEMPORADA	NIGEL MANSELL	9
RECORD DE VICTORIAS EN EL MISMO CIRCUITO	AYRTON SENNA (MONACO)	5

Nº DE G.P. DISPUTADOS POR MARCA

MARCAS	VICTORIAS
FERRARI	525
LOTUS	478
McLAREN	398
TYRRELL	340
WILLIAMS	317
LIGIER	281
ARROWS	243
MARCH	230
BRM	197
BENETTON	189
LOLA	139
MINARDI	143

BENETTON FORD B194

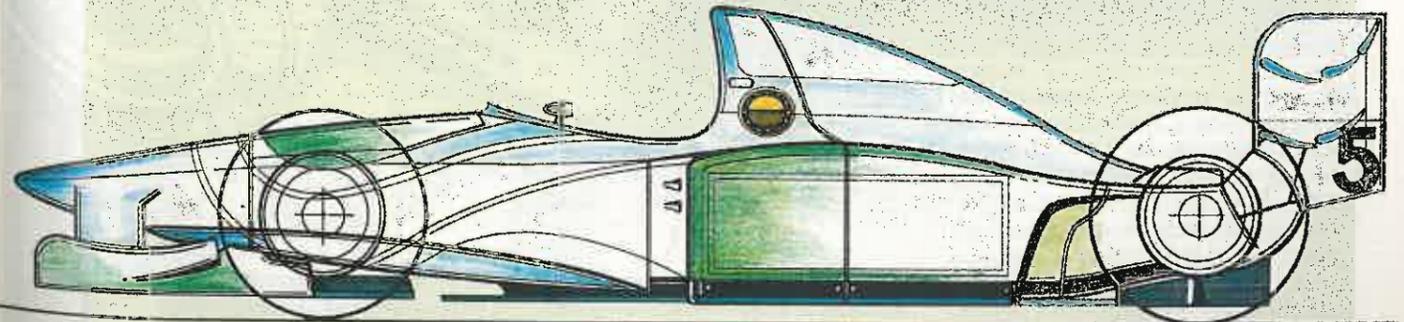
SERA EL CAMPEON

El Benetton Ford B194 es el monoplaza más rápido y fiable del momento. Michael Schumacher lo ha llevado por cuarta vez al triunfo.

En raras ocasiones se consigue ese milagroso equilibrio técnico que convierte a un monoplaza de Fórmula 1 en un coche invencible. El Lotus 25, el Ferrari 312 T4, el McLaren MP4/4 de 1988 y el más reciente Williams FW 15, son ejemplos de esa rara magia tecnológica tan codiciada por todos los pilotos. Esa sublime herencia ha tocado a Benetton, que con el B 194 y la valía de Michael Schumacher ha logrado adjudicarse los primeros cuatro Grandes Premios de la temporada. Al contrario de lo que se ha dicho, el B 194 tiene escasos aspectos en común con su antecesor; de hecho, este monoplaza ha nacido de la mesa de dibujo del genial Rory Byrne, que además de idear y evolucionar el concepto aerodinámico, ha marcado también las directrices de la estructura del chasis y en consecuencia ha diseñado las suspensiones pasivas, impuestas para 1994. En este último apartado, ha contado con la colaboración de Pat Simmons, prestigioso técnico que logró para el B 193 las mejores suspensiones activas. El principal reto en el momento ♦♦♦



La adaptabilidad de este monoplaza a cualquier clase de circuito lo ha convertido en el coche a vencer en esta temporada y ha permitido a Michael Schumacher ser líder del actual campeonato del mundo con 40 puntos.



de pergeñar el concepto del B 194, fue encontrar una aerodinámica que permitiera paliar la inferioridad que el motor Ford Zetec-R le confería al tener ocho cilindros.

Evidentemente, la única posibilidad de nivelar las supuestas diferencias con Williams, era encontrar un concepto aerodinámico que permitiera rodar con menos presión aerodinámica en recta, y así compensar los 40 caballos de potencia menos que el Renault RS6. Y al mismo tiempo, aventajarle en la aceleración en las salidas de las curvas, gracias al mayor par motor del V8 británico.

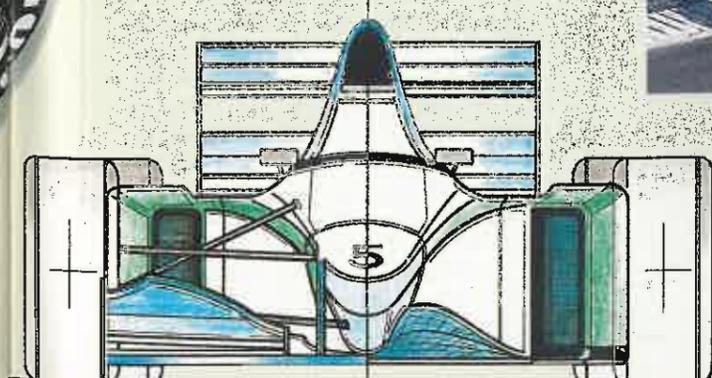
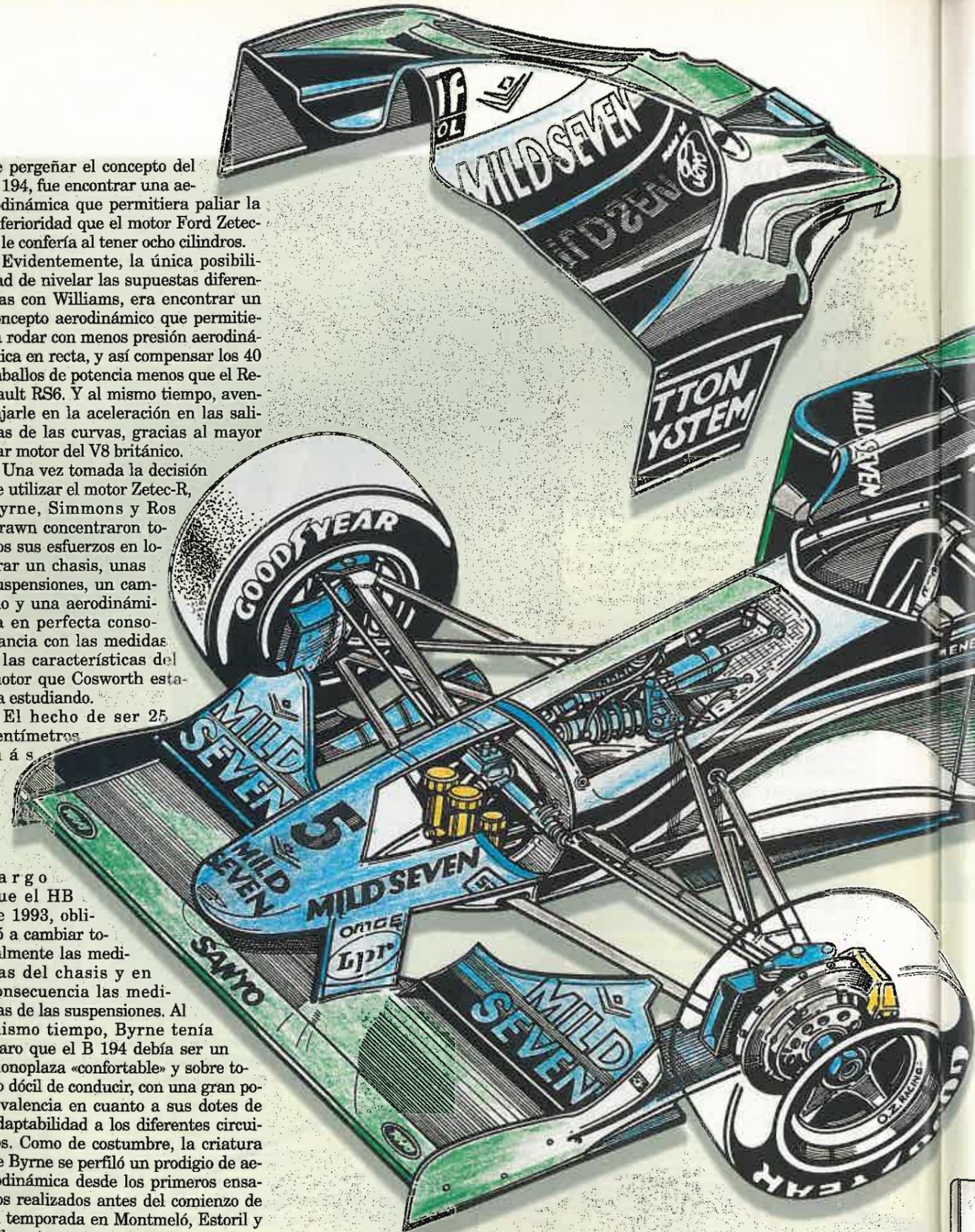
Una vez tomada la decisión de utilizar el motor Zetec-R, Byrne, Simmons y Ros Brawn concentraron todos sus esfuerzos en lograr un chasis, unas suspensiones, un cambio y una aerodinámica en perfecta consonancia con las medidas y las características del motor que Cosworth estaba estudiando.

El hecho de ser 25 centímetros más

largo que el HB de 1993, obligó a cambiar totalmente las medidas del chasis y en consecuencia las medidas de las suspensiones. Al mismo tiempo, Byrne tenía claro que el B 194 debía ser un monoplaça «confortable» y sobre todo dócil de conducir, con una gran polyvalencia en cuanto a sus dotes de adaptabilidad a los diferentes circuitos. Como de costumbre, la criatura de Byrne se perfiló un prodigio de aerodinámica desde los primeros ensayos realizados antes del comienzo de la temporada en Montmeló, Estoril y Silverstone.

El primer sorprendido por las prestaciones del B 194 fue Schumacher que, desde los primeros compases de los entrenamientos, mejoró sensiblemente los registros efectua-

Dotado de peculiares soluciones aerodinámicas y de unas medidas un tanto insólitas el B194 simboliza un prodigio de competitividad y de aerodinámica. Rory Byrne, su creador, ha demostrado una vez más ser el brujo de la aerodinámica.



Al contrario que otros monoplazas el B194 visto de frente no resulta especialmente afilado. En su paso por curva es el más rápido del momento.



dos con los monoplazas dotados de suspensiones activas y sobre todo, por los Williams FW 15C.

Llegado el momento de la verdad, el Gran Premio de Brasil, desveló la gran competitividad del B 194. En las rápidas y enlazadas curvas de Interlagos se demostró que el Benetton era el coche más rápido, fiable y noble de cuantos se habían alineado. Los conceptos aerodinámicos de Byrne permitían al B 194 rodar con menos presión aerodinámica, ventaja por medio de la cual el motor Zetec-R se igualaba al RS6, y todo lo relacionado con las suspensiones se veía favorecido.

Respecto al McLaren MP4/9 y sobre todo al FW 16, el Benetton B 194 se diferenciaba y se diferencia, por un dato muy sorprendente: su distancia entre ejes es de 2.880 milímetros, 110 milímetros

menos que sus rivales, y también es el monoplaça con la menor distancia entre el plano final del chasis y el extremo de la caja de cambio transversal. Junto a esto, el B 194 mide 4.075 milímetros de longitud máxima, 125 milímetros menos que el Williams, y la altura de los pontones laterales es la mayor de todos los actuales F1. Con estas connotaciones, enier- ♦♦♦

F
1
MOTOR 6. P. DE ESPAÑA

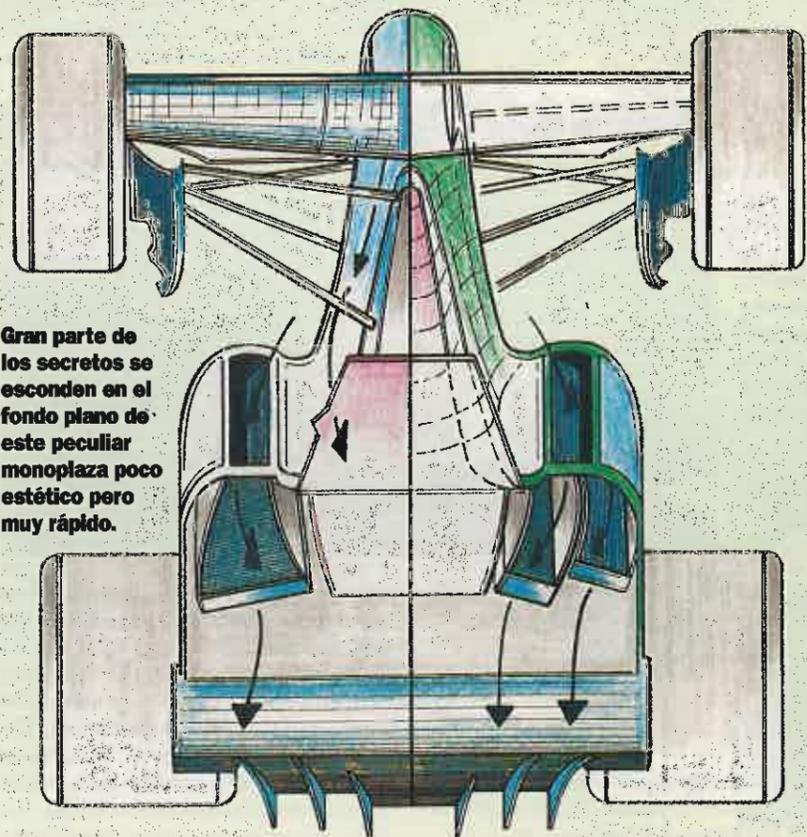


to modo singulares, la polivalencia de adaptación a diferentes clases de circuitos se ha comprobado con las cuatro victorias consecutivas de Michael Schumacher.

Las características de Interlagos, Aida, Imola y Mónaco, todas ellas totalmente diferentes, han demostrado que el B 194 es el coche más rápido

en el paso por cualquier curva, y por si esto fuera poco, es también el que más acelera en la inmediata salida de los virajes. En el único aspecto que se muestra inferior a Ferrari y Williams, es en la velocidad máxima; que tampoco es un problema.

GIGI CORBETTA



Gran parte de los secretos se esconden en el fondo plano de este peculiar monoplaza poco estético pero muy rápido.

EL RETO DE COSWORTH

A mediados de la pasada temporada, momento en el cual todo parecía indicar que Benetton había logrado los apreciados motores RS 6 de Renault, nadie confiaba en un motor de ocho cilindros para desbancar los poderosos propulsores galos. Por razones comerciales e intrigas diversas, Benetton tuvo que olvidar los RS6 y continuar con el acuerdo ya existente con Cosworth que, a lo largo de 1993, había desarrollado un motor de ocho cilindros altamente competitivo. Se trataba del Zetec-R, ideado y diseñado por Nick Hayes, ex ingeniero en pista de Cosworth para McLaren. Al ver por primera vez dicho propulsor, surgieron varias dudas. El hecho de ser 25 milímetros más largo que



el HB, tener un diámetro de pistón de 99,75 milímetros, cuatro válvulas por cilindro no radiales y la admisión por medio de válvulas cilíndricas giratorias, le situaba en un lugar muy peculiar entre los motores de F1.

Todo cambió cuando el Zetec-R demostró tener 53 Kgm de par motor a 11.500 rpm, ser capaz de alcanzar las 15.100 rpm y desarrollar 770 caballos de potencia, unos quince menos que el RS 6 y treinta menos que el Ferrari.

Una vez solucionados unos pequeños problemas de fragilidad de los pistones, detectada en Interlagos, el motor de Cosworth alcanzó una total fiabilidad mecánica en cualquier trazado.

BRIAN HART

EL ÚLTIMO ROMANTICO

Ha querido mantener su independencia para ser el último artesano de la Fórmula 1. Alterna su trabajo ante el ordenador CAD con los últimos mecánicos a los motores camino de los G.P.

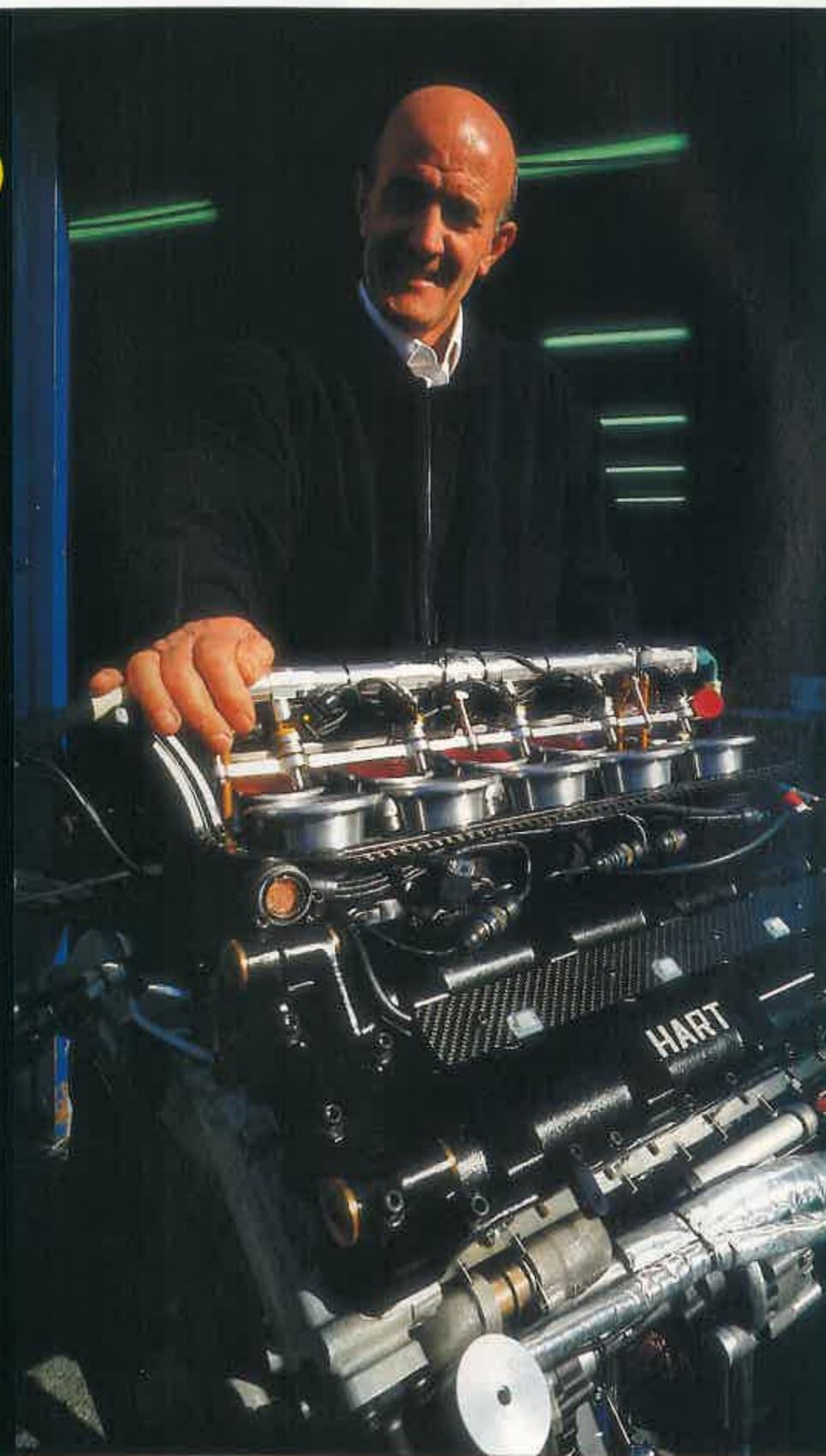
A sus 58 años, Brian Hart es el hombre más juvenil y desenfadado de la Fórmula 1. Su calvicie es una institución en el Gran Circo, así como su carácter independiente y luchador, que siempre se manifiesta con una sonrisa incluso frente a los problemas más graves.

«Soy optimista por naturaleza», suele decir. Y siempre añade «necesito las angustias de la F1 para seguir adelante y sentirme vivo».

En la faraónica estructura de la F1, Hart se ha quedado en el rincón artesanal y más feliz que nadie, asume el papel del último romántico de la F1. Sus motores de rallye, de Fórmula 2 y de F1, han cosechado muchos triunfos y en repetidas ocasiones se han enfrentado a los que llevaban la firma de algún coloso del automovilismo, obteniendo la mejor parte en la contienda.

Mientras John Judd se ha fusionado con Yamaha, Ilmor con Mercedes, Cosworth con Vickers y Lamborghini ha pasado a manos de una multinacional malaya, Hart ha querido conservar su independencia, pagada por cierto con esfuerzos desmesurados.

«Tuve la oportunidad de convertirme en un constructor de motores de F1 de gran envergadura, allá por el año 1979. Un famoso magnate del automóvil me hizo una propuesta interesante, pero, pre- ♦♦♦



F
1
C.P. 202 133P 124

ferí dejarla pasar. Necesido sentirme solo e independiente; de eso saco la energía necesaria para seguir adelante».

Por encima de todo, Hart es un hombre práctico y con un gran sentido de lo funcional, por ello concibe la mecánica de un motor de F1 bajo el prisma de la máxima solidez y simpleza. Alterna las horas de estudio frente al ordenador CAD con las visitas a los centros de cálculo y no puede evitar pasar por el taller para pringarse las manos de grasa fresca y «hurgar» en cada uno de los motores que llevan su firma. Desde que hizo su primer motor, siempre tuvo presente que una sofisticación es equivalente a un problema. Su primer éxito internacional llegó en 1974 con el motor BDA de dos litros de cilindrada, del cual él hizo el bloque en aluminio y aportó importantes cambios en el cigüeñal, bielas y pistones. El resultado, fue un arma de doble filo, ya que los éxitos de su propulsor ensombrecieron el trabajo de Cosworth en los BDA y desencadenaron ciertos roces empresariales.

Hart comenta: «Desde que era ingeniero aeronáutico, y me interesaba por los motores, mis aciertos y modificaciones sobre propulsores de otros constructores, siempre despertaron envidias y tiranteces».

¿Cuál ha sido el error más grande que ha cometido a lo largo de su carrera?

«Sin lugar a dudas fue con el motor 415-T turboalimentado. Con el triunfo de los motores turboalimentados, Toleman me pidió que hiciera un propulsor en tan sólo seis meses. Mi idea era la de trabajar sobre un seis cilindros en V, pero la falta de tiempo me empujó a utilizar la base del motor de dos litros de F2 para concebir un motor de F1. El 415-T fue un propulsor muy compacto, pequeño y bastante fiable, del cual recuerdo la pole position de Teo Fabi en el GP de Alemania de 1985 y sin lugar a dudas aquella gran carrera de Ayrton Senna en Mónaco el año anterior. Por el contrario, en la fase de evolución me di cuenta de que un cuatro cilindros turboalimentado precisaba un derroche de medios tecnológicos como los de BMW, cosa que yo no tenía».

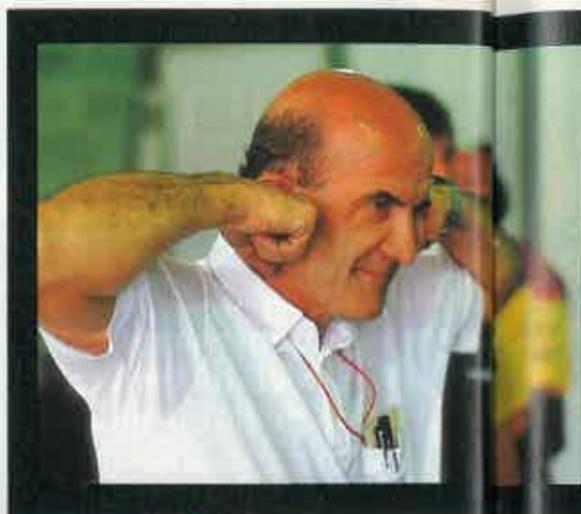
Aunque aquella fue una etapa un

tanto ingrata, no se puede olvidar que Hart hizo el motor turboalimentado más pequeño y que fue el inventor de los pistones con circulación interior de aceite; invento que Brian Hart cedió por amistad a Paul Roche de BMW, para el famoso propulsor bávaro.

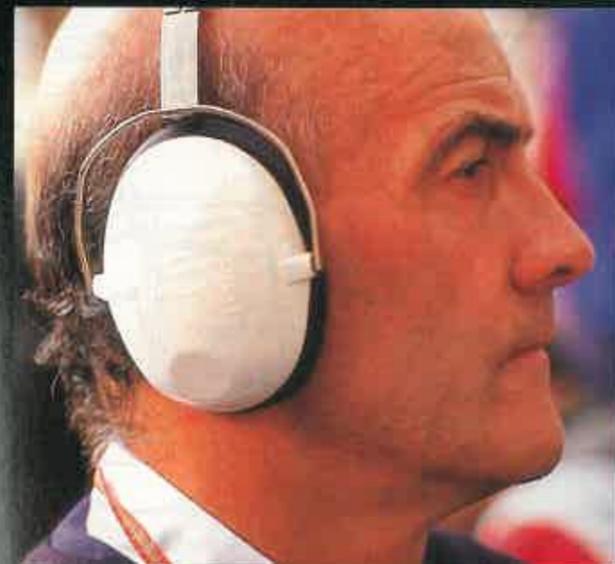
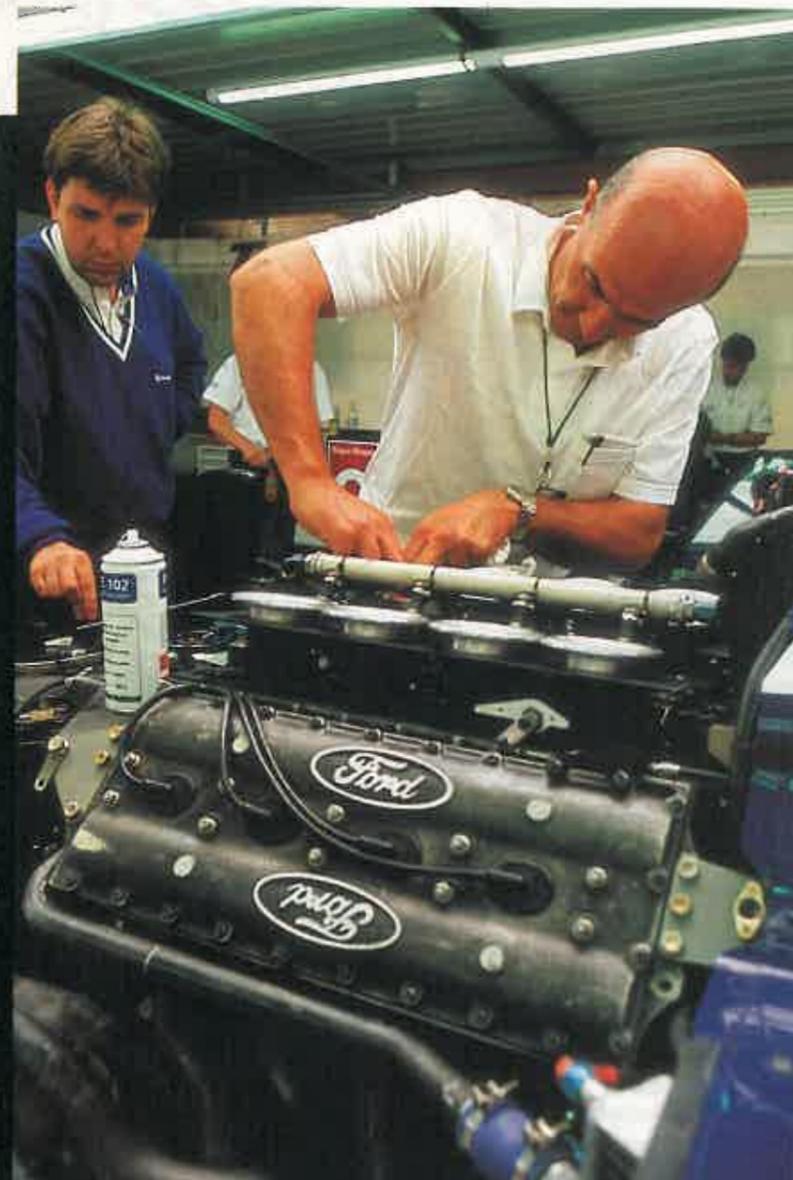
Una vez apartados de la F1 los infernales motores turboalimentados, el regreso a los aspirados brindó a Hart una gran satisfacción y revancha sobre Cosworth. El motor DFZ de tres litros y medio de cilindrada, era la única alternativa momentánea a Ferrari, Honda y Renault, hasta poder diseñar y construir nuevos motores atmosféricos de ocho, diez o 12 cilindros. Muchos preparadores, y entre ellos la misma Cosworth, centraron sus esfuerzos en los DFZ-V8, con unos resultados modestos que achacaban a los límites que imponía la estructura antigua del motor Cosworth, ya con 20 años de edad a sus espaldas.

Sin embargo, Hart no se conformó ni claudicó frente a tal limitación y partiendo únicamente de la base del bloque motor DFZ Cosworth, estructuró un propulsor totalmente diferente que suministró a Fondmetal y Tyrrell. Aquel motor marcó un todo un hito en la historia del DFZ, ya que alcanzaba 600 revoluciones más por minuto que el motor oficial Cosworth y desarrollaba también 50 caballos más de potencia. Evidentemente, a raíz de tal bofetada moral, las relaciones de Hart con Cosworth se deterioraron definitivamente.

Tras un año aparentemente sabático, Hart regresó a la F1 con un propulsor de diez cilindros, el 3510-V10, que por la complicación del proyecto, nadie pensaba que fuera competitivo. De hecho, para enfrentarse a motores consagrados como Renault, Honda, Ferrari y otros, se precisaba unos medios que Hart no tenía. Su fábrica cuenta tan sólo con 25 personas y



Su inmensa devoción por los motores le obliga a estar siempre junto a ellos para regularlos y detectar los problemas.



El trabajo realizado sobre el viejo motor Cosworth DFZ le proporcionó grandes disgustos e inmensas alegrías.

una superficie de 250 metros cuadrados, sin la más mínima ayuda de un coloso del automóvil.

Con las ideas muy claras y una tenacidad insospechada, Hart construyó su motor V10 y se presentó en el Circo con la escudería Jordan, otra diminuta organización de connotaciones similares a las de Hart, que contaba con Gary Andersson en el puesto de director técnico, que ni siquiera es ingeniero.

Tras un año de adaptación y evolución, el motor de Hart ha alcanzado el máximo éxito a que podía aspirar: cuarto puesto en el circuito de Interlagos, tercero en Aida y de nuevo cuarto en Mónaco. Estos resultados han demostrado que el motor de Hart es superior al Mercedes, al Yamaha, al Ford HB y al Mugen-Honda. En resumidas cuentas, David ha vencido a Goliat, o mejor dicho, la genialidad y el sentido común han prevalecido sobre la burocracia de ciertos colosos ofuscados por la falta de sentido analítico.

A pesar del éxito y de las múltiples complicaciones económicas que le ha acarreado el desarrollo del motor 3510-V10, Hart no ha cambiado su forma de ser. No piensa producir 50 unidades de su motor y abastecer tres escuderías, ni piensa ampliar su «factory» y tampoco pasa por su imaginación fusionarse con algún coloso para rivalizar con los «grandes».

La gran motivación de Brian Hart es la constante lucha sin igualdad de medios contra las grandes y poderosas multinacionales, es la tremenda ilusión por degustar un buen Románé Contí junto a sus allegados, y a diario mantener con sus motores un diálogo entre amigos unidos por la ilusión.

G.C.



SEGURIDAD Y NUEVO REGLAMENTO

CAMINO DEL ENIGMA

Las nuevas medidas de seguridad impuestas por la FIA y aceptadas por los constructores abren una nueva era de la Fórmula 1.

El error no es haber dejado que la Fórmula 1 llegase a límites tecnológicos insospechados, sino haber cortado a destiempo y con poco acierto, algunos de los detalles que formaban un conjunto técnicamente armónico. Ese desacierto se ha visto especialmente agravado con los acontecimientos ocurridos en los circuitos de Imola y Mónaco que, de haber quedado en simples sustos como el del piloto de Jordan Hart Rubens Barrichello, hubieran llevado a una transición tecnológica menos traumática.

Por una parte, la FIA se encuentra en el difícil trance de salvar la F1 por medio de la seguridad, y por otra, la FOCA teme que los pilotos adquieran un protagonismo desmesurado en la gestión del Gran Circo.

Volver a empezar, tal y como sugieren algunos radicales, no parece el más fácil de los caminos, razón por la cual las propuestas de la FIA concernientes a las limitaciones de las prestaciones de los monoplazas, han sido aceptadas por los constructores después de una reunión mantenida en el Hotel Beach Plaza de Mónaco, cuya

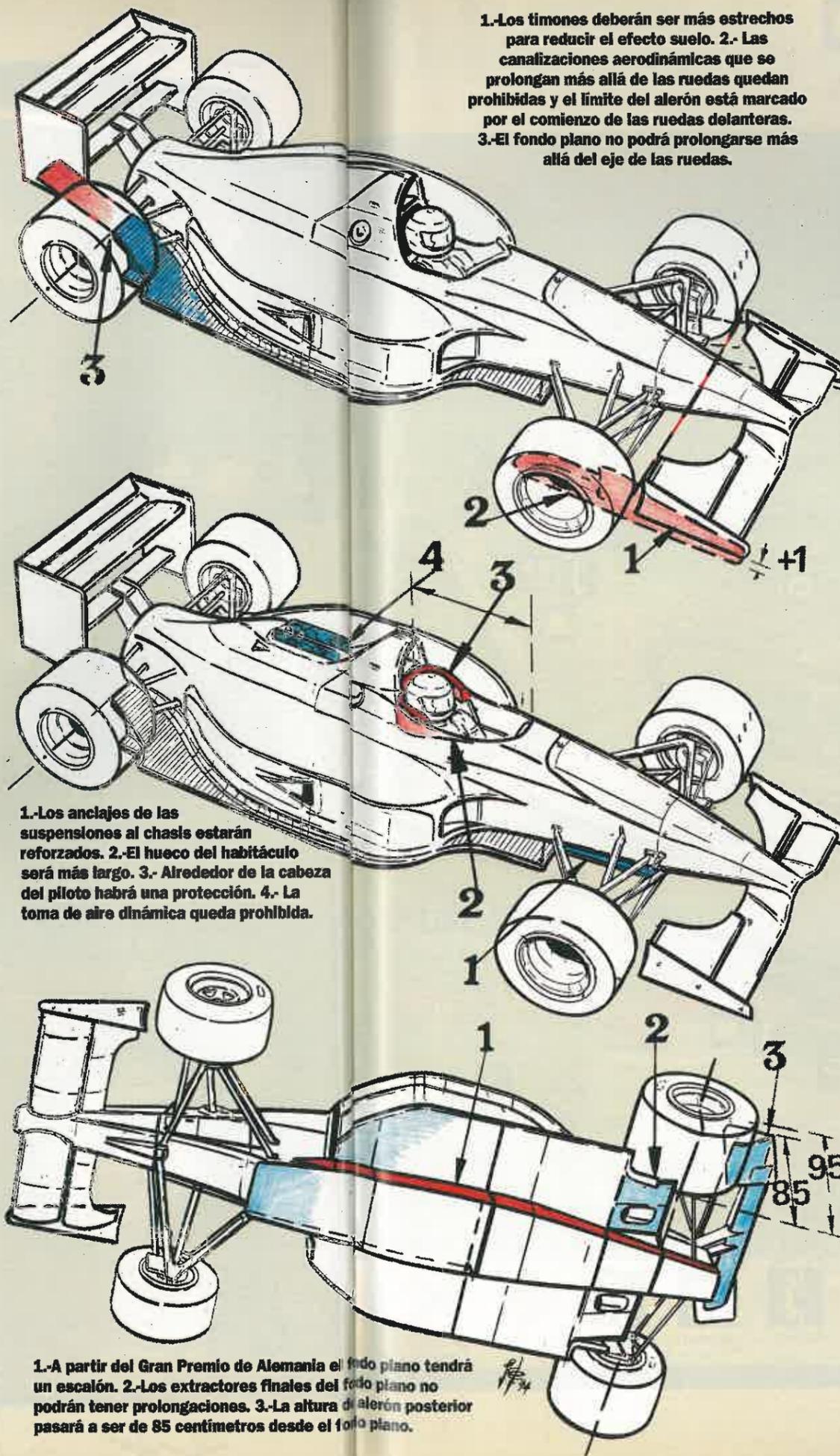
duración fue casi de nueve horas. Ahora, el principal problema consiste en adaptar los monoplazas a los límites de seguridad de los circuitos, sin por eso olvidar que la F1 es un noble deporte de muy alto riesgo. Evidentemente, si se limitan los coeficientes aerodinámicos de los monoplazas junto a la potencia de los motores, y todo eso, respaldado por unas cuantas medidas drásticas de seguridad para los pilotos, seguramente la F1 no volverá a ofrecer espectáculos tan espeluznantes como los de Imola y Mónaco.

Dentro de un par de temporadas, la imaginación de los técnicos habrá vuelto a burlar el reglamento y será necesario volver a estructurar una serie de conceptos ya trasnochados. Los circuitos volverán a ser peligrosos por su inmovilidad estructural; sin embargo, la tecnología que vive en la F1, demostrará una vez más que se adaptará circunstancialmente a las necesidades del momento, sin por eso perder su protagonismo dentro del mundo del automóvil.

G.C./G. PIOLA



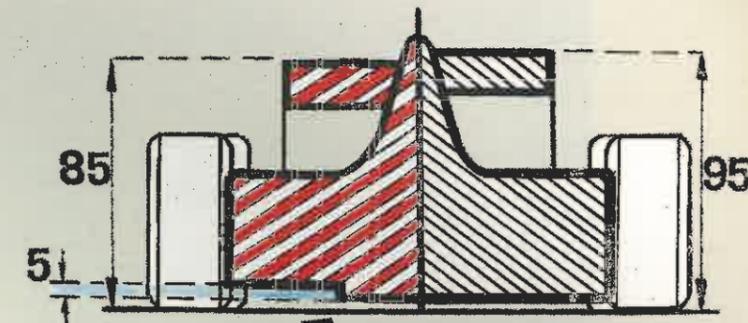
Estas prestaciones extremas propias de los monoplazas actuales ya forman parte de la historia. Ahora comienza una nueva época bajo el signo de la seguridad.



1.- Los anclajes de las suspensiones al chasis estarán reforzados. 2.- El hueco del habitáculo será más largo. 3.- Alrededor de la cabeza del piloto habrá una protección. 4.- La toma de aire dinámica queda prohibida.

1.- A partir del Gran Premio de Alemania el fondo plano tendrá un escalón. 2.- Los extractores finales del fondo plano no podrán tener prolongaciones. 3.- La altura del alerón posterior pasará a ser de 85 centímetros desde el fondo plano.

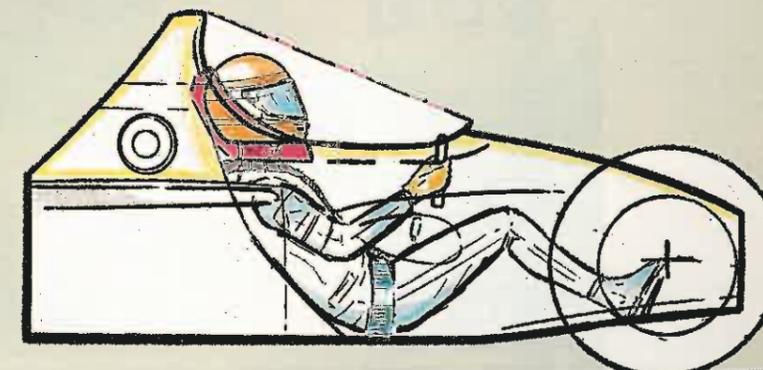
1.- Los timones deberán ser más estrechos para reducir el efecto suelo. 2.- Las canalizaciones aerodinámicas que se prolongan más allá de las ruedas quedan prohibidas y el límite del alerón está marcado por el comienzo de las ruedas delanteras. 3.- El fondo plano no podrá prolongarse más allá del eje de las ruedas.



En esta sección frontal se puede ver de forma esquematizada cómo van a cambiar los monoplazas de aquí a 1995. La reducción a 85 centímetros sobre el suelo del alerón posterior, el escalón de 5 centímetros en el fondo plano, el aumento de 25 kg de peso y la reducción del alerón delantero limitarán las prestaciones.



La prolongación del hueco del habitáculo tiene dos finalidades: en primer lugar evitar el golpe del casco en caso de choque frontal, y en un segundo tiempo disponer del espacio suficiente para poder ubicar un sistema airbag especialmente estudiado para F1.

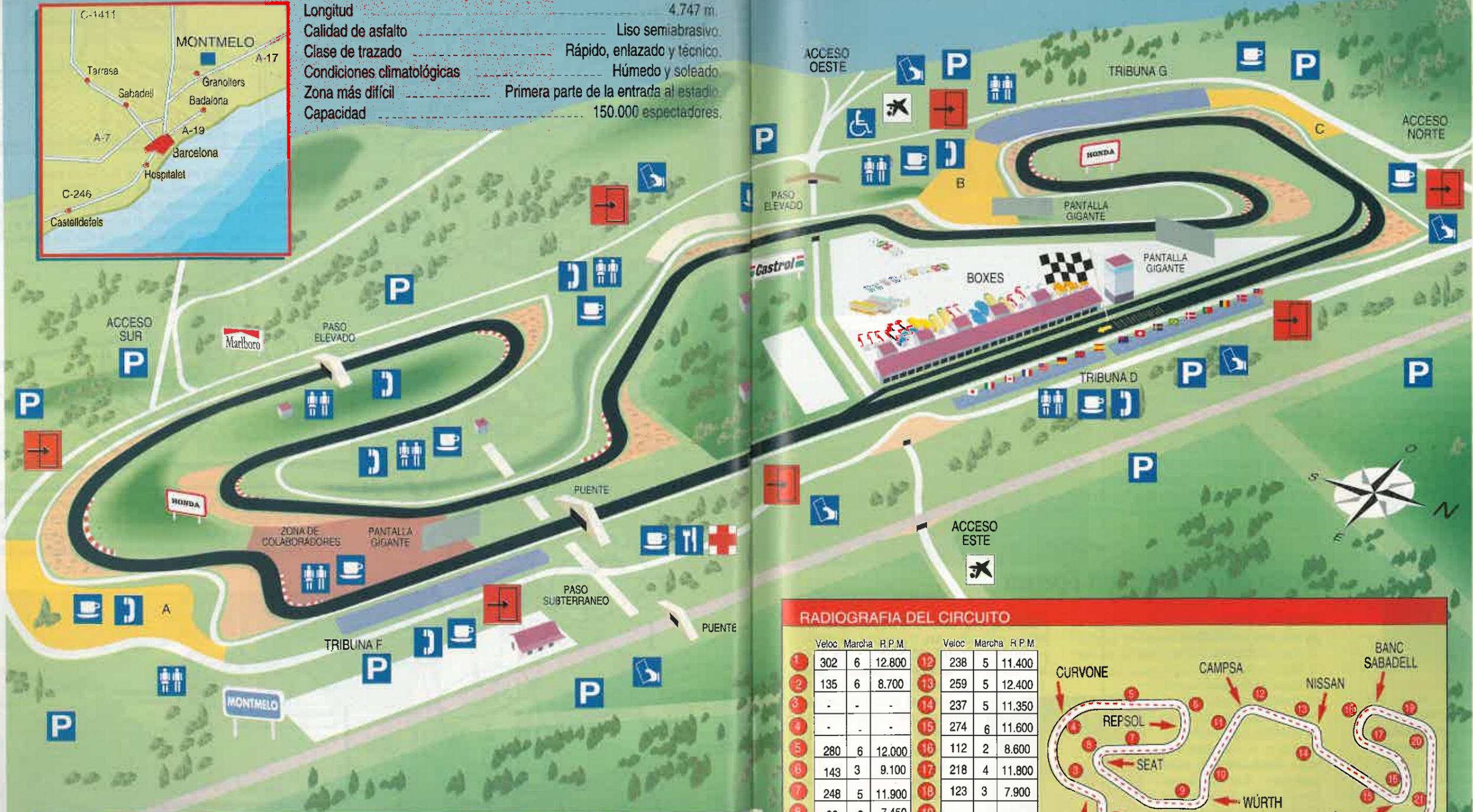


La protección lateral en el habitáculo a la altura de la cabeza debe evitar que el casco del piloto golpee lateralmente contra ningún objeto. De ese modo se evitará, en cierta medida, una posible conmoción cerebral.

CIRCUITO DE MONTMELO



Longitud 4.747 m.
 Calidad de asfalto Liso semiabrasivo.
 Clase de trazado Rápido, enlazado y técnico.
 Condiciones climatológicas Húmedo y soleado.
 Zona más difícil Primera parte de la entrada al estadio.
 Capacidad 150.000 espectadores.



- Entradas al circuito
- Parking
- Venta de entradas
- Minusválidos
- Bar
- Teléfono
- Lavabos
- Restaurante
- Cruz Roja
- La Caixa
Cambio de moneda

RADIOGRAFIA DEL CIRCUITO

	Veloc.	Marcha	R.P.M.		Veloc.	Marcha	R.P.M.
1	302	6	12.800	12	238	5	11.400
2	135	6	8.700	13	259	5	12.400
3	-	-	-	14	237	5	11.350
4	-	-	-	15	274	6	11.600
5	280	6	12.000	16	112	2	8.600
6	143	3	9.100	17	218	4	11.800
7	248	5	11.900	18	123	3	7.900
8	98	2	7.450	19	-	-	-
9	260	5	12.450	20	-	-	-
10	142	3	9.000	21	264	5	12.600
11	248	5	11.900	22	240	5	11.500



PADDOCK

VOLANTE RACC-DESAFIO

El triunfo del Peugeot 205 Rallye-Turicar en el Rallye Terres d'Ebre ha colocado a Jordi Ferrán a la cabeza de la clasificación provisional del Volante Racc-Desafío Peugeot. La segunda plaza, a tan sólo dos puntos, la ocupa Marià Parés, mientras que Josep Molina y Joaquim Camps están empatados en el tercer puesto con tres puntos menos que el líder provisional.

VETERANOS Y CLASICOS

La Asociación Española de Clásicos Deportivos y el Club Automóviles Clásicos de Euskadi, con el patrocinio de la red de concesionarios de Opel, ha organizado el V Rallye Loyola del 3 al 5 de junio, que será una completa y dura prueba deportiva.



PLANES DE FUTURO

Xavi Riba, el conocido piloto de raids, está preparando sus próximas participaciones. Ha dejado de correr los rallies de Túnez y Atlas pero sí estará en la Baja, el Faraones y el Granada-Dakar y podría cambiar la Kawasaki, con la que participó en el Dakar, por una Cagiva, aunque por el momento no hay nada decidido.



Ruta Maya: turismo y competición

POR segundo año consecutivo se va a celebrar la «Ruta Maya: Guatemala 4x4», un raid todoterreno para no profesionales que recorrerá el país sudamericano del 12 al 25 de agosto. Combinando competición y turismo, con recorridos de dificultades diferentes, los 30 coches participantes tendrán que cubrir ocho etapas en esta original

ruta, cuyos derechos de inscripción son de 295.000 pesetas. Se incluye, avión, coche, hoteles y media pensión, quedando las cenas y la gasolina por cuenta de los participantes. Los interesados deben de ponerse en contacto con Castellana Sports Club, teléfono: 91/733 88 98 o mediante el número de fax: 91/314 27 51.

Sete Gibernau, en forma

SETE Gibernau, el piloto que participa en el Open Ducados con el equipo de Kenny Roberts y que dirige el padre de Wayne Rainey, es optimista tras los últimos entrenamientos realizados en el circuito de Cataluña. Recuperado de la lesión que sufrió el pasado año, durante estos entrenamientos ha trabajado duro para poner a punto la Yamaha TZ 250. Los resultados parece que han sido muy positivos y el joven piloto de Marlboro ha recuperado del todo su moral. En estas dos jornadas de pruebas en Montmeló es-



taban también Mamola, con la moto de 500 ensayando para Cadalora, Beattie y Jim Filice con la Yamaha TZM 250 del Mundial y Okada. Si no ocurre nada extraño, Gibernau participará en el Gran Premio de Europa que cerrará el Mundial de Motociclismo en el Circuito de Cataluña. A Sete no paran de preguntarle por qué no sustituyó a Kenny en Jerez y lo hizo Jim Filice. La respuesta es simple: «Si Kenny hubiese sido piloto del equipo de su padre yo le habría sustituido, pero corre con Rainey».

El DTM cambia de reglas en el 95

CUANDO el Campeonato Alemán de Turismos no ha hecho más que comenzar, se han disputado cuatro carreras y se están estudiando cambios de reglamentación muy importante, que entrarán en funcionamiento en la temporada 95. Una de las novedades más importantes es la prohibición de las suspensiones activas, algo que según Opel y Mercedes es muy caro y difícil de desarrollar. Alfa Romeo, por su parte, que compró esta tecnología a Tag-McLaren, se muestra partidaria de seguir utilizándolas. A cambio, Alfa Romeo tendrá mucha más libertad para desarrollar unas suspensiones tipo monoplaça, con triángulos. Otra novedad del 95 es que estará permitida la utilización de muletos.



Mercedes y Al Unser en la pole

LA vuelta de Mercedes a Indianápolis ha empezado con buen pie. Uno de sus pilotos, Al Unser junior, logró el mejor tiempo y aseguró la pole en los primeros entrenamientos oficiales, que se celebraron para configurar definitivamente las cinco primeras líneas de la parrilla de salida de las 500 Millas de Indianápolis, que tendrán lugar este fin de semana. Junto al Penske Mercedes de Unser estará el Lola Ford de Boesel y el otro Penske Mercedes que conduce Emerson Fittipaldi, mientras que los Reynard Ford de Villeneuve, Michael Andretti y StJames ocuparán la segunda línea de la parrilla.

ENTREVISTA CON JORDI GENE



Jordi Gené está preparado para la carrera de Fórmula 3.000 que tendrá lugar en Montmeló, coincidiendo con la Fórmula 1. Tras el *impase* de la pasada temporada y las negras perspectivas para este año, las cosas se arreglaron y Gené ha podido estar desde la primera carrera en la 3000, pero no tiene asegurado continuar después de Montmeló.

gente porque el dueño de Nordic era el ingeniero de Pacific cuando hice la 3000 con ellos y me apoyan mucho porque soy el mejor con un chasis Lola. Saber que confían en ti ayuda a estar más motivado.

—¿Cuál puede ser tu actuación en la cita de Barcelona?

—Para esa carrera las expectativas son muy buenas. Conozco el circuito y estaré arropado por mi público, además el coche está muy bien de puesta a punto. Cuando entrenamos en Montmeló hice el mejor tiempo, empatado con Lagorce, que fue el que ganó en Silverstone.

—¿De qué depende que puedas acabar la temporada?

—Depende de los resultados, sobre todo de Barcelona y de la repercusión que mi participación pueda tener. Para mis sponsors es como una prueba, si sale bien me apoyarán el resto del año.

—¿En qué medida ha influido el apoyo de Marlboro para que no estés inactivo este año?

—Aunque ha sido decisivo no es suficiente. Gracias a Marlboro y el Racc he podido estar en la primera carrera y eso es importante, lo peor es empezar a mitad de temporada. En esto tengo experiencia, pero me ha servido para aprender lo fundamental, que es comenzar en la primera carrera.

—¿Cómo te encuentras dentro del equipo Nordic?

—Estoy muy bien. Conozco a la

—Hablando de motivación, ¿qué supone correr sabiendo que de los resultados depende la continuidad?

—Indudablemente estar pensando que si te bajas del coche tienes que luchar para lograr completar el presupuesto, y eso te priva de tranquilidad. Pero soy consciente de que, cuanto más cerca estás de la F-1, más te acosan los problemas. Unas veces es el dinero, otras la mecánica, etc. Por eso hay que estar preparado para aguantar presiones y saber ser frío en el momento crítico.

—¿Logras olvidar las presiones o esas presiones te hacen ser más conservador?

—Cuando me siento en el coche y cojo el volante intento que nada me influya. Creo que logro bastante alcanzar la concentración adecuada y ahora tengo claro que debo ser menos conservador.

—Los constantes problemas para seguir ¿te han hecho pensar en abandonar el automovilismo?

—Hay momentos en que todo lo ves negro, pero cuando hay algo bueno vuelves a tener moral. Lo que tengo muy claro es que estoy en el automovilismo porque quiero llegar a la F-1 y mientras crea que existe la más mínima posibilidad seguiré trabajando para llegar donde quiero estar. Abandonar sería tirar seis años de preparación por un mal año. Tengo que borrar la mala experiencia del 93 y seguir trabajando.

PROTAGONISTAS



A POR LA VICTORIA

Jordi Arcarons ha comenzado el rallye del Atlas con la moral alta. Es uno de los favoritos en la categoría de motos, está dispuesto a repetir la victoria que se adjudicó el pasado año y tiene posibilidades para lograr su objetivo. Por delante le quedan muchos kilómetros de competición en los que deberá medirse con rivales de gran talla.



VOLVER A CORRER

François Delecour tiene previsto volver al mundial en el Rallye de Nueva Zelanda. Para entonces el piloto francés no estará aún totalmente recuperado pero, para no tener que forzar la pierna dañada, contará con un cambio automático en el Ford Escort. Si las previsiones se cumplen, en el Mil Lagos Delecour estará en perfectas condiciones.

OKADA RECUPERA EL PODIO

El japonés Okada, líder de la clasificación provisional del mundial en la categoría de 250 cc., ha sido oficialmente declarado tercero en la última carrera disputada en Jerez. La Corte Disciplinaria Internacional decidió aceptar la reclamación del equipo por las irregularidades cometidas en el pasado Gran Premio de España, cuyo director de carrera sacó la bandera de cuadros una vuelta antes del final establecido. Esta equivocación le costó al piloto de Honda el tercer escalón del podio de Jerez que ahora ha recuperado.

Todos en Grecia

EL Rallye Acrópolis, quinta prueba del Mundial, que saldrá el 29 de mayo de Atenas, contará con una inscripción de lujo. Ford alineará dos Escort Cosworth oficiales, uno para Biasion y el otro para Wilson, a los que se unirá Ari Vatanen que, integrado en el equipo alemán Schmidt, podrá ayudar a la marca a puntuar en el certamen de constructores. Esto ha levantado las protestas del patrón de Subaru, porque el equipo de Carlos Sainz tiene exclusividad en la utilización de Pirelli y se da la circunstancia de que Vatanen en su Escort utilizará también estas ruedas



y si el finlandés usa Pirelli no debería puntuar en el campeonato de marcas.

Subaru estará presente en Grecia con sus dos coches, con McRae y Sainz a sus volantes. Para este equipo el duro Rallye Acrópolis puede suponer la primera victoria de la temporada. En el 93 los Legacy dominaron la carrera con un amplio margen, hasta que se vieron obligados a abandonar. Este año, con el nivel de competitividad alcanzado por el Impreza en Córcega y la experiencia de Sainz en la carrera griega, que ganó en el 90, la escuadra española tiene muchas posibilidades de conquistar la victoria.

Toyota acudirá con tres Celica, uno para Didier Auriol, otro para Kankkunen y el tercero para el japonés Yoshio Fujimoto. Una vez más, el TTE parte como favorito, teniendo en cuenta sobre todo la fiabilidad mostrada por los Celica y la experiencia de sus pilotos. En Grecia vuelve a escena Mitsubishi, algo que no sucedía desde Montecarlo; lo hará con sus pilotos habituales Mikael Eriksson y Armin Schwarz, a los mandos de los Lancer Evolution.



Reunión de constructores

LOS constructores de F-1 han entregado al delegado de la FIA, señor Whiting, una serie de propuestas para la

reducción de las prestaciones de los actuales F-1. Los conceptos principales que contiene el documento son: reducción del perfil extractor posterior hasta el límite de las ruedas. Prohibición de los conductos aerodinámicos periféricos a los neumáticos delanteros. Eliminación total de la toma dinámica de aire para el motor. Empleo de gasolinas comerciales existentes en los surtidores cercanos al circuito. Y junto a esto, prolongar media hora los entrenamientos libres del

Gran Premio de España durante el viernes. A raíz de ello, considerar si las medidas adoptadas por la FIA y la FOCA han reducido debidamente las prestaciones y, en consecuencia, proceder a los ulteriores cambios en el reglamento para los Grandes Premios de Canadá y Alemania.

EN VOZ BAJA



PATRICK FAURE

«Nosotros estamos dispuestos a aceptar todo reglamento que mejore la seguridad de los pilotos, pero siempre en la medida en que Renault conserve la posibilidad de demostrar que es el mejor constructor de motores del mundo».

TEAM ELF 94 DE FORMULA RENAULT



José Mª Fontán

En esta cuarta prueba puntuable para el Campeonato Español de Fórmula Renault, el equipo Elf ha participado solamente con José Fontán. Desgraciadamente, Jón Casais ha debido suspender su programa en este campeonato a causa de falta de presupuesto. En estos momentos se estudia la posibilidad de incorporar a otro piloto para seguir el resto de la temporada.

Después de unos entrenamientos libres que comenzábamos el miércoles en el Circuito de Calafat, donde se realizaba un buen trabajo de puesta a punto del monoplaza, José lograba su mejor vuelta en 1'32"30 en los cronometrados, que le colocaba en la tercera línea de la parrilla de salida. En la salida de la carrera, José tocaba con su alerón delantero a Riena, complicándole los giros hacia la derecha. Tras una encarnizada lucha por mantener detrás a Maito, ha realizado una buena carrera, aunque los ataques de éste por adelantarlo tuvieron su fruto a cuatro vueltas del final, clasificándose José en una merecida sexta posición.

Para nuestro equipo Elf, este resultado anima a seguir en la apuesta por jóvenes promesas, y en definitiva la promoción de pilotos sin experiencia en monoplazas. La próxima carrera será otra vez en Calafat, el 12 de junio.

Carmen Paredes.



TEAM ELF DE FORMULA RENAULT



PADDOCK

RECORD PARA MORBACK

Roger Morback ha vuelto a impresionar en el DTT (Alemán de Turismos de Grupo N), en la segunda carrera disputada en Zolder. El español fue el más rápido, marcando en la carrera la vuelta rápida, estableciendo un nuevo récord del circuito.

Al final tuvo mala suerte, tras controlar perfectamente la prueba, un problema eléctrico en su BMW M-3 le relegó a la segunda posición.



Camino del Atlas

CON una cronometrada especial en Bèziers, que se adjudicó el Citroën ZX de Lartigue, los participantes en el Rallye del Atlas iniciaron su larga andadura de 3.500 kilómetros. Esta segunda prueba, puntuable para la Copa del Mundo de Rallyes, finalizará, tras ocho etapas, el próximo día 28 en Marrakech, tras pasar por España donde se disputó una etapa prólogo. En la especial disputada entre Gandía y Málaga, de nuevo se vio la supremacía de los Citroën, una vez más con Lartigue a la cabeza, a los que no pudo arreba-

tar el triunfo el Mitsubishi de Bruno Saby. Tras estas dos etapas, antes de pisar suelo africano, domina por lo tanto en la general Pierre Lartigue, seguido de su compañero Salonen, mientras que tercero es el piloto de Mitsubishi, Bruno Saby. En el apartado de coches, en lo que a los españoles se refiere, Ramón Dalmau ha comenzado bien y está situado en una buena posición. Donde hay más posibilidades de éxito para los intereses españoles, es entre las motos, donde Jordi Arcarons domina la clasificación general.



PEREZ SALA EN LA SUPERCUP

Luis Pérez Sala es el piloto invitado por Porsche este año para participar en la carrera de la Supercup que coincidirá con el Gran premio de España de Fórmula 1.

RACING FOR SPAIN

El equipo español Racing for Spain, estuvo presente en la carrera puntuable para la Eurocup Fórmula Renault, disputada en Brands Hatch, en esta ocasión con Miguel Angel de Castro y Oriol Serviá. Diferentes problemas impidieron que pudieran conseguir un buen resultado. De Castro fue octavo, mientras que Serviá no pudo finalizar la carrera.

Desesperada búsqueda

WILLIAMS y Renault buscan desesperadamente un sustituto para el desaparecido Ayrton Senna, pero la tarea no está resultando nada fácil. Descartada la vuelta de Alain Prost a la Fórmula 1, las miradas se centraron en Riccardo Patrese y Rubens Barrichello, ya que Mansell, otro de los hombres con los que ha mantenido conversaciones el equipo, está descartado por sus compromisos en la Fórmula Indy. Patrese también dijo no a Williams, alegando que su decisión de no volver a subirse en

un Fórmula 1 es definitiva, sobre todo después del accidente de Senna. También Barrichello está descartado. Sus compromisos con Jordan son muy fuertes y el equipo no está dispuesto a prescindir de una de las grandes promesas del automovilismo, mucho más cuando encontrar un sustituto se hace cada vez más difícil. El tiempo corre y Williams trata desesperadamente de encontrar al hombre adecuado antes del Gran Premio de España, pero la tarea no está resultando nada fácil.



MANUEL SANTOS, UNICO ESPAÑOL EN EL EUROPEO DE CAMIONES

A toda máquina

Manuel Santos, hijo de transportista, ha sido también camionero, periodista y probador en varias revistas de vehículos industriales. Ahora se dedica exclusivamente a lo que más le gusta: ser piloto de camiones de carreras.

A Santos siempre le ha encantado correr. Cuando se cansó de llevar 38 toneladas de un sitio para otro, lo mismo se le podía ver con un Ford Granada derrapando en el momento que empezaba a llover que subido en una Yamaha 1.100 con un kit Yoshimura. Como probador de vehículos industriales, le daba igual conducir un motocarro que un gigantesco «dumper» tirando arena en una mina en León. Y cuando tuvo la oportunidad de subir por primera vez en un camión de carreras, la adrelinina le subió tanto que ya lleva cuatro temporadas consecutivas participando asiduamente en el Campeonato Europeo de Camiones. El primer año fue elegido piloto promesa y, aunque todavía no ha ganado un campeonato, siempre figura en los primeros puestos.



Manuel Santos lleva 4 años en el Europeo de Camiones.

Esta temporada lo tiene más difícil. Una vez más, Cepsa vuelve a ser el patrocinador, en esta ocasión la tarjeta Trans Club. Siempre acompañado por su padre, que hace hasta de cocinero, el equipo se reduce a poco más de seis personas. Y lo tiene más difícil porque el potente equipo de Mercedes tiene un cuarteto de vehículos que todos van como tiros.

Sin embargo, el potencial del nuevo Man es impresionante y con una buena puesta a punto seguro que está en los tiempos de los primeros. Basta una sola vuelta al circuito del Jarama para comprobarlo. Con Santos al volante, acompañándole en este caso en el asiento de la izquierda la primera impresión es de una aceleración fulgurante y ya en la zona de boxes la aguja del tacógrafo supera los 100 kilómetros por hora. «Tarda menos de cinco segundos en pasar de cero a cien», nos comenta el piloto. Una vez en la pista se observan una vibraciones notorias y la potencia no se transmite al suelo de forma correcta. «El camión es completamente nuevo y necesita una buena puesta

a punto; estamos trabajando a fondo en la suspensión trasera», afirma Santos. Antes de llegar a la primera curva cerrada el piloto pisa el pedal de la izquierda (que es el de freno, al igual que el del centro). «En carrera prefiero frenar con el pie izquierdo y, a la vez, dar gas con el derecho para mantener alto el régimen de vueltas del motor. Mantengo el pedal del centro porque los miembros de mi equipo no se terminan de acostumbrar». El grupo propulsor es un seis cilindros, alimentado por un turbo de gran tamaño, con una potencia cercana a los 1.000 caballos. La caja de cambios

es una ZF automática de cinco velocidades, que se puede manejar también de forma manual. «No es posible cambiar las relaciones de cambio, pero gracias a la toma de datos que Luis -el ingeniero- analiza en el ordenador, el programa de la caja se modifica según el circuito». La informática también ha llegado a las carreras de camiones.

El piloto de Cepsa Trans Club maneja con una facilidad inusitada el camión,

que tiene una dirección rapidísima y con sólo vuelta y media de volante las ruedas giran entre extremos. Respecto a los frenos, están refrigerados por agua permanentemente, detalle que no termina de convencer a nuestro interlocutor. «La temperatura de las pastillas se debe mantener entre 300 y 400 grados centígrados para asegurar una eficaz frenada, por lo que en un circuito con una recta muy larga, dicho margen no se mantiene y la primera frenada es muy delicada. Estamos trabajando en un sistema que sólo accione el sistema al pisar el pedal de freno», asegura.

En las curvas, el Man no da la impresión de que pese más de 5.000 kilos y, eso sí, si se pisa a fondo, el derrapaje está más que garantizado. Sin duda, la zona que más impresiona del Jarama es la bajada a Bugatti. «Con el camión a punto y



neumáticos de competición, esta curva se hace a fondo (la velocidad está limitada a 160 kilómetros por hora); es la más delicada, pero así es como salen los tiempos». Nos invita a una próxima demostración en tales circunstancias, propuesta que aceptamos pero para verlo desde la grada. «El camión es muy superior al anterior, aunque es más pesado por el empleo del catalizador», concluye Santos.

De las tres carreras disputadas sólo las dos últimas valen porque en la primera rompió el motor del camión antiguo. En Misano, ya con el nuevo Man, obtuvo un sexto puesto que no ha podido mejorar el pasado fin de semana en el circuito francés de Paul Ricard al lograr un octavo lugar.

JAVIER GUTIERREZ

RALLYE DE TIERRA DE LOGROÑO

RAPIDISIMO BARRERAS



Barreras, con el Lancia era el vencedor indiscutible de la segunda cita del año, que se celebró por unos resbaladizos y rapidísimos caminos riojanos. Torra, a la izquierda, lograba la segunda plaza con el Sierra Cosworth y Luis Climent, derecha, en el debut del Vectra era tercero.



Guillermo Barreras y Ramón Mínguez, con el Lancia Delta Integrale con el que este año quieren ganar el Campeonato de Tierra, no tuvieron ningún tipo de problema para adjudicarse la segunda carrera del año que se celebró en Logroño. Por detrás del Lancia, Jordi Torra, copilotado por Félix Salido, colocaba el Ford Sierra Cosworth segundo, mientras que Luis Climent y José Muñoz llevaban en su debut el Opel Vectra 4x4 hasta la tercera plaza.

DESDE el primer tramo Barreras y el Lancia comenzaron marcando su ley, una ley que les llevaba a no cometer errores y adjudicarse todos los *scratch* en uno de los rallyes más rápidos que se han corrido sobre tierra: tanto es así que la media del vencedor se acercó a los 95 km/h y alcanzó el escalofriante 114 km/h en el tramo más rápido, pese a lo resbaladizo de los arcillosos caminos y la constante lluvia en la primera parte. Sin poder acercarse al Lancia, Claudio Aldecoa y Juan Breda se mantenían segundos con el Sierra Cosworth a la espera del abandono del Lancia o un error de Barreras que les dejara libre el camino a su segundo triunfo del año. En esta ocasión era Aldecoa quien se veía obligado a abandonar a mitad de carrera, por culpa de un toque contra una piedra que dañaba la mecánica del Ford.

Si desde el principio Barreras mantenía cómodamente su primera posición hasta la meta, otro tanto ocurría con Torra que, desaparecido Claudio Aldecoa, pasaba a ocupar una segura segunda posición. Por su parte, Luis Climent se colocaba también cómodamente tercero ya que José Alonso, también candidato a

EUROPEO DE MONTAÑA/
SUBIDA A JAIZKIBEL

A tres bandas

La subida a Jaizkibel tenía un doble interés: tras dos pruebas disputadas dos habían sido los vencedores, Vinyes y Egozcue; quedaba por ver si Vilariño podría volver por sus fueros.

LOS entrenamientos, celebrados bajo una perfecta organización, contaron con la colaboración de un clima idóneo. Desde el primer momento quedó claro que la lucha por el triunfo estaba reservada a los tres pilotos antes mencionados. «Pancho» Egozcue, que a principios de temporada se enfrentaba a dificultades económicas que le obligaron a continuar con la mecánica del año anterior, demostraba en los entrenamientos que se encuentra en un magnífico momento de forma, marcando en las dos mangas el mejor tiempo. A escasísima distancia se situaban Vilariño y Vinyes.

La mañana del domingo amaneció con unas condiciones climáticas ideales para poder batir incluso el record de la prueba. En los entrenamientos anteriores a la

Vilariño está atravesando un momento difícil, los problemas de puesta a punto con su coche le están perjudicando.



Significativo retrato de Pancho cuando sólo tenía un año. Las cosas empiezan por fin a sonreírle.



En esta pelea de gallos el joven Vinyes puede salir beneficiado. De momento es segundo en el campeonato.

carrera Vinyes se llevaba el gran susto del día al romper el cambio de su Osella BMW, afortunadamente pudo ser reparado antes de la primera manga.

Ya en carrera Egozcue demostraba sus ganas imponiéndose en ambas mangas.

En la primera el joven Vinyes lograba la segunda plaza y Vilariño se conformaba con la tercera. En la segunda, sin embargo, los puestos se intercambiaron consiguiendo el piloto vasco el segundo puesto en el

podio y relegando al andorrano a la tercera plaza. Después de tres pruebas disputadas las espadas están en todo lo alto y estos tres pilotos van a mantener un duelo muy interesante.

En el grupo N, el francés Dossieres impuso su BMW M3. Por su parte Iñaki Luna se imponía en la Challenge Citroen AX.

JOSE ANTONIO DIAZ

CLASIFICACIONES

1º Egozcue (Osella BMW) 2 59'48; 2º Vilariño (Norma Ford), a 1" 78; 3º Vinyes jr. (Osella BMW), a 2" 10. 4º Martínez (Osella BMW), a 4" 60; 5º Zabaleta (Lola BMW), a 5" 28;

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Pancho Egozcue (Osella BMW), 55p; 2º Joan Vinyes jr. (Osella BMW), 44 p; 3º Andrés Vilariño (Norma Ford) 38 p.

GRAN PREMIO DE AUSTRIA

Con su tercer peldaño en el podio junto a Mick Doohan y Kevin Schwantz, Alex Crivillé ha sido el único piloto español que ha brillado en Salzburgring, a pesar de que en los entrenamientos también Alberto Puig y Jorge Martínez «Aspar» hicieron concebir esperanzas a la afición.

NADIE regala nada, y nada se obtiene por casualidad, pero el tercer puesto que Alex Crivillé ha conseguido en el rapidísimo circuito de Salzburgring ha sido una bella demostración de pilotaje del «Nen de Seva», y también de la tremenda efectividad de la Honda NSR en los trazados en los que la baza más importante es la velocidad punta. Alex no está en el tercer peldaño por casualidad, sino porque además ha hecho correr, y mucho, a Kevin Schwantz, el Campeón del Mundo. En efecto, escapado irremisiblemente Mick Doohan, superior en pilotaje y aprovechando al cien por cien ♦♦♦



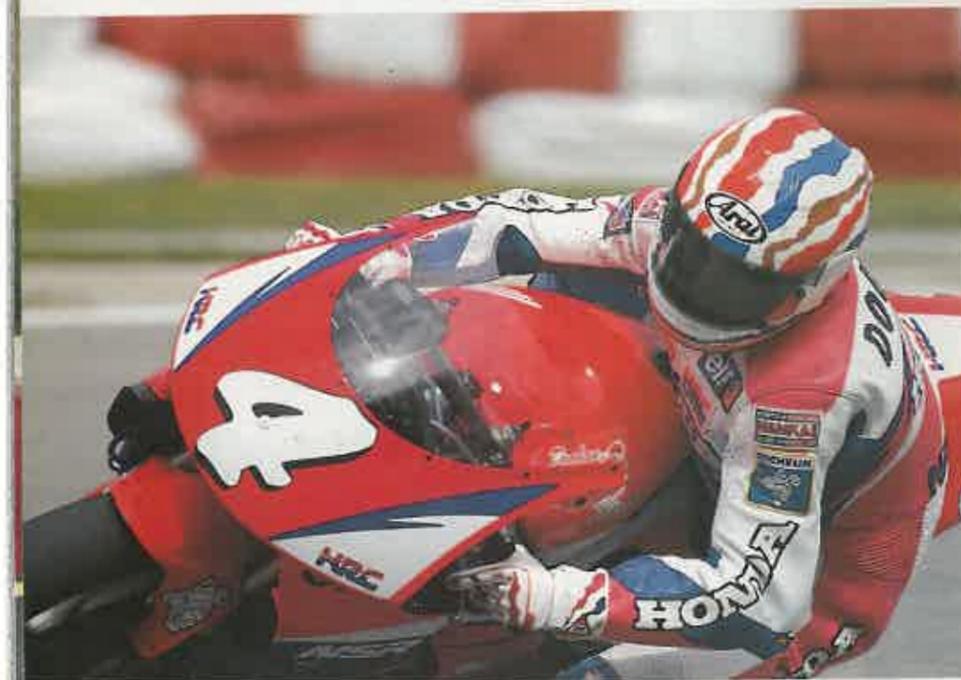
En un trazado donde la velocidad es fundamental, la efectividad de la Honda y el excelente pilotaje de Alex Crivillé hicieron posible que el piloto español estuviera en el tercer escalón del podio secundando a Mick Doohan y Kevin Schwantz.



Alex voló en Austria



Alex Crivillé no puso las cosas fáciles a Kevin Schwantz que se tuvo que emplear a fondo ante el insistente acoso del piloto español, que le pisaba los talones.



Doohan se escapó y ganó sin problemas. Con su victoria se destaca en el Mundial.

las citadas posibilidades de su moto, Schwantz tenía que preocuparse, y en serio, porque Crivillé le pisaba los talones y no se despegaba del americano. «Mi moto tenía mejor velocidad punta, la verdad es que corría mucho, y si lograba salir bien del viraje de antes de la frenada podía pensar en adelantarlo, pero al final de la carrera hemos cogido a muchos rezagados y eso me ha hecho perder el contacto y he decidido que tenía que acabar y amarrar ese podio que ha tardado tanto en llegar esta temporada», decía Alex.

Como de costumbre, el fin de semana no había empezado muy bien para el piloto español, que en las primeras sesiones de entrenamiento, disputadas bajo el agua, no se encontraba muy cómodo y, lo que no deja de ser muy importante, veía cómo por el contrario, Alberto Puig dejaba a todo el mundo estupefacto pues era el más veloz en esas difíciles condiciones. A medida que transcurría el fin de semana Alex fue mejorando, cada vez la moto estuvo más a punto y en carrera dio el do de pecho que tantos esperaban de él.

Desgraciadamente para Alberto, las cosas fueron completamente distintas para el barcelonés. Tras conseguir un magnífico tercer tiempo para la parrilla, en carrera arrancaba en cabeza, en el transcurso de ésta tenía que ir cediendo terreno paulatinamente a causa del dolor de su brazo derecho, operado de tendinitis este invierno. A pesar de ello, tras una durísima y electrizante pugna con Kocinski e Itoh, terminaba sexto por delante de Barros y Beattie.

Con el resultado de esta carrera, Mick Doohan se va destacando en la clasificación del Mundial, en el que Schwantz, evidentemente, no se da por vencido, pero declara tener problemas de puesta a punto de su moto que le han impedido poder presentar batalla al australiano. Menos afortunadas han estado las Cagiva y las Yamaha. Kocinski tenía casi en el bolsillo la cuarta posición, pero su motor tuvo un ahogo, con lo cual Itoh no desaprovechó la ocasión. En cuanto a Cadalora, tuvo que parar en boxes para cambiar ambos neumáticos, tras sufrir durante todo el fin de semana problemas en el tren delantero. Para in-



Tras unos excelentes entrenamientos, Alberto Puig arrancaba en cabeza desde la tercera plaza de la parrilla, pero el dolor en el brazo le hizo ir perdiendo terreno.

temtar solucionarlos, se varió incluso la posición del motor, pero todo fue en vano y todos los indicios parecen indicar que el problema radica en que en estos momentos los neumáticos Michelin son superiores a los Dunlop.

En esta misma categoría Julián Miralles terminó el 18, mientras que López Mella abandonó a causa de problemas mecánicos cuando iba en vigésima posición.

Emocionantísimo resultó la carrera del cuarto de litro, puesto que por fin Loris Capirossi ha podido imponerse esta temporada. El piloto de Honda llevó a cabo una excelente carrera persiguiendo primero a su rival, Biaggi, y luego, una vez que lo había pasado en la vuelta 18, mantuvo la cabeza merced a un pilotaje espectacular y agresivo. De todos modos, su rival romano no se dio por vencido y en la última vuelta superó al de Pileri pero al llegar al último «curvone» Biaggi entró un poco pasado, lo que aprovechó Capirossi para recuperar la cabeza. Dos meses antes, en Australia, había sucedido exactamente lo mismo pero al revés... Satisfecho tras el primer triunfo del año, Loris Capirossi declaraba: «Ha sido una carrera durísima, he ido a tope de principio a fin y la lucha entre Biaggi y yo ha sido al límite, pero leal y correcta».

El segundo grupo, el de los que peleaban por el segundo escalón del podio también estuvo movido u finalmente, tras rodar constantemente intercambiando posiciones han finalizado en el siguiente orden: Romboni, Okada y Waldmann.

Ruggia fue sexto, mientras que séptimo era D'Antín. El madrileño acusó todo el fin de semana problemas de puesta a punto, en especial la carburación, con lo cual, el motor no corría lo que debía, pero tras la carrera manifestaba: «He re- ♦♦♦



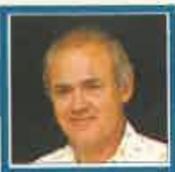
El espectacular Capirossi luchó duro con Biaggi para lograr al fin una victoria esta temporada.

REGRESO PRECIPITADO

Tal vez pensando que no era bueno dejar inactiva una moto tan apetitosa como la suya, Charly Gíró decidió volver a correr pese a que en Jerez había anunciado que necesitaba un tiempo de reflexión y que por ello no participaría en este Gran Premio y tal vez reaparecería en el de Alemania. Así pues, contra todo pronóstico, el barcelonés tomaba parte en los entrenamientos y carrera austriaca. La frialdad de las cifras es espeluznante: 33 y antepenúltimo en las sesiones de entrenamiento y 28 sobre 32 clasificados en la carrera. Estos resultados son absolutamente indignos de su moto,

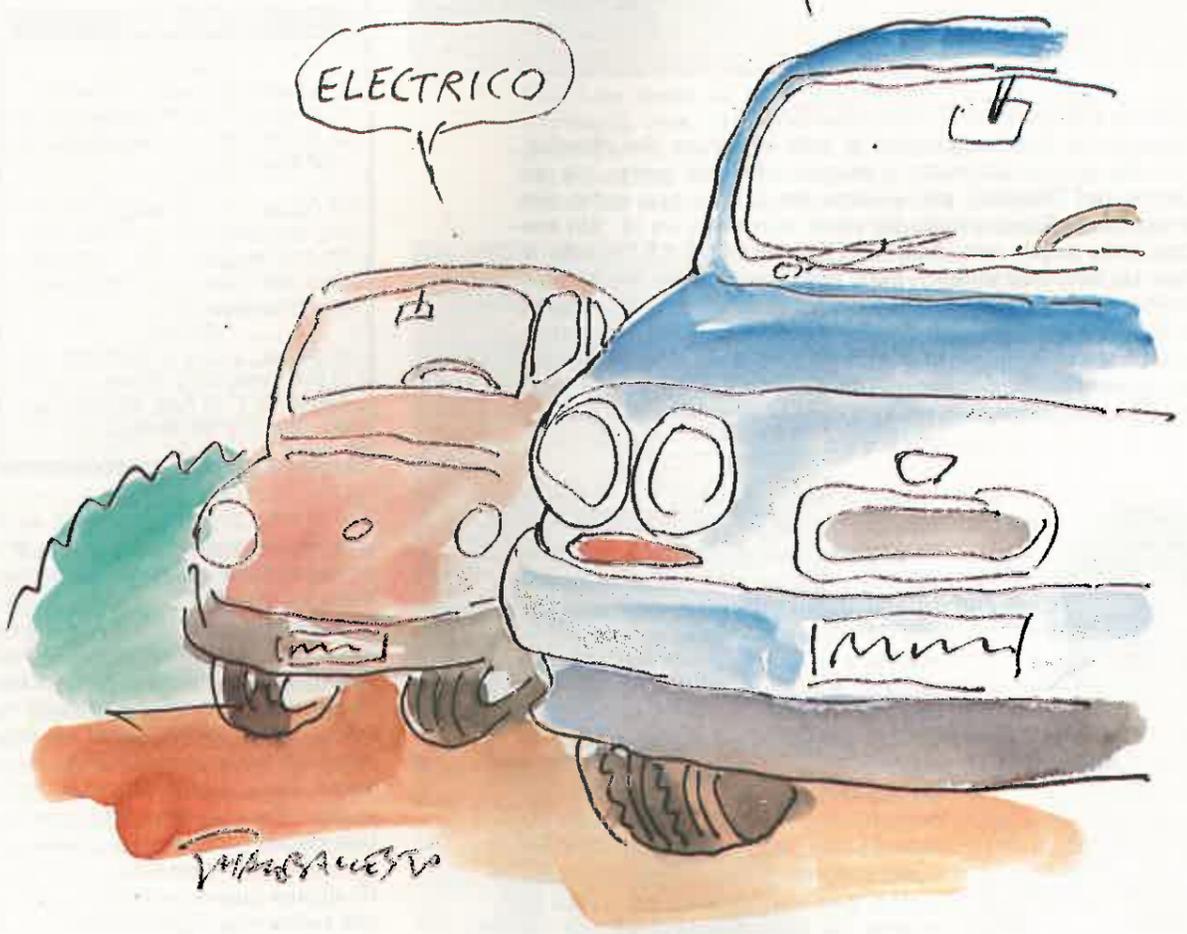
una Aprilia oficial, de su patrocinador, Tabacalera, y por fin, del mismo palmarés del joven piloto. Gíró dijo que si volvía anticipadamente era porque «si lo dejo lo dejo, pero si la intención es volver, mejor hacerlo cuanto antes». Eso sería correcto si esa vuelta se acompañara de una mínima progresión, pero todavía ha marcado un paso atrás. Las escasas explicaciones del piloto se refieren a un extraño problema personal que debe superar y que no puede explicar. Si tan grave es que no le deja pilotar en condiciones, mejor es que vuelva a casa antes de que un accidente pueda obligarle a ello y si no, tal vez sería mejor airearlo y quitarse un peso de encima. Por el momento, pese a que se especula que la moto podía pasar a otras manos, Carlo Pernat, manager de Aprilia, nos reiteró su apoyo al piloto y que cabe la posibilidad de hacer algún entrenamiento privado.





¿TÚ QUÉ QUIERES SER DE MAYOR?

ELECTRICO



Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS, MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

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

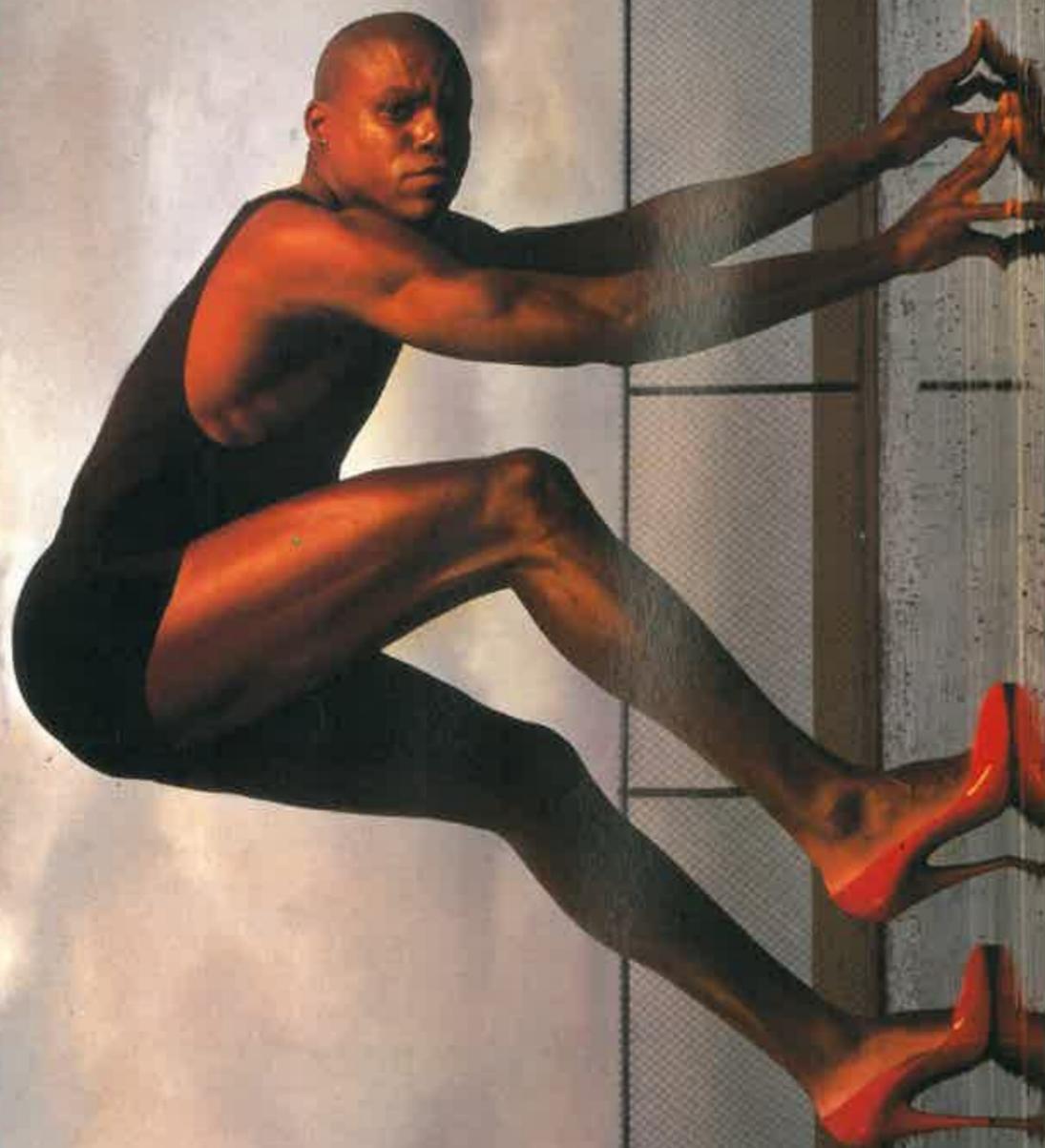
Todos nuestros filtros han sido diseñados EN COLABORACION CON EL FABRICANTE para el vehículo que los lleva

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n. Tels. 72 02 00*
Apdo. 5007 - Fax 72 02 16
Telegramas: Filtras Mann
50014 ZARAGOZA (España)



LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA.

Pirelli P200 Chrono. Un neumático para coches de serie, con un agarre fuera de serie.



MINIUM KANER EN ENRIATAY SE NAYO TU SOUNJANSI BIKET 1992: MOCIBRE Y ONVGA MIZIMK

SIEMTE LA CONDUCCION.



**ESPECIAL
F-1**

MOTOR 16

SEMANAL

31 de mayo 1994 • Núm. 554 • 375 ptas.

NUEVO

GUIA

PARA SEGUIR
EL G.P. DE ESPAÑA

SEAT A TOPE

AHORA
EL TOLEDO 2.0 16V



FIAT COUPE

YA A LA VENTA
DESDE TRES
MILLONES Y MEDIO
DE PESETAS



FERRARI

F-355

**MAS
QUE UN
SUENO**

- ◆ 380 CV
- ◆ 295 KM/H
- ◆ 6 VELOCIDADES
- ◆ 40 VALVULAS

