

COCHES
Modelos
94
NUMERO
DOBLE

SEMANAL Motor 16

14 de junio 1994 • Núm. 556 • 600 ptas.

EXCLUSIVA
CRASH TEST DEL COMPACT

**CARLOS SAINZ
VUELVE AL
OLIMPO**



NUEVO AIRBAG LATERAL
**SEGURIDAD
INTEGRAL
BMW**



Especial
coupés

- **TODOS LOS MODELOS DEL MERCADO**
- **A FONDO FIAT COUPE TURBO PLUS**



¿QUÉ DIRÍA
TU MAMÁ
SI TE VIESE
CON ERISTOFF?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 16 ESPECIAL COUPES**
- 18 A fondo: Fiat Coupé 16V Turbo Plus.** Después de 15 años sin ofrecer un coupé, Fiat regresa a este segmento con un coche que dará mucho que hablar.
- 25 Para todos los gustos.** Los coupés se han convertido en modelos muy populares y el mercado ha reaccionado ante esta demanda.
- 32 TECNICA**
Seguridad BMW. La marca alemana, en su constante evolución, ofrece ahora el airbag lateral.
- 36 AL VOLANTE**
Nuevo Toyota Celica. La última generación del Toyota Celica llega ahora a España.
- 38 Fiat Ulysse.** La marca italiana acaba de lanzar su monovolumen, un vehículo dispuesto a dar guerra en un segmento muy competido.
- 44 FUERA DE SERIE**
Fiat Lampo. Ideas sobre la base del Fiat Punto.
- 49 PRECIOS**
- 78 CUENTENOS SU CASO**
- 80 DEPORTE**
Rallye Acrópolis. Tras 18 meses sin lograr una victoria en el Mundial, Carlos Sainz venció en Grecia y se acerca a su tercer campeonato.
- 88 500 Millas de Indianapolls.** Mercedes vence en la mítica carrera americana.
- 90 A todo gas.**
- 94 Campeonato de España de Turismos en Albacete.** Alain Ferté repite triunfo.
- 100 Rallye de Llanes.** Oriol Gómez, a los mandos de su Renault Clio, venció en el último momento.
- 106 JUAN BALLESTA**



36 Próximamente podrán verse en nuestro país los nuevos Toyota Celica.



38 El monovolumen de la marca Fiat atiende al mítico nombre de Ulysse.



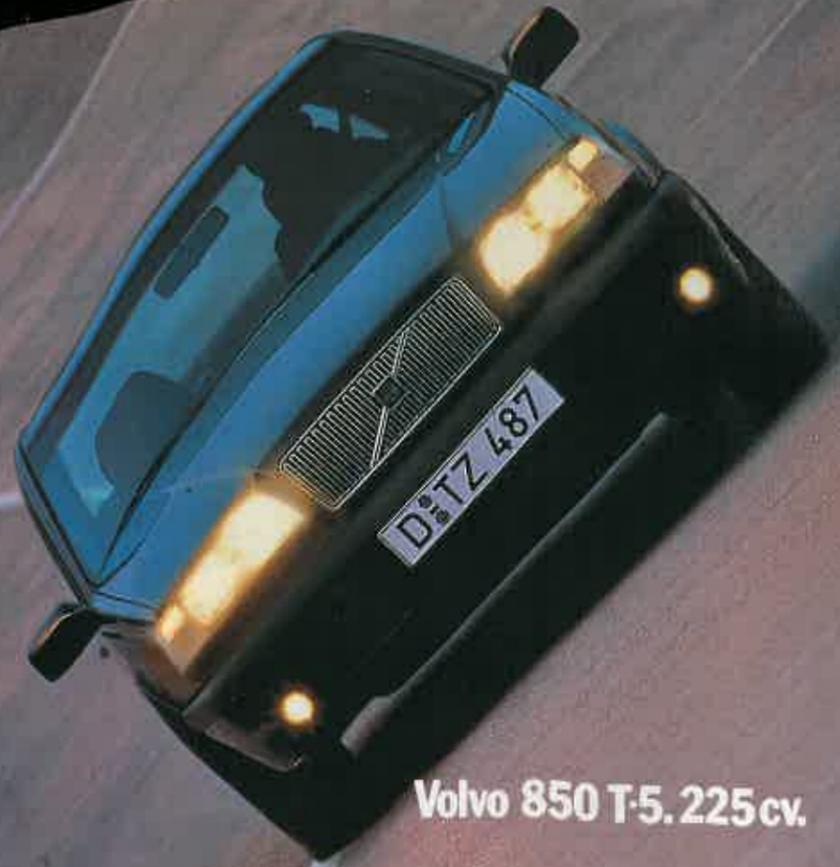
100 El Rallye de Llanes, para Oriol Gómez.



94 CET: victoria de Ferté.



44 El Fiat Lampo: una nueva versión futurista del Fiat Punto.



¿NO ESTAREMOS ANTE EL NACIMIENTO DE UN MITO?

Visto así podría parecer exagerado. Dicho por nosotros podría ser pretencioso. Pero los especialistas han hablado tanto y bien que cabe preguntárselo.

Blanco y Negro:

"Un auténtico deportivo disfrazado de tranquilo coche de familia".

Epoca:

"Una de las berlinas más brillantes".

Top Auto:

"Capaz de hacer vuelo rasante".

VOLVO SERIE 800		
Volvo 850 GLE	140 CV	4.090.000*
Volvo 850 GLT	170 CV	4.595.000*
Volvo 850 T-5	225 CV	5.370.000*

Autopista:

"Para quien está obsesionado por las prestaciones, es casi perfecto".

Motor 16:

"Lo que está claro es que hay pocos coches con las características del 850 T-5".



¿No es así como se hace un mito? Razones no faltan.

Motor Mundial:

"El Volvo 850 T-5 es el coche más potente que jamás haya realizado Volvo. También es el que acumula un mayor nivel de seguridad".

Después de lo que dicen de él, en Volvo no tenemos nada más que decir. Sólo nos preguntamos: ¿No estaremos ante el nacimiento de un mito? Volvo 850 T-5. **VOLVO**

Respuesta segura.

(* Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluido.

Motor 16

Director:
Angel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Jefe de Edición: Javier Montoya. Redactores jefe: M^a Jesús Benet (Información) Víctor Picione (Producto) Luis M. Turres (diseño). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Fernando Cañizal, Simonetta Garin, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, 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 Vicenta. 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 Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado. Publicidad Norte: Javier Ruiz de Oña. 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 Alcorita, 3 P^a D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao.

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-1989. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Bureau, 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.

Insumisos sin carné

EN tiempos de la censura, siempre que se caricaturizaba al vigilante del régimen se le presentaba como un señor bajito, con bigote, tristón y vestido de gris. Esto me viene a la memoria ahora cuando pienso en el artículo 595 del anteproyecto del Código Penal dedicado a los insumisos. Su autor parece decidido a inhabilitar para empleos y ayudas públicas a los insumisos, cosa que puede tener lógica, pues si ellos se niegan a prestar un servicio a la sociedad, ya sea militar o social, de acuerdo con lo que marca nuestra Constitución, el Estado, lógicamente, no debe darles el mismo tratamiento que a los que cumplen con él. Pero no contento con esto, el legislador de turno, que debe parecerse física y mentalmente a los antiguos censores, considera además que debe negarles durante diez años el carné de conducir. Es lógico pensar que este caballe-

El hoy prófugo Roldán, en caso de que se entregue y disfrute de permisos carcelarios, podrá conducir. ¿Tiene, pues, más derecho que un insumiso?

ro vivió épocas pasadas donde las mujeres para conseguir el pasaporte o el carné de conducir debían llevar el certificado de haber hecho el Servicio Social. Sólo sintiendo así puede llegar a la conclusión de negarles a los insumisos esta autorización administrativa.

Ir no irán a la cárcel, pero en diez años, además de no tener derecho a ningún trabajo de la Administración, ya sea estatal, autonómica o local, de no acceder a becas, no poder votar y tener que abonar una multa, según su situación económica, tendrán prohibido conducir vehículos a motor por un tiempo de 8 a 10 años. Hasta ahora, para ser merecedor de esa pena, según el artículo 340 bis, párrafo D del Código Penal, un ciudadano tendría que haber sido, por ejemplo, uno de los conductores kamikazes que tan de moda estuvieron hace unos años. Ser un imprudente temerario se

castiga con una inhabilitación que oscila entre tres meses y diez años. Con lo que queda claro que, en este caso, más que una pena parece una venganza.

Sobre todo cuando delitos más graves contra la sociedad no llevan aparejado este tipo de castigo. Por poner un ejemplo, al hoy prófugo y ayer todopoderoso Roldán, en el caso de que se entregue y llegue a disfrutar de permisos carcelarios, podría abandonar la cárcel y conducir, si le apetece. ¿Tiene pues más derechos que un insumiso? Y si se equivocan y detienen al asesino de las niñas de Alcañes, en vez de a Roldán, ¿le retirarán el carné cuando salga del truyo con permiso?

Está claro que entre los insumisos hay una parte que son insolidarios, y un pequeño porcentaje que actúan de verdad inspirados por una ética y una estética pacifista. También existen oportunistas que se

aprovechan de la insumisión. Habrá que racionalizar su falta y obrar en consecuencia caso por caso, pero lo que no se puede es convertir a todos los insumisos en fantasmas de la sociedad. No es la solución.

Lo normal es que este nuevo Código Penal nazca con vocación de futuro y no choque con la realidad social que se vive en la calle. Llegará el día en el que el Ejército será profesional, que es como tiene que ser. Por eso es necesaria la reflexión parlamentaria sobre este anteproyecto. Es lógico que si una persona no quiere colaborar con la sociedad a la que pertenece, ésta tampoco le ayude dándole un puesto de funcionario, pero lo que no es razonable es quitarle algo a lo que todos tenemos derecho, tras superar las pruebas pertinentes, como es el carné de conducir.

ANGEL CARCHENILLA

NOVEDADES EN LA SERIE 5.

COMO HACERLO INSUPERABLE
SIN HACERLO INALCANZABLE.



Ruiz Nicoli

Nuestra Serie 5 representa el equilibrio en lo más alto de su categoría.

La mayor seguridad posible para una gama de prestaciones en la que no echará nada en falta. El mayor confort posible en sus dimensiones.

Diffícilmente podíamos hacerla más segura, más potente o más confortable.

Pero sí podíamos hacerla más exclusiva en cada nuevo detalle.

MÁS EQUIPAMIENTO DE SERIE.

Por eso, desde hoy, **además del airbag, ABS y aire acondicionado de origen**, en cada uno de los 16 modelos de la gama encontrará: **llantas de aleación ligera, faros antiniebla, revestimientos interiores en madera de nogal y reposacabezas traseros.**

Es difícil llegar tan lejos. Sólo BMW puede hacerlo **SIN INCREMENTO DE PRECIO.**

Y, ADEMÁS, TAMBIÉN DE SERIE: Dirección asistida. Cierre centralizado. Faros de óptica elipsoidal. Elevalunas y retrovisores eléctricos. Asientos delanteros regulables en distancia, inclinación y altura. Neumáticos de perfil bajo. Amortiguadores de gas. Pre-equipo de audio con seis altavoces y antena. Acabado negro mate en perfiles exteriores.



SEMÁFOROS

Seguimos insistiendo: el parking del Aeropuerto de Barajas es más que una tomadura de pelo. Da la impresión que la entidad explotadora ha logrado la concesión por medios inconfesables. Si no, no se entiende su absoluto desconocimiento de lo que es ese negocio. Tras años de pedirlo, por fin han puesto máquinas expendedoras y canceladoras de tickets, pero resulta que los usuarios del parking de la terminal Nacional tienen que acudir a la terminal Internacional para pagar la estancia. Una romería de pasajeros, cargando o arrastrando sus maletas durante centenares de metros. Para más Inri, la vuelta la dan en monedas.

Iberia y Aviaco han llegado a un acuerdo con el Consejo Superior de Deportes y, a todos los participantes en acontecimientos deportivos y a quien acredite la necesidad de desplazamientos, se ofrece un 50 por ciento de descuento en los billetes aéreos. Hay que solicitar la tarjeta Deporte y someterse a unas ligeras y comprensibles limitaciones. Una vez más, la compañía aérea estatal muestra sus desvelos por ayudar al deporte; el automovilismo está también de enhorabuena.



LLEGA EL A6

Heredero del Audi 100

EN las próximas semanas van a llegar las primeras unidades del nuevo Audi A6, el relevo del Audi 100, un coche que supone para la marca el desembarque definitivo en el segmento de las berlinas de lujo. Sin romper con la línea del Audi 100, el nuevo modelo incorpora los nuevos rasgos de la marca y sigue las pautas del A8, realizado en aluminio. El nuevo modelo se diferencia del anterior por el nuevo frontal, con una calandra más prominente, los nuevos faros que incorporan pequeñas ópticas elipsoidales y las llantas de nuevo diseño. Todo el conjunto mecánico ha sido sometido a una profunda revisión. Está previsto que se comercialicen dos versiones; una de 150 caballos, impulsada por el

motor 2.6 V6 de gasolina, y otra de 115 caballos con el motor TDi 2.5. A estas dos versiones se irán añadiendo otras motorizaciones; dos V6 de 133 y 174 caballos respectivamente y un turbodiesel de cinco cilindros de inyección directa y 115 caballos, con lo que la gama quedará compuesta por cinco motores y dos carrocerías: berlina y familiar. Los nuevos modelos contarán, desde las versiones básicas, con airbag para conductor y acompañante, antibloqueo de frenos y volante regulable.

Con esta nueva edición, se continúa un ciclo que comenzó hace 25 años y que ha llevado al Audi 100 a conseguir una excelente reputación como coche de representación para directivos y ejecutivos de nivel.

COMPROMISO ROVER

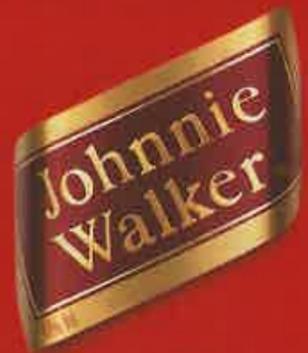
O queda a gusto o le devuelven su dinero

CON el objetivo de mejorar la atención al cliente, el Compromiso Rover, que así se denomina, ofrece la posibilidad de recuperar el dinero o cambiar de coche en la compra de un automóvil nuevo, siempre dentro de los primeros 30 días de uso o mil kilómetros recorridos. El beneficiario será cualquier cliente que haya pagado su Rover y sea titular del vehículo; el plan no se aplica a flotas y coches comprados mediante *leasing*. En el caso del cambio de coche, el cliente tiene que pagar los gastos de matriculación. Este plan no incluye a los coches que tengan daños por valor de

30.000 ptas. Otras ventajas son la garantía de que el precio del vehículo no va a subir, la asistencia en carretera y un número de teléfono de asesoramiento.



¡Como caído del cielo!



DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.

Johnnie

EL PERSONAJE



Claude Satinet
DESDE EL 1 DE JULIO,
NUEVO DIRECTOR
GENERAL ADJUNTO DE
AUTOMOBILES CITROËN

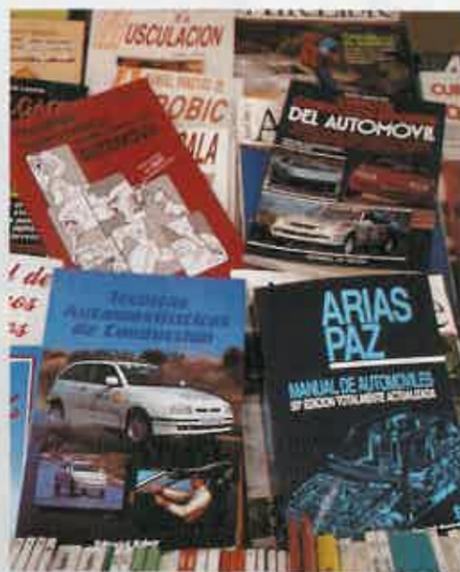
Cuando se fue de España, en 1990, todos auguraban una meteórica carrera a Satinet dentro de la cúpula directiva de Citroën. Tras su brillante paso como consejero delegado en nuestro país, Satinet fue nombrado director Comercial para toda Europa, logrando en cuatro años subir la cuota de penetración en más de cuatro puntos y colocando a la marca francesa en una posición que no había conocido en su larga historia. Ha sido recompensado y se perfila como uno de los jóvenes cachorros de Calvet, el presidente de PSA. En la pirámide de mando de la firma está, bajo la presidencia de Calvet, Xavier Karcher como vicepresidente y director general y dos DDGG adjuntos: Paul Marie Chavanne y Satinet. Entre sus responsabilidades figuran comercio, internacional, marketing, programación, planificación y comunicación.

LIBROS PARA TODOS

El coche, en la feria

COMO todas las primaveras, el Retiro madrileño se puebla de casetas para la tradicional Feria del Libro. Este año, con algo más de retraso, para que la lluvia no agüe la fiesta a los centenares de miles de visitantes.

El libro sobre el automóvil no podía faltar en la Feria, pero hay que reconocer que con menos presencia que otros temas monográficos. En una visita menos reposada de lo que hubiéramos deseado, destacamos algunos libros que nos han llamado



EL FUTURO DE SEAT

Ceremonia de la confusión

LA continuidad de Seat se cuestiona cada vez que Volkswagen, o más concretamente el binomio Piech-Arriortúa, tienen problemas. Se ha celebrado en Alemania la Junta General de Accionistas, en la que el caso Seat ha sido uno de los más debatidos. Los accionistas de Volkswagen (especialmente el Estado de Baja Sajonia) insisten en que Seat tiene que sanearse con la ayuda del Estado español o tendrá que resignarse a perder su identidad propia.

Ello no significa en modo alguno su desmantelamiento industrial, sino su permanencia como planta auxiliar, especializada en la producción de diferentes automóviles o



la atención. En la caseta del BOE, tres tomos con textos legales sobre automóviles: «Reglamento General de Circulación» (428 Ptas.), «Tráfico, Circulación y Seguridad Vial» (4.433 Ptas.) y «Uso y Circulación de Vehículos» (518 Ptas.). Los tres son de obligada consulta para profesionales de la automoción y el Derecho.

Ediciones «La Librería» presenta un libro curioso, escrito por Pablo Bueno Llorente, llamado «Guía del Viajero Autosuficiente» (810 Ptas.) en el que se dan consejos para un viaje más relajado y divertido.

Traducidas del italiano por la editorial De Vecchi, dos libros sobre práctica de la conducción y reparación: «Curso de Conducción Deportiva» (2.550 Ptas.), escrito por Guido Marchini y «Todas las averías del automóvil y cómo repararlas sin acudir al taller» (1.990 Ptas.).

componentes Volkswagen; en todo caso, con una plantilla máxima de 10.000 trabajadores y con un staff directivo muy reducido, sin I+D.

La otra alternativa, la que supone la continuidad de Seat como marca, en muy parecida a la situación actual, y pasa por la reducción de 6.000 puestos de trabajo y la asunción de algunas deudas por parte del Estado. Los responsables de VW (partidarios de esta segunda opción, con Arriortúa a la cabeza) encuentran en Jordi Pujol a su máximo valedor y presionan al presidente de la Generalitat para que haga valer su fuerza política ante el Gobierno de González.

SILLA MAXI-COSI

Seguridad infantil

MAXI-COSI es una silla para bebés diseñada por la empresa holandesa Maxi Miliam especialmente utilizable desde los primeros días de vida hasta un edad aproximada de nueve meses o mientras el peso del bebé no sobrepase los 10 kilogramos y su cabeza se apoye en el respaldo del armazón. Su fiabilidad ha sido probada mediante rigurosas pruebas de simulación de accidentes en el Instituto de Investigación Científica Aplicada de los Países Bajos, en el BSI de Gran Bretaña y en el VTI de



Suecia. En caso de colisión frontal a 50 kilómetros por hora, unas imágenes tomadas por cámaras de alta velocidad muestran puntualmente lo que ocurre. Los resultados son óptimos y fiables.

TWINGO ELECTRICO

Decepción general

EL automóvil eléctrico sigue debatiéndose en su polémica. Sólo los departamentos de marketing consiguen que se hable de ellos. El último ejemplo es muy revelador. Entre Fiamm, Siemens y Renault han construido un prototipo de Twingo eléctrico. Lo han probado en las autopistas italianas con el siguiente resultado: el coche, con sólo dos plazas útiles, ha podido recorrer 440 kilómetros por autopista a la velocidad mínima permitida de 80 kilómetros por hora. Ha necesitado nueve recargas, cada una de las cuales ha durado tres horas, lo que le ha supuesto dos días de viaje.



De buena fuente

Francia baja la tasa de alcoholemia

La presión de los viticultores franceses ha dado su fruto. En las próximas semanas, la tasa de alcoholemia pasará de 0,8 a 0,7 gramos y no a 0,5 como querían las autoridades de Tráfico. La tesis defendida por el «lobby» alcohólico mantiene que no hay una relación directa entre tasa y comportamiento y que lo que debe medirse en la capacidad de conducir y no el alcohol en sangre.

El experimento de La Rochelle en entredicho

Hace ya un año que se puso en marcha en La Rochelle un sistema de suministro eléctrico público para coches. Simultáneamente, se distribuyeron 50 vehículos movidos exclusivamente por electricidad. En el primer año de prueba se ha constatado que el 93 por ciento de los usuarios recargan su coche en casa y no en los postes de avituallamiento y que el 97 por ciento de estos usuarios, no renuncian al automóvil movido por combustible.

Horas extras en semanas de cuatro días en Volkswagen

Sorprende en medios laborales alemanes al conocer que Volkswagen está pagando horas extras a trabajadores de la planta de Kassel. Fue precisamente en esta instalación donde se implantó la jornada laboral de cuatro días.

Samsung quiere entrar en la automoción

Uno de los gigantes industriales coreanos, Samsung, quiere iniciar sus actividades automovilísticas. Ya está presente en el sector del vehículo industrial y acaba de firmar un acuerdo con Nissan para el intercambio tecnológico, que podría culminar en la fabricación conjunta de un automóvil de turismo. Samsung, en los cinco últimos años, se ha convertido en uno de los líderes mundiales de electrónica de consumo.

Toyota llamará a revisión

En los próximos meses, Toyota enviará una carta a alguno de sus clientes. Se ha detectado un fallo en los alternadores que afecta a 19 modelos diferentes; prácticamente, casi todos los modelos del fabricante japonés. Se calcula que serán revisados 330.000 coches, sin cargo alguno para los usuarios.

AUDI, AL SERVICIO DE LA CULTURA

Las marcas automovilísticas a veces nos sorprenden con iniciativas que no tienen nada que ver con su finalidad principal: producir y comercializar automóviles. En el caso que nos ocupa, la firma alemana Audi ha dado una muestra más de su



imagen de calidad y elegancia al hacer un esfuerzo muy importante en cuanto a la promoción de la cultura. Para ello ha puesto en marcha una iniciativa, denominada «Galas Audi», iniciada en Barcelona -donde Audi tiene su sede social-, y ahora exportada a Madrid. Con ese fin se celebró una importante gala cultural en el auditorio Palacio de Congresos del Campo de las Naciones que tuvo como protagonista a la magnífica bailarina Cristina Hoyos y a su espectáculo «Camino Andaluz». Con el flamenco como lema, el espectáculo, aplaudido en toda Europa, mostró la elegancia y la espectacularidad del acervo popular español expresado en la danza y el canto más puro de las tierras andaluzas. Los más de 600 espectadores no sólo disfrutaron de un acontecimiento musical de primer orden, sino que pudieron contemplar el buen hacer de Audi en sus múltiples facetas. 12/Motor 16

SE VENDERÁ EN ESPAÑA

Marcos, la resurrección

MARCOS es una marca que los amantes de los coches clásicos no olvidan. Fundada en 1959 por Jem Marsh y Frank Costin, los primeros modelos se caracterizaron por tener el chasis de madera. Eso no era sinónimo de rusticidad, sino de elaborada técnica para aprovechar materiales ligeros, económicos y fáciles de trabajar.

Desde entonces la reputación de esos coches ágiles y económicos, deportivos y asequibles, fue creciendo y entre los modelos más famosos cabe citar el Mini Marcos de 1966 basado en la mecánica del popular Mini. La compañía cerró en 1972 pero en 1976 Marsh adquirió de nuevo los moldes y la marca y se dedicó a fabricar recambios para los vehículos existentes. En 1991 volvió a fabricarse el Mini Marcos y en 1993 se lanzó el Mantara.

El Mantara no es un coche cualquiera sino un lujoso deportivo con mecánica Rover V8, en versiones 4 litros y 190 caballos de potencia y 4,5 litros y 302 caballos. Suspensiones independientes, frenos de disco, chasis de tubo cuadrado de acero, carrocería de fibra coupé o spyder y acabados de altísimo nivel con todo tipo de extras son las características más destacables de este moderno clásico.

La dirección del importador es: Cristóbal de Moura, 14-20. 08005 Barcelona. Tel. (93) 303 03 12.



LOS MOTORISTAS YA TIENEN GRUA

Un servicio muy especial

LOS buenos motoristas saben que transportar una motocicleta averiada requiere unos cuidados especiales que no siempre puede proporcionar una persona no fami-



liarizada con este tipo de vehículos y, además, las grúas para coches no suelen estar acondicionadas para llevar con total garantía un vehículo de dos ruedas. Por eso, Daniel Espinosa, un hombre familiarizado con todo tipo de motocicletas, ha montado el servicio Moto Grúa.

Dos vehículos, especialmente acondicionados, componen su flota. La tarifa es 5.520 pesetas, con IVA incluido, para traslados dentro del casco urbano madrileño y 65 pesetas el kilómetro, más IVA, si la recogida o entrega se realiza en cualquier otro punto de España. Los teléfonos de Moto Grúa, que funciona las 24 horas del día, son: 91/539 17 44 ó 908/102 377.

POLEMICA SANCION

Los excesos se pagan caros

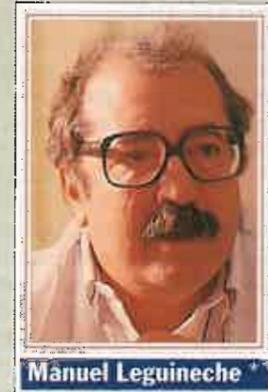
EN estos pasados días, los medios de comunicación se han hecho eco de una curiosa sanción por exceso de velocidad a un ciudadano que circulaba con una silla de ruedas, a 67 kilómetros por hora, bajando el Puerto de Pajares.

Nos sorprendió la noticia. Tanto que nos pusimos en contacto con la Jefatura Provincial de Tráfico de León. A través de la DGT y su Gabinete de Prensa, se nos informó que nunca existió tal sanción. Que todo se había limitado a una advertencia ante la evidente situación de peligro por la que atravesaba José Sánchez Mora, por circular a elevada velocidad por una carretera abierta al tráfico; que no había sido ni denunciado ni medida la velocidad por un cinemómetro.

Tras una larga peripecia, por fin pudimos hablar con José Sánchez. Se encontraba en el Sanatorio Domínguez de Pontevedra, ingresado con leve traumatismo craneal como consecuencia de un accidente. Este sevillano, parapléjico a causa de una enfermedad degenerativa, aduce haber dado la vuelta a España en silla de ruedas en cinco ocasiones. Afirma que fue sancionado y abonó una multa de 27.000 pesetas por exceso de velocidad, pero cuando le pedimos prueba documental de la denuncia, no fue capaz de ofrecerla.



LOS REPUESTOS



¿PUEDE verse un ejercicio mayor de imaginación, de habilidad manual, de inteligencia y supervivencia técnica que el que logra que su coche se mantenga en circulación durante 30, 40, 50

años? Llegó el embargo y en guerra dejaron de enviar los repuestos. Ahí empieza lo bueno. Por ejemplo en Birmania (Asia), los viejos Oldsmobiles o los Hillmans ingleses están a punto de venirse abajo después de miles de remiendos. Eso sí que es resistir. Por fin, los de la Junta Militar birmana han decidido repoblar el parque nacional haciendo que los marinos puedan traerse coches japoneses. Sorpresa: después de más de 30 años se empiezan a ver coches en las carreteras de la hermosa Birmania.

Por falta de repuestos, en un viejo autobús, me vi obligado a pasar dos días en la orilla de la carretera de Pnom Penh, la capital de Camboya y Angkor Wat. El conductor, que era un budista convencido, se lo tomó con mucha calma. A pesar de su paciencia y su ingenio mecánico no logró poner en marcha el viejo cacharro. Fue un tiempo ganado lleno de charlas, hasta que un colega arregló el fallo en el motor y pudimos llegar a los templos de Angkor. Yo no salía de mi asombro al comprobar que los 4-4 Renault de Saigón, herrumbrosos como las lanzas de Juan Benet, aún resistían a principios de los años 70 en medio del tráfico

más desesperante y de las fuerzas de la naturaleza. Al tomar asiento en aquellos taxis 4-4 amarillos y azules, el asiento se venía abajo, crujía, el taxímetro estaba destripado, el limpiapara-

brisas no resistía los violentos monzones y los amortiguadores pedían árnica. Pero el coche te llevaba a tu destino. ¡Increíble! Soy un admirador de los matusalenes rodantes, de los Reyes de los repuestos. Con el trozo de carburador de un Ford te arreglan el tubo de escape de un Citroën, y así sucesivamente.

El coche, en el empobrecido Tercer Mundo y en el Primer Mundo, es un brillante objeto de deseo. Pasa en todas partes. Hace un par de meses me quejaba yo al director de un hotel argelino de la sustracción de dos cajas de puros habanos y una botella de whisky. El hombre no se lo tomó a la tremenda. «Están muy mal las cosas. La gente no tiene que comer y roba», me contestó con mucha cortesía. «No se lamente, a mí me ha ido peor». «¿Peor?», le pregunté intrigado. «Acompáñeme -dijo- son sólo unos metros». Ya en la calle, me mostró un Renault 5 sin ruedas, despanzurrado por los ladrones. «Me lo han dejado en el chasis». «No hay desgracias para los corazones débiles -le dije para aliviar su pena y citando al sabio Salomón- la desgracia quiere un corazón fuerte».

* Periodista

MUSICA SOBRE RUEDAS

A principios de abril, Ana Belén y Víctor Manuel consiguieron movilizar una larga caravana de vehículos, entre los que se contaba el mío, con destino a Gijón para asistir a un par de conciertos en los que iban a ser apoyados por nombres como Pablo Milanés, Joan Manuel Serrat, Juan Echanove, Joaquín Sabina, Miguel Ríos o Manolo Tena que iban

a dar origen a un doble álbum. Sólo un mes más tarde, Ana y Víctor han puesto en las tiendas el resultado, con el título de «Mucho más que dos» (BMG Ariola 74321 211792). Son 31 canciones, casi todas conocidas, pues sólo hay dos inéditas, que alternan entre éxitos propios y aportaciones ajenas (el «Mediterráneo» de Serrat, cantado a dúo con Ana, y «El breve espacio en que no estás» de Milanés que cantó con Víctor). Sería sólo un Grandes Exitos si no fuera por la cantidad de amigos que convierten al dúo en «mucho más que dos». No sólo la caravana de coches que fuimos a Gijón, sino muchos miles más, tendremos este doble trabajo de Ana y Víctor como asignatura obligatoria en nuestros cassetes y compactos motorizados.

Roxette es un dúo sueco, heredero legítimo, sobre todo en el éxito, de aquellos Abba que abrieron Suecia al pop universal. Roxette, que debe su consagración a la adopción por el público norteamericano, ha reaparecido con un disco de estudio que sucede a una colección de maquetas y rarezas que componían su anterior trabajo. «Crash! Boom! Bang!» es un recomendable ejercicio de escucha desde cualquier vehículo, cuando se busca un sonido dinámico y estimulante y una serie de canciones pegadizas, de las que resuenan

en las radiofórmulas más populares. Seguro que ya conocen «Sleeping in my car», el tema de lanzamiento del álbum.

Mucho más interesante, variado y original es «Rhythm country and blues» (MCA MCD 10965). Se trata de una serie de dúos entre artistas country y rhythm and blues. es decir, el estereotipo de la música blanca y negra americanas, interpretando joyas de la música campesina como «I fall to pieces» o «Southern nights» o de la vigorosa música soul como «Chain of fools» o «Rainy night in Georgia». Si a los temas se suman nombres como Gladys Knight, Little Richard, Conway Twitty, Natalie Cole, Chet Atkins o B.B. King, tendremos uno de los discos claves de la temporada, para los que gustan de circular con una buena ración de talento, sensibilidad, armonía y entrega.

Y cerramos con «Lo que nunca muere» (Hispavox 8296492), producto digno de ser escuchado a bordo de un viejo 600 porque recupera el mejor sonido de la radio de los años 50. Sus intérpretes son El Consorcio, nombre nuevo, tras el que se ocultan, si fuera posible esconder voces tan bellas, gentes de Mocedades como Amaya y Estibaliz, más Sergio y algún hermano Urangea más. Producido por Rosa León, reúne boleros de Sepúlveda, Bonet de San Pedro o Juanito Segarra, coplas, operetas, para las que incluso conservan la voz de Luis Mariano y clásicos anuncios de cafés, hojas de afeitar y otros productos de la época. Si vendieron ya el 600, háganse con el disco, porque suena maravillosamente en los coches de ahora. Y canten a la vez que El Consorcio, porque aunque lo hagan peor que ellos, nadie les va a oír en el coche y resulta de lo más gratificante.

JOSÉ RAMON PARDO



SCHWEITZER CONFIRMADO

Se había especulado mucho en los últimos meses con la posibilidad de que Louis Schweitzer, Presidente de Renault, fuese cesado o presentase su dimisión tras la fallida fusión con Volvo. Sin embargo, el Consejo de Ministros del Gobierno francés ha confirmado al presidente, de 49 años, y que destacó en los años 80 como director de Gabinete del primer ministro Laurent Fabius. Louis Schweitzer está al frente de Renault desde diciembre de 1990.



SUPERMULTA

Muy caro le ha salido a un empresario italiano dar rienda suelta a sus fogosidades sanguíneas. Sorprendido por el radar de la policía a 236 kilómetros por hora en la autopista que une París con Bruselas, el juez ha dictaminado sobre él una sentencia ejemplarizante. Además de imponerle una multa de unas 50.000 pesetas, ha confiscado su flamante coche valorado en casi 13 millones de pesetas para ser vendido por los servicios fiscales franceses.

EAGLE AQUATRED

Good Year apuesta por el futuro

PARECE difícil afirmar que en la tecnología de los neumáticos se puedan producir avances revolucionarios; un neumático siempre será redondo y negro y lo demás, a ojo de inexperto, parece intrascendente. Pues no. Lo demás, es de una importancia capital. Los únicos puntos de contacto entre el coche y el suelo son los neumáticos. La pérdida total o parcial de la adherencia, supone la reducción de la capacidad de control del coche.

En los años 60 se inventó el neumático radial, hoy absolutamente generalizados. En los años 80, la evolución ha incidido hacia los aspectos del marketing: los neumáticos especiales. Nacieron así las ruedas para hielo, lluvia o específicas para clientes que buscan el confort o el consumo bajo. Ahora, a mediados de los 90, de nuevo la técnica apunta hacia un avance fundamental: el sílice.

El sílice proporciona al caucho unas propiedades excelentes para su utilización como ruedas de vehículos: reduce la temperatura que genera la flexión; homogeneiza mejor la mezcla; aumenta la conexión molecular; mejora la histéresis (índice de plasticidad). Todo son ventajas conocidas desde hace muchos años. Pero hasta ahora, nadie había logrado utilizar el sí-

lice en un proceso industrial. Se ha venido utilizando en neumáticos de competición, realizados prácticamente a mano y en cantidades pequeñas.

Ahora GoodYear, anuncia la llegada de un producto nuevo, con el cien por cien del negro de humo sustituido por sílice. Es sin duda un hito en la automoción porque, además, el nuevo Aquatred del fabricante norteamericano, es un neumático para su utilización por automóviles de gran serie.

Hace un año, GoodYear lanzaba al mercado el primer Aquatred, una cubierta diseñada para mejorar el comportamiento sobre mojado, caracterizada por un generoso canal central («aquacanal») y un dibujo en forma de cuña. Este Aquatred es un código T, para velocidades hasta 190. Ahora llega una segunda generación, bautizada Eagle Aquatred que, además del empleo del sílice ya mencionado, incorpora dos «aquacannal» y algunas diferencias en la banda de rodadura. Los nuevos neumáticos son de los códigos H (210 kilómetros por hora) y V (240 Km/h).

En una primera toma de contacto la primera impresión ha sido excelente. Nos ha parecido un neumático con un agarre en el agua excepcional, con un límite de aparición de aquaplaning muy elevado.



SABER BEBER ES SABER PARA A TIEMPO

Este es lema de la campaña publicitaria que la marca de whisky J&B ha puesto en marcha por tercer año consecutivo.

Con ella pretende concienciar a los consumidores hacia un uso más responsable del alcohol. Dicha campaña ha recibido numerosas felicitaciones, entre otras de la Dirección General de Tráfico. «Bebe mejor y con responsabilidad» es la filosofía del whisky J&B, que busca consumidores alejados de la ingestión indiscriminada y por contra tendentes a la degustación y apreciación del buen whisky. La posición de J&B es clara: la conducción de vehículos y el alcohol no combinan.

BARCELONA: FIN A LA TOLERANCIA

El alcalde de Maragall ha publicado un Bando según el cual se da por terminada la tolerancia al aparcamiento en las aceras en ocasiones extraordinarias como son los partidos del Barça y del Español o las manifestaciones deportivas o musicales ubicadas en Montjuïc. En ocasión de un partido del Barça se llegan a contabilizar más de 5.000 vehículos en las aceras de los alrededores. Maragall manifestó que «sabemos que esto será difícil porque va contra una costumbre pero es una batalla que acabaremos ganando» y propuso como soluciones los parkings de comercios cercanos y aumentar el uso de los transportes público.



RENACE LA PASION

En un momento en el cual los coches se asemejan cada día más, víctimas del diseño por ordenador, hay una casta de vehículos que lucha por diferenciarse del resto. Se trata de los coupés; coches de dos puertas con cierta vocación deportiva que están viviendo una segunda época dorada. El último en llegar, el Fiat Coupé, se enfrenta a una competencia encabezada por BMW, Audi, Opel y Ford.



Coups

Special

Fiat Coupé 16V Turbo Plus

VIRTUDES	DEFECTOS
Carrocería exclusiva	Consumos elevados
Motor brillante	Recuperaciones
Habitabilidad muy conseguida	Asientos con poca sujeción lateral

PRECIO: 4.265.000 PESETAS

Desde 1979, año en que cesó la producción del 128, Fiat se había olvidado del segmento de los coupés. Ahora regresa con un vehículo que está dando que hablar. Es diferente a todo lo visto hasta ahora y responde a las expectativas.

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

Si hay algo que tienen claro actualmente los responsables de Fiat es que ya no valen medias tintas, o se corren riesgos o se pierde la batalla. ¿Y qué mayor riesgo que dar carta blanca a los diseñadores de un deportivo que se encuentran con un papel en blanco y un pliego de condiciones «light»? El resultado está aquí y se ajusta fielmente a las claves mágicas que ya anunció Paolo Cantarella, responsable de Fiat, en la presentación mundial del Punto: «El Fiat Coupé será un vehículo emocionante que despertará pasión». Pero se le olvidó decir que, sobre todo, en color amarillo. El Coupé amarillo de esta prueba ha acaparado miradas, despertado pasiones y provocado la excitación de más de un conductor o vian- ♦♦♦

Motor 16
Prueba

FIAT COUPE 16V TURBO PLUS

FUEGO EN EL CUERPO

dante, aunque también hay quien ha vuelto la cabeza con desaprobación. La cosa está clara; el último Fiat puede gustar o no, pero no pasa desapercibido. Una gama de colores atractiva, y muy de moda actualmente, junto a algunos detalles inusuales y una línea atrevida componen un deportivo muy exclusivo con la responsabilidad de rejuvenecer la imagen de conjunto de la marca.

Pininfarina ha rizado el rizo con esta combinación de líneas arriesgadas y detalles clásicos. Así, mientras que todos ocultan el tapón del depósito de gasolina, en el Coupé italiano se ha sacado a la «superficie», se ha dejado al aire y se ha fundido en aluminio con un diseño que recuerda a los de competición. Los faros son otra historia, ni escamoteables ni rasgados... cuatro ópticas de inspiración deportiva carenadas por burbujas de policarbonato que influyen decisivamente en la agresividad del coche.

A la parte trasera tampoco le falta personalidad. Compacta, con grupos ópticos circulares... el Coupé italiano rebosa creatividad por los cuatro costados. Y el interior no se queda atrás, se trata de un habitáculo que sorprende por su amplitud en relación al tamaño exterior. Hay que pensar que el último Fiat engaña porque es más grande de lo que parece, pero en un principio su tamaño real tampoco debería dar para muchas alegrías. Es más pequeño que un Opel Calibra, que un Ford Probe o que un BMW Coupé. La realidad es sin embargo otra, ya que con la cinta métrica

en la mano el habitáculo del Coupé está aprovechado al máximo y cuenta en proporción con más espacio útil que cualquiera de sus rivales. Su maletero no es el mayor, pero por poco, lástima que sólo se abata una parte del respaldo trasero para dar paso a unos esquíes (paradójicamente con esta medida de neumático no se pueden montar cadenas de nieve) y que las bisagras invadan la zona de carga al cerrar la tapa. Las plazas traseras admiten a dos adultos de talla normal que no llegan nunca a rozar en la luna trasera (ésta termi-



El tapón de gasolina y la llave del coche son de aluminio. No hay duda sobre su originalidad. También dispone de lavafaros.

El cuadro de instrumentos mantiene la línea estética del exterior. El volante es agradable al tacto.



na justo en la ubicación natural de la cabeza). En cualquier caso, los más altos que se abstengan de pasar largos periodos de tiempo en ese asiento o tienen dolor de cuello asegurado.

La instrumentación está bien repartida en un cuadro elegante y deportivo, surcado a todo lo ancho por una banda del mismo color de la carrocería. Esta banda está presidida por un logotipo de Pininfarina, que

recuerda de nuevo (en el exterior se hallan otros dos a disposición de los jóvenes coleccionistas) a quién responde un diseño tan singular.

La información del estado de los órganos mecánicos es completa y el diseño de los relojes y su disposición acertada y en línea con las expectativas que levanta el aspecto exterior del coche. La guantera, cuando se prescinde del *airbag* del pasajero, es amplia y se complementa con dos huecos centrales muy prácticos, un conjunto que consigue paliar la es-

trechez de las guanteras miniatura de las puertas. La entrada de aire al habitáculo está bien distribuida y, a pesar de lo aerodinámico del coche y de lo apretado de los órganos mecánicos en el vano motor, incluso sin llevar el aire acondicionado conectado y sin forzar la ventilación, el habitáculo se ventila sin pegas.

Pero, ¿se queda todo en fachada o Fiat ha puesto toda la carne en el asador? Pues difícil o poco inteligente sería no hacerlo disponiendo de los medios para ello. Con una po-

tencia de 195 caballos en un motor con 16 válvulas, turbo y árboles contrarrotantes, control de tracción por medio de diferencial Viscodrive, antibloqueo de frenos, suspensión independiente y amortiguadores de tipo laminar, Fiat ha volcado en su nuevo Coupé toda la tecnología disponible para no decepcionar al cliente que apueste por él.

Heredado del Delta HF, pero con cinco caballos más, el motor turboalimentado no ha cambiado mucho, se encuentra poca cosa por debajo

de las 3.000 revoluciones y un huracán imparables por encima de esa cifra. La elasticidad de este motor se ha aumentado mínimamente en relación al Delta; sin embargo, el mayor diámetro de la rueda (205/50 ZR 16 en el Plus) ha contrarrestado esa diferencia, alargando los desarrollos ligeramente. En la práctica y por ciudad es posible salir de casi todos los atolladeros en cuarta, sin reducir, con la condición de no circular por debajo de los 50 Km/h., algo que resulta bastante más compli- ♦♦♦

cado en la marcha más larga. En carretera, y siempre que la aguja del cuentavueltas se encuentre cerca de las 3.000 rpm., se puede circular en quinta sin reducir y conseguir buenas recuperaciones. Como curiosidad diremos que en primera se pueden alcanzar los 63 Km/h., en segunda 100, en tercera 145, en cuarta 190 y en quinta 225 Km/h.

Queda patente que el Coupé Turbo ofrece potencia para aburrir pero también una disponibilidad de ella más selectiva que la de un motor de seis cilindros atmosférico.

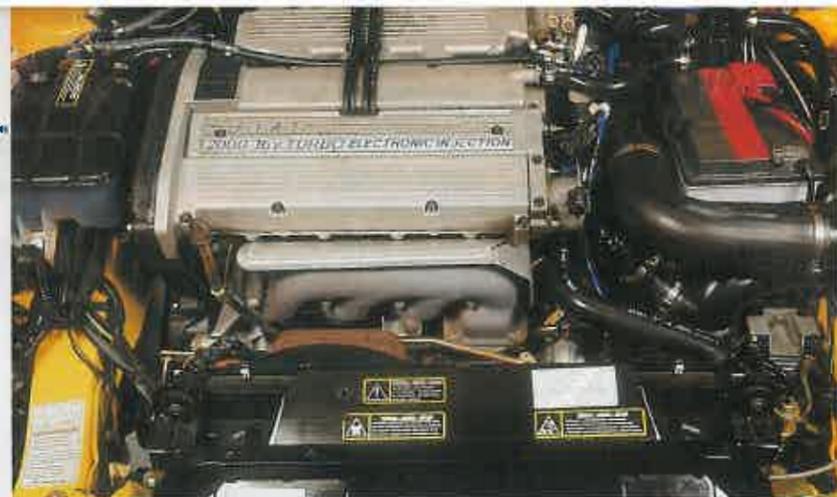
En el aspecto dinámico, el Coupé de Fiat nos da la razón en cuanto a que la rigidez de esta plataforma, bien combinada con unas suspensiones equilibradas, puede ofrecer el compromiso adecuado para unas prestaciones deportivas, sin utilizar un sistema de suspensión regulable.

El último deportivo de Fiat ofrece un comportamiento eficaz con una suspensión firme pero no radical. No hay que llevar faja de viaje para los riñones, pero se puede ir muy pero que muy rápido por carreteras viradas sin conseguir que el coche pierda la compostura. El Viscodrive (control de tracción en forma de autoblocante sofisticado) trabaja en silencio pero con una eficacia pasmosa.

Sin embargo, el agarrar es tal en curvas lentas, en las que la velocidad de paso coincide con el régimen óptimo de funcionamiento del turbo en marchas cortas, que el tirón de la dirección (las P Zero de Pirelli en perfil 16 se agarran como lapas) hay que recibirlo con mucha atención y con bastante habilidad, el subviraje puede presentarse. La dirección y los frenos están a la altura del conjunto, la primera con un tacto ideal y una desmultiplicación adecuada, los segundos con un antibloqueo muy bien adaptado al coche. Pero mientras que el Viscodrive y la suspensión realizan su trabajo de forma óptima, los asientos no. Son cómodos y aparentes pero no cuentan con la suficiente sujeción lateral si se realiza una conducción radical.



El airbag para el conductor es de serie.



La impresionante mecánica del Fiat se aloja (después de hacer encaje de bolillos) en el vano motor. Son cuatro cilindros, 16 válvulas, turbointercooler y 195 caballos.



Los asientos delanteros son aparentes y de cuero en esta versión «Plus», sin embargo no sujetan el cuerpo como es debido. Detrás hay espacio para dos adultos.

Ojo al consumo en estas condiciones de sollicitación de caballos, si no se está acostumbrado dará lugar a pensar que el depósito tiene alguna fisura. El coche gasta y mucho, es el precio que hay que pagar por disfrutar de los 195 caballos del último deportivo de la marca italiana. Un último consejo: a no ser que le vuel-

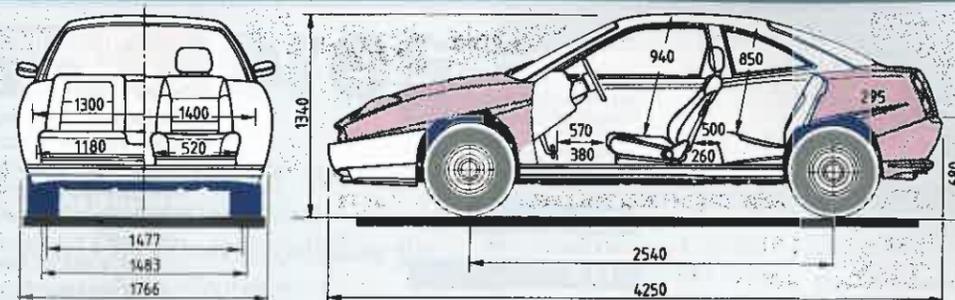
va loco la piel, ahórrese las 250.000 de la versión «Plus», los asientos sujetarán algo más y con el perfil 15 los desarrollos se acortarán ligeramente, podrá montar cadenas y apenas perderá agarre.

ANDRES MAS
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

El maletero presenta un volumen francamente aceptable para un coupé. Lástima que las bisagras entorpezcan la carga en situaciones límite. Existe un hueco que comunica con el habitáculo.



MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
 Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 195 CV(140 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 30,2 mkg (290 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Weber IAW. Sobrealimentado con Turbo Garret. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION
 Tracción delantera con Viscodrive. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,4 km/h.
DIRECCION
 Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

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

SUSPENSION
 Delantero: Indep. tipo McPherson, brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos tipo laminar y estabilizadora. Trasera: Indep., brazos tirados, amortiguadores hidráulicos tipo laminar y estabilizadora.

RUEDAS
 Neumáticos: 205/50 ZR 16. Llantas de aleación de 6J x 16 H pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
 Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Capacidad del depósito de combus: 60 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	225
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,5
1.000 m salida parada	28,3
De 0 a 100 km/h	7,2
Recorriendo (metros)	110
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,9
recorriendo (metros)	163
De 80 a 120 km/h en 5ª	9,0
recorriendo (metros)	245

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	12,7
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	7,5
En conducción rápida	17,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,1
A 140 km/h de crucero	13,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	500

FRENOS

A 60 Km/h: **14,8 m.** A 100 Km/h: **40,0 m.** A 120 Km/h: **60,6 m.**

SONORIDAD

Al ralenti: **56,7 dB.** A 60 Km/h: **65,4 dB.** A 90 Km/h: **70,2dB.** A 120 Km/h: **73,5 dB.** A 140K m/h: **74,6 dB.** A Tope: **82,4.**

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Preinstalación de radio con seis altavoces más antena: 15.000 ptas. Autorradio con frontal extraíble más seis altavoces: 60.000 ptas. Lavafaros: 23.000 ptas. Pintura metalizada: 35.000 ptas. Techo abrible eléctrico: 100.000 ptas. Antirrobo electrónico 50.000 ptas. Airbag lado pasajero: 50.000 ptas.



FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)

FIAT Coupé Turbo Plus	4.265.000
Opel Calibra 2.5i V6 24V	3.957.000
Rover 220 Turbo Coupé	4.103.000
VW Corrado VR6	4.829.000

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

FIAT Coupé Turbo Plus	7,2
Opel Calibra 2.5i V6 24V	8,5
Rover 220 Turbo Coupé	6,7
VW Corrado VR6	7,2

CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)

FIAT Coupé Turbo Plus	10,9
Opel Calibra 2.5i V6 24V	9,3
Rover 220 Turbo Coupé	9,8
VW Corrado VR6	10,6

VOLUMEN DEL MALETERO (En litros)

FIAT Coupé Turbo Plus	295
Opel Calibra 2.5i V6 24V	300
Rover 220 Turbo Coupé	290
VW Corrado VR6	285

CONCLUSION

No cabe duda que la mejor baza que juega el recién llegado Fiat Coupé es la de la exclusividad. El segmento de los coupé está repleto de coches similares y el italiano viene a romper el aburrimiento con sus detalles clásicos y sus líneas arriesgadas. Dado el equipamiento de esta versión y su potencia, el precio es razonable. Ahora bien, aun contando con unas aceleraciones de excepción, a la hora de recuperar desde poca velocidad, las mecánicas de seis cilindros se muestran más elásticas y en general menos sedientas de combustible. En el aspecto dinámico, el Coupé italiano está al nivel de los mejores, con una agilidad destacable dada su corta batalla.

COMPRADOR

FIAT Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcalá de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

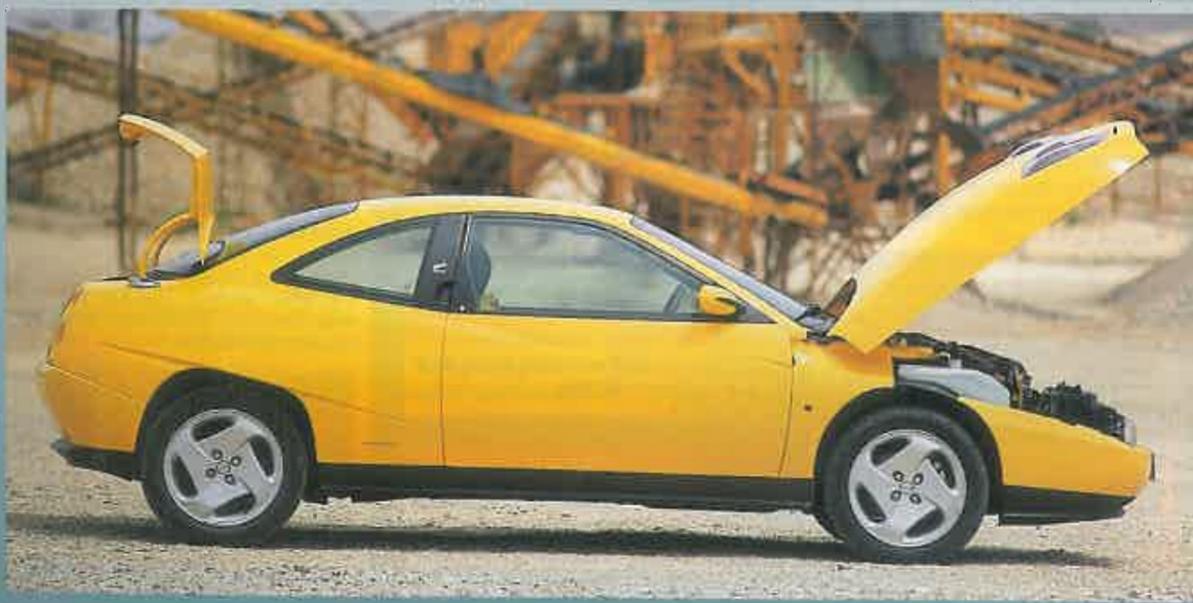
ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 1.066.000 ptas. **Plazos:** 48 de 91.486 ptas. **Precio final aplazado:** 5.457.555 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 43,33 ptas/km. **Coste financiero:** 70,34 ptas/km. **Coste por km. Total:** 113,67 ptas/km.

SEGURO

Seguro mínimo obligatorio: 50.880 ptas/año.
Seguro a todo riesgo: 329.656 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



De todos los colores

El segmento de los coupé está en auge, y los fabricantes han reaccionado. Ofrecen modelos de todos los tamaños, formas y colores, con un punto en común: pueden hacer soñar a cualquiera. Esta es una pequeña selección.

Audi Coupé

Los Audi Coupé forman la gama más extensa de este segmento. En total son ocho versiones con nada menos que seis motorizaciones y posibilidad de tracción a las cuatro ruedas. Desde el dos litros de 115 caballos al exclusivo S2 con motor turbo y 230 «jacos» hay una oferta bien escalonada. Respecto a los precios, el más barato cuesta

3.700.000 pesetas y el S2 vale por encima de los 7.200.000 pesetas. Si se opta por una versión quattro es obligado pagar 500.00 pesetas más.

BMW Serie 3 Coupé

Otro de los modelos punteros del segmento es la Serie 3 de BMW. Se ofrecen carrocerías coupé en el 316i, 318iS, 320i y 325i



y en todos existe la posibilidad de una caja de cambios automática, una opción por la que hay que pagar unas 300.000 pesetas. El más deportivo de todos, y más caro, es el 325i cuyo precio supera

Ford Probe

Este precioso coupé está hecho en América en colaboración con Mazda, en concreto tiene la base del



los 5.100.000 pesetas. La versión más equilibrada es el 318iS, que con 140 caballos cuesta cuatro millones de pesetas.

MX-6. La principal ventaja respecto al modelo japonés no es otra que el precio, ya que el Probe resulta casi medio millón de pesetas más barato prácticamente a igualdad de equipamiento. Un precio por cierto muy político: 3.999.000 pesetas. Una cifra que es principal responsable de que figure en los primeros lugares del ranking de ventas de



FORD PROBE

HONDA PRELUDE



HONDA CIVIC COUPÉ



su segmento. El motor es un seis cilindros con culata de cuatro válvulas que desarrolla 163 caballos.

Honda Civic Coupé

Dentro de los coupé, este modelo se debe encuadrar en un segmento inferior porque su tamaño y precio así lo identifican. El Civic Coupé, a pesar de que tiene unas dimensiones de 4,40 metros de largo, la base es la de su hermano cuya longitud es de cuatro metros. El importador español comercializa dos versiones, la más barata denominada LSi con el motor 1.500 de 102 caballos, y la más cara con las siglas ESi y motor 1.6 de 125 caballos. El primero cuesta 2.585.000 pesetas y justo 200.000

pesetas más vale el segundo. En los dos casos el aire acondicionado y la pintura metalizada son las opciones principales. Elevelunas eléctricos, cierre centralizado de puertas y dirección asistida son de serie en ambos coupé. El más caro monta además unas preciosas llantas de aleación ligera.

Honda Accord Coupé

Este modelo ha empezado a venderse en el mercado español recientemente y al igual que sus hermanos de cuatro puertas laterales, hereda los motores de cuatro cilindros de 136 y 150 caballos. El Accord

HONDA ACCORD COUPÉ



Coupé más barato tiene un precio de 3.380.000 pesetas, muy competitivo teniendo en cuenta los 4,67 metros de longitud aunque hay que tener presente que el aire acondicionado es una opción por la que hay que pagar casi 250.000 pesetas. El más caro cuesta casi 4.300.000 pesetas e incorpora un equipamiento de serie muy completo, donde sólo la pintura metalizada es opcional. Esta versión va a ser el principal rival de los coupé más vendidos, si bien el precio no es demasiado competitivo.

Honda Prelude

Es el coupé más atractivo de la oferta del importador español, lógicamente si dejamos a un lado al es-



HYUNDAI S-COUPÉ

pectacular NSX. El Prelude sí que tiene un precio muy ajustado, ya que por los 4.625.000 pesetas que vale ofrece un motor multiválvulas de 185 caballos de potencia y además lleva un sistema de cuatro ruedas directrices que no es opción. El coche tiene unas brillantes prestaciones; la velocidad máxima es de 230 kilómetros por hora y acelera de cero a cien en poco más de 7 segundos.

Hyundai S-Coupé

Acceder a un coupé no resulta demasiado caro en el caso de la marca coreana, y los resultados de ventas en el mercado español así lo atestiguan. Por menos de dos millones de pesetas se vende la versión con motor de 92 caballos de potencia y por casi 2.400.000 pesetas se ofrece el

más deportivo GT con motor turboalimentado de 115 caballos, una cifra no demasiado elevada pero suficiente para mover con «soltura» la carrocería del S-Coupé. La diferencia de precio entre las dos ver-

Mazda MX-3

Este exclusivo coupé japonés destaca porque únicamente tiene dos asientos delanteros y las plazas



MAZDA MX-3

siones resulta abultada porque en el primero el aire acondicionado es una opción que es de serie en el turbo.

traseras son mínimas. También llama la atención el diseño de la carrocería, sobre todo la parte delantera con los faros en

vende en dos versiones, una con un sistema de cuatro ruedas directrices, pero ambas con el mismo, y brillante, motor de 2,5 litros de cilindrada y 165 caballos de potencia. El precio es de 4,5 millones

MAZDA MX-6



MERCEDES E-300 COUPÉ



de pesetas, y si se quiere con el sistema de las cuatro ruedas directrices es necesario pagar otras 200.000 pesetas. Unas cifras elevadas, sobre todo si nos fijamos en el Probe, que comparte mecánica.

tura metalizada es una opción en ambos coupé. Ya sea uno u otro, los dos destacan por su facilidad de conducción, confort de marcha, comportamiento en todo tipo de curvas y bajo nivel sonoro. Lógica-

Mitsubishi Eclipse

Hay veces en que hay que agradecer las restricciones para importar coches japoneses. Eso es lo que

para atraer a los amantes de los coches deportivos. Además es un coupé de fuerte personalidad, brillante motor de 150 caballos y línea muy agresiva. Esa es su principal apuesta. Y su baza ganadora, aparte de la exclusividad mencionada, su precio: 3.400.000 pesetas.

Nissan 100 NX

Placer para dos. El deportivo más pequeño de la marca japonesa es un coche con sólo dos plazas y techo desmontable, que ofrece una acusada personalidad. Además, su precio (3.200.000 pesetas) es capaz de entusiasmar a cualquiera. Un equipamiento completísimo y unas prestaciones muy respetables (alcanza los 210 kilómetros por hora) son otras de sus bazas.

MITSUBISHI ECLIPSE



Mercedes E-300 Coupé

La marca de la estrella comercializa dos versiones de este prestigioso modelo. Por un lado, el E-220, dotado de un motor de cuatro cilindros y 150 caballos de potencia; por otro, el E-320 con grupo propulsor de seis cilindros y 220 caballos. El primero con un precio de casi 7.100.000 pesetas, un tanto elevado, pero que no es nada si se compara con los casi 8.600.000 pesetas que cuesta el E-320. Aunque el equipamiento es bastante completo, la pin-

mente la accesibilidad a las plazas traseras es el punto débil pero la solución está en un Mercedes de cuatro puertas.

deben pensar todos aquellos que han comprado un Mitsubishi Eclipse. La exclusividad que ofrece es su principal argumento

NISSAN 100 NX



En sus poco más de cuatro metros de largo se resume lo que es un coupé: un coche que levanta pasiones encontradas: placer para sus ocupantes; envidia para el resto.

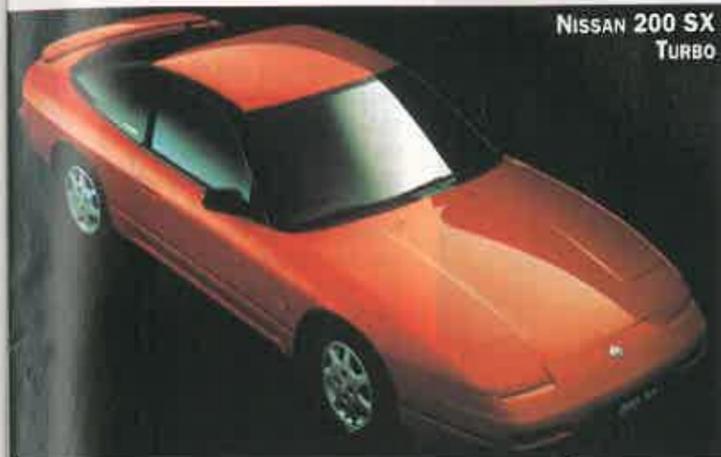
Nissan 200 SX Turbo

La exclusividad a buen precio es lo que ofrece Nissan con su 200 SX, un coche del más puro estilo

OPEL CALIBRA



NISSAN 200 SX TURBO



japonés que por poco más de cuatro millones de pesetas no dejará indiferente ni a su conductor ni a todo el que lo vea por la calle. El Nissan monta un motor de 169 caballos capaz de sobrepasar los 220 kilómetros por hora, y de ofrecer escalofriantes sensaciones a todo aquel que quiera llevarlo al límite. Pide guerra.

Opel Calibra

Al modelo alemán le ha cabido la satisfacción de reanimar un segmento, el de los coupé, siempre vistos como coches elitistas. Pero el Cali-

bra llegó dispuesto a acercar a todos la magia de este tipo de coches. Y lo ha conseguido. Razones no le faltan: unas mecánicas muy fiables y de brillante rendimiento y por encima de todo, una línea muy personal y atractiva. Pero el Calibra no sólo enamora por la vista, sino también por el bolsillo: desde poco más de tres millones se puede acceder al placer de un coupé con cuatro auténticas plazas y un equipamiento bastante completo. En las últimas semanas se ha sumado a la familia del modelo alemán una versión, la Color Edition, que con unos colores muy llamativos da otro toque de personalidad al exitoso coupé de Opel.

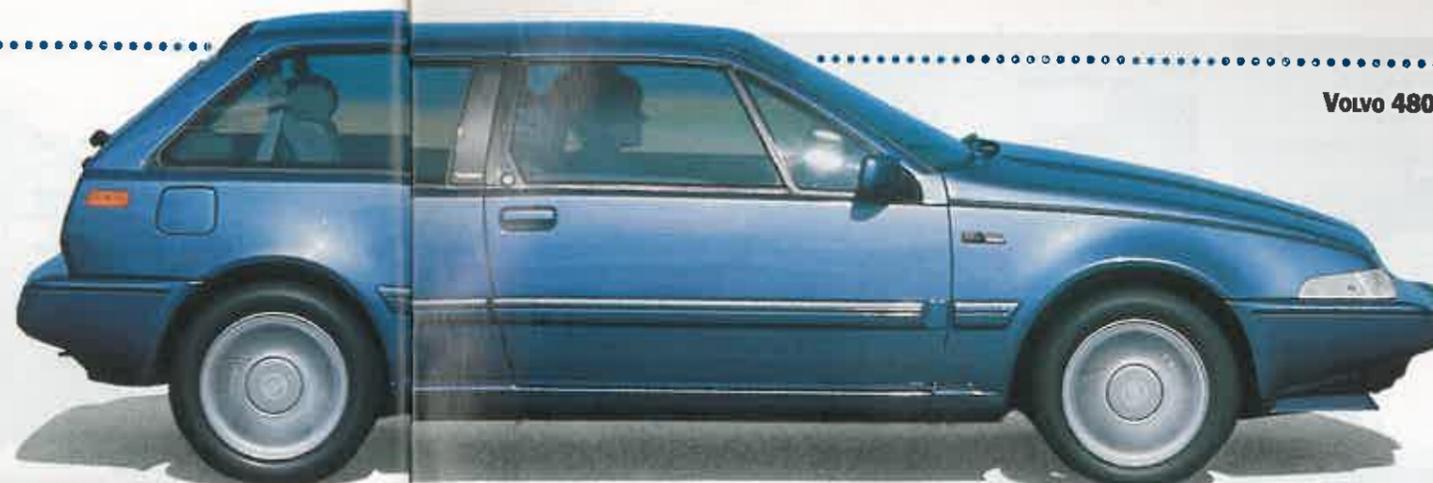
Rover 200 Coupé

Para jóvenes con estilo Rover ofrece dos versiones de su coupé de la serie 200. El menos potente es el 220 LTi y el más brillante el que monta un motor turboalimentado. Dos modelos capaces de satisfacer todas las exigencias. En cuanto a diseño, a la vista está. En lo referente a prestaciones, la versión turbo con sus 200 caballos de potencia es capaz de alcanzar los 240 kilómetros por hora, mientras que el LTi, con 136 caballos ofrece prestaciones razonables. Por el precio, desde 2.900.000 pesetas, uno puede disfrutar de un coupé nada aparatoso, bien equipado y presentado, capaz de que vuelva la cabeza el más pintado.

ROVER 220 LTi COUPÉ



Volvo 480



Rover 827 Coupé

Un toque de distinción. Eso es lo que va buscando todo aquel que pone sus ojos en el Rover 827 Coupé con la intención de comprarlo. Y a fe que distinción tiene toda, como es habitual en el fabricante inglés. En el aspecto mecánico, un mismo motor con 169 caballos para

equipo de serie donde falta ni un mísero detalle son otras características. Ah... el precio de la distinción: más de seis millones de pesetas.

Saab 900

Saab es una marca con gran tradición en el segmento de los coupé, y el 900 es su última creación.

portamiento excelente en todas las situaciones. Sus mecánicas (entre 133 y 185 caballos de potencia) abarcan prácticamente a todos los posibles compradores. Sus precios (entre 3.100.000 y 4.400.000 pesetas) también son una gran argumento para acercarse a un modelo capaz de satisfacer todas las exigencias. El más deportivo es el modelo con turbocompresor que alcanza

Toyota Celica

Famoso en España por los éxitos que con él ha cosechado Carlos Sainz en el Campeonato del Mundo de Rallyes, el Toyota Celica acaba de renovarse. El nuevo modelo ofrece la estética agresiva que siempre ha caracterizado a este coche desde el año 71, en que nació la primera versión. El nuevo Celica ofrece un motor de excelente rendimiento, con una potencia de 170 caballos. Aunque no son comparables con los más de 200 caballos que ofrece la versión de cuatro ruedas motrices que será la base del nuevo coche que participará en el Mundial de Rallyes. El Celica 2.0 GT destaca por una excelente capacidad de recuperación además de la seguridad habitual que ofrecen los coches de la marca sueca. 230 kilómetros por hora y destaca por una excelente capacidad de recuperación además de la seguridad habitual que ofrecen los coches de la marca sueca.

Volkswagen Corrado

Una estética muy sugerente y una mecánica suficientemente probada son los argumentos principales del Corrado. Sus dos versiones ofrecen motores también usados en el Golf, aunque modificado en el caso del VR6 para ofrecer una mayor potencia, exactamente 190 caballos. En cuanto a equipamiento todo es de serie, salvo el sistema de seguridad *airbag* y la pintura metalizada, y en lo referente al comportamiento ofrecen la brillantez ya conocida del Golf, si bien las reacciones en condiciones límite son menos imprevisibles por los tarados mucho más rígidos de la suspensión. El Volkswagen Corrado menos potente cuesta cuatro millones de pesetas y 800.000 pesetas más vale el VR6. El precio, en ambos casos, es probablemente uno de los aspectos más desfavorables que tiene.

Volvo 480

Con un equipo de serie muy completo, como es costumbre en la marca sueca, un precio muy razonable y un nivel de seguridad excelente, las dos versiones del Volvo 480 se



convierten en opciones de compra para todo aquel que quiera diferenciarse del resto de conductores. Su precio, (3.600.000 el más caro) es otro de sus atractivos, amén del diseño de la carrocería. Eso sí, no ofrecen reacciones brutales o potencias exageradas, puesto que se emplean los grupos propulsores de origen Renault de 110

caballos en el caso del atmosférico y 120 en el turbo, un turbo hecho principalmente para mejorar la capacidad de respuesta desde bajas revoluciones del motor y no para conseguir más caballos en la zona alta del cuentarrevoluciones. Basta ver que la diferencia entre ambos es de sólo 10 caballos de potencia.

UN MERCADO EN AUJE

Casi sin quererlo, la oferta de modelos tipo coupé en el mercado español está creciendo de forma considerable. Si hacemos un poco de historia, los antiguos modelos con un mínimo espacio para las plazas traseras y prácticamente sin maletero no han desaparecido. La oferta es tan amplia que hay marcas que tienen en sus gamas un coupé determinado que, sin costar una fortuna -porque no es un deportivo de elevadas prestaciones-, sí tiene el encanto de coches de hace una época. Lo que no deja de sorprender es que una marca como la coreana Hyundai se haya hecho con el liderazgo de los coupé del segmento pequeño, es decir, los modelos de cuatro metros. Con el Hyundai S-Coupé, el importador español ha vendido en los cuatro primeros meses del año casi 400 unidades. Sin embargo, la «guerra» principal afecta a otros coches mucho más conocidos. Es el caso del Audi Coupé, la Serie 3 de BMW, el Ford Probe y el Opel Calibra. Si nos fijamos en los dos últimos, una carrocería muy atractiva y unos precios competitivos son sus «armas» para dar primero. Respecto a los coches germanos, la imagen de marca, sobre todo en el BMW, y la robustez probada del Audi en competición son otros argumentos muy válidos aunque en precio están en un escalón más alto. Lo que pasa es que en este segmento cuenta más el prestigio, como lo demuestra el liderato en ventas de la Serie 3.

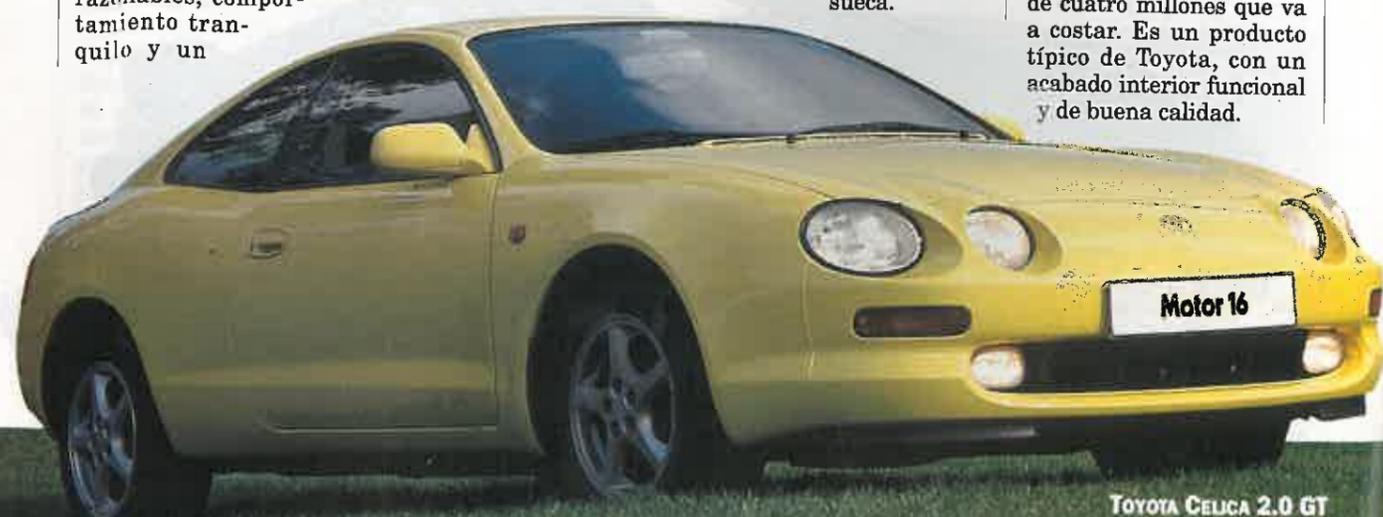
ROVER 827 COUPÉ



dos versiones que se diferencian en el cambio automático de que va provista una de ellas lo que supone unas 200.000 pesetas más. Prestaciones razonables, comportamiento tranquilo y un

Es un coche realizado sobre la base del 900 de cuatro puertas que ofrece prácticamente la misma habitabilidad y un com-

230 kilómetros por hora y destaca por una excelente capacidad de recuperación además de la seguridad habitual que ofrecen los coches de la marca sueca.



TOYOTA CELICA 2.0 GT



El airbag de puerta y el protector suplementario para la cabeza van a suponer un avance definitivo en cuanto a seguridad pasiva.

AVANCES BMW

Más seguridad

Quando se habla de seguridad se diferencian dos conceptos: la activa y la pasiva. BMW ha ido más lejos con un nuevo concepto: la seguridad integral, que contempla al conductor y su entorno.

EN el aspecto de la seguridad activa, BMW centra sus objetivos en tres puntos: trenes de rodaje, motores y ergonomía. Las suspensiones han sido estudiadas para funcionar a la perfección bajo las más altas sollicitaciones. Estas se complementan con sistemas electrónicos que regulan la dureza de los amortiguadores, el EDC, o evitan que las ruedas motrices pierdan adherencia, el ASC+T.

Sin embargo, los dos elementos que de siempre soportan la mayor



El BMW Compact ha superado con total éxito las pruebas de choque. Cumple las más severas normativas norteamericanas.

responsabilidad en términos de seguridad activa son los frenos y la dirección. Los primeros han sufrido una notable evolución desde la incorporación de los sistemas ABS, que evitan el bloqueo de las ruedas en las frenadas apuradas o sobre superficies deslizantes. De esta forma el coche mantiene su capacidad direccional. Todos los BMW cuentan como equipo de serie con un sistema ABS de última generación. Mientras que el M5 cuenta con unos frenos denominados multicomponente,

con la más avanzada tecnología de la competición. La dirección requiere un equilibrio entre la necesaria sensibilidad y el confort. Esto se consigue con el sistema Servotronic, cuyo nivel de asistencia de la dirección se modula en función de las revoluciones del motor y la velocidad del vehículo.

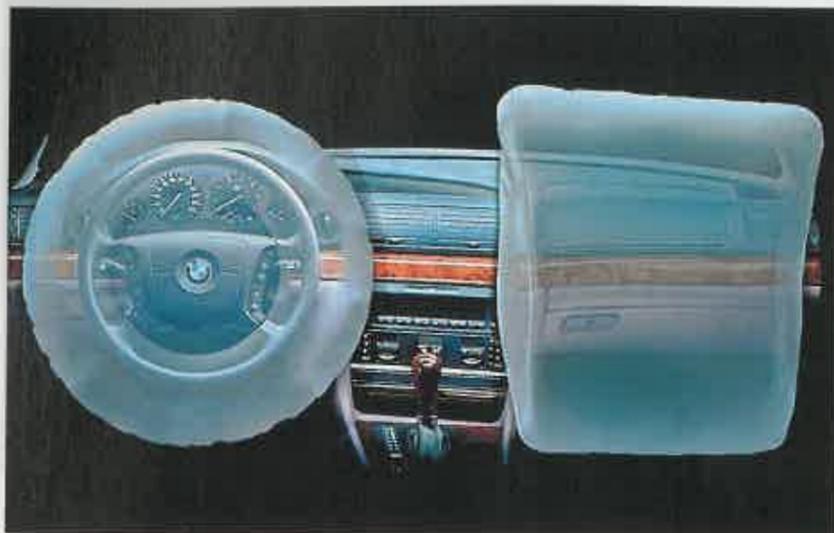
Para los responsables de la marca, resulta evidente que todo esto no serviría de nada si el conductor se fatiga o no se encuentra a gusto ante el volante, por lo que se ha cuida-

do mucho el diseño y la sujeción de los asientos, la ergonomía del puesto de conducción y la efectividad de la climatización, todos ellos elementos que contribuyen a crear una atmósfera agradable en el habitáculo. Elementos tales como los filtros para microparticulas o los climatizadores automáticos contribuyen a mejorar la seguridad activa.

En algunas ocasiones, a pesar de contar con un alto grado de seguridad activa, el accidente es inevitable, por lo que en BMW se ♦♦♦



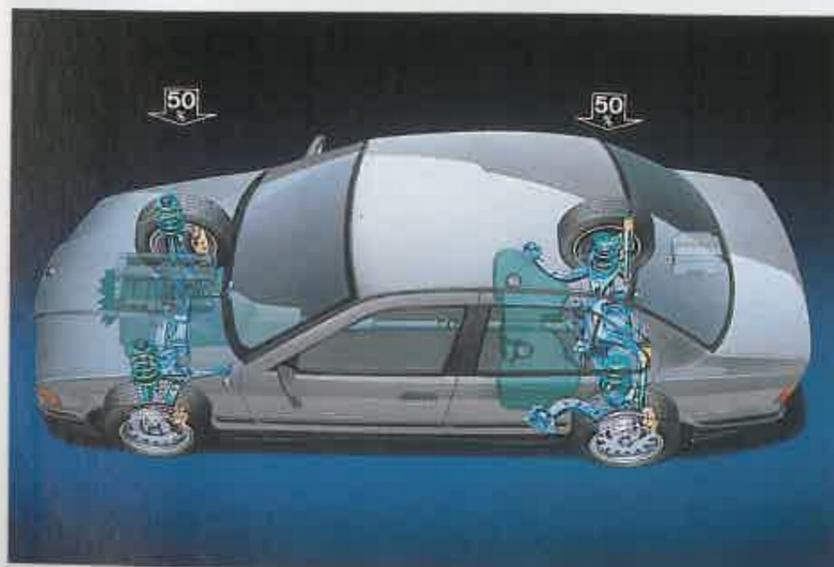
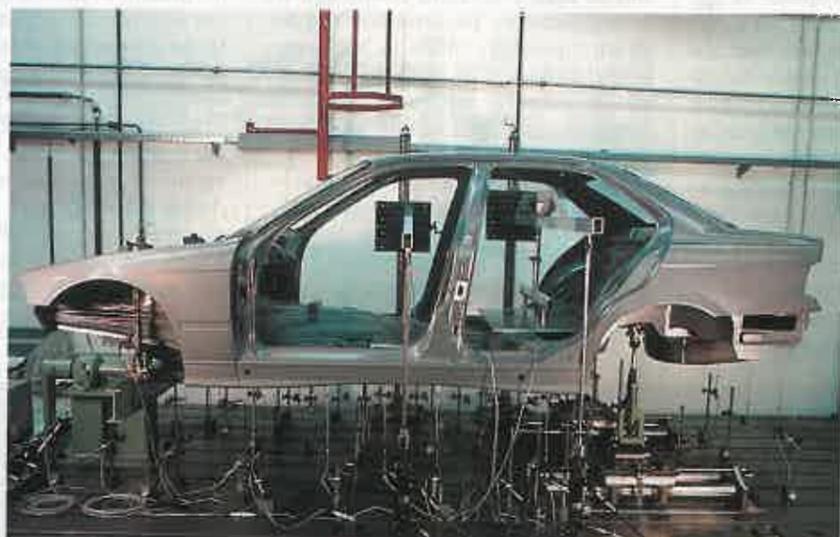
El nuevo Serie 7 de BMW va a ser un verdadero escaparate de toda la tecnología del fabricante alemán en lo que se refiere a seguridad integral.



El doble airbag, como éste del nuevo Serie 7, se generalizará.

Los laboratorios someten a los coches a las más duras pruebas.

El reparto de pesos es fundamental para conseguir un coche seguro.



trabaja continuamente es este campo. Los resultados de un Crash Test (prueba de choque) de un nuevo BMW Compact dan idea de la importancia que para el fabricante tiene este aspecto. Este tipo de pruebas, que se realizan continuamente en los centros de ensayo, permiten obtener una idea muy clara de cómo se comporta el coche y sus ocupantes en un accidente. Los maniqués empleados disponen de una alta tecnología en su interior para determinar las aceleraciones y posibles consecuencias. Además, BMW cuenta con un departamento dedicado en exclusiva a recopilar datos de accidentes reales ocurridos en las carreteras, que permiten evaluar la eficacia de los elementos de seguridad y

contrastar los datos con los obtenidos en los ensayos de laboratorio. Los millones de datos obtenidos permiten elaborar cuidadosas estadísticas. Las estructuras deformables absorben la energía del choque y evitan que los ocupantes sufran directamente las brutales deceleraciones que se generan. A la vez, la denominada jaula de supervivencia, se tiene que mantener totalmente indeformable para proteger a los pasajeros.

Dentro del habitáculo, las necesidades están muy claras; hay que sujetar a los ocupantes en sus asientos. En todos los BMW, además de contar con un cinturón de seguridad con tensor automático, que en caso de accidente se recoge seis centímetros, se cuenta con el airbag, cuyo desarrollo inició la marca en la década de los 60. Su eficacia se demuestra por la reducción de las lesiones en la cabeza y el tórax. Ahora, para completar la demostrada eficacia del airbag, BMW da un paso más con el desarrollo de un airbag lateral. Dicho elemento, alojado en las puertas, tendrá una capacidad de 17 litros, los suficientes para apartar a los ocupantes del lateral en caso de colisión, protegién-



Tanto los elementos mecánicos del automóvil como los de confort son sometidos a situaciones extremas en ensayos reales.

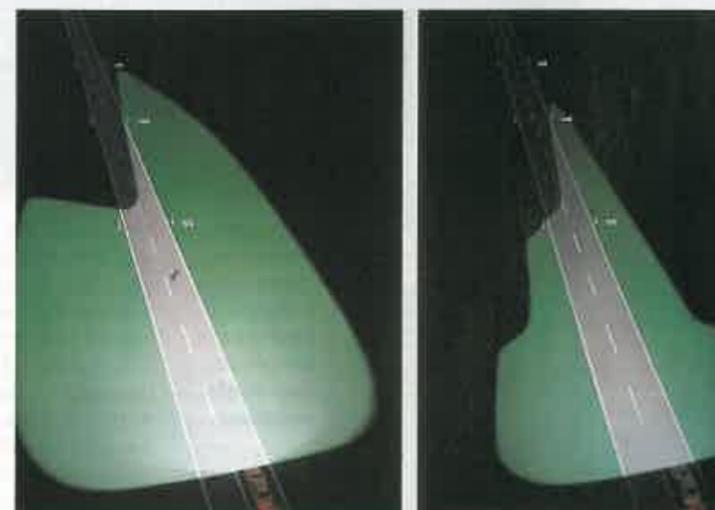
dolos y reduciendo las fuerzas que actúan sobre el cuello y la cabeza en un alcance por el costado. El estudio de este tipo de accidentes ha llevado a desarrollar un protector suplementario para la cabeza, denominado ITS, que reduce la rotación de la cabeza y su posible contacto con partes duras de la estructura del coche. Su diseño permite una buena protección sin depender de la estatura de los ocupantes. Estos sistemas se activan en función de las aceleraciones transversales y no de la deformación, por lo que el tiempo de reacción es muy corto. A partir del próximo mes de julio, todos los BMW dotados con doble airbag dispondrán de un ingenio que detecta la presencia del acompañante, para determinar si es necesario que el airbag se active o no. Así mismo, los sistemas convencionales contarán con un discriminador que evitará que el airbag se dispare si se produce una colisión a baja velocidad. En estas condiciones sólo se activan los sensores de los cinturones. El concepto global de la seguridad que tiene BMW queda bien patente en los programas que relacionan las comunicaciones,



Las suspensiones son puntos clave. De ellas depende la unión con el suelo.

la informática y el vehículo, como son los desarrollos realizados en el ámbito del programa Prometheus. El sistema Cavalier determina la posición del coche y el camino que hay que seguir, relevando al conductor de esta responsabilidad, mientras que los sistemas Conflict Zone Monitoring y el Vision Enhancer son ayudas para mejorar la evaluación de una situación peligrosa en condiciones adversas, tales como niebla o nieve. El proyecto Companion contempla una transmisión continua de datos a un procesador del coche a través de las balizas de la carretera, por lo que el conductor es alertado de los posibles obstáculos que hay por delante.

No obstante todo este alarde tecnológico se quedaría en nada si el conductor no está preparado. BMW diseña programas educativos de formación vial que se desarrollan en colaboración con las escuelas alemanas, con una clara visión de futuro. En lo que se refiere a los conductores del presente, BMW creó en 1977 su propia escuela de conducción, donde se ofrecen cursos de formación permanente con especial atención a la conducción invernal. ●



Las nuevas ópticas de los BMW, denominadas de descarga, suponen un claro avance sobre las convencionales y aportan una mayor seguridad.



El nuevo Celica ya está a la venta. Un atractivo coupé con un precio de casi 4.400.000 pesetas.

CELICA es un nombre con solera en la historia de la marca nipona. Con éste son ya seis generaciones del popular coupé, un modelo que se empezó a vender en Europa hace 23 años como primer deportivo de Toyota. Desde entonces se han producido en todo el mundo 3.600.000 unidades. El nuevo modelo, que es la base (con otro motor más potente) para la futura versión del coche de competición que debe estar listo para el rallye de los Mil Lagos, es un poco más grande y ofrece algo más de espacio en las, ya de por sí pequeñas plazas traseras, respecto al modelo anterior. También se ha reducido un poco el peso, pero la carrocería es un 20 por ciento más rígida.

El estilo de la carrocería es ahora más redondeado y se reconoce en su parte frontal por los faros independientes para luz de cruce y carretera; el parachoques delantero está



En la parte trasera del nuevo Celica destaca el alerón, no demasiado aparatoso.

integrado. En la parte posterior llama poderosamente la atención un apéndice aerodinámico.

El motor del Celica 2.0 GT es un cuatro cilindros con una potencia de 175 caballos. Una cifra elevada para un cuatro cilindros y que se alcanza a un régimen de 7.000 revoluciones por minuto. En cuanto a las prestaciones oficiales, se anuncia una velocidad máxima de 225 kilómetros por hora y una aceleración de poco más de 8 segundos para pasar de

cero a cien kilómetros por hora. Los consumos, también de la marca, son de 6,5 litros cada cien kilómetros a 90 kilómetros por hora y 8,2 a 120.

El coche destaca por unas preciosas llantas de aleación de siete pulgadas, en los frenos no falta el ABS y la dirección asistida sólo requiere 2,4 vueltas de volante para girar las ruedas entre extremos. Lo más significativo del equipamiento incluye *airbag* para el conductor, ai-

re acondicionado, elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado, volante regulable y asiento trasero abatible.

En una pequeña toma de contacto con el nuevo Celica, la primera impresión es que se trata de un coupé pensado no sólo para un público deportivo, sino que puede ser llevado por un sector más amplio, dado que se conduce fácilmente. ●

JAVIER GUTIÉRREZ

TOYOTA CELICA 2.0 GT

Deportivo aburguesado



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal, de cuatro cilindros en línea. Cilindrada: 1.998 cc. Cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia: 175 CV a 7.000 r.p.m. Par máximo: 19,0 mKg a 4.800 r.p.m. Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Neumáticos: 205/55 R 15. Frenos: de disco ventilados delante y discos detrás. Suspensión independiente en las cuatro ruedas. Peso: 1.250 Kg.

AL VOLANTE

FIAT ULYSSE

LA NUEVA ERA

Primero fue el Espace de Renault; ahora, Fiat y Lancia en colaboración con los franceses de Citroën y Peugeot crean un monovolumen con la misma base pero bajo la perspectiva de cuatro distintos puntos de vista. El monovolumen de Fiat responde al nombre de Ulysse.



Motor 16
Prueba



El interior del monovolumen de Fiat es tan cómodo como el de una berlina. Dispone de muchos mandos accesibles para facilitar considerablemente la conducción.

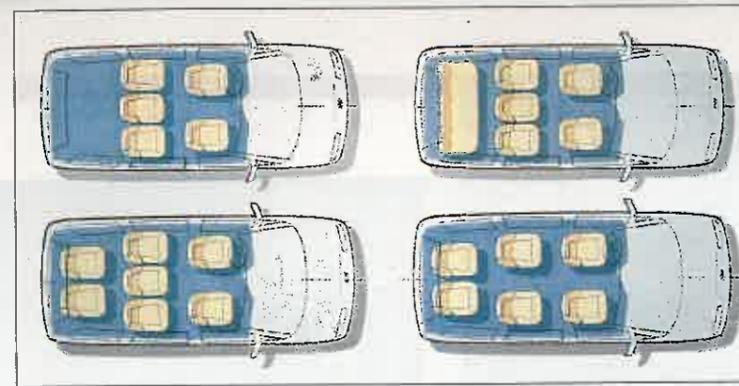
ULYSSE, tras años de odisea creativa, desembarcó en su Itaca natal, aunque en España no lo veremos hasta septiembre. Una cosa está clara, que los fabricantes dirigen sus miradas hacia los monovolúmenes. Después de promocionar los todoterreno, lo intentan ahora con este tipo de vehículos, mitad furgoneta, mitad coche, en un esfuerzo por ofrecer al público un medio de transporte distinto. De furgoneta ostentan el espacio, pero, ni por precio, motorización o suspensiones tienen nada que ver con el vehículo de reparto. Los monovolúmenes se conducen cual turismo de calidad, y como tal se comportan. Son cómodos, rápidos, manejables y disponen de gran espacio y muchas plazas; en contrapartida, un consumo mayor los hace más caros de mantener.

El Fiat Ulysse es el primero del consorcio de la cooperación Fiat, Lancia, Citroën y Peugeot que fondea en puerto, aunque en España no se comercialice hasta primeros de otoño. Su diseño, estudiado en pro del espacio, acoge hasta ocho pasajeros. El puesto de conducción

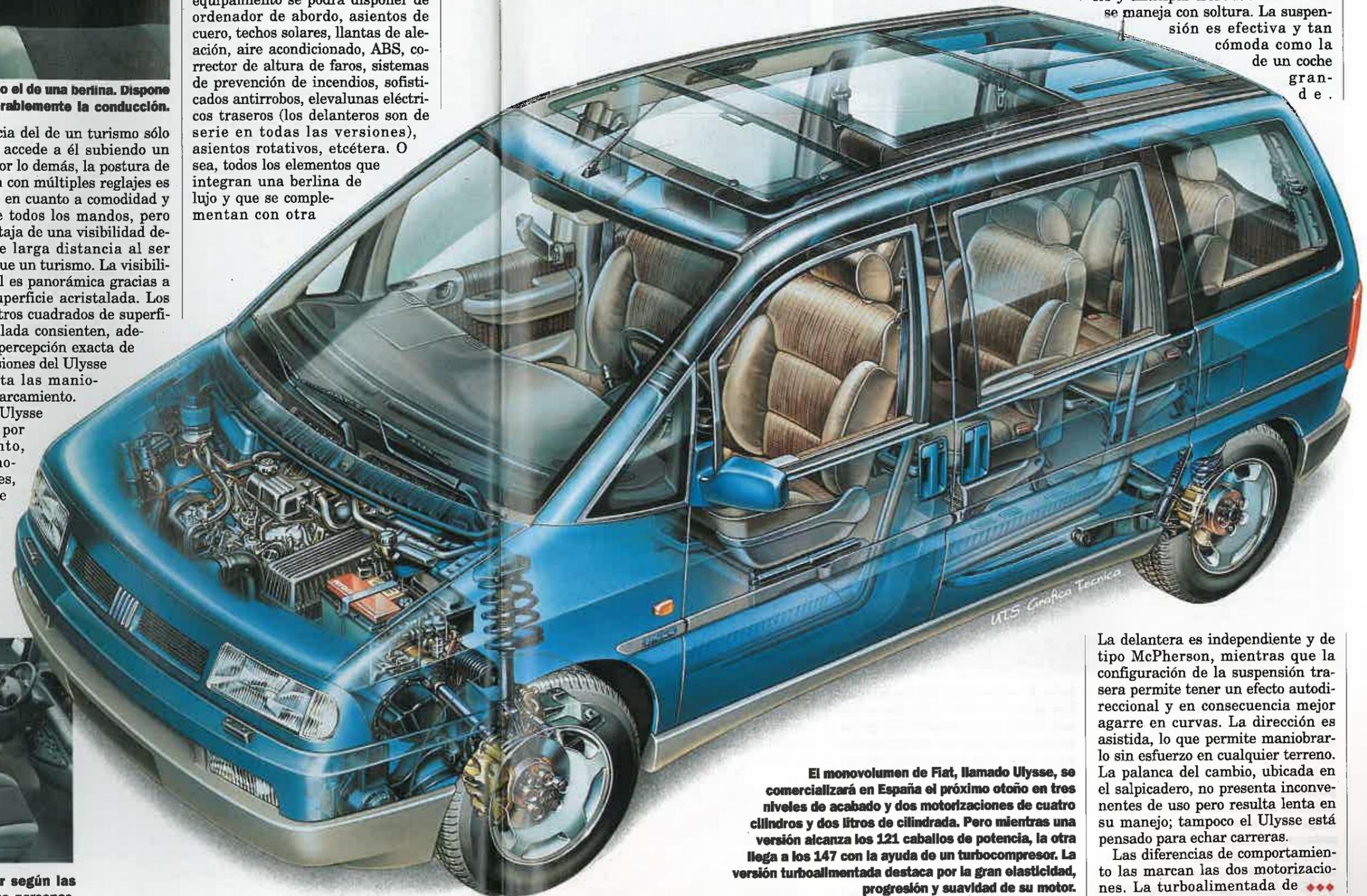
se diferencia del de un turismo sólo porque se accede a él subiendo un peldaño; por lo demás, la postura de conducción con múltiples reglajes es intachable en cuanto a comodidad y manejo de todos los mandos, pero con la ventaja de una visibilidad delantera de larga distancia al ser más alto que un turismo. La visibilidad lateral es panorámica gracias a la gran superficie acristalada. Los cuatro metros cuadrados de superficie acristalada consienten, además, una percepción exacta de las dimensiones del Ulysse que facilita las maniobras de aparcamiento.

El Fiat Ulysse se ofrece, por el momento, con dos motorizaciones, las dos de dos litros de cilindrada y cuatro cilindros, pero mientras

una es atmosférica, con 121 caballos de potencia, la otra alcanza la cifra de 147 caballos gracias a la sobrealimentación mediante un turbocompresor. Habrá tres grados de equipamiento, S, EL y HL, dispuestos a hacer más placentero cualquier desplazamiento. Según sea el nivel de equipamiento se podrá disponer de ordenador de abordo, asientos de cuero, techos solares, llantas de aleación, aire acondicionado, ABS, corrector de altura de faros, sistemas de prevención de incendios, sofisticados antirrobo, elevallas eléctricas traseros (los delanteros son de serie en todas las versiones), asientos rotativos, etcétera. O sea, todos los elementos que integran una berlina de lujo y que se complementan con otra



larga lista de opciones. Que no se asuste aquel que desconozca este tipo de vehículos, su conducción es sumamente fácil, apta para todos los públicos y, si cabe, más segura que en un turismo al disponer de mejor visión. Su postura de conducción elevada permite otear obstáculos y anticipar frenadas. En curvas se maneja con soltura. La suspensión es efectiva y tan cómoda como la de un coche grande.



El monovolumen de Fiat, llamado Ulysse, se comercializará en España el próximo otoño en tres niveles de acabado y dos motorizaciones de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada. Pero mientras una versión alcanza los 121 caballos de potencia, la otra llega a los 147 con la ayuda de un turbocompresor. La versión turboalimentada destaca por la gran elasticidad, progresión y suavidad de su motor.

La delantera es independiente y de tipo McPherson, mientras que la configuración de la suspensión trasera permite tener un efecto autodireccional y en consecuencia mejor agarre en curvas. La dirección es asistida, lo que permite maniobrarlo sin esfuerzo en cualquier terreno. La palanca del cambio, ubicada en el salpicadero, no presenta inconvenientes de uso pero resulta lenta en su manejo; tampoco el Ulysse está pensado para echar carreras.

Las diferencias de comportamiento las marcan las dos motorizaciones. La turboalimentada de ♦♦♦



El Ulysse permite distintas posibilidades de viajar según las propias necesidades. En su interior viajan hasta ocho personas.



FICHA TECNICA

MOTOR	2.0i	2.0i Turbo
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc.)	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyec. electrón y turbo
Compresión	9,5 a 1	8,5 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	121 CV/5.750	147 CV/5.300
Par máximo/ r.p.m.	17,3 mkg./2.650	24 mkg./2.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
DIRECCION Y FRENOS		
Sistema	De cremallera asist.	De cremallera asist.
Diámetro de giro (m)	10,8	10,8
Frenos. Sistema (Del) (Tras)	Discos/tambores	Discos/discos y ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semiindependiente	Semiindependiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.585	1.650
Largo/ancho/alto (mm.)	4.454/1.834/1.714	4.454/1.834/1.714
Capacidad depósito (L.)	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMO		
Aceleración de cero a 100 km/h. (s)	13,1	10,1
Velocidad máxima (km/h)	177	195
Consumo urbano (L/100km)	11,8	12,8
A 90 km/h (L/100 km)	7,2	7,6
A 120 km/h (L/100 km)	9,4	9,8

147 caballos de potencia es la más agradable de utilizar por su gran elasticidad, progresión y suavidad que hasta hace olvidar su condición de turbo. La versión atmosférica de 121 caballos de potencia, aunque parezca un contrasentido, se comporta de forma más brusca y desde luego tiene una respuesta más pereza cuando se pisa el acelerador.

El interior del Ulysse está cuidado y lleno de detalles. Puede albergar 5, 6, 7 u 8 personas según ver-

sión de equipamiento y opciones. Los asientos traseros, en las versiones altas, están dotados de apoyabrazos y se pueden desenganchar para girar sobre sí mismos 180 grados y quedar orientados enfrente de los asientos de la tercera fila. Esta posibilidad es opción en la versión más económica del Ulysse. Según las propias necesidades, se pueden extraer fácilmente los asientos de la segunda y tercera fila u obtener una zona de cama abatiendo respaldos,



así como disponer de una pequeña mesa con portavasos. Guanteras, ganchos colgadores, bolsas y portabotellas forman parte de los huecos útiles del Ulysse. Las puertas laterales son correderas de fácil apertura y con un dispositivo de bloqueo se asegura para cuando la tapa de la gasolina está abierta. Cada fila de asientos dispone de ventanillas, las de la tercera fila se abren en ángulo.

En España, y de momento, los monovolúmenes son un producto marginal. Pensado para familias numerosas o para el transporte de pequeños colectivos. Pero si la oferta sigue por estos derroteros, se producirá un cambio de mentalidad y de forma de viajar. Habrá nacido una nueva era.

La red comercial de Fiat comenzará a vender la Ulysse en septiembre. El precio no ha sido aún concretado por el departamento de ventas

de la marca italiana, aunque se situará en la franja comprendida entre los tres millones y los tres millones y medio dependiendo del equipamiento. Este podrá ser de dos niveles (Fiat sólo comercializará en España el motor atmosférico dejando a Lancia el modelo turbo), incluyendo la versión superior aire acondicionado, faros antiniebla y airbag entre otros elementos.

SIMONETTA GARIH/JUAN LUIS SOTO

Con este diseño, I.D.E.A. recupera el concepto del coupé italiano, introduciendo un aire nuevo al adoptar una forma monovolumen. El Lampo tiene una altura limitada y el núcleo central del coche aparece muy adelantado, con lo cual se consigue un mejor reparto entre los dos ejes. Las líneas son redondeadas, muy suaves. Se ha huido de las aristas vivas, pero sin caer en la vulgaridad de los diseños realizados por ordenador al servicio exclusivo de la

aerodinámica. De todas formas, hay que decir que el Lampo goza también de un excelente coeficiente de penetración aerodinámica. Los ensayos en este sentido arrojan un coeficiente de 0,28, lo cual está muy bien para un coche de estas dimensiones. El parabrisas está muy inclinado, pero nace en un punto muy próximo al morro. Los faros emplean una tecnología muy avanzada con ópticas lenticulares. También por detrás se ha adoptado una luneta muy inclinada, con

unos grupos ópticos realizados con lámparas de gas neón. Dentro se consigue un amplio espacio para las plazas delanteras, con una decoración claramente deportiva, mientras que detrás hay espacio suficiente para dos niños. El respaldo del asiento posterior es abatible lo que permite aumentar la capacidad del maletero. La carrocería está realizada en aluminio, con lo cual se consigue una rebaja sustancial en el peso. La fluidez de las líneas del

Lampo resultan engañosas a la hora de apreciar las verdaderas dimensiones del coche. La longitud total es de 3.895 milímetros. La distancia entre ejes se mantiene inalterada respecto a la del Fiat Punto, es decir, 2.450 mm., mientras que el ancho es de 1.738 milímetros y el alto es de 1.285 milímetros. No obstante, en I.D.E.A. han ido más allá y han realizado toda una familia de diseños sobre la misma base, que abarcan casi cualquier modalidad de uso. Con un



NADA QIEDA A LA IMPROVISACION. HASTA EL ÚLTIMO DETALLE HA SIDO METICULOSAMENTE CUIDADO POR EL EQUIPO DE DISEÑADORES DE I.D.E.A.



EL LARGO CAMINO HASTA EL DISEÑO FINAL DA LUGAR A MUCHAS INTERPRETACIONES SOBRE LA MISMA IDEA, CON UN DENOMINADOR COMÚN: EL ESTILO.

toque deportivo común, se han realizado versiones de carácter familiar, otra con una vocación de todoterreno, así como una pequeña berlina de tres volúmenes. En una familia de versiones como la del Lampo no podía faltar un

pequeño descapotable. Se parte en todas ellas de la mecánica más potente del Punto con las consiguientes modificaciones para adaptarla a la utilización. El Lampo no verá la luz como modelo de serie, pero sirve para evaluar la

impresión en el gran público. Se trata simplemente de un experimento a escala real para analizar las tendencias de mercado que se han de seguir en los próximos años. I.D.E.A. (Institute of Development in Automotive

Engineering), situado en las proximidades de Turín, es uno de los más afamados centros de diseño del mundo y colabora con los grandes fabricantes mundiales.

V.P.

Seguros para Harley-Davidson y Triumph

POR medio de su importador en España, Electra Motor, Harley-Davidson y Triumph ofrecen ahora pólizas de seguros muy ventajosas con claros ejemplos de reducción de precios sobre las tarifas vigentes en el mercado actual. A terceros todos los modelos de Harley-Davidson y Triumph obtienen un seguro que incluye defensa y reclamación de daños propios, asistencia en viajes, seguro de accidentes individuales (3.000.000 de pesetas por muerte e



invalidez) y gastos de curación (50.000 pesetas en centro de libre elección e ilimitado en centros designados por FIATC), todo ello por 61.222 pesetas. Más información en el teléfono (96) 352 84 40 ó (96) 152 11 41.

Cómo ser piloto de competición

DESTACAR en el difícil mundo de la competición no es únicamente cuestión de ir más rápido que el inmediato conductor; es cuestión también de planificación, organización y preparación. El presente libro ofrece un detallado análisis de todo aquello que debe saber el futuro piloto de competición: los diversos aspectos en la conducción en competición, entrenamientos, elección del coche, su preparación, así como la búsqueda de los imprescindibles patrocinadores. Escrito por S. Turner y J. Taylor y editado por CEAC, se puede adquirir en «La Librería del Motor», en Barcelona. Teléfono y fax: (93) 454 67 63. Su precio, 2.400 ptas.



La primera estación de servicio del siglo XXI

AGIP España puso en funcionamiento el pasado mes de mayo, en Benifaió (Valencia), la primera estación de servicio de Europa que reúne todas las características de la nueva imagen corporativa que la petrolera italiana presentará, a partir de ahora, en todas las gasolineras europeas, ya que también las antiguas serán adecuadas al nuevo estilo. Al poner en marcha este complejo de multiservicios, Agip España se afianza como la primera empresa petrolera en la implantación de este concepto en toda la Unión Europea.



Piloto adicional de freno Cibié

VALEO, líder europeo en sistemas de iluminación y proveedor habitual de los principales fabricantes de automóviles, lanza al mercado lo último en seguridad: el piloto adicional de freno. Un nuevo producto Cibié que combina la más alta tecnología con la estética más innovadora, para proporcionar al automovilista una mayor seguridad en la conducción. Situado en la luneta posterior, a la altura de los ojos, y gracias a su perfecta visibilidad, permite frenar más rápido a los conductores que circulan detrás, lo que disminuye el riesgo de colisiones en cadena.

Trans Club de Cepsa

PUESTO en marcha a finales del año 1992, el Trans Club de Cepsa fue creado exclusivamente para los profesionales del transporte, en concreto conductores de vehículos industriales ya sea autónomos o que trabajen por cuenta ajena. Con la tarjeta Trans Club, que no es de pago, el profesional puede repostar combustible o utilizar otro tipo de servicios como pueden ser el lavado del vehículo, cambio de aceite y tienda. Las ventajas del club, que ya tiene 90.000 socios, son un seguro de accidentes, seguro de asistencia en carretera, un boletín de noticias, sorteos y la boutique Trans Club con un catálogo de productos para poder comprar desde casa.



Diccionario náutico en 8 idiomas

ESTE pequeño libro, con un cómodo formato de bolsillo, reúne toda una colección de las palabras más comunes y útiles en el mundillo de la náutica: sobre el barco y su equipamiento, navegación, meteorología, competición, emergencias, materiales y, sobre todo, vocabulario relativo al mantenimiento y reparación del barco. Su autora es Barbara Webb y puede adquirirse en Ediciones Tutor al precio de 1.000 pesetas. Teléfono (91) 467 25 00. Fax: (91) 467 55 13.

Diccionario Náutico en 8 idiomas



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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Inola 2	1.630.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 le	1.910.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le	2.070.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.335.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	60.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.785.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	60.000
● 155 2.0 Twin Spark	3.065.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.5 V6	4.045.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.780.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.735.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	60.000
● 155 2.5 TD	3.395.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 164 2.0 Twin Spark Luxa	3.909.000	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	5.751.000	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	5.986.000	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	7.144.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.409.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.762.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	84	137	37,4	8,9	384,9	177.000	37.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Lona	2.029.100	2.164	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.164	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
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	153.000	Serie
● 80 2.3 E	3.831.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.0 E 16V	3.831.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 E 16V Quattro Compet.	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 100 2.3 E	4.316.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6	4.649.000	2.598	150	210	9,6	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Aut.	4.979.000	2.598	150	208	11,0	11,3	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Quattro	5.153.000	2.598	150	210	9,6	11,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6	5.363.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6 Aut.	5.666.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.8 E V6 Quattro	5.860.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 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	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant	5.073.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.6 E V6 Avant Quat.	5.575.000	2.598	150	203	9,8	11,5	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● 100 2.5 TDI Avant	5.533.000	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
● Coupé 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E 16V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 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
● Coupé 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 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
● Coupé 2.8 E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2	7.237.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6 Aut.	10.946.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE															
Freccimbor															

Una emergencia de verdad

VOLVIAMOS por la carretera de Andalucía de pasar un puente largo en el sur. Nues-



tro Volvo 740 Master II surcaba las extensas llanuras a una velocidad de crucero muy agradable cuando de pronto una rueda reventó. Me acer-

qué al arcén dispuesta a cambiarla y cuando me disponía a sacar la de repuesto me llevé una desagradable sorpresa: era una rueda de emergencia. Con ella no podía ir a más de 100 Km/h. ni recorrer más

de 100 kilómetros. Llevábamos el coche cargado, todos los talleres se

encontraban cerrados y nos quedaban por recorrer unos 300 kilómetros. Llamé a Volvo Asistencia pero no pudieron hacer mucho, simplemente darme la dirección de un taller que también estaba cerrado.

Finalmente en Ecija un amable señor de una gasolinera me vendió una rueda que aunque no era de Volvo consiguió adaptármela.

Además de la pérdida de tiempo, de dinero y el trastorno que me produjo el incidente, no entiendo cómo una marca así o mejor dicho un coche tan grande, puede ofrecer una minúscula rueda de repuesto.

MARIA LUISA NOVAL
Madrid

Lancia Dedra TDS

EN principio debo felicitarles por su excelente publicación, la cual ha conseguido aficionarme por el mundo del motor en general, pues si bien antes leía alguna cosa sobre automóviles, ahora lo hago de forma regular.

Amén de la felicitación, el motivo de la presente se debe a la necesidad de saber, por medio de personas cualificadas, la opinión que les merece el Lancia Dedra TDS LE, puesto que acabo de comprar uno y no tengo más referencia que la que ofrecen los catálogos de la marca. Abusando de su amabilidad, también me gustaría saber y conocer con detalle a qué número



El motor turboalimentado del Dedra TDS resulta excelente.

de revoluciones entra el turbo y cual es la utilización más correcta de este elemento.

MARCOS SANCHO GONZALEZ
Madrid

R.- El Dedra TDS es un coche homogéneo y con mucha clase dentro de un grupo en el que quizá esto último escasea, debido al carácter masivo de otras marcas. Los turbocompresores funcionan desde el momento en que se pisa el acelerador y se aprecia realmente, en este caso, a partir de las 2.500 rpm.

Hacia el coche de plástico

LEI con mucho interés su acertado artículo del Audi A8 de aluminio, un tema que me sorprende cada vez más. Ahora bien, con toda esta revolución me han surgido dudas que espero puedan solventarme ustedes. En primer lugar, me gustaría saber si el fu-

turo está en el aluminio, si se utilizan otros materiales sofisticados en la construcción de vehículos y si se está dejando de lado la utilización de resinas, fibra de vidrio, etc.

MARIANO SANTULCE
Valencia

R.- El aluminio garantiza la suficiente resistencia y ligereza como para que las marcas se planteen utilizarlo a gran escala. El gran obstáculo del precio parece que se ha solucionado y Audi así lo demuestra. El A8 no es mucho más caro, pesa bastante menos y las pruebas de *crash-test* han demostrado que absorbe la energía de un choque con eficacia. En cualquier caso, otras marcas trabajan a fondo en fibras de carbono y derivados del plástico, en combinaciones con la solidez, flexibilidad y ligereza idóneas para esta utilización.

A la orden del día están los materiales cerámicos (válvulas, parte superior de los pistones, precámaras de combustión en diesel), las aleaciones de magnesio (rotor del compresor en grupos de sobrealimentación), las aleaciones de titanio (muelles de válvulas, válvulas de admisión y bielas) las de aluminio o los materiales plásticos (además del habitáculo, en colectores de admisión o tapa de balancines).



DATOS PARA UN MASOQUISTA

Hace cinco o seis años cayó en mis manos un ejemplar de Motor 16 en el que aparecían muchos modelos de Ferrari con sus características, pero no encontré el que tuve durante los años 70: un 365 GTB 4 que, según me indicó el vendedor, ya que no había un manual de instrucciones para informarme, tenía un motor de 3.000 centímetros cúbicos y una potencia de 300 caballos. Con él comprobé que el kilómetro con salida parada se efectuaba en 6 segundos, la velocidad punta era de 248-253 kilómetros por hora, en primera y a 6.500 rpm. se alcanzaban los 100 km/h. y otros datos.

Lo adquirí (con letras y penas) por 700.000 pesetas de tercera mano, y tuve tres motivos para venderlo por 610.000 pesetas a los tres años con 53.000 kilómetros. Fueron 35.000 kilómetros de satisfacción total. Aquellos motivos fueron: que necesitaba el dinero para comprarme otro coche de «cupo», que uno de los 12 cilindros comprimía a 6 kilogramos, y que su arreglo estaba fuera de mi presupuesto y, por último, porque ya me había «tirado» a todos los Porsche y similares (excepto a un Lamborghini Espada conducido por algún loco) que encontraba en aquellas ca-

rrteras y recientes autopistas. Si pudiera conocer los datos exactos del modelo y el precio actual del coche (lo tiene un coleccionista sobre caballetes) sería para mí una satisfacción y, supongo, un cabreo soportable, respectivamente.

MIGUEL VIDAL VILARRUBIA
Barcelona

R.- El vendedor no se enteró muy bien de lo que le vendía, porque en realidad podía haberle pedido más dinero, ya que su motor de 12 cilindros daba una cilindrada de 4,4 litros y una potencia de 352 caballos a 7.500 revoluciones por minuto. El Ferrari 365 GTB4, bautizado por la prensa de la época como Daytona a raíz del trunfo

de los deportivos del Cavallino Rampante en las 24 horas americanas del año anterior, alcanzaba los 278 kilómetros por hora de velocidad máxima, y tardaba en recorrer los 400 metros 13,8 segundos y los 1.000 metros 24,3 segundos.

Dudamos mucho de que la información sobre el precio actual de su antiguo Ferrari le suponga «un cabreo soportable». Si se encuentra en buen estado y mantiene en su contador esos 53.000 kilómetros, habría que multiplicar como mínimo por 30 lo que en su día le dieron por él... Le acompañamos en el sentimiento.



OPINION

Las graves consecuencias de circular sin seguro

Entre los temas que hoy preocupan a las compañías aseguradoras de automóviles están, principalmente, el incremento desmesurado de las indemnizaciones por daños corporales y el fraude. Dentro del fraude, como una de las formas que más nos afectan a la sociedad, figura en primer lugar el de la circulación de vehículos sin seguro, que además de incumplir una obligación legal, produce un fraude social y un incremento de las primas para el resto de los conductores. La cifra de vehículos sin asegurar es difícil de cuantificar ya que sólo se descubre, ante la falta de controles de documentación obligatoria del vehículo, cuando se produce el accidente, siendo la cifra de un millón la que podría acercarse a la realidad.

Las consecuencias de estas actuaciones, para la sociedad, son graves.

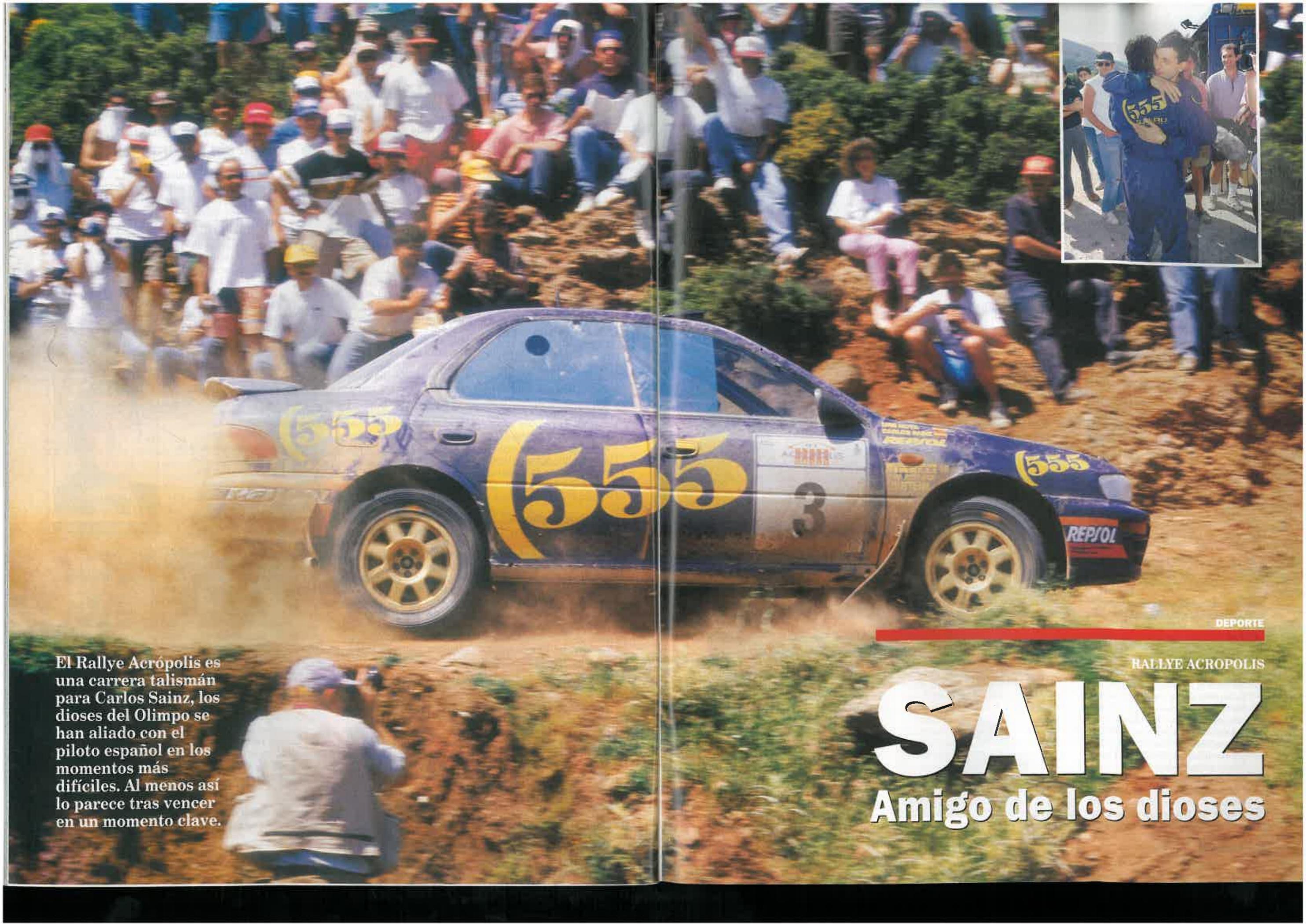
Circular sin seguro, a parte de la multa de hasta 250.000 pesetas y posible pérdida del carné de conducir, produce una indefensión a la víctima, ya que solamente tendría derecho a los actuales límites del Seguro Obligatorio, que son: hasta 16 millones por daños corporales y hasta cuatro millones por daños materiales y que sería el Consorcio de Compensación de Seguros quien se haría cargo del pago de estas indemnizaciones. Por encima de éstas y a tenor de las indemnizaciones medias que se vienen produciendo para accidentes con resultado de muerte o gran invalidez, varias veces superiores, correrían a cargo del patrimonio del causante del accidente -no asegurado- o del responsable civil subsidiario en caso de insolvencia del causante del accidente. En general, tristemente ésta es la causa más normal, al ser el perfil del conductor sin seguro el de un joven sin recursos, o persona que incumple todo tipo de normas, irresponsable e insolidario.

Una forma de atajar este grave problema está en el F.I.V.A. (Fichero de Vehículos Asegurados) que se va a poner en marcha en breve plazo y que cruzado (en una segunda fase) con los datos de vehículos matriculados que están en poder de la Dirección General de Tráfico, dará no sólo el número de vehículos que circulan sin seguro, sino, de los vehículos matriculados, cuáles están sin asegurar en un momento determinado.



Jesus Sainz de los Terreros *

*Secretario General de Unespa, Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras.



El Rallye Acrópolis es una carrera talismán para Carlos Sainz, los dioses del Olimpo se han aliado con el piloto español en los momentos más difíciles. Al menos así lo parece tras vencer en un momento clave.

DEPORTE

RALLYE ACROPOLIS

SAINZ

Amigo de los dioses

CARLOS Sainz y Luis Moya, tras pasar momentos muy duros en su carrera deportiva, han vuelto a subir a lo más alto del podio y, ha sido precisamente en el Rallye Acrópolis de Grecia, una prueba talismán para la pareja española. Fue en esta carrera donde consiguieron su primer triunfo mundialista, en el 90; después de rozar la victoria en las carreras anteriores, y tras no volver a triunfar en ella, lo han hecho ahora, en el momento que más lo necesitaban. Todo parece indicar que los dioses del Olimpo son aliados de nuestro piloto en los momentos más difíciles.

La reciente victoria de Sainz en el rallye griego llega tras más de 18 me-

ses sin saborear las mieles de la victoria, y tras sufrir en la temporada 94 un traspie tras otro con el Lancia HF Integrale de la Jolly Club. Además, para el bicampeón español supone sumar en su casillero particular 14 victorias, cifra con la que iguala a dos de los grandes mitos del Mundial de Rallyes, Walter Rohrl y Stig Blomqvist. También supone superar el número 13, cantidad que los más supersticiosos dudaban que se pudiese rebasar. Esta victoria, además, tiene un importante significado moral: con los puntos conseguidos, Sainz consigue igualar a Kankkunen en la primera posición de la clasificación general en la lucha por el título y lo consagra como uno de los máximos favoritos a la victoria final; por otro lado, pone de manifiesto que el trabajo de Carlos Sainz en el equipo Subaru va por buen camino, el Impreza se muestra competitivo en todos los terrenos, aunque Sainz puntualiza que todavía hay que seguir trabajando en una mejor puesta a punto.

La carrera griega, quinta prueba puntuable del Mundial de Rallyes, se presentaba muy interesante, en la salida, justo a los pies de la milenaria Acrópolis, se alineaban cuatro equipos oficiales: Ford, Toyota, Subaru y Mitsubishi, que reaparecía tras no competir desde el Rallye de Montecarlo. En total diez coches oficiales del máximo nivel, tres Ford Escort Cosworth, con Biasion, Wilson, que sustituía en esta ocasión a Delecour y Vatanen, que se sentaba al volante de un Escort del equipo alemán Schmidt Motorsport, representando oficialmente a la marca del óvalo. Toyota alineaba también tres Celica, para Auriol y Kankkunen, siendo el terce-



Schwarz, en un rallye muy duro, logró llevar al Mitsubishi a la segunda posición.

AUTÉNTICOS TRACTORES

El Rallye Acrópolis era puntuable para el Mundial de F-2; en esta carrera los favoritos a la victoria eran Gregorie de Mevius, que competía con un Opel Astra GSi, el local «Stratissino», que lo hacía con un Nissan Sunny oficial, y los pilotos oficiales de Skoda Pavel Sibera y Emil Triner.

De Mevius, con el motor de su coche inservible en los primeros compases de la carrera, no tuvo ocasión de demostrar nada, algo



parecido le sucedió a «Stratissino», que con muchos problemas quedó distanciado de los pilotos de Skoda, que a los mandos de sendos Favorit demostraron que sus vehículos son irrompibles por muy duro que sea el terreno y a pesar de tener un preparación peor. Jugando la baza de la fiabilidad consiguieron un magnífico doblete, encabezado por Emil Triner. «Stratissino» al final pudo acabar en tercera posición.

ro para el piloto japonés Yoshio Fujimoto. Subaru acudía con sus pilotos habituales, Carlos Sainz y Colin McRae, mientras que Mitsubishi lo hacía con los nuevos Lancer Evolution, con un alerón trasero más grande y un sistema de tracción mejorado con unos diferenciales más eficaces. Al volante de estos vehículos se sentaron Kenneth Eriksson y Armin Schwarz. Entre los hombres de cabeza había también que tener en cuenta a Alex Fiorio, que estaba inscrito a los mandos de un Lancia Delta HF Integrale del equipo Astra.

En la primera etapa, en los duros tramos que componen el Acrópolis,

con una temperatura muy elevada, ya se pudo comprobar que la lucha por la victoria iba a ser tremenda. Colin McRae comenzó marcando un ritmo infernal, siendo Sainz el único que pudo seguir en los primeros compases de la prueba al impetuoso piloto escocés. Por detrás Auriol y Kankkunen se esforzaban para no perder comba y seguir manteniendo aspiraciones a la victoria. Al final de la primera etapa, en la localidad de Kame-na Vourla, Vatanen se clasificó en la quinta posición, siendo hasta esos momentos el Ford Escort Cosworth más eficaz. Biasion estrenaba un cambio secuencial en su vehículo, al-

go que le impusieron y que no gustó al veterano piloto italiano, sobre todo porque no había tenido mucho tiempo para probarlo, eso se tradujo en unos tiempos discretos y lejos de sus posibilidades, no olvidemos que Biasion fue el vencedor de esta carrera con un vehículo similar en el 93. El otro piloto de la marca del óvalo, el inglés Malcolm Wilson, tampoco estuvo a la altura de lo esperado y con unos tiempos flojos finalizó lejos de los hombres de cabeza. Por lo que respecta al equipo Mitsubishi, tanto Eriksson como Schwarz mostraron que los Lancer están a un buen nivel; Eriksson marcó unos tiempos ♦♦♦

muy buenos, al igual que su compañero, pero al final de la etapa, Schwarz, con problemas de frenos, perdió mucho tiempo y llegó a Kamena Vourla un poco retrasado.

En la meta de la primera etapa, Carlos Sainz declaró no encontrarse a gusto con el Subaru Impreza, el comportamiento del eje delantero no era de su agrado, tenía unas reacciones bruscas, propiciadas por un diferencial con un tarado poco apropiado. Un problema al que Sainz debería acostumbrarse, ya que no había posibilidad de solucionarlo a lo largo de la carrera.

En la segunda etapa, con salida y llegada en Kamena Vourla, la lucha siguió siendo intensa, de nuevo los dos Subaru volvieron a marcar la diferencia, pero esta vez con Carlos Sainz en la primera posición al final del día, por delante de su compañero de equipo con una diferencia de siete segundos. Pero en esta etapa ocurrie-



Florio, tras una actuación muy regular, logró finalizar con el Lancia Delta HF del equipo Astra en cuarta posición. Vatanen fue el mejor hombre de Ford; con muchos problemas de suspensiones finalizó en la quinta posición. En Toyota tuvieron que emplearse a fondo para mantener a punto los Celica.



Los Mitsubishi Lancer Evolution demostraron tener un buen nivel de competitividad.

ron cosas muy extrañas. Lo más sobresaliente fue el incidente que protagonizó Colin McRae: al Subaru del piloto escocés, los comisarios, en un reagrupamiento en Makrakomi, le abrieron el capó para sacarle una muestra de gasolina; después, cuando se dirigía hacia el siguiente tramo, «Dipotamia», se le abrió el capó porque al parecer los comisarios no lo habían cerrado bien y le rompieron el parabrisas. McRae se negó a tomar la salida hasta que tuviese el parabrisas reparado. Los comisarios accedieron a mantenerlo neutralizado y que fuesen saliendo participantes hasta que reparase el inconveniente, pero el escocés estimó que esa medida le perjudicaría, ya que saldría detrás de



Colin McRae (abajo) no pudo finalizar la carrera al ser excluido por los comisarios deportivos de la carrera, ya que se negó a tomar la salida en el tramo de Dipotamia.

pilotos más lentos y, además, al no salir el primero se encontraría con el polvo de los vehículos que le precedían, por lo que optó por inmovilizar su coche hasta reparar el parabrisas y después tomar la salida, originando un retraso de la carrera cercano a la media hora. Los comisarios deportivos, ya en ese momento, le advirtieron que sería objeto de una sanción, lo que nadie esperaba es que no podría tomar la salida en la tercera etapa, al quedar excluido de la carrera por conducta antideportiva.

También esta segunda etapa se mostró excesivamente dura con muchos participantes, quedándose fuera algunos de los favoritos. Ese fue el caso de Didier Auriol, que con una piedra golpeó el radiador de aceite y a consecuencia de ello rompió el motor. Kenneth Eriksson destrozó las suspensiones del Lancer en unos tramos en los que estaba prohibida la asistencia y se vio obligado a dejar la carrera. Biasion también se quedó fuera al no aguantar el motor del Ford. Además de estos abandonos, Vatanen quedó muy retrasado al quedarse sin suspensiones en el durísimo tramo de «Tarzan». En el mismo tramo en el que Auriol rompió el motor del Celica, su compañero Kankunen sufrió problemas de suspensiones que le hacían perder cinco minutos y con ello las posibilidades de anotarse la victoria. Con to- ♦♦♦

MENEM SE QUEDO SOLO

En la categoría de Grupo N, con la ausencia de Jesús Puras, los máximos favoritos a la victoria eran el piloto de los Emiratos Arabes Mohamed Bin Sulayen y el hijo del presidente de Argentina, Carlos Menem, ambos con idéntica montura, sendos Ford Escort Cosworth, a los que se unieron los griegos «Maverick», con un Mazda 323 GTX, y Manolis Panagiotopoulos, con un Nissan Sunny GTI. R. Sulayen quedó pronto apartado



de la lucha por el triunfo, al quedar fuera de carrera en los primeros tramos y romperse la bomba de gasolina de su vehículo. Con esto, Menem se quedó sin rivales y se pudo anotar una cómoda victoria, finalizando la carrera con más de media hora de diferencia sobre su rival más peligroso, «Maverick». Este último protagonizó una emocionante final para no verse superado por su compatriota Panagiotopoulos.



do esto, Carlos Sainz tomaba la salida de la tercera etapa, sabiendo que el segundo en la clasificación era Armin Schwarz y que estaba a casi cuatro minutos y medio, por lo que para asegurar la victoria no tomó ningún riesgo innecesario y se limitó a pasar por los tramos tranquilamente hasta llegar a Atenas como vencedor.

Armin Schwarz no tuvo ningún problema para finalizar en segunda posición. Por la mañana, el tercero en tomar la salida fue Malcolm Wilson, pero problemas de todo tipo le retrasaron mucho, finalizando el rallye en sexta posición. De los problemas de Wilson se benefició Kankkunen, que logró subir al podio en tercera posición. Alex Fiorio, tras realizar una carrera muy regular con el Lancia Delta HF de la escudería Astra, vio recompensada su actuación con un merecido cuarto puesto. Vatanen, por su parte, fue el primer Ford Escort Cosworth clasificado, en la quinta posición.

Tras la carrera griega empiezan a quedar claras muchas cuestiones. La más importante es que en la lucha por el título, el número de pilotos se reduce a tres, Kankkunen y Auriol, que se las tendrán que ver con Sainz. Por otro, parece que Toyota, y sobre todo Ford, no aciertan con sus pilotos no habituales. En el Rallye Acrópolis, el tercer Toyota, con Fujimoto a su volante, quedó muy retrasado, con un Celica oficial. En la primera etapa ya acumuló un retraso de más diez minutos, retraso que al final del rallye fue de más de media hora. Ford no acierta con un buen sustituto de Delecour; en esta ocasión Wilson estuvo muy por debajo de lo esperado.

MANUEL MADRID



Malcolm Wilson no respondió a las expectativas que en él había depositadas.

ACROPOLIS EN BREVE



NO TODOS ESTAN DE ACUERDO

La nueva reglamentación que quiere imponer la FIA en los próximos años en el Mundial de Rallyes está levantando diferentes opiniones. Su idea es que, poco a poco, los F-2 vayan tomando protagonismo y llegue un momento, en el año 97, en el que se puedan igualar a los actuales Grupo A 4x4, una medida que no gusta a los constructores que hoy en día

MALA ORGANIZACION

El recorrido que eligió la organización del Rallye Acrópolis gustó menos que el que tenía en otras ediciones. Sobre todo la neutralización de Makromi, muy mal montada y en la que le formó un colapso de tráfico importante. Además, es una carrera que se salta a la torera las normas dictadas por la FIA. En todas las pruebas del Mundial es obligatorio que se celebre una rueda de prensa al final de la carrera con los tres primeros clasificados, menos en el Acrópolis.

DE VUELTA A CASA

La presencia de Vatanen en el Rallye Acrópolis con el equipo alemán Schmidt Motorsport ha significado la vuelta al Mundial, además del propio Armin Vatanen, de dos ilustres veteranos: el ex campeón Mundial Walter Rohrl, que cumplió las funciones de asesor y de conductor de un vehículo de asistencia rápida y de Fabrizia Pons, que hizo las labores de copiloto de Vatanen y que fue en su día la copiloto de Michelle Mouton. En la actualidad participa en el Campeonato Italiano de Rallyes, pero del Mundial se encontraba ausente hace ya varios años, desde que Michelle Mouton decidió dejar la competición.

están en cabeza del Mundial. También algunos organizadores están en contra, porque estiman que con esa medida el mundial de la especialidad perdería en espectacularidad. Por contra, una marca como Renault, que está apostando mucho por los coches de la clase F-2, está plenamente de acuerdo en que eso se lleve a cabo. También la idea de la FIA, con Max Mosley a la cabeza, es la de reducir costos al máximo. De esta forma tiene en mente medidas tales como las de usar un juego de neumáticos por día, o la de reducir al máximo las asistencias. Algo a lo que los pilotos se niegan, como es el caso de Carlos Sainz, que estima que todo eso iría en perjuicio de la seguridad. Por contra, y siguiendo con el ejemplo del equipo Subaru, su patrón, David Richards, se muestra conforme con esas medidas, ya que de llevarse adelante en un temporada se ahorraría mucho dinero



EL PRIMER PILOTO GRIEGO

A la hora de establecer una clasificación entre los pilotos griegos, el primer clasificado fue Aris Vovos con un veterano Lancia Delta HF Integrale. El piloto griego realizó una carrera muy regular y, tras superar con éxito todas las dificultades de esta dura prueba del Mundial de Rallyes y la oposición de Leonidas Kirkos, con un Ford Escort Cosworth, cruzó la meta situada en Atenas primero entre los pilotos griegos y en una meritoria octava posición en la general de la carrera.

VATANEN SIGUE

Vatanen ha conseguido montarse un interesante programa de aquí a final de temporada. Participará en Nueva Zelanda, en el 1000 Lagos de Finlandia y en el RAC de Inglaterra, carreras en las que puede dar que hablar. También podría intentar salir en el Rallye San Remo, siempre acompañado de Fabrizia Pons, y con un Ford Escort Cosworth del equipo Schmidt Motorsport.

MAS RALLYES PARA MITSUBISHI

Mitsubishi, tras el Rallye Acrópolis, tiene previsto estar presente en tres carreras más: Nueva Zelanda, San Remo y RAC. Un programa reducido que realizarían con los nuevos Lancer Evolution II, que tan buena impresión han causado en Grecia, con sus pilotos habituales a los mandos de los dos vehículos previstos, Kenneth Eriksson y Armin Schwarz.

CAMBIO DE PAIS EN LA CARRERA DE CAMPEONES

Tras cuatro ediciones consecutivas en España, la Carrera de Campeones, que se disputa a finales de años y en la que se dan cita los campeones del mundo de rallyes y los mejores pilotos de la especialidad, en el 94 cambiará de país. En un principio se especuló sobre la posibilidad de que se organizase en la localidad portuguesa de Lousada, que cuenta con un circuito de Rallye Cross ideal para la ocasión, sin embargo los constructores japoneses están presionando para llevarla al país del Sol Naciente.

CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Subaru Impreza 555), 6 horas, 36 minutos 38 segundos; 2º Schwarz-Wicha (Mitsubishi Lancer E), a 4m 01s; 3º Kankkunen-Grist (Toyota Celica Turbo 4WD), a 5m 53s; 4º Fiorio-Brambilla (Lancia HF Integrale), a 14m 20s; 5º Vatanen-Pons (Ford Escort RS Cosworth) a 15m 25s; 6º Wilson-Thomas (Ford Escort RS Cosworth), a 22 m 47s; 7º Fujimoto-Hertz (Toyota Celica Turbo 4WD), a 32m 52s; 8º Vovos-Fertakis (Lancia HF Integrale), a 42m 37s; 9º Triner-Klima (Skoda Favorit), a 1h 00m 24s, 1º de F-2; 10º Sivera-Gross (Skoda Favorit), a 1h 01m 08s. 2º DE F-2.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 91 puntos; 2º Subaru, 78; 3º, Ford, 54; 4º Mitsubishi, 17. 5º Skoda y Renault, 4.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen y Carlos Sainz, 57 puntos; 2º Didier Auriol, 47; 4º Massimo Biasion, 30; 5º François Delecour-Ian Duncan, 20; 7º Armin Schwarz, 19; 8º Kenjiro Shinozuka, 15; 9º Andrea Aghini y Bruno Thiry, 12.

COPA FIA GRUPO N

1º Jesús Puras, 36 puntos; 2º Isalde Holderied, 17; 3º P. Manuel Jenot-Patrick Njiru-Eddie Mercier-Carlos Menen, 13; 7º Rui Madeira-Richards Burns-J. Jacques Padovani-Maverick, 10.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

1º Skoda, 20; 2º Renault, 15; 3º GM Europa, 10. 4º Volkswagen-Citroën, 8. 6º Nissan, 6. 7º Peugeot, 5.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-22, Colin McRae. TC 23-33, Carlos Sainz.

PRINCIPALES ABANDONOS

Colin McRae, (Subaru Impreza 555), exclusión; Kenneth Eriksson, (Mitsubishi Lancer E) suspensiones; Didier Auriol, (Toyota Celica 4WD), motor; Massimo Biasion, (Ford Escort RS Cosworth), motor; Mohammed Bin Sulayen, (Ford Escort RS Cosworth), bomba de gasolina; Gregoire de Mevius, (Opel Astra), motor; Manfred Stohl, (Audi Coupé S2), caja de cambios.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
McRae	8	3	1	3	3	3
Sainz	6	5	5	5	5	5
Schwarz	5	9	7	4	-	1
Kankkunen	4	7	10	1	2	2
Vatanen	3	5	3	2	5	3
Eriksson	3	3	1	1	3	4
Wilson	3	2	-	3	6	4
Auriol	2	6	1	3	3	1
Biasion	1	1	1	5	2	1
Fiorio	1	1	1	2	4	4

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

Triunfó la estrella



Después de casi 80 años, la estrella de Mercedes ha vuelto a triunfar en el mítico oval de Indianápolis. Esta ha sido la segunda victoria del joven Al Unser en las 500 Millas.

SIEMPRE se recordará esta edición de las 500 Millas de Indianápolis como la de los grandes regalos, hechos realidad bajo el signo de la estrella de Mercedes. Después de 79 años, la emblemática marca germana ha vuelto a triunfar en la carrera más carismática del mundo. La primera vez ocurrió en 1915, ocasión en la que Ralph De Palma vio primero la bandera a cuadros a los mandos de un Mercedes; en esta edición, el gran triunfador ha sido Al Unser junior, quien, además de haberse proclamado vencedor por dos veces en las 500 Millas, ha gratificado la próxima «jubilación» de su padre con la más codiciada de las victorias.

La dinastía de los Unser está acostumbrada a subirse al podio de Indianápolis. De hecho, Al Unser senior ganó cuatro veces, su hermano Bobby tres y por ahora, Al Unser junior ostenta dos victorias.

Aunque Unser haya sido el triunfador, hay que reconocer que el vencedor moral de estas 500 Millas ha sido el veterano Emerson Fittipaldi, que durante tres cuartas partes de la carrera ocupó la primera posición. «De pronto perdí el control del tren posterior, explicó Fittipaldi después del abandono, y añadió: «Por un instante estuve a punto de volver a gobernar el coche, lástima que no pude

evitar el choque con el muro de la curva cuatro. Tenía la carrera en un puño».

Tampoco para Nigel Mansell fue gratificante esta carrera, ya que Dennis Vitolo fue a chocar contra él y mientras el británico intentaba salir del habitáculo, el motor Ford Cosworth de su monopla se incendió poniendo en peligro su vida. Por el contrario, Jacques Villeneuve, hijo del inolvidable Gilles, saboreó la gloria en el día de su debut en las 500 Millas al lograr, con cierto mérito, el segundo lugar en la clasificación final.

En esta ocasión la suerte no estuvo de parte de los Andretti. Michael se había clasificado en la tercera plaza; sin embargo fue relegado al sexto lugar por los comisarios, que le penalizaron por haber hecho un adelantamiento en la vuelta, mientras estaban expuestas las banderas amarillas.

Al margen de las peripecias e ingratitudes de esta peculiar carrera, no caben dudas de que el gran triunfador en Indianápolis no ha sido un piloto, sino un motor: el Mercedes ensamblado en el Penske de Al Unser junior.

Hace tan sólo un año ese propulsor no existía y nació a raíz de una conversación entre Roger Penske, Mario Illien y Paul Morgan, en relación con la compra de las acciones



El motor Mercedes realizado por Mario Illien ha dominado en sentido absoluto.



De no haber sido por el abandono de Emerson Fittipaldi, el joven Al Unser no hubiese logrado la victoria. El Penske con motor Mercedes fue el gran dominador a lo largo de casi toda la carrera.

de la Ilmor por parte de Mercedes. Illien, prestigioso ingeniero que realizó el plurivictorioso motor Chevy, intuyó que el reglamento que regula Indy propiciaba la construcción de un motor cuyo bloque fuera derivado de uno de serie, con distribución por

varillas y balancines. De hecho, Illien ha logrado en un tiempo récord estructurar un propulsor para Indianápolis sobre la base del bloque del V 8 Mercedes, y ha logrado 193 caballos más de potencia respecto a los motores no derivados de se-

rie. El resultado no ha podido ser mejor, ya que no sólo el Penske Mercedes ha logrado la victoria, sino que también se adjudicó la *pole position* con Al Unser y en la carrera dominó durante 193 de las 200 vueltas de la carrera. Si por una parte

Mercedes ha cosechado el triunfo deportivo y el acierto publicitario consecuente al triunfo, Mario Illien se ha consagrado el brujo indiscutible de los motores para Indy.

GIGI CORBETTA



Fueron múltiples los accidentes.



Jacques Villeneuve, hijo del inolvidable Gilles, debutó en las 500 Millas y fue la gran revelación al lograr el segundo puesto.

VUELVEN LOS TOLEDO MARATHON

Gracias a la aportación de los patrocinadores, ya hay luz verde para Seat Sport en los raids. La participación de los Toledo Marathon en las Bajas de Portugal y España está asegurada; según se dé este relanzamiento, incluso podrían estar en alguna otra prueba este año. Los pilotos que se encargarán de buscar la victoria con los Seat son José María Serviá y el alemán Erwin Weber. Por otra parte, tampoco se descarta que en alguna carrera, a finales de año,



Junto al maestro Lartigue

AL finalizar el Rallye del Atlas tuvimos la oportunidad de sentarnos junto al maestro Pierre Lartigue, que nos dio una lección inolvidable, para ver el «asunto» desde dentro de la carrocería de fibra del Citroën ZX Rallye Raid Campeón del Mundo.

Para ser copiloto en un ZX hay que ser pequeño de talla y el peso se mira con balanza de precisión; precisamente esta nueva versión, estrenada por Auriol en Túnez, pesa 60 kilos menos a base de sofisticadísimos materiales. Una vez ajustado el arnés, el casco puesto, el intercomunicador conectado (sin él es imposible entenderse en el interior de este rugiente monstruo) y mientras el motor de 330 caballos se despertaba al ralenti, vinieron algunos consejos del siempre jocos Lartigue: «Ten cuidado donde pones los pies, no pises los pulsadores del tablero inferior», y comenzó la demostración técnica de este bromista ex camionero, metido a campeón.

Antes de darse una cuenta se está a

más de 100 por hora en un terreno que haría levantar instintivamente el pie a cualquiera. Las suspensiones, quizás lo más sorprendente de este prototipo, alcanzan una eficacia extraterrestre y, cuando ya esperamos un sonado tope, las grandes ruedas pasan por encima de las zanjas como si nada, mientras en el interior da la sensación de ir sin tocar el suelo. Lartigue no hace alardes malabares al conducir y sus manos muy pocas veces se superponen sobre el volante; coloca el coche sobre la trayectoria con pequeñas y precisas correcciones sobre la dirección, asistida hidráulicamente. Sus pies, mientras tanto, actúan sincronizados, jugando sobre el acelerador y freno, anticipándose de forma asombrosa para que el coche siempre esté en disponibilidad de utilizar su increíble motricidad. El embrague -de tacto durísimo- sólo lo utiliza para arrancar y reducir marchas sin que sufran los piñones rectos de competición. Para trazar, Lartigue aprovecha la noble deriva que proporciona la tracción total; un ligero contravolante y el coche ya está colocado para la siguiente curva. Los frenos impresionan por su efectividad sobre unas superficies donde no parece que vayan a servir para nada, y eso que los nuevos neumáticos traseros, de más balón y montados en llantas de 16, han perjudicado este apartado. Tres o cuatro profundas zanjas, un etéreo salto y Lartigue nos obsesiona con una espléndida cruzada entre dos filas de árboles dispuestas milimétricamente para dejar paso al ZX Rallye Raid. La clase ha terminado.

JUAN LUIS SOTO



haga su aparición el Ibiza Grupo A que el departamento de competición de la marca ha preparado y cuya homologación está casi lista. En su debut, el nuevo Ibiza estaría conducido por Antonio Rius que, junto con Salvador Serviá, forma el dúo de primera prioridad FIA de todo terreno.

CITA EN OVIEDO

El domingo 12 de junio se va a celebrar la III Fórmula Rallye Ciudad de Oviedo, en la que ha confirmado su participación Carlos Sainz con uno de los Subaru que el equipo ha utilizado en Grecia. Además, a la cita asturiana, que comenzará a las 11 de la mañana, acudirán los mejores pilotos nacionales y, como invitado especial, Marku Allen conducirá el coche «0».

La Fórmula 1 a Jerez

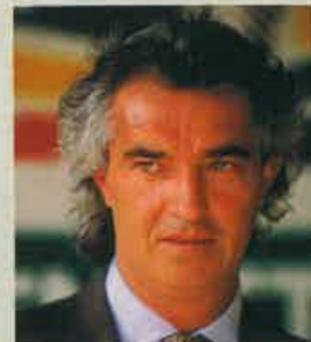
POR fin se ha confirmado que la Fórmula 1 vuelve a Jerez, tras tres temporadas de ausencia. Ante la decisión de los promotores del Gran Premio de Argentina de aplazarlo hasta el próximo año, el circuito andaluz ha recogido el reto y será escenario del denominado Gran Premio de Europa, que se celebrará el 16 de octubre. Para acoger esta carrera se efectuarán mejoras en el trazado jerezano, ampliando las escapatorias, eliminando muros de hormigón y creando una «chicane» en la curva bautizada recientemente con el nombre de Senna. También los circuitos de Silverstone y Montreal van a sufrir importantes modificaciones, encaminadas a mejorar la seguridad en algunos de los puntos más conflictivos de estos trazados.



El Ferrari Repsol, más potente

DE cara a las 24 Horas de Le Mans, que se celebrarán durante los días 18 y 19, el Ferrari 348 de la escudería Repsol Ferrari España ha evolucionado para ponerse a la altura del coche que utilizará en la prueba el Club Ferrari Italia. Así, el 348 GT conducido por Tomás Saldaña, Alfonso de Orleans y Andrés Vilarino, tendrá 50 kilos menos de peso y una potencia de 380 caballos (60 más de lo habitual). La única diferencia con el 348 italiano estará en la caja de cambios, que en el Ferrari de Repsol seguirá siendo de serie por cuestión de fiabilidad. Por otro lado, se ha confirmado la participación de Alain Ferté en la prueba francesa a los mandos de un Courage C32 del equipo Courage Competition.

PROTAGONISTAS



A MODO DE DISCULPA

Flavio Briatore, el director de la escudería Benetton, a salido al paso de la polémica que levantaron las declaraciones que realizó con anterioridad al Gran Premio de España. A modo de disculpa, ha escrito una carta al presidente de la FIA, Max Mosley, para manifestarle su «desolación» por la tergiversación de sus propuestas y reiterarle su apoyo como presidente.



VEINTE AÑOS DESPUES

Tras una larga pausa de 20 años han vuelto los 1.000 kilómetros de París. La nueva etapa se ha iniciado como se cerró: con Henri Pescarolo en lo más alto del podio del circuito de Montlhéry. Entonces, Pescarolo compartió el volante de un Matra con Jean Pierre Beltoise, y ahora, con 51 años, ha vuelto a ganar sobre un Venturi 600 LM y con Jean Claude Basso de compañero.

LA PASION DE STIRLING MOSS

Auténtica pasión por los coches de carreras es lo que siente el bautizado como «Campeón sin corona» -fue tres veces Subcampeón del Mundo de Fórmula 1-. Este veterano de 65 años es un asiduo de las pruebas de clásicos, en las que toma parte con un Lola MK1, y, como no, estuvo en el Circuito de Cataluña en las dos carreras que se celebraron como previo al Gran Premio de España. En ambas mangas el vencedor fue Peter Hannon con un Maserati «Bircage» y Moss finalizó quinto y octavo. Otro famoso que también corrió en Montmeló fue John Fitzpatrick.



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS/ALBACETE

GIUDICI SEMBRO EL CAOS

Por primera vez estaban los ocho superturismos muy juntos en los entrenamientos. Se esperaba una gran carrera, pero alguien decidió lo contrario con su conducta. La carrera se rompió, favoreciendo a un brillantísimo Alain Ferté, que logra así su segunda victoria consecutiva.



Por la imagen de la izquierda parece que Ferté sufrió, pero no fue así. Ganó con comodidad y festejó su triunfo junto a Teo Martin en el podio. Sólo se vio superado por Campos en la salida.

TODO estaba preparado para que los superturismos dieran un gran espectáculo en el bonito circuito de La Torreica. En entrenamientos las estrategias se centran en conservar al máximo los neumáticos de cara a la carrera, dado el calor ambiente, y así Alain Ferté, al lograr un magnífico crono en la tercera de las cuatro vueltas que dio, entró en boxes a esperar lo que sus rivales eran capaces de hacer. Mientras, Campos rodaba un total de 11 vueltas en pos del mejor tiempo, que no conseguía, aunque fue el único que, junto a Ferté, lograba bajar del 1.39 a sólo tres décimas del francés. Los demás se situaron en 1.39, encabezados por un Luis Pérez-Sala, que sabe controlar en todo momento la situación (dio sólo 5 vueltas) y en es- ★★★



ALBACETE DESDE EL BOX

La que faltaba. No fue una jornada buena para Ford la de Albacete pero, sin embargo, presentaba una novedad importante de cara a su imagen. Por fin ha montado una carpa como el resto de los equipos; carpa que, por cierto, estuvo muy concurrida en todo momento. Parece como si el campeonato, en todas sus facetas, haya alcanzado su mayoría de edad.



Le llamaban «depredador». Los 10.000 espectadores presentes en La Torrecica pudieron oír los curiosos apelativos que daba el hombre de la megafonía -por cierto, bastante pesado- a los pilotos. A Luis Pérez-Sala le llamaba, no se sabe bien porqué, «depredador». Lo cierto es que Luis Pérez-Sala, por una cosa o por otra, siempre es protagonista. Se pudo comprobar cómo atiende a los periodistas en las ruedas de prensa, lo bien que explica la situación del campeonato y la diligencia que muestra en ayudar a Alain Ferté para que se entienda con la prensa. Todo un ejemplo de buen hacer dentro y fuera de la pista.



Un buen ambiente. Poco a poco el circuito de Albacete va cogiendo solera. La verdad es que es un circuito en el que todo son facilidades y existe un ambiente muy agradable. Así lo entendió el aficionado, que se dio cita en gran número a pesar del calor. En cuanto a servicios, sigue evolucionando. Ahora han puesto un captador de velocidad máxima en la recta.

Ese molesto lastre. Las imágenes inferiores ilustran cómo se repartieron los 60 kilos de lastre en el coche de Villamil. Es como si llevase copiloto por la ubicación del mismo. Hablando de lastre, si al final Alfa Romeo se retira del Campeonato Británico y uno de sus pilotos, Simone, viene al español, ¿no será un lastre suplementario para Villamil y Campos?



pecial la suya: «Me tendré que conformar con ser tercero, es mi sino», nos decía. Poco más de cinco décimas le separaron del Mondeo de Jesús Pareja, que sufrió lo indecible para estar con todos a causa de una bomba de gasolina sin presión. Entre los turismos, Ricardo García Galiano dejó clara su supremacía frente a Barrios y a Giudici. En el «warm up» se corroboraba el hecho de que por primera vez se pudiera



ver una carrera con lucha entre todos los participantes.

Sin embargo, las cosas iban a ser de otra manera en la práctica. Un plétórico Adrián Campos se imponía a Ferté en la salida, con Pérez Sala tercero por delante de Villamil, ya algo más descolgados. Mientras, en el seno del pelotón, con los turismos y los superturismos mezclados, Giudici cerraba continuamente a Pareja en sus intentos por adelantarlo, hasta que se produjo el toque que lo cambió todo. No se comprende bien la actitud del italiano, por cuanto Pareja era más de cuatro segundos más rápido que él. De qué sirve cerrar la puerta a un piloto que tarde o temprano



Los Opel hicieron una gran carrera, aunque favorecidos por el tema del aceite derramado por Giudici. Antonio Albacete se impuso a su compañero Arqué.



A la izquierda, Luis Pérez-Sala, siempre tercero. Arriba, Villamil pudo hacer una buena remontada. Ricardo Galiano venció en turismos.



La imagen de la decepción. Jesús Pareja no logró dar ni una vuelta. El italiano Gianni Giudici se lo impidió.



le iba a pasar. El caso es que ambos se quedaron fuera de carrera y Giudici regó con su aceite el circuito. No había transcurrido la primera vuelta, y en la segunda, Campos, sorprendido por el aceite, se salía y no podía volver. Mejor suerte tuvo Ferté, que logró controlar su coche y marcharse solo en primera posición seguido por un Arqué sorprendente, que no pisó el aceite. Pérez-Sala y Villamil también sufrieron las consecuencias del «patinaje» y, mientras el primero logró controlar bien la situación, el segundo se veía relegado a las últimas posiciones. Palau, que salió «ilesos» del incidente, rompía su motor en la segunda vuelta. Ford se que-

daba inédito en Albacete. Con un Ferté comodísimo en su posición de líder, Arqué controlaba como podía los ataques de su compañero Albacete primero, y los de Pérez-Sala después. Al final nos explicaba que le dejó irse porque sus neumáticos, más duros, podrían aguantar mejor que los de Pérez-Sala. Pero el piloto de Nissan aguantó, como siempre sabe hacer, y no cedió ante Arqué.

El resto tuvo pocos alicientes. Villamil conseguía hacer una remontada memorable para acabar en una brillante quinta posición que le permite mantenerse como líder del campeonato. Ricardo García Galiano voló con su Escort para vencer en la categoría de turismos, que en las últimas vueltas contó con los ataques de Goiburu a Barrios por la segunda plaza, que al final consiguió.

En definitiva, nueva victoria de Ferté que le coloca en segunda posición del campeonato, brillante actuación de los Opel y un hecho lamentable que rompió una carrera que prometía ser muy espectacular.

MANUEL DOMÉNECH

CLASIFICACIONES

SUPERTURISMOS

- 1º Alain Ferté (BMW 318i), 29.00.07.
- 2º Antonio Albacete (Opel Vectra GT), 29.03.024.
- 3º Luis Pérez-Sala (Nissan Primera GT), 29.14.814.
- 4º Josep Arqué (Opel Vectra GT), 29.26.065.
- 5º Luis Villamil (Alfa Romeo 155), 29.37.405.

TURISMOS

- 1º Ricardo G. Galiano (Ford Escort C.), 29.53.272.
- 2º Ignacio Goiburu (BMW M-3), 30.06.002.
- 3º Rafael Barrios (Ford Escort C.), 30.10.868.
- 4º Jon Andreescu (BMW M-3), 30.38.900.
- 5º Rodolfo Zonno (Ford Sierra C.), a 1 vuelta.

ASI VA EL CAMPEONATO

SUPERTURISMOS.

- 1º, Luis Villamil, 58 puntos.
- 2º, Alain Ferté, 52 puntos.
- 3º, Adrián Campos, 45.
- 4º, Luis Pérez Sala, 44.
- 5º, Antonio Albacete, 35.

TURISMOS.

- 1º, Rafael Barrios, 67 puntos.
- 2º, Ricardo García Galiano, 642.
- 3º, Ignacio Goiburu, 47.4º, Gianni Giudici, 35.
- 5º Rodolfo Zonno, 20.



COPAS CITROËN

Fuerza

La Copa AX aporta la juventud pero ya es veterana. La Copa ZX es muy joven, pero exige pilotos con experiencia. Son dos certámenes monomarca que dicen mucho de la juventud en el pilotaje español de cara al futuro. Son, por otro lado, creadoras del mejor ambiente en los circuitos.



Javier Mora logró una victoria muy meritoria en una espectacular carrera.

joven

ERA la Copa AX la más madrugadora en el circuito de Albacete. El resultado de las Finales A y X del sábado ya ponía de manifiesto lo que iba a pasar el domingo en la Superfinal. En la Final A, Egaña se imponía a Vallés y a Romero. En la Final X, Mostajo ganaba al joven Osset y a San Miguel. Esos seis pilotos iban a ser los tenores de la Superfinal. En ella no hubo tregua. Desde el primer momento hasta la bajada de la bandera de cuadros Egaña y Vallés lucharon a muerte poniendo de pie a los espectadores. Por mucho que lo intentó Vallés a lo largo del circuito, Egaña supo conservar su sangre fría y ganar brillantemente. Mientras, Mostajo hacía una carrera en solitario para lograr la tercera posición y Osset lograba desembarazarse de Romero y



La lucha entre Juan Cano e Iñaki Goiburu en la «chicane» fue tremenda. Al final se impuso el segundo. En el centro, la victoria de Egaña sobre Vallés fue muy trabajada; desde la primera a la última vuelta. Eduardo de Aysa debutó en la Copa ZX con éxito al lograr la segunda posición.



San Miguel para ser cuarto. San Miguel, por cierto, mantenía su sexta posición frente a Ruiz de la Hermosa, pese a dar la última vuelta con el capó delantero levantado. Toda una exhibición de funambulismo.

La Copa ZX, por su parte, resultó ser la más emocionante y competida de la reunión de Albacete. Javier Mora partía como favorito tras imponerse en los entrenamientos a Irizar, Cano y De Aysa, mientras que sorprendía la mala posición conseguida por Morback y Michel Ferté en los entrenamientos. La carrera se iniciaba con Javier Mora en cabeza y una cerrada lucha detrás de él protagonizada por Irizar, Miot, López de la Cámara y Hervás, que se vieron envueltos en un accidente múltiple en la quinta vuelta. Así las cosas, la carrera se centraba en sa-

ber quién podía lograr la segunda posición entre De Aysa, Goiburu y Cano. Pronto, De Aysa lograba su propósito y se iba de sus adversarios, que se empleaban a fondo para lograr la tercera plaza. Verles en la chicane ponía los pelos de punta. Al final Goiburu, muy espectacular, lograba su propósito frente a un Juan Cano que le hacía competencia en cuanto a pasar cruzado por todos lados. La verdad es que el espectáculo fue de los que hacen afición. Por su parte, el grupo de los favoritos a priori, Ferté, José Mora y Morback, acabaron séptimo, octavo y noveno respectivamente, por detrás de Casais, Galiano y Muniesa, que no pudieron arrebatar a Juan Cano su espléndida cuarta posición. ●

MANUEL DOMÉNECH

ESPECTADOR DE EXCEPCION

EN el circuito de Albacete hubo un espectador excepcional, Claude Satinet, recientemente nombrado director general adjunto y comercial de Automobiles Citroën, que quería comprobar in situ la marcha de las Copas Citroën; ya que, entre sus futuros cometidos, estará la participación de Citroën en el deporte. Era la ocasión para hacerle dos preguntas clave sobre deporte. Le preguntamos por el futuro europeo de la Copa ZX y dijo que aún está en su primer año en España y no saben lo que van a hacer el año que viene, pero es seguro que se internacionalizará, porque es una interesante competición de pilotos y da imagen de marca al producto ZX. «Con la Copa ZX hemos conseguido una fórmula de un nivel muy alto con un presupuesto relativamente barato», concluyó. Respecto a la participación de un español en el equipo Citroën de Raids, dijo que ¿por qué no?, que existía la posibilidad pero que el tema no estaba cerrado en ningún sentido.



CLASIFICACIONES

COPA ZX

1º Javier Mora, 28.29.136. 2º Eduardo de Aysa, 28.31.435. 3º Iñaki Goiburu, 28.37.881. 4º Juan Cano, 28.38.682. 5º Jon Casais, 28.39.332. 6º Ricardo Galiano, 28.39.577. 7º José Luis Muniesa, 28.42.555.

COPA AX

1º Martín Egaña, 26.49.094. 2º Vicente Vallés, 26.50.108. 3º Alfredo Mostajo, 26.56.084. 4º Jorge Osset, 27.06.064. 5º Angel Romero, 27.08.771. 6º Ignacio San Miguel, 27.14.227. 7º Eladio Ruiz de la Hermosa, 27.14.992.



DEPORTE

RALLYE VILLA DE LLANES

Oriol, como el Barça

Lograr una victoria deportiva en el último momento y tener a los espectadores con el corazón en un puño hasta el último segundo, parecía exclusivo del Barcelona. Oriol Gómez demostró que no es así.

El joven fichaje de Renault, el también catalán Oriol Gómez, ha sido capaz de vencer en el Rallye Villa de Llanes en el último tramo, tras una tarde gloriosa para el automovilismo nacional, en la que miles de aficionados asturianos vibraron de emoción por la lucha entre el vencedor final y el aspirante, Luis Climent.

Un rallye Villa de Llanes que se

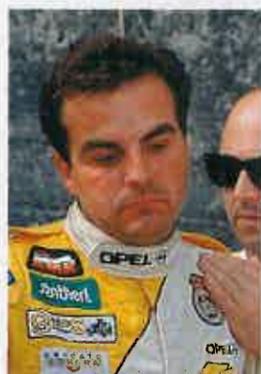
presentaba con un notable interés. A la quinta prueba del campeonato de España de rallyes se llegaba con tres victorias incuestionadas de Renault y la última de Opel, pero la del Astra, en Córdoba, lograda por una salida de carretera de Oriol en el primer tramo.

En las dos últimas semanas, el equipo que dirige José María Ferrer ha trabajado intensamente en las

suspensiones (especialmente las traseras) y en algunos pequeños detalles, para lograr reducir la diferencia que parece existir entre el Astra GSi y el Clio Williams. De los dos coches oficiales, Bardolet sigue fiel a los neumáticos Dunlop, mientras que Climent, más rápido que su compañero en todas las actuaciones en este año, se ha decantado por los tradicionales Michelin

ya desde el pasado rallye, en el que resultó vencedor. Bardolet espera poder disponer ya, para la próxima prueba, en Orense dentro de tres semanas, de las llantas de 17 pulgadas y nuevos compuestos de Dunlop, más eficaces que los actuales 660 y 632 británicos.

Pero sin duda la novedad en el parque cerrado era el debut mundial del Peugeot 306 oficial Grupo A, conducido por Borja Moratal. El piloto madrileño era muy cauto antes de tomar la salida: «No espero resultados espectaculares en este primer rallye -nos comentaba-. Queda mucho trabajo por delante, especialmente en lo que se refiere a la puesta a punto de las suspensiones. Los técnicos franceses no podían imaginarse lo que resbalan estos tramos y el coche llegó con una solución de compromiso. El motor es más potente que el 1.900 del 309, pero no está a la altura de los Opel o el Renault. La caja de cambios y especialmente el autoblocante es la misma que la del 309, que tampoco se adapta a la utilización de un F2 de máximo nivel. Espero poder contar con una X-trac para más adelante. Lo que sí es excepcional es el chasis, por lo que sin duda el 306 tiene por delante un gran potencial que iremos viendo y descubriendo en las siguientes pruebas. En estas primeras apariciones, se trata de ir evolucionándolo».



Mia Bardolet, quién te ha visto y quién te ve.

Lamentablemente, Borja no pudo realizar el trabajo más que parcialmente. Tras un inicio de prueba muy prudente (cede 20 segundos en el primer tramo de 19 kilómetros), el Peugeot tiene que abandonar en el séptimo tramo al romperse el tornillo de fijación de la polea de la distribución, tras marcar en su último tramo un muy prometedor segundo mejor tiempo.

La lucha anunciada entre Oriol (Renault Clio Williams) y Climent (Opel Astra) se produce desde el primer tramo. Un trompo de Oriol deja el liderazgo en manos del levantino, que lo conserva durante buena parte de la mañana, cediendo

uno o dos segundos por tramo. Ambos pilotos cometen algunos errores (que se traducen en trompos), pero afortunadamente, sin más consecuencia que ligeras pérdidas de tiempo. Mientras, Bardolet no puede aguantar el ritmo de cabeza. El Campeón de España se queja de un tren delantero con poca sensibilidad y un tren trasero brusco de reacciones. Con poca motivación, Mía Bardolet ve cómo Daniel Alonso le supera con un Ford Cosworth Grupo N, al que hace caminar de forma inusual para ser un coche de serie.

Su indiscutible categoría como piloto, su conocimiento de los tramos, la capacidad de tracción de las cuatro ruedas motrices en los resbaladizos tramos asturianos y sobre todo, la preparación del motor del francés Pastor (un especialista en electrónica de motores) le hacen situarse por delante de Moratal y Bardolet. Ganar entre los Grupo N, los pilotos asturianos o la Challenge

Cosworth es algo intrascendente para el piloto de Avilés, que sólo persigue un resultado de relumbrón.

Y a punto estuvo de lograrlo, pero difícilmente los coches de serie y especialmente las cajas de cambio aguantan este ritmo, por lo que Daniel tuvo que retirarse tras su impresionante demostración.

Con Bardolet a más de un minuto, y ya sin el agobio de verse superado por un Grupo

N (que sin duda era un baldón en su carrera), el acoso de Climent al líder Oriol es coriáceo. La diferencia entre ambos siempre fue escasa y, en dos ocasiones, Oriol aprovecha los tramos más favorables para aumentar su renta. Pero Luis no cesa. A tres tramos del final, logra reducir la diferencia a un segundo, tras un trompo de su rival.

En su primer año de piloto oficial con posibilidades de victoria, nadie podía imaginar que con su juventud (23 años) pudiera aguantar tan bien la presión, sin cometer errores. Que es un piloto rápido ya nadie tiene dudas pero, en Llanes, lo que ha puesto de manifiesto es que ♦♦♦



Climent fue el único que inquietó (y mucho), al vencedor. Jaime Azcona (junto a estas líneas) y David Gulxeras (a la derecha), volvieron a lucirse sobre los Peugeot 106 Grupo A.



Muy discreta la actuación de Germán Castrillón, pese a que se alzó con la victoria en Grupo N. Debut mundial del Peugeot 306 F2, pero Moratal (a la derecha) no pudo llevarlo hasta el final del rallye.





Una voz más, el público fue numerosísimo en Asturias. Nadie quedó defraudado. Entre los Clio de la Copa, venció Fuster.

es también un piloto frío, calculador, agresivo... en definitiva, un piloto con enorme talento. El propio Puchelon, responsable técnico de Renault Sport, desplazado a Llanes, lo comentaba a Motor 16 «Llevo muchos años viendo jóvenes promesas y oyendo hablar de jóvenes valores de futuro. La mayoría de ellos se queda en eso, en promesas. Oriol, no sólo es ya una realidad, sino uno de los pilotos con mejor y más rápida progresión de cuantos he visto surgir en Europa en los últimos años. En muchos aspectos me recuerda a Carlos Sainz».

A falta de los dos últimos tramos, la diferencia entre Oriol y Luis era de un segundo. El penúltimo tramo era el de Colombres, de 10,4 kilómetros. Un tramo en el que en la primera pasada Luis había aventajado a Oriol en dos segundos. El último era el popular Noriega, algo más largo (12,9 Kms.) y difícil, con bastante gravilla, donde un corredor novato, presionado, puede cometer errores (por ejemplo, Pedro Diego y Cele Foncueva hace unos años, que se salieron ambos en este tramo en parecidas circunstancias). Así que Luis prefiere hacer el ataque máxi-

mo en este último tramo, para el que reserva además un juego de ruedas en mejor estado. Ambos pilotos están utilizando ruedas usadas desde hace mucho tiempo. El mazo moral para el piloto más veterano llega cuando ve que el novato ha atacado a fondo («a cuchillo» como dice Oriol, en el argot) en el penúltimo y le ha sacado seis segundos. Es su único *scratch* (mejor tiempo en un tramo) de todo la segunda etapa, pero no necesitó más. Aunque Luis se lanzase a fondo en el último tramo, ya la diferencia era demasiado grande. El propio Oriol lo contaba a la llegada con enorme tranquilidad, apesando a champán, con el que le habían rociado sus asistentes en la llegada de Noriega. «No he arriesgado. Yo sabía que, en condiciones normales, Luis no me saca siete segundos. La verdad es que no esperaba que en el tramo anterior le pudiese meter tanto. Creo que se ha equivocado en dos cosas. Primero, en atacar donde mejor me podía defender. Y segundo, en creer que no estoy acostumbrado a ser presionado. Se olvida que hace dos años, en el Desafío Peugeot, he corrido media docena de rallyes en estas cir-

cunstancias, desde el primero al último tramo, eso me enseñó mucho».

Poco más queda por contar. Bueno, sí: el excelente papel de los «peques» de Peugeot. Los dos 106 Grupo A han vuelto a demostrar su eficacia y la calidad de sus dos conductores, Jaime Azcona y David Guixeras. Han tomado la salida en cuatro rallyes, que completan ocho actuaciones, logrando acabar todas. En esta ocasión Azcona por delante de Guixeras, por méritos propios.

Durante los primeros tramos fueron inquietados por los Clio Grupo A de Piñón y de Martínez-Conde, pero el primero abandonó por accidente y el segundo por una rotura de la distribución.

Detrás de los hombres del podio y de los dos Peugeot, Germán Castrillón logró la victoria en Grupo N, heredada de Daniel Alonso. German llegó de Galicia dispuesto a cobrar el dinero de la challenge Escort Cosworth y cumplió su objetivo, sin la menor brillantez. El hermano mayor de Jaime, Javier Azcona, debería haber sido segundo entre los coches de serie y primero de la Copa Clio, pero rompió el motor a tres tramos del final, dejando al alican-



Impresionante el despliegue de medios llevado a cabo por el equipo Opel, en el que no faltan un fisioterapeuta para Mía Bardolet y un psicólogo para Luis Climent.

tino Fuster en cabeza del certamen monomarca. En el Desafío Peugeot, Sergio Vallejo no tuvo demasiados problemas en lograr su tercer triunfo. Tras esta prueba, aunque Luis Climent se mantiene al frente del campeonato, Oriol avanza en su objetivo, con mucho mejor promedio

que sus rivales. La verdad es que los Opel han estado en este rallye mucho más cerca del Renault que al inicio de una temporada que se presenta apasionante.

JOSÉ MARIA CERNUDA
FOTOS RAMON RODRIGUEZ

CLASIFICACIONES

1º **Gómez-Martí** (Renault Clio), en 2.35.32. 2º **Climent-Muñoz** (Opel astra), a 4". 3º **Bardolet-Romani** (Opel astra), a 2'34". 4º **Azcona-Billmaler** (Peugeot 106), a 8'51". 5º **Guixeras-Albadalejo** (Peugeot 106), a 9'17". 6º **Castrillón-Castrillón** (Ford Escort), 1º grupo N, a 10'31". 7º **Fuster-Candela** (Renault Clio), 2º Grupo N, a 14'03". 8º **Piñero-Ferreiro** (Renault Clio), 3º grupo N, a 14'45". 9º **Vallejo-Vallejo** (Peugeot 106), 4º grupo N, a 18'29". 10º **Calvo-Valle** (Renault Clio), 5º Grupo N, a 19'49".

ASI VA EL CAMPEONATO

1º **Luis Climent** (Opel), 782 puntos. 2º **Oriol Gómez** (Renault), 704 puntos. 3º **Mía Bardolet** (Opel), 649 puntos. 4º **David Guixeras** (Peugeot), 440 puntos. 5º **Jaime Azcona** (Peugeot), 436 puntos. 6º **Gregorio Picar** (Ford), 298 puntos. 7º **Javier Azcona** (Renault), 267 puntos. 8º **Borja Moratal** (Peugeot), 216 puntos. 9º **Germán Castrillón** (Ford), 198 puntos. 10º **José María Ponce** (Renault), 192 puntos

LA ALCARRIA ABRIÓ EL NACIONAL DE RAIDS

Después de 440 kilómetros *non-stop*, con suelo duro, polvo y sol, la novena edición del Rallye Alta Alcarria ha iniciado el nacional de todo terreno con Vassalo-Castro, Mitsubishi, como el primer vencedor del año en coches y Fernando Gil, KTM 600, en motos.

En Guadalajara, 27 equipos tomaron la salida en automóviles, entre los que comenzó dominando el Vitara de Selga-Salido hasta casi el kilómetro 300 de carrera, en que tuvo que abandonar por rotura de un palier. Tras la retirada de Selga, el

Mitsubishi de Vassalo llegaba primero a la meta alcarreña, por delante de Gastón, que protagonizó una gran carrera con el Lada Niva, y el Mitsubishi de Sousa que fue tercero. El Suzuki Vitara de Plaza, el Range Rover de Ginés, el Toyota de Vega y el Land Rover de Barbagallo protagonizaron una bonita batalla, especialmente en los últimos 200 kilómetros, batalla que acabó por este mismo orden. Por su parte, uno de los favoritos y vencedor de la prólogo, el dakariano Claude Arnoux, concluyó noveno con su buggy.

También 27 motos tomaron la salida y las KTM de Fernando Gil y la Honda 250 de Carlos Sotelo marcaron el ritmo hasta que, faltando poco menos de 100 kilómetros para el final, Sotelo, junto con Carnicer y Robert, también candidatos al podio, equivocaron el camino y se quedaron fuera de carrera. La segunda y tercera plaza fueron para las KTM de Lillo y Good, mientras que el Campeón del título, José Luis Steuri, se retiraba en los primeros compases de la prueba.

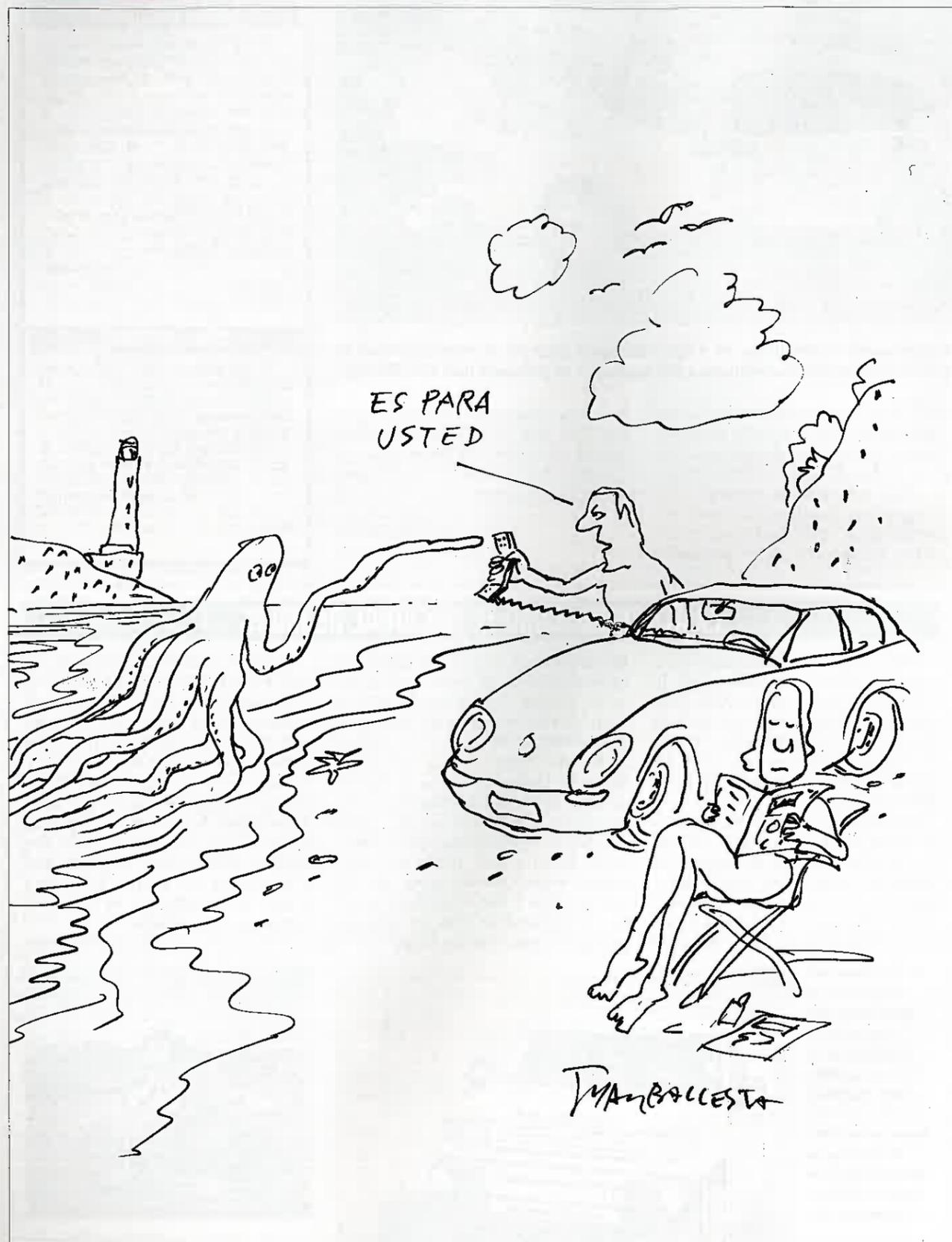
YBORT/MACANAS

El abandono de Selga dejó al Mitsubishi del portugués Vassalo, en la foto, el camino libre al primer triunfo del año. Entre las motos, la victoria en Guadalajara fue para la KTM de Fernando Gil.





B A L L E S T A



El McLaren equipado con Car Audio diseñado por Kenwood.



PANORAMICA DEL ROYAL ALBERT HALL.

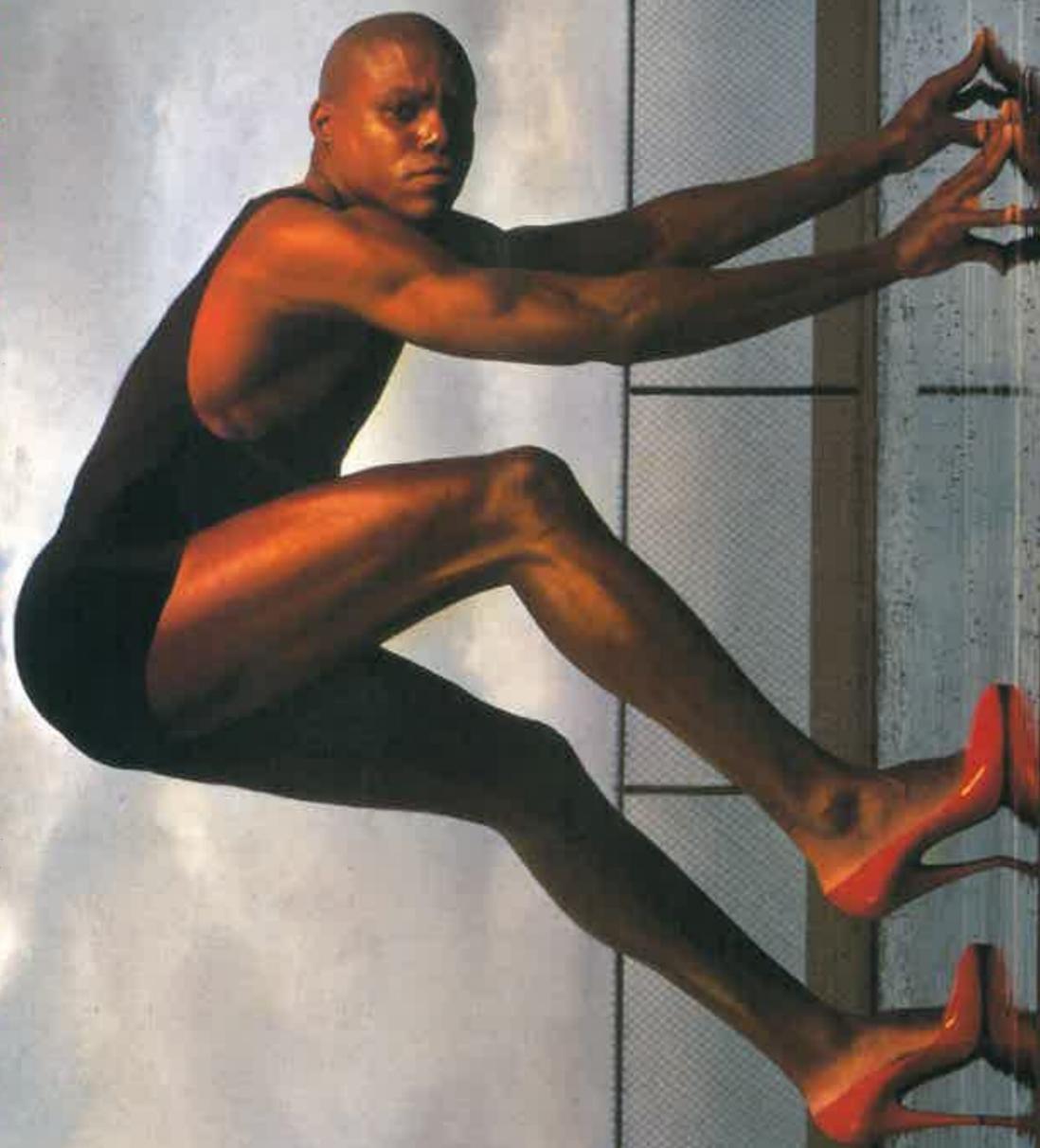
Para usted o para McLaren quizá sólo sea un automóvil. Pero para Kenwood esto es en realidad el Royal Albert Hall. Un Auditorio de lujo donde sus ingenieros pusieron a prueba una de las más sofisticadas tecnologías en Car Audio conocidas hasta ahora. Con esta vocación en la investigación, ahora se puede disfrutar de sintonizadores con el sistema K21 que separa limpiamente la emisora seleccionada evitando la más mínima interferencia con las demás. O el sistema de información por radio RDS con 8 funciones. O del cambiador de CD más pequeño del mercado con capacidad para 10 discos y dotado de un sistema de amortiguación que mantiene el sonido estable sobre cualquier pavimento por el que circule. O de altavoces seleccionados de entre una amplia gama. Si ya dispone de automóvil, Kenwood dispone del equipo idóneo para convertirlo en un Auditorio de lujo. Agradecerá escuchar su música preferida en las mejores condiciones. Y agradecerá ahorrarse los 150 millones que McLaren pide por uno de estos automóviles.



KENWOOD
CAR AUDIO.

LA POTENCIA SIN CONTROL NO SIRVE DE NADA.

A 100 Km/h los Pirelli Vizzota desplazan suficiente agua para llenar una piscina cada 7 minutos.



PIRELLI

SIENTE LA CONDUCCION.



Motor 16

SEMANAL

14 de junio 1994 • Num. 556 • 600 ptas.

EXCLUSIVA
CRASH TEST DEL COMPACT



NUEVO AIRBAG LATERAL
SEGURIDAD INTEGRAL BMW



Special
COUPÉS

- **TODOS LOS MODELOS DEL MERCADO**
- **A FONDO FIAT COUPE TURBO PLUS**

