

Motor 16

SEMANAL

12 de julio 1994 • Núm. 560 • 375 ptas.

MAXIMA TECNOLOGIA
AL SERVICIO
DEL
CONDUCTOR



PRIEBA
A Fondo

LA NUEVA

BMW
SERIE 7



EXTRA
Deporte

● Fórmula 1 en Francia **EL REGRESO TRIUNFAL DEL LEON BRITANICO** ● G. P. de Italia
de Motociclismo **LOS ESPAÑOLES NO TUVIERON SUERTE** ● Rallye de Argentina
CARLOS SAINZ, LIDER DEL MUNDIAL ● Porsche 962 Le Mans **LA BESTIA DOMADA**

Nuevas

Honda Custom '94



¡este verano sí!

Ataque al corazón.



En cuanto la veas, sabrás que es una auténtica Honda Custom. Lo sabrás por el sonido inconfundible de su motor Honda de última generación. Por su línea depurada y rotunda. Por sus cromados perfectos. Pero sobre todo lo sabrás por los latidos de tu corazón.



SHADOW VT600C



VF750C



SHADOW VT1100C



HONDA
Come ride with us

- 5 EDITORIAL
- 8 LA FOTO
- 10 PUNTO DE MIRA
- 20 A FONDO

Nuevo BMW Serie 7. La marca alemana lanza su buque insignia.

30 TECNICA
Sistema Carminat. Renault ensaya un sistema de información del tráfico.

32 AL VOLANTE
Peugeot 106 1.5 Diesel. El modelo de Peugeot estrena un motor diesel más potente.

36 Porsche 911 Tiptronic S. El 911 incorpora un cambio de marchas en el volante.

40 Citroën Gama '95. La marca francesa presenta novedades.

44 Honda Dream. Un coche solar capaz de alcanzar 130 km/h.

48 SEGURIDAD
Peugeot 806. El modelo del grupo PSA, sometido a las duras pruebas de seguridad.

52 FUERA DE SERIE
Porsche 926 Le Mans. El vencedor de las 24 horas de Le Mans, en versión de calle.

57 PRECIOS

88 MOTOS
Morbidelli V8. El fabricante italiano crea un capricho.

90 DEPORTE
100 años de Motorsport. Se celebra el centenario de las carreras de coches.

94 A todo gas.

100 Rallye de Argentina. Carlos Sainz no pudo con Auriol.

104 G.P. de Francia F-1. Regresó Mansell, ganó Schumacher.

111 G. P. Italia de Motos. Los españoles se quedaron sin subirse al podio.

114 JUAN BALLESTA



90 100 años de Motorsport: primer centenario de las carreras de coches.



36 Porsche 911 Tiptronic S: ahora incorpora el cambio de marchas en el volante.



44 El Honda 2 es el último Dream-concept de la marca japonesa: un coche solar.



32 Nuevo Peugeot 106 1.5 Diesel.



104 G.P. de Francia de Fórmula 1.

Precios para Canarias. Cautas y Metría: 400 ptas. sin IVA. Costos de transporte incluidos. Precio Portugal: 580 escudos.



Relájese



CITROËN ZX AIRE ACONDICIONADO GRATIS

Ahora, al comprar su Citroën ZX le regalamos el aire acondicionado o una oferta aún más extraordinaria. Para que disfrute del sol a plena potencia. Y además, con la excepcional seguridad y confort que

le proporciona su eje trasero autodireccional, el cual aporta una estabilidad inmejorable al vehículo. Aproveche esta oferta. No deje que el calor y las curvas le amarguen el verano.

Citroën ZX desde: 1.349.000 ptas.*



CITROËN
RED DE CONCESIONARIOS

*PVP recomendado sin aire acondicionado. Incluye oferta alternativa no acumulable, subvención Plan Renove, IVA, Impuesto de Matriculación y transporte. Válido hasta fin de mes.

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

Motor 16

Director:
Ángel Carchenilla

Directores adjuntos: Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M^o Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Fernando Cañizal, Simonetta Garhi, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Ángel 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. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría 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 Llerca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M^o Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M^o Gómez-Morán (jefe), José M^o Ormazábal.

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Loies Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcora, 3 1^o D. Teléfono (94) 421 72 03. **Bilbao. VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Impresión:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribución:** SCEL. Avda. Valdeparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1982. Edición controlada por OJD.

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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

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

EDITORIAL

El fantasma del miedo

HAGAN memoria. ¿Conocen algún conductor que durante un largo recorrido respete en todo momento la velocidad establecida? ¿Usted lo hace? Estas o parecidas preguntas son las que han estado sobre la mesa del Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz, antes de tomar la decisión de poner en marcha los nuevos radares móviles como arma disuasoria contra el exceso de velocidad de los automovilistas.

Una vez más, los ingeniosos responsables de la DGT nos han sorprendido a todos con sus incisivas estrategias, cuando llegan fechas de grandes desplazamientos (en nuestro país se pueden producir

entre 40 y 45 millones entre los meses de julio y agosto). La de la presente temporada lo hace, una vez más, de la mano del fantasma del miedo, que tan buen resultado les ha dado en otras ocasiones. Así, después de las sucesivas campañas de televisión, cuyo principal objetivo consistía en introducir un sentimiento de angustia en el subconsciente de los automovilistas, ahora «han rizado el rizo» con la puesta en servicio de los vehículos policiales de camuflaje dotados con radares móviles en el frontal, para dar caza a los conductores que rebasen el límite de velocidad. Con esta medida no sólo han superado todo lo anterior, además añaden una nueva angustia en vivo y en directo, la que ocasiona el intentar adelantar y al tiempo vigilar que el coche que se deja a la derecha no sea el de la Guardia Civil. Se ha justificado una medida de este calibre con la excusa de que los españoles somos unos locos al volante y que la causa del 25 por ciento de los acci-

dentes es el exceso de velocidad. Este dato parece contradecirse con los que arroja el anuario estadístico del 92, editado por la propia DGT (no se ha publicado aún el del 93). Según esta fuente, las infracciones por exceso de velocidad no alcanzaron el 5 por ciento y, si sumamos las de velocidad inadecuada, no llegan juntas al 17.

No parecen ser muy trascendentes estos datos para la DGT. Han decidido poner en marcha esta nueva campaña, sin tener ni siquiera todos los cabos bien atados. Por ejemplo, no se ha informado del número de unidades de vigilancia que van a circular por las carreteras, con la excusa de que esta estrategia es más efectiva si el conductor desconfia de todos los coches que hay a su alrededor. Tampoco se ha esperado a que los nuevos aparatos de radar ya en funcionamiento estén homologados y puedan ser operativos.

Una vez más, los responsables de la DGT nos han sorprendido a todos con sus incisivas estrategias.

Y por último, ante esta novedad, se solicitó permiso para realizar un reportaje a bordo de una de estas unidades, para contar como funcionan. No fue posible. ¿Por qué? En Motor 16 hacemos nuestras todas aquellas medidas que se tomen para reducir cada día más la pérdida de vidas humanas. Pero también nos preocupa todo aquello que se hace mal y huele a excusa para incrementar la recaudación del importe de las multas. Si el fantasma del miedo continúa con sus apariciones periódicas, tratando de intimidarnos cada vez más, entonces sí que nos produce verdadero susto pensar hasta donde pueden ser capaces de llegar en las próximas campañas.

ÁNGEL CARCHENILLA



Todo estaba perfecto en el nuevo Clio S...
Hasta que llamamos a ese bendito fotógrafo.

Lo habíamos conseguido. Un coche que representaba la esencia de Clio. Un motor de 80 CV. Elevalunas eléctrico. Cierre centralizado en puertas con mando a distancia incorporado en la llave. Asientos deportivos. Refuerzos laterales en puertas. Pretensores pirotécnicos en cinturones delanteros. Un equipamiento impecable. Un precio tentador (11.440.000 Ptas.). Una personalidad definida. Todo estaba perfecto... Hasta que vino el señor de la cámara y nos hizo ¡click!

Opciones: Airbag. Aire acondicionado. Dirección asistida. Pintura metalizada.
Precio máximo recomendado en Península y Baleares del Clio S 1.4 Sp, válido para vehículos en stock. IVA, transporte, impuesto de matriculación y promoción incluidos. Promoción válida hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas.

Nuevo Clio S
¿Y quién quiere uno grande?

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **Renault** recomienda lubricantes **Elf**.

LOS PEREGRINOS DE BUGATTI

A raíz de una crítica, Ettore Bugatti se defendió con una frase que el tiempo ha convertido en sentencia: «Mis coches están hechos para correr y no para frenar». Fiel a esa filosofía, sólo aceptaba el diálogo con la velocidad y jamás se hubiese imaginado, que medio siglo más tarde, las notas embrujadas de un Stradivarius marcaran el comienzo del primer encuentro internacional Bugatti en Cremona. Ciento nueve Bugatti diferentes, llegados desde los lugares más recónditos del mundo, terminaron en peregrinación hasta la plaza San Marco de Venecia. Ahí, el gótico florido del Palazzo Ducale, el barroco y el rococó, junto a los estilos renacentista y neoclásico, entraron en simbiosis con la singularidad de los Bugatti.

FOTO: A. FERRONI



SEMÁFOROS

 El Aeropuerto de Barajas y sus espacionamientos, están a punto de aparecer en el Guinness como la situación más caótica, referida al automóvil, de que se tiene noticia. Por ejemplo: no hay forma de abandonar la cola cuando los estacionamientos están llenos. Así que, o perdemos el avión o dejamos el coche tirado sin dejar a otras personas entrar. ¿No hay manera de ubicar las entradas en zonas de manera que quien lo encuentre ocupado pueda volverse atrás? Pero claro, pensar en soluciones no entra en el sueldo de los responsables; y si entrara, serían incapaces de ponerlas en práctica.

 Durante más de un año, hemos estado huérfanos de una revista entrañable: Quadrifoglio. Pero afortunadamente la situación ya ha cambiado y la publicación de Alfa Romeo está ya de nuevo con sus lectores, con sus apasionados lectores. No son muchas las publicaciones con tanta historia como la de Alfa, por lo que su retorno al mundo de los vivos siempre debe ser saludado con alegría. A todos los que hacen posible Quadrifoglio, nuestra más entrañable enhorabuena y ánimo para seguir.

MODELO TEVES

ABS para el Twingo

A partir del mes de julio de 1994, el benjamín de la familia Renault, el Twingo, va a recibir un nuevo elemento, los frenos ABS como un medio de lograr un máximo nivel de seguridad en los más pequeños de la gama Renault.

Desde su aparición, el Renault Twingo se ha caracterizado por incorporar elementos que han ayudado a su posicionamiento como un auténtico vehículo, proporcionando prestaciones aún poco extendidas en este nivel de gama y precio.

La seguridad es una demanda creciente de los clientes. El Renault Twingo responde ofreciendo la posibilidad a todos de acceder a la seguridad



que proporciona, ahora, el ABS. Este sistema electrónico viene a sumarse al amplio marco de elementos de seguridad ya incorporados (pretensores pirotécnicos, reposacabezas de seguridad, barras de protección lateral, etc.) sin olvidarse de un ensayo a velocidad superior a la reglamentaria contra un vehículo mayor.

HYUNDAI EN ESPAÑA

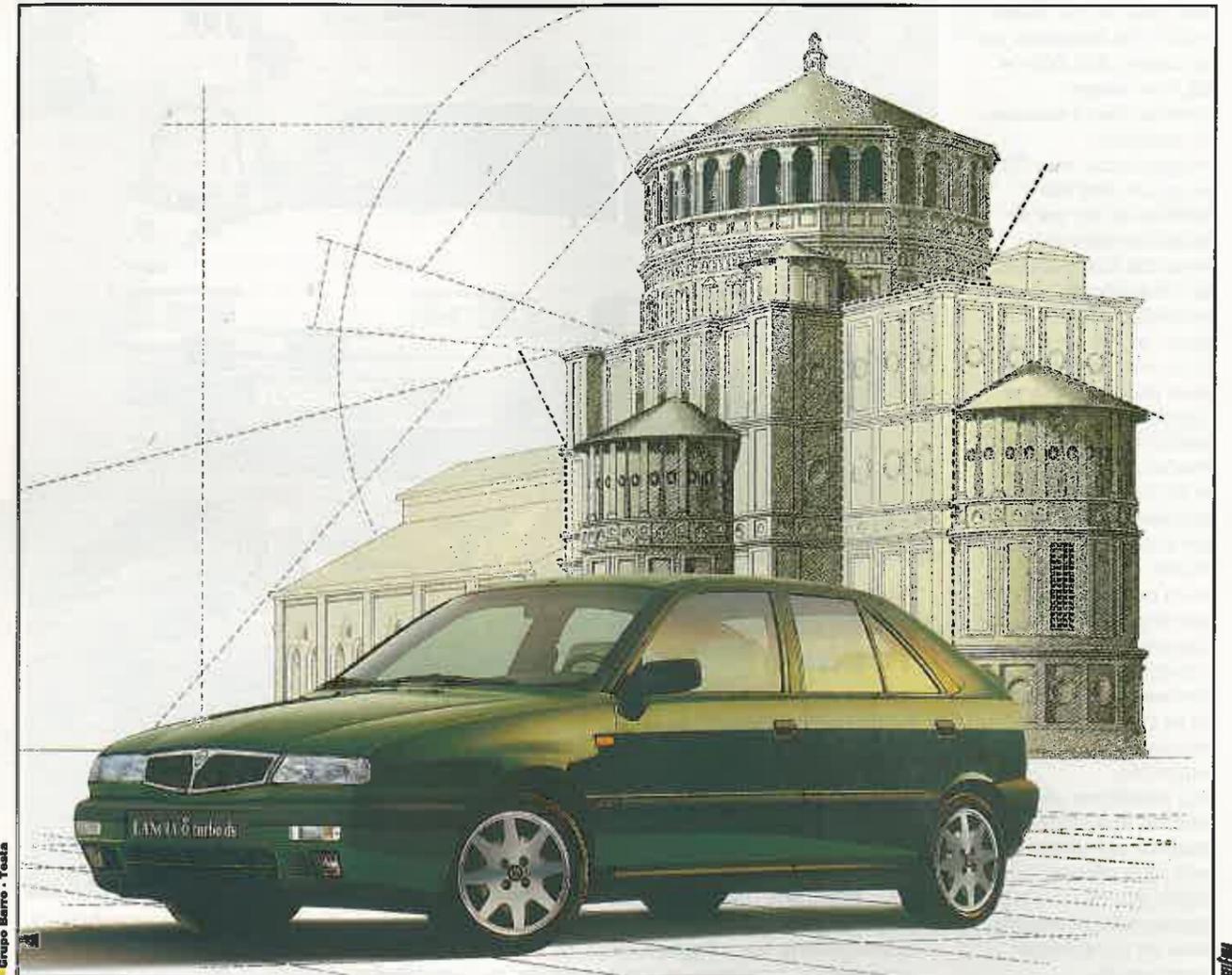
Feliz cumpleaños

LA firma coreana Hyundai ha celebrado el segundo aniversario de su implantación en España. Sus actividades se iniciaron en marzo de 1992 con la venta de 28 coches. Sin embargo, al final de aquel año habían comercializado un total de 1.772 unidades. En 1993, su primer año completo, la cifra de Hyundai vendidos alcanzó la importante cantidad de 5.655 unidades, mientras que en los cinco primeros meses de 1994 se han vendido ya 2.668 coches; lo que indica que, a final de año, se superarán las 6.500 unidades vendidas. El modelo Lantra supuso el 40,9 por ciento de unidades vendidas en 1992, mientras que el Pony se constituyó en líder de Hyundai en 1993, con el mismo porcentaje que el Lantra el año anterior. En la actualidad, del Pony se ha vendido un 38,4 por ciento de los modelos Hyundai importados a España,



el Lantra alcanza el 28,6 por ciento, el S-Coupé el 17,1, y el Sonata el 15,9 por ciento. En cuanto a su red, que se inició con 14 concesionarios oficiales, cuenta en la actualidad con 72, y las previsiones esperan alcanzar los 80 concesionarios a final de año. Para Hyundai, el servicio al cliente es primordial y por ello las garantías que ofrecen son muy interesantes. Todos sus modelos se benefician de 3 años de garantía o 100.000 kilómetros, mientras que, a través de un importante acuerdo con el RACE, y mediante un número telefónico gratuito 900, cuenta con un «Servicio de Asistencia Hyundai 24 horas».

Nuevo Lancia Delta turbo diesel. La elegancia en su máxima potencia.



Lancia Delta turbo ds 2.398.000 ptas.

El nuevo Lancia Delta turbo diesel es el coche que representa la elegancia y el confort en su máxima potencia. Un coche que a la tecnología, prestaciones y personalidad propias de la marca Lancia, une el más completo equipamiento de serie: **Seguridad:** Air bag, volante con sistema de absorción de impactos, Fire Prevention System, 4 frenos de disco. **Confort:** Dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado. **Prestaciones:** Turbocompresor con intercooler, 90 CV DIN, velocidad máxima 180 Km/h.

Lancia delta turbo ds 2.398.000 ptas. Lancia delta turbo ds LE 2.598.000 ptas. que además incluye de serie : ABS, llantas de aleación, tapicería Alcantara® y control system. P.V.P. Península y Baleares. Impuestos incluidos.

Lancia  Il Granturismo

REFLEXIONES

•En 1992, la DGT cursó 2.867.795 denuncias, de las cuales, 678.000 (el 23,6 por ciento) corresponden a excesos de velocidad.
 •Según datos de la DGT, los accidentes con víctimas en los que se apreció exceso de velocidad fueron 2.836; sin infracción de velocidad, 53.707. Por tanto, un 4,4 por ciento. En el comunicado oficial de la DGT, en el que se «justifica» la puesta en marcha de los radares móviles, se dice que en el 26,2 por ciento de los accidentes se producen por exceso de velocidad. FALSO.

•Con cerca de 700.000 sanciones en un año, hay que considerar que la actual norma sobre limitación de velocidad no se cumple por una inmensa mayoría de españoles.

•La insistencia en destinar importantes recursos económicos para reprimir una norma que es socialmente incumplida, tiene un componente recaudatorio incuestionable.

•Durante el pasado año, la DGT recaudó, por sanciones, 16.000 millones de pesetas, según datos hechos públicos por el director general.

•El pasado año, diversos cuarteles de la GC no pudieron utilizar sus vehículos por falta de presupuestos para combustible y reparaciones. Esto contrasta con los medios económicos y humanos destinados a intentar reducir los 2.000 accidentes de automóviles con exceso de velocidad.



RADARES MOVILES

Todavía no

LA Dirección General de Tráfico ha presentado al fin los radares móviles, tres años después de que su responsable, Miguel María Muñoz, anunciara su puesta en funcionamiento. Sin embargo, su presentación no significa en modo alguno que sean ya operativos, por cuanto la obligatoria homologación aún no se ha producido y, por tanto, su utilización no se ajusta a Derecho.

Como ya informó Motor 16 la pasada semana, los nuevos equipos se instalan en vehículos sin ninguna identificación oficial: coches de todas las marcas, con matrículas de la provincia en la que operen, conducidos por agentes de la Guardia Civil, con el uniforme reglamentario. Estos vehículos disponen en su parte frontal del «cañón» del radar (una antena circular), que mide, con una precisión inferior al 4 por ciento, la velocidad de cualquier móvil, pudiendo estar el vehículo de la GC parado o en movimiento. Por ahora, la DGT no va a comprar nuevos equipos, sino que, por un coste de aproximadamente 200.000 pesetas por unidad, va a modificar los actuales radares estáticos, por la versión F6 del Multanove, que es la que puede utilizarse desde vehículos en marcha.

Intentaremos responder a las preguntas que se hacen la mayoría de los conductores:



—¿Cuándo van a comenzar a funcionar? Hace ya meses que funcionan, pero no pueden denunciar excesos de velocidad al no estar aún homologados los nuevos equipos móviles.

—¿Cuándo se homologarán? El director general anunció que esperan que se publique en el Boletín Oficial de la Comunidad la norma que permite su homologación completa. Según ha podido conocer Motor 16, tardarán aún varias semanas en ser legales.

—¿Significa esto que no pueden denunciar? No. La GC de Tráfico ha venido utilizando radares fijos con la homologación caducada. Cualquier denunciado podía recurrir con la certeza de ganar el recurso. Como una gran mayoría de los sancionados no recurría, continuaban utilizando un procedimiento ilegal para denunciar. Nada indica que esta misma irregularidad no vaya a ser utilizada con los radares móviles hasta que estén definitivamente homologados.

—¿Es obligatoria la identificación

del conductor detectado por el radar? El Reglamento Sancionador obliga a la identificación del conductor, por parte del agente que haya advertido la infracción, no por otros agentes situados más adelante. Esta norma tampoco suele ser cumplida. Los conductores deben exigir que el boletín lo firme el agente que denuncia (no el que se encuentre a kilómetros de distancia). De no ser así, se trata de una denuncia voluntaria y, por tanto, sin presunción de veracidad.

—¿Van a ser muchos los coches equipados con radar móvil? El director general no ha querido decir cuántos. En los próximos meses, algunos de los actuales radares fijos se convertirán en móviles. No hay previstos más que muy pocos coches nuevos (probablemente seis en toda España), por lo que los actuales Citroën BX y ZX serán los nuevos móviles.



El Director General de Tráfico, Miguel M. Muñoz, en la rueda de Prensa en la que se presentaron los radares móviles.

—¿Miden en los dos sentidos? Aunque técnicamente es posible hacer mediciones en los dos sentidos, por operatividad y sobre todo, por la dificultad que entraña la fotografía, sólo van a medir en el mismo sentido de la marcha.

—¿Cómo se va a producir la identificación? Puede ser el mismo vehículo, tras adelantar al infractor, o un segundo equipo, conectado por radio, situado varios kilómetros delante del móvil. Esto plantea no pocas dificultades operativas, que van a reducir drásticamente el número de denuncias que puede realizar un equipo. Medios de la GC consultados por Motor 16 reconocen que, pese a los nuevos equipos, la mayoría del tiempo los radares móviles van a cumplir una función estática, ya que de otra manera no es posible cumplir los objetivos de recaudación fijados.

De buena fuente

Vienen más monovolúmenes

Llega a dar reparos el escribir sobre futuros monovolúmenes, porque cada semana se anuncia otro. Pero no podemos dejar de contar que, además del nuevo Espace que deberá aparecer en 1996, Opel anuncia el suyo y Honda, que ha mantenido la boca cerrada hasta ahora, está preparando un espectacular monocuerpo que será presentado en el próximo Salón de Tokio.

Un descapotable diesel

No quedan muchos nichos por descubrir, pero Volkswagen apuesta por una mezcla hasta ahora inédita. El excelente motor de inyección directa del nuevo Golf turbodiesel va a ser utilizado también para la versión descapotable. Se va a vender en Alemania a un precio de algo menos de 2,8 millones.

Motor de 12 cilindros para Ford

En Aston Martin están trabajando en un nuevo motor de origen Ford. Se trata de unir dos motores V6 Duratec (el utilizado en los Mondeo V6) y conseguir un 12 cilindros de 48 válvulas. Por ahora, se utilizará en el Aston Martin Vignale de 400 caballos. También se trabaja en una versión descafeinada, con un V6 y medio; es decir, un V8 de 32 válvulas que podría ser utilizado en la gama alta del nuevo Escort del 97.

Los nuevos Skoda llegarán en 1995

En Checoslovaquia trabajan a tope para poner a punto el nuevo Favorit. Aparecerá a mediados del año próximo y según Volkhard Kechler, presidente de Skoda, no han podido aprovechar demasiados componentes de Seat porque el estilo es diametralmente diferente. El futuro Favorit hereda la plataforma y los motores del Golf. En la República Checa se espera con ansiedad la llegada de los modernos Skoda-Volkswagen.

No al plan de incentivos en Italia

Apenas hace dos semanas se decía en Italia que un plan Balladur o Renove iba a ponerse en marcha. Súbitamente, el ministro de Industria ha desconcertado a propios y extraños al negar categóricamente que fuera a ponerse en vigor. Nadie se explica este cambio de criterio en apenas 48 horas y se especula con que el equipo Berlusconi no está del todo convencido de que un plan de reactivación de la industria automovilística sirva para ayudar a la industria italiana, sino a los importadores de automóviles extranjeros.

RECTIFICACION

En el Catálogo de Motor 16 número 45 se decía, en referencia al futuro Rover 400 Tourer, que se comercializaría a finales del presente año. Por si ello pudiera ocasionar un equívoco, esta versión no llegará nunca a comercializarse en el mercado español. Su comercialización se refiere al resto de países de Europa.

AGRADECIMIENTO A «J.L.» ALVAREZ

En el reportaje de la semana pasada de las motos de agua se nos olvidó mencionar la desinteresada colaboración de nuestro buen amigo José Luis Alvarez. Desde estas líneas queremos agradecerle la cesión de los modelos Bombardier que se utilizaron para la realización de la prueba que ilustra nuestro número extra de verano. Gracias José Luis.



El staff de Opel España, con su presidente, Juan José Sanz, y su secretario general, Javier Oraá, en primera fila. Detrás, Antonio Gil, Erhard Spranger, José Luis Marqués, Guillermo Ulacia, Eugenio Garmendia y Anton Meurer.

CAMPAÑA DE ASISTENCIA

Verano Fiat

EN los dos próximos meses, van a visitar España más de 44 millones de turistas, llegando un elevado porcentaje de ellos en automóvil. Consciente de los problemas que se pueden plantear a algunos de ellos y a los españoles en la misma situación, la marca Fiat ha puesto en marcha una interesante iniciativa que, en varios frentes, pretende mejorar las condiciones en las que van a viajar los usuarios de sus automóviles.

En primer lugar, se instalarán 12 puntos de información sobre carreteras y servicios Fiat, en los principales accesos y carreteras españolas. Un teléfono gratuito (900 10 08 16) ofrecerá todo tipo de información, en varios idiomas, las 24 horas del día.

Se ha editado un menú en varios idiomas, en el que se recogen las principales averías que suelen producirse. Además, en cada concesionario existirá un sistema informático que hace el presupuesto de la reparación en breves segundos y que puede ser accionado por el propio usuario. Se



amplían los horarios de los concesionarios; algunos de ellos incluso permanecerán abiertos las 24 horas del día y los fines de semana.

Un teléfono gratuito informará a los usuarios el taller más próximo al que puede ser trasladado su vehículo. Alfa Romeo (900.21 10 17). Fiat (900 21 10 18) y Lancia (900.21 10 19). Además de la campaña de verano, Fiat prestará simultáneamente otros servicios para mejorar su atención a los clientes: revisiones gratuitas, sistema de reparaciones rápidas, sin cita previa y, finalmente, la puesta en funcionamiento de la carta de crédito Fiatcar, con la que puede abonarse cualquier reparación o compra de accesorios.

BALANCE DE OPEL ESPAÑA

Una labor muy bien hecha

«ALGUIEN allí no hizo bien sus deberes», decía hace unos meses Juan José Sanz, presidente de Opel España refiriéndose a una empresa de la competencia. Pues bien, sin el menor género de dudas, el equipo de Opel España ha hecho muy bien sus deberes este año, porque es la única empresa del sector que puede presumir de presentar un balance positivo de 19.361 millones de pesetas y un incremento de sus ventas del 12,6 por ciento. Esta cantidad supone el 20 por ciento de los beneficios de Opel Europa.

El «annus horribilis» 1993 ha pasado por la empresa aragonesa con un balance de optimismo: es también la única empresa de automoción que no ha padecido regulaciones de empleo.

Sus inversiones en el ejercicio han sido de 33.800 millones de pesetas. Con esta cantidad, las inversiones en el periodo 91/95 van a superar con creces las previstas (105.000 millones), ya que se espera invertir en 1994 alrededor de 20.000 millones de pesetas. Precisamente en el capítulo de inversiones destaca lo manifestado por el Secretario General, Javier Oraá, acerca de las ayudas que el gobierno aragonés va a conceder a la firma automovilística. De los 2.000 millones solicitados esperan recibir alrededor de 500 este año. La importancia de Opel España en la economía aragonesa se pone de manifiesto con algunas cifras: en la exportación regional, Opel supone el 75 por ciento del total; el 10 por ciento del empleo directo e indirecto y el 22,1 por ciento del Producto Interior Bruto.

ASETA Y MICHELIN

Campaña de revisión de neumáticos

EL próximo 5 de julio se inicia la Campaña de Revisión de Neumáticos para la Seguridad en Autopista, que ha promovido, con carácter nacional, la Asociación Española de Autopistas y Túneles de Peaje (ASETA) en colaboración con Michelin. Para los fabricantes de neumáticos, la seguridad es un factor determinante en el diseño y confección de sus productos; pero ello resulta insuficiente si luego los conductores no asumen también su parcela de responsabilidad y los mantienen en buen estado de conservación y con las presiones recomendadas.

Por eso Michelin se une a esta campaña, en la que tratará de persuadir a los usuarios



de las autopistas españolas de que el neumático, único punto de contacto entre el vehículo y el suelo, es un elemento esencial de seguridad. En esta campaña, que irá recorriendo una veintena de puntos estratégicos de nuestras autopistas y túneles de peaje, la colaboración del fabricante de neumáticos se materializará en sus tres fases esenciales: la primera está destinada al personal e instalaciones de las autopistas; la segunda fase es una fase de concienciación de los conductores sobre la importancia de controlar los neumáticos; por último, la tercera fase establecerá puntos de verificación gratuita de neumáticos, atendidos por técnicos especializados.

SEGURIDAD A EXAMEN

Amortiguadores y ABS

PARA muchos usuarios, el amortiguador es únicamente un elemento que mejora el confort de su automóvil. Sin embargo, el confort es el aspecto menos importante en el que trabajan los amortiguadores, cuya incidencia en la seguridad es absolutamente primordial.

La firma Monroe ha llevado a cabo una jornada de pruebas para demostrar la importancia del estado de la amortiguación en los coches equipados con sistemas antibloqueo de frenos.

Como muchos de nuestros lectores saben, un sistema antibloqueo (llamados genéricamente ABS) lo que hace es suprimir la presión sobre las pastillas de freno cuando detectan que la rueda se ha bloqueado; en definitiva, dejar de frenar cuando hay bloqueo.

Este efecto, beneficioso en la mayoría de los casos, es perjudicial cuando se producen pequeños bloqueos de las ruedas, generados por irregularidades del pavimento. En estas circunstancias, los sistemas

ABS alargan notablemente la frenada, por lo que las válvulas del circuito hidráulico de los frenos se abren y cierran en una sucesión de minifrenadas. Por esta razón, el estado de los amortiguadores es mucho más importante aún en los coches con ABS.

Los amortiguadores son los elementos que garantizan el contacto entre el neumático y el suelo. Cuando este contacto se pierde, el bloqueo es inmediato a pisar el pedal de freno y consecuentemente, la frenada se alarga peligrosamente.



PETO DE ALTA VISIBILIDAD

Con el fin de favorecer la máxima visibilidad a todos los conductores, S.B. Realizaciones Publicitarias ha comenzado la distribución para España del «peto de alta visibilidad. Protección día y noche», producto creado por la empresa 3M que supone una novedad en nuestro país. Resulta imprescindible para ciclistas, corredores, deportistas o peatones en carretera, y ha sido diseñado especialmente para su utilización fuera del vehículo, en situaciones de clara exposición al tráfico. El peto de alta visibilidad ha sido reconocido por la Dirección General de



Tráfico como un elemento fundamental de Seguridad Vial. Está confeccionado con material reflectante para proporcionar visibilidad nocturna y fluorescente para la visibilidad diurna y existen varias tallas y diferentes calidades.

MUSICA SOBRE RUEDAS

AL grito de ¡Yabba dabba doo! y por orden expresa de Steven Spielberg, este verano vamos a volver todos a la edad de piedra, de la mano de los Flinstones, la película que viene. Así que vamos a decorar nuestra berlina como si fuera un troncomóvil y pongamos en la «piedracassette» o como quiera que se llame, la banda sonora de la película (MCA 11045), llena de rock delirante a cargo de gentes como **B-52's, US3, Was Not Was** o «Weird Al» **Yankovic** que se recrean en temas nuevos y algunos, firmados por los propios Hanna y Barbera, que proceden de las primeras series de dibujos animados de estos personajes.

El irlandés **Bob Geldof** debe ser ya «sir» del Reino si no ha logrado algún premio mayor. Y hasta fue propuesto para el premio Nobel de la Paz. Algo extraño en un mundo, como el de la canción, en el que muchos miran con desconfianza a todos los ídolos. Geldof empezó como cantante del grupo Boomtown Rats en plena fiebre punk y se hizo mundialmente famoso cuando convenció a sus colegas para grabar un disco benéfico con destino a los hambrientos de Etiopía. Aquello se disparó y convirtió a Geldof en mucho más que un cantante. Durante algún tiempo no consiguió superar la presión y sus discos no fueron todo lo buenos que de él se esperaba. Hasta que ha decidido tomarse un respiro y recrearse en sus viejos éxitos, tanto dentro de los Boomtown Rats como en solitario, por medio del álbum «**Loudmouth**» (Vertigo 522.283-2), muy recomendable para conocer más a fondo a un músico que se convirtió en un auténtico fenómeno social en los 80.

Julio Iglesias se ha vuelto «loco» con la música americana. Insiste en la conquista de un espacio propio y natural entre los nativos del territorio, sabedor de que su inclusión en aquella nómina le garantiza la difusión mundial sin tanto esfuerzo como ahora. Para ello ha elegido una colección de clásicos de distintas épocas, encabezados por el «**Crazy**» (Sony 474738 2) que titula el disco y en los que cuenta con colaboraciones de lujo, según costumbre inveterada: **Garfunkel, Dolly Parton, Sting** y **Lucio Dalla**. Cada uno de ellos pone un granito de arena en temas que les son próximos. Con Garfunkel intenta recordar a los Everly. Con Dolly se vuelve hacia el country. Con Sting trabaja su «Fragile» y Lucio Dalla le da la réplica en su «Caruso». Si los Flinstones ponen el contrapunto ruidoso, Julio Iglesias aporta el toque romántico, sin estridencias, ideal para un viaje tranquilo.

Y otro triunfador latino (considerado en las listas de ingresos americanas como el séptimo artista latino del año 93) cierra estas recomendaciones semanales. Es **Jon Secada**, antiguo colaborador y discípulo de Gloria Estefan que ahora es producido por Emilio Estefan, el marido. Secada piensa que su éxito se debe a una combinación de «corazón, alma y voz» y así titula su último disco «**Heart, soul and voice**» (Hispavox SBK 29272 2). Voz no le falta y corazón tampoco. El alma no está tan remarcado en esta colección de canciones que, sin embargo, se perfilan como fuerte éxito. Dos versiones son en español, el resto, en inglés.

J. RAMON PARDO



NUEVO ACEITE ESSO

Como cumbre de la gama de Esso y con la declarada intención de ocupar idéntica posición en el mercado de los aceites de máxima calidad, ha nacido **Ultron Racing Oil**. Es este un aceite cien por cien sintético que supera con creces los tests más rigurosos de los fabricantes, cumple los más altos requerimientos de instituciones como el **API - American Petroleum Institute** o el **CCMC - Comité de Constructores del Mercado Común** - y por ello está homologado por los principales fabricantes de automóviles. Está formulado a partir de las bases sintéticas **Exxsyn**, rigurosamente exclusivas de este fabricante, a las que se añaden aditivos



muy avanzados. El **Ultron**, un aceite 5W/40, se distingue por su compatibilidad con los catalizadores, por su poder antidesgaste que conlleva por lo tanto un ahorro de consumo y un prolongación de la vida del motor, por su descenso de las emisiones contaminantes y muy especialmente por su fluidez en frío, lo que le permite actuar desde el mismo arranque, puesto que llega a la parte alta del motor en un tiempo récord. Esso cuenta en España con una moderna planta en Gavá (Barcelona) en la que se fabrican 150 productos distintos que suponen 30.000 toneladas anuales de productos.

TERRANO II

AHORA

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

En Nissan sabemos que algún día serías así.



Garantía total
3 años
ó 100.000 km
y 6 años
anticorrosión.

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

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

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



y zonas de absorción de choque. Inyección multipunto y elevelunas eléctricos. Con tracción independiente (2 ó 4

ruedas) y barras de protección laterales. Con 12 válvulas y suspensión delantera

independiente. Con 2.700 cc y

3 años de garantía.

Porque seas como

seas en el Terrano II

encontrarás tu vehículo.



AHORA
Nissan

LOS NUEVOS SEAT TOLEDO

¿Dónde acaban los más exigentes sistemas de seguridad y empiezan los más altos niveles de placer en conducción?

En los NUEVOS SEAT TOLEDO



perfectamente integrados.

disfrutando de uno u otro.

es difícil de apreciar. Ambos conceptos -seguridad y confort- están

Fundidos de tal forma que es imposible saber hasta que punto se está

¿Por ejemplo? Escuche su nuevo motor 2.0 l. 16 V. La potencia en estado puro. 150 caballos para una conducción

más dinámica. Más segura. Sistema antibloqueo,



ABS Mark IV. Tecnología alemana.

Todo ello protegido, blindado por los 4 costados,

6 anillos y a sus barras de protección lateral, reforzando así los puntos más próximos a los ocupantes.

Una caja fuerte diseñada para proteger lo más valioso de un coche.



Su interior,

ahora

más amplio y confortable. Con mayor

equipamiento y ergonomía perfeccionada.

Y por encima de todo, pensada para proteger

a quien viaja dentro.

Por eso los NUEVOS TOLEDO

pueden incorporar además de lo más avanzado

en seguridad activa, lo último en

Difícilmente encontrará un coche igual.



seguridad pasiva. Doble Airbag, para conductor y pasajero.

Tenga la absoluta seguridad. Desde 1.725.000* ptas.

Y aprovechése ahora de las excepcionales condiciones de financiación de FISEAT.

*Precio final recomendado, IVA, transporte, ahorro promocional y subvención gubernamental incluidos. Válido hasta fin de mes en Península y Baleares.



TENGA LA ABSOLUTA SEGURIDAD



SEAT, COCHE OFICIAL
DE LA SELECCION
ESPAÑOLA DE FUTBOL
MUNDIAL USA '94

SEAT Si!

Ya están en nuestro país los nuevos BMW de la Serie 7. Inicialmente la comercialización se reduce al 730i y al 740i, pero más adelante llegarán las versiones de carrocería larga y el 750i con el motor V12. Los primeros coches en llegar a España han sido objeto de la primera prueba, y en ella han dado muestras de lo que la tecnología puede llegar a aportar en pro de la seguridad, el confort y el placer de conducción.

BMW 730i/740i

VIRTUDES

Comportamiento sobresaliente
 Confort de marcha
 Tecnología moderna

DEFECTOS

Desarrollos de cambio largos (730i)
 Túnel de transmisión voluminoso

PRECIO (730i): 8.296.000 ptas.
 PRECIO (740i): 10.270.000 ptas.

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

SON precisamente estos dos modelos los que más demanda van a tener y, por lo tanto, han sido objeto de la primera prueba en Espa-

ña. En ambos casos se trata de coches con cambio de marchas manual, aunque también están disponibles las versiones con cambio automático a un precio de 8.711.000 pesetas para el 730i y 10.730.000 para el 740i. Antes de entrar en detalles hay que dejar bien claro que se trata de coches totalmente nuevos, y decimos esto porque el aspecto externo de los nuevos BMW Serie 7 es muy semejante al de sus predecesores, por lo que un profano pue-

de pensar que se trata de un mero retoque estético. Externamente, se mantiene la línea tradicional del modelo, pero con los retoques suficientes para actualizarla y hacerla más eficiente aerodinámicamente. El coeficiente de penetración aerodinámica es de 0,30. Si bien en el aspecto estético los responsables del proyecto no han arriesgado nada y han apostado sobre seguro con una carrocería tradicional, en el apartado de la mecánica se ha echa- ★★★

Motor 16



BMW 730i/740i

La tecnología va por dentro

do la casa por la ventana y se ha dotado al nuevo modelo de toda la tecnología que guardaban los ingenieros alemanes en sus cajones, a la espera de tiempos mejores para el mundo del automóvil. Pues bien, esos tiempos ya han llegado, y tanto el 730i como el 740i se benefician de un diseño muy avanzado, en el que destacan la estructura de su carrocería y la arquitectura de las suspensiones. Todo esto, aderezado por la presencia generalizada de la electrónica, sitúa al Serie 7 en los puestos de vanguardia del segmento.

En cuestión de dimensiones, el nuevo Serie 7 crece moderadamente, ya que su longitud total se ve incrementada en sólo siete centímetros, mientras que el ancho se incrementa en dos centímetros. Lo que sí se ha incrementado notablemente es la distancia entre ejes, que aumenta diez centímetros; esto quiere decir que se ha mejorado no-



En el interior se ha realizado un diseño ergonómico que permite controlar todo sin que el conductor tenga que modificar su postura. El volante recoge los mandos de la radio que controlan la sintonía y el volumen, así como el control de cruce automático y la recirculación del aire interior. Un ordenador de abordo informa del consumo, velocidad media y otros parámetros con sólo pulsar un botón.

tablemente el aprovechamiento de la plataforma, por lo que en el interior se disfruta ahora de una mayor amplitud y una altura sin parangón.

La estructura tiene unas fenomenales características de rigidez. La excelente resistencia a la torsión se



Los motores son de ocho cilindros en V. Se da la circunstancia de que el 730i es el único modelo con un motor de tres litros y ocho cilindros en V.

ha evaluado en 25.000 Nm por grado, lo cual evita efectos negativos en el confort y en el comportamiento. Por otra parte, el coche dispone de elementos estructurales capaces de absorber la energía de una posible colisión sin afectar al habitáculo. En lo que se refiere a las suspensiones, hay que hacer una especial mención al eje posterior de tipo multibrazo, derivado directamente del que se monta en el BMW 850i. El movimiento de cada rueda posterior está controlado por

cuatro brazos. Estos se ocupan de controlar las fuerzas longitudinales y transversales que se generan al tomar una curva, frenar o acelerar. El conjunto, denominado eje integral, se monta sobre un subchasis anclado con una cierta flexibilidad, lo que también contribuye a mejorar la suavidad de funcionamiento del coche. Por su parte, en el eje delantero se ha utilizado una versión mejorada del denominado eje elástico biarticulado, que ya se empleaba en el anterior modelo.

A la vista de todo esto, queda claro que no se han es-

catimado medios para conseguir hacer un coche cómodo y eficaz, sin olvidar el placer de conducir que todo BMW debe ofrecer a su propietario. Así mismo, el habitáculo se ha dotado de todo lo necesario para situar al coche en lo más alto de su segmento. El equipamiento de serie de los nuevos BMW dispone de elementos tales como el airbag para el conductor y el acompañante, pretensores de cinturón de seguridad pirotécnicos, ordenador de a bordo, un equipo de alta fidelidad especialmente diseñado y estudiado para el modelo y un sinfín de pequeños detalles. La posición de conducción no plantea la menor pega, los asientos son regulables en altura y el volante también lo es en altura y profundidad, por lo que cualquier conductor o conductora, ♦♦♦



sea cual sea su estatura, se encontrará muy a gusto con todos los mandos al alcance de la mano.

El volante tiene integrados los mandos de la radio y del control automático de velocidad. Todos los Serie 7 van equipados de serie con doble airbag delante, así como con pretensores de tipo pirotécnico de los cinturones de seguridad. Detrás, hay mucho espacio para los ocupantes. En la consola central trasera hay una salida para la climatización. El maletero tiene capacidad para medio metro cúbico y su tapa está dotada de un mecanismo de cierre suave, que se encarga, automáticamente, de ajustar el cierre sin necesidad de hacer fuerza sobre el mismo.

Todo esto se materializa en forma de un gran confort y seguridad de marcha. La climatización y el silencio reinante en el interior hace que los ocupantes se sientan como en el salón de su casa. Resulta sorprendente cómo coches que pesan más de 1.700 kilos se desenvuelven con tanta agilidad y seguridad. Los motores V8 de estos coches son un alarde de suavidad. El 730i, tiene un motor que ofrece lo mejor de sí a partir de las 3.500 revoluciones. El cambio de marchas, de cinco velocidades, se maneja con toda facilidad. El escalonamiento es correcto y, para los más exigentes, hubiese sido deseable un desarrollo final un poco más corto. Por su parte, el 740i tie-

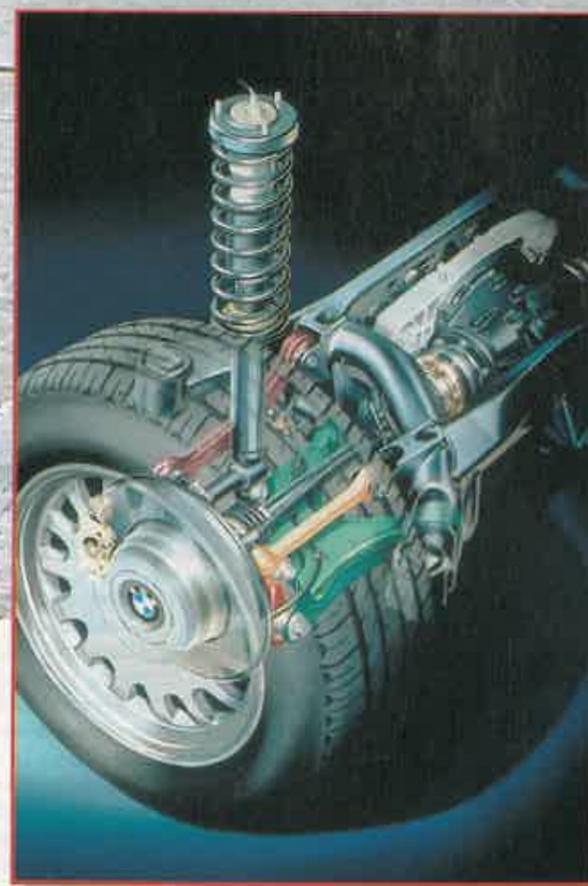


Aunque externamente los dos modelos son exactamente iguales, la diferencia de potencia del 740i permite una conducción más relajada.

ne potencia y par de sobra. Este motor deja sentir su poder desde muy pocas vueltas. A 2.000 revoluciones por minuto empieza a tirar con garra y no para hasta llegar a la zona roja. La versión manual cuenta con una caja de cambios de seis velocidades cuyo escalonamiento permite adaptar perfectamente el régimen

del motor a las circunstancias del tráfico. La sexta velocidad está pensada para rodar por autopistas a alta velocidad con un consumo contenido. No obstante, la gran capacidad de trabajo del motor de cuatro litros permite utilizar la sexta con bastante frecuencia, siempre y cuando no se exijan recupera- ◆◆◆

El secreto del brillante comportamiento del Serie 7 reside en el avanzado diseño del eje multibrazo posterior. Se ha conseguido un coche muy neutro.





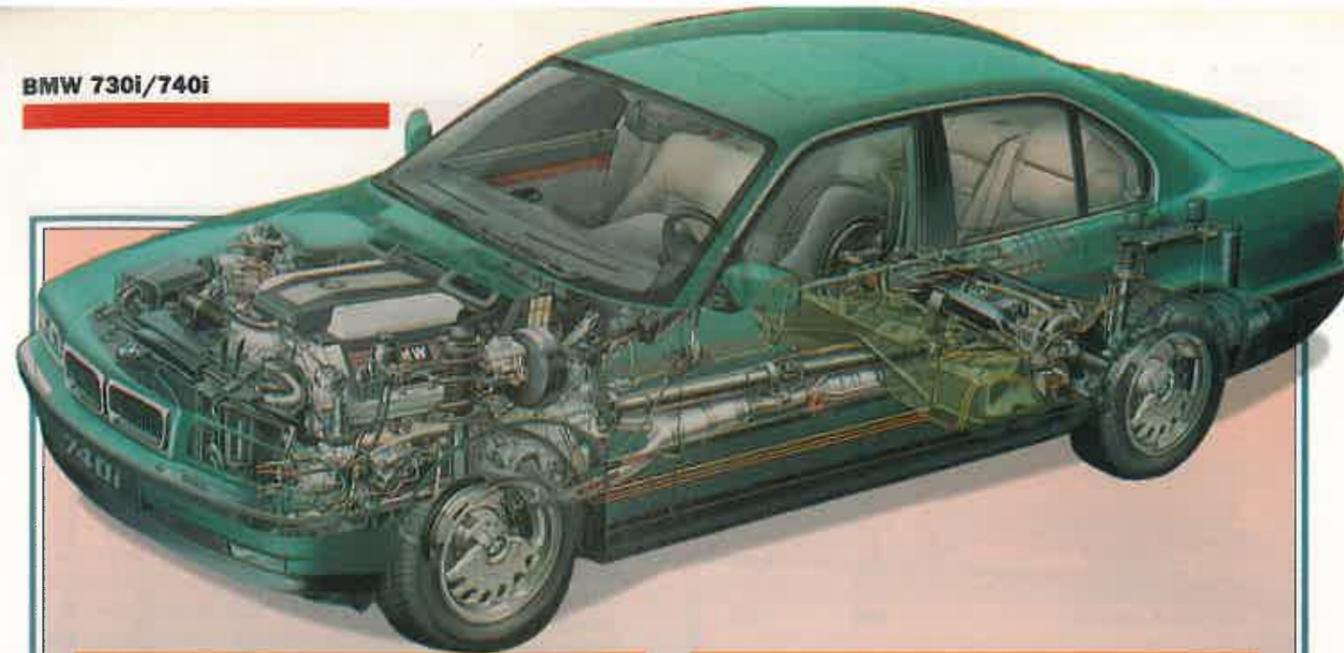
El completo equipamiento del nuevo BMW se puede completar con una generosa lista de opciones, como las llantas de radios.

ciones brillantes. En lo que se refiere al consumo, tal y como es normal en todos los motores de gran cilindrada, éste es muy sensible al uso que se dé. En este sentido llama la atención el 740i, que se ve beneficiado por la caja de cambios de seis velocidades y por la posibilidad de rodar a un régimen más tranquilo sin perder poder de recuperación. Ambos modelos comparten sus ca-

racterísticas de confort de marcha y estabilidad. Las unidades de prueba disponían de regulación electrónica de la dureza de la suspensión (EDC) que, en función de diversos parámetros tales como la acción sobre el freno y las aceleraciones transversales y verticales, adapta la dureza de la amortiguación. Este sistema endurece la suspensión en cuanto detec-

ta una conducción rápida o una carretera con curvas donde se pone a prueba el comportamiento general del coche. A pesar de sus dimensiones externas, el Serie 7 se mueve bien en ciudad. Los retrovisores exteriores son de superficie convexa, por lo que el ángulo muerto se ve notablemente reducido. Toda la gama cuenta como equipamiento de serie con dirección Servotro- ◆◆◆

BMW 730i/740i



BMW 730i

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V a 90 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza por bancada, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.997 cc. Diámetro del cilindro: 84,0 mm. Carrera: 67,6 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 218 CV(160 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 29,5 mkg (290 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica DME 3.3. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Sistema antipatinamiento ASC+T opcional. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,9 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 316 mm). Traseros: Discos (Ø 324 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

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

RUEDAS

Neumáticos: 215/65 R 16. Llantas de aleación de 7,5x16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.725 kg. Capacidad del depósito de combustible: 85 l.

BMW 740i

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V a 90 grados. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza por bancada, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.982 c.c. Diámetro del cilindro: 89,0 mm. Carrera: 80,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 286 CV(210 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica DME 3.3. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas posteriores. Sistema antipatinamiento ASC+T opcional. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,9 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 48,6 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 324 mm). Traseros: Discos (Ø 324 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

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

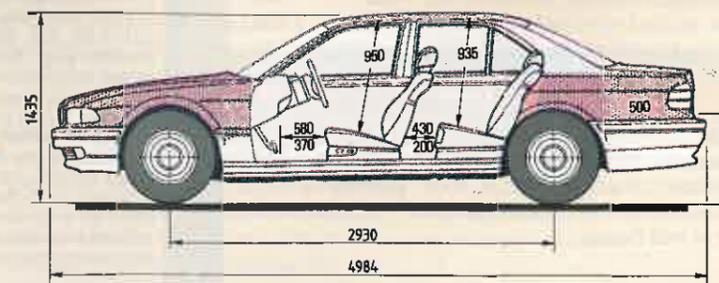
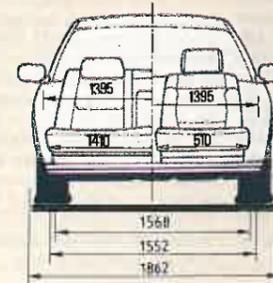
RUEDAS

Neumáticos: 215/65 R 16. Llantas de aleación de 7,5x16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.790 kg. Capacidad del depósito de combustible: 85 l.

BMW SERIE 7



CONSUMOS

| (Datos en l/100 Km) | 730i | 740i |
|----------------------------|------|------|
| CIUDAD | | |
| A 29,9 km/h de promedio | 15,1 | 16,6 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h de crucero | 9,5 | 9,6 |
| En conducción rápida | 18,8 | 19,1 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de crucero | 10,8 | 11,0 |
| A 140 km/h de crucero | 13,3 | 13,6 |
| CONSUMO MEDIO POND. | | |
| Litros 100/km | 13,0 | 13,9 |
| AUTONOMIA MEDIA | | |
| Kilómetros recorridos | 600 | 565 |

PRESTACIONES

| | 730i | 740i |
|-----------------------------|-------|------|
| VELOCIDAD MAXIMA | | |
| Km/h | 233,7 | 250 |
| ACELERACION (seg.) | | |
| 400 m salida parada | 16,2 | 15,2 |
| 1.000 m salida parada | 29,8 | 27,6 |
| De 0 a 100 km/h | 8,8 | 7,4 |
| Recorriendo (metros) | 131 | 109 |
| RECUPERACION | | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 18,8 | 16,5 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 20,3 | 18,6 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 33,7 | 31,7 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 38,5 | 35,2 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 10,3 | 7,9 |
| recorriendo (metros) | 285 | 201 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 13,5 | 10,5 |
| recorriendo (metros) | 377 | 293 |

FRENOS

| | 730i | 740i |
|-------------------------|------|------|
| VELOCIDAD MAXIMA | | |
| A 60 Km/h: | 14,9 | 15,4 |
| A 100 Km/h: | 43,4 | 44,2 |
| A 120 Km/h: | 64,8 | 65,3 |

SONORIDAD

| Medidas en Db | 730i | 740i |
|---------------|------|------|
| Al ralentí: | 49,2 | 50,1 |
| A 60 Km/h: | 59,2 | 60,5 |
| A 90 Km/h: | 64,7 | 63,2 |
| A 120 Km/h: | 68,0 | 67,5 |
| A 140 Km/h: | 70,2 | 70,1 |
| A tope | 74,1 | 78,6 |

COMPRADOR

BMWV
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 335 05 05. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 78 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

| EQUIPAMIENTO | 730i | 740i |
|--------------------------------------|------|------|
| Cuentavueltas | SI | SI |
| Manómetro de aceite | NO | NO |
| Termómetro de agua | SI | SI |
| Indicador de carga batería | NO | NO |
| Ordenador de abordo | SI | SI |
| Cierre centralizado | SI | SI |
| Mando a dist. apert. puertas | SI | SI |
| Elevavinas eléctricos del. | SI | SI |
| Elevavinas eléctricos tras. | SI | SI |
| Retrovisores reg. a distancia | SI | SI |
| Volante regulable | SI | SI |
| Asiento regulable en altura | SI | SI |
| Asiento post. partido | NO | NO |
| Apertura del. maletero desde el int. | SI | SI |
| Aire acondicionado | SI | SI |
| Climatizador automático | OP | SI |
| Salida de aire plazas post. | SI | SI |
| Techo solar | OP | OP |
| Llantas de aleación | SI | SI |
| Lavafaros | OP | OP |
| Limpia luneta post. | NO | NO |
| Faros antiniebla | SI | SI |
| SEGURIDAD | | |
| Airbag conductor | SI | SI |
| Airbag acompañante | SI | SI |
| Pretensor cinturones | SI | SI |
| Asiento para niños | OP | OP |
| Reposacabezas traseros | SI | SI |

OPCIONES: Tapicería Velour (730i): 86.553 ptas. Tapicería de cuero: (730i) 931.025 ptas. (740i) 845.472 ptas. Limpia lavafaros: 62.588 ptas. Control de distancias de aparcamiento: 127.429 ptas. Climatizador automático(730i): 310.391 ptas. Calefacción auxiliar: 233.244 ptas. Paquete especial 730i (Doble cristal en ventanillas laterales y luna posterior, regulación eléctrica de los asientos delanteros y climatizador automático): 589.000 ptas. Sistema antipatinamiento ASC+T: 251.555 ptas. Control electrónico de suspensión EDC: 288.928 ptas. Ajuste eléctrico de la columna de la dirección: 102.813 ptas. Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación: 203.375 ptas. Pintura metalizada: 154.895 ptas. Doble cristal (730i): 203.375 ptas. Techo solar: 219.436 ptas. Regulación eléctrica de los asientos delanteros: 235.496 ptas.

ADQUISICION

| BMW 730i | BMW 740i |
|--|--|
| FINANCIACION. Entrada mínima: 2.074.000 ptas. Plazos: 48 de 177.952 ptas. Precio final aplazado: 10.675.681 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 65,68 ptas/km. Coste financiero: 136,81 ptas/km. Coste por km. Total: 202,49 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 50.880 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 575.856 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. | FINANCIACION. Entrada mínima: 2.567.500 ptas. Plazos: 48 de 220.295 ptas. Precio final aplazado: 13.141.639 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 76,36 ptas/km. Coste financiero: 169,37 ptas/km. Coste por km. Total: 245,73 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 51.596 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 697.105 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné. |

nic, cuya dureza varía en función de la velocidad y mantiene el tacto. Sin duda, la dirección colabora definitivamente en algo que no es fácil encontrar en coches de este tamaño y peso: el placer de conducir. Los Serie 7 son, ante todo, coches muy agradables de conducir. En este aspecto resultan muy polivalentes. Su manejabilidad en cualquier circunstancia es comparable a la de modelos mucho más compactos, sin que por ello se resienta el confort de marcha. La suavidad y el silencio se mantienen a ultranza. Durante la prueba hemos alternado todo tipo de carreteras y, aunque su entorno natural son las grandes vías o las



El diseño externo del nuevo modelo es más redondeado, pero sin exageraciones.

¿Por qué de pronto todo el mundo fuma Gold Coast?



145 pts.

Blend of U.S.A.

Está causando sensación

autopistas, se puede disfrutar mucho conduciendo un 730i o un 740i por una carretera de montaña. En largas bajadas se puede abusar de los frenos a placer, sin notar el más mínimo desfallecimiento. La neutralidad del coche llega a límites insospechados.

Las curvas rápidas se negocian sin apreciar la menor tendencia, mientras que en curvas cerradas, por más que se intenta poner en aprietos al bastidor, es muy difícil conseguir que alguno de los ejes se intente salir de la trayectoria marcada por el conductor. El 730i probado no contaba con sistema antipatinamiento ASC y, a pesar de todo, no mostraba reacciones violentas del eje trasero. En el 740i, que sí que montaba ASC, hicimos la prueba con dicho mecanismo desactivado y sólo en situaciones extremas se notaba una sacudida. Esto da idea de la efectividad del eje posterior.

Las ayudas electrónicas a la conducción, en forma de EDC, ASC y ABS, facilitan la labor del conductor, sobre todo cuando las condiciones de adherencia de la carretera se ven reducidas. En los 750i se incorporará el DSC, sistema que controla la estabilidad lateral. Al detectar que se aborda una curva demasiado deprisa reduce la potencia del motor hasta detectar que se restablece la normalidad.

Con los nuevos Serie 7, BMW ha jugado fuerte. El nivel de confort y seguridad alcanzado sitúa a la Serie 7 en una posición de privilegio en un competido segmento donde todos los fabricantes vuelcan todos sus conocimientos como si de un escarapate tecnológico se tratase.

También es destacable el esfuerzo realizado por la marca desde el punto de vista comercial. Los nuevos Serie 7 cuestan prácticamente lo mismo que sus predecesores a pesar de las mejoras técnicas y de equipamiento introducidas respecto al anterior modelo

EQUIPO DE PRUEBAS DE MOTOR 16
 FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

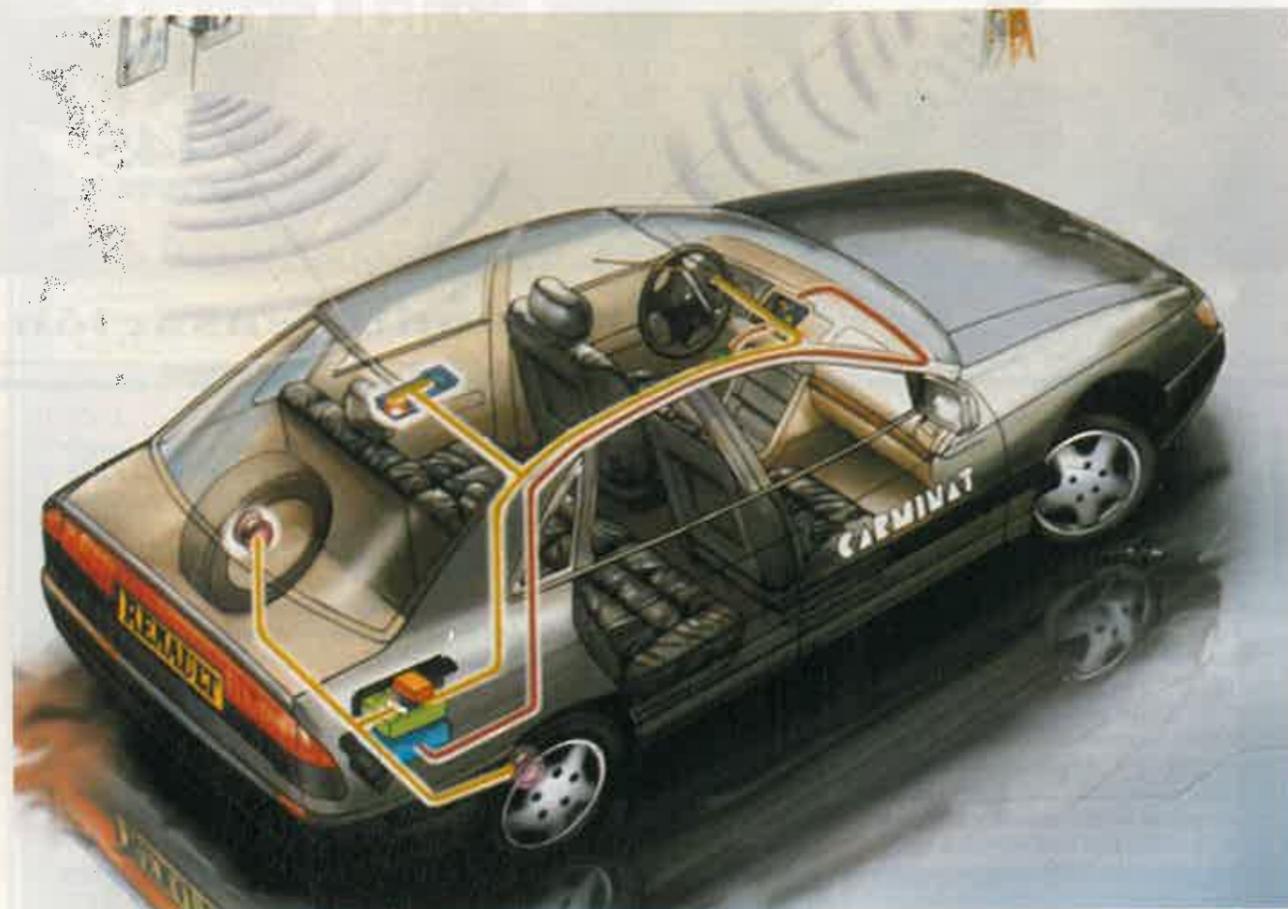
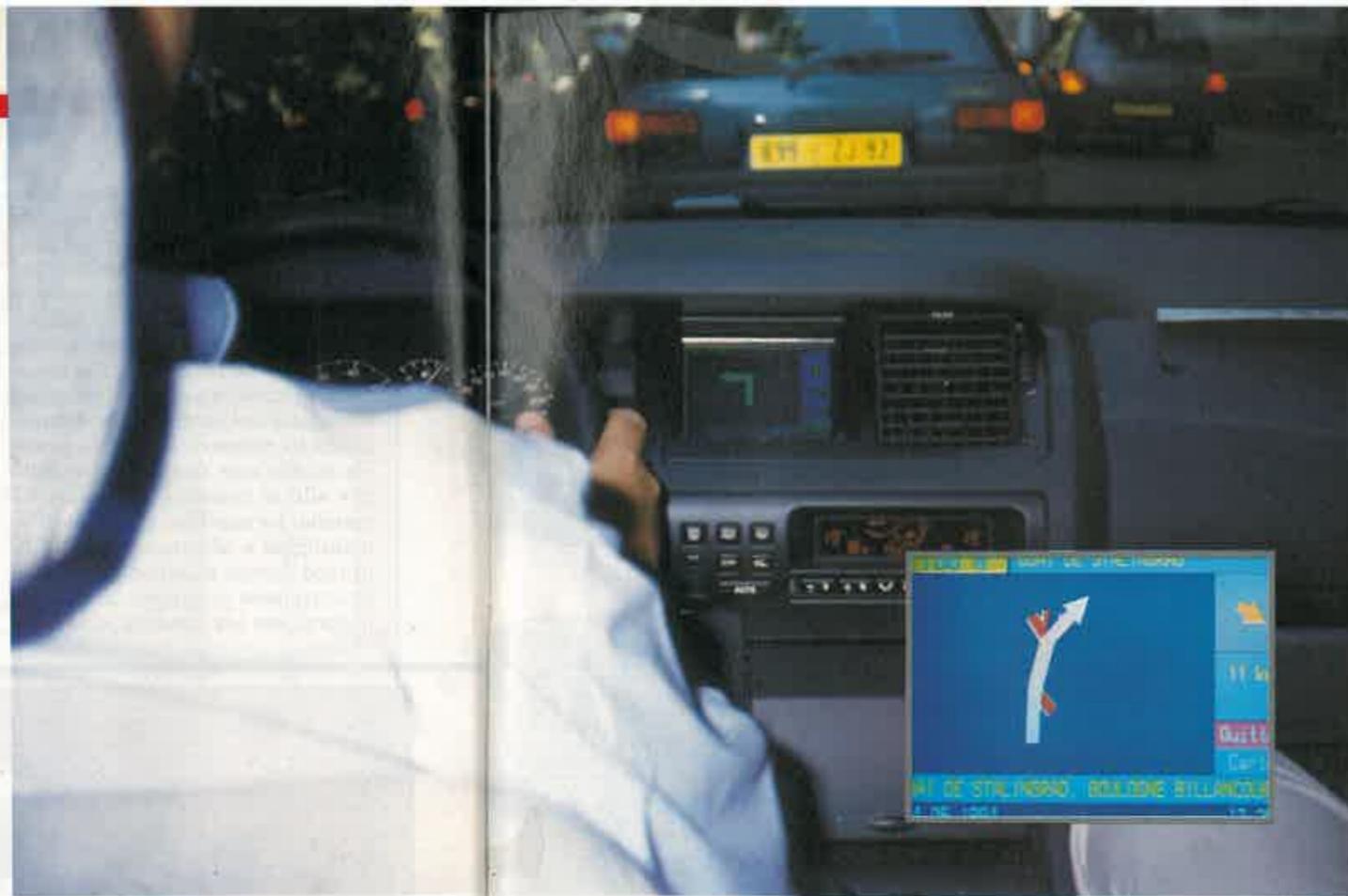
ORDENADOR CARMINAT

Un guía muy particular

Renault y TDF ponen a punto el sistema Carminat para orientarse en la ciudades.

NO importa que la calle sea un rincón pasado ni que los propios habitantes de la ciudad desconozcan su existencia. La cartografía de la zona incluida en el programa posiciona de forma inmediata el destino y en unos instantes ofrece las mejores alternativas para llegar hasta él. El RDS (Radio Data System) es ya operativo en toda Europa y comunica al automovilista con su entorno mientras que el TMC (Traffic Message

Channel) permite un contacto directo entre los gestores del tráfico y los automovilistas. La combinación de estos dos sistemas interactúan para ofrecer al automovilista la mejor opción en su desplazamiento, permite sortear los atascos y anticipa los imprevistos tales como accidentes. Por otro lado, un GPS (Global Positioning System), localiza por satélite la situación del coche con una precisión de un centenar de metros.



Un recorrido por el congestionado París, hasta el mismo centro de la ciudad donde la Torre Eiffel proclama la identidad de esta capital, nos permitió verificar la exactitud del Carminat, guiados por su sistema Carin (Car Information and Navigation system) desarrollado por Philips. Una pantalla de cristal líquido esquematiza el recorrido avisando de la distancia hasta el próximo giro o glorieta y el nombre de la calle a seguir. Los errores, por graves que sean, no desaniman a este guía cibernético que vuelve de inmediato a ponernos sobre el buen camino. Como buen conocedor de todos los atajos, es infalible para moverse por una ciudad o

una carretera desconocidas. Al mismo tiempo, un sintetizador de voz (ya disponible en francés, inglés y alemán) avisa de las próximas maniobras para ir situándonos convenientemente sobre el carril adecuado, con lo



El sistema Carminat proporciona al conductor los datos necesarios sobre su trayecto.



que ni siquiera hay que apartar demasiado la vista del tráfico. Las calles reflejadas en el plano tomarán color verde, naranja o rojo según la fluidez del tráfico que circule por ellas. Al llegar al destino, el sistema nos indicará también las posibilidades de estacionamiento o los aparcamientos disponibles en la zona.

Entre Safrane, Clio y Express son ya 350 los coches equipados por Renault con los distintos niveles de equipo Carminat. 2.000 conductores se encargarán hasta 1996 de recorrer las zonas Cities (París y alrededores), Pleiades (corredor París-Londres) y Melyssa (corredor Stuttgart-Lyon-Mediterráneo). El fin es evaluar la ergonomía de las terminales, la calidad de las informaciones y preparar hacia 1996 la extensión a toda Europa y el lanzamiento comercial de los equipos Carminat al mercado.

Cuatro serán las posibilidades que ofrecerá Renault de incorporar a nuestro coche el Carminat. El primero es del tipo autorradio y está equipado por un terminal de información sobre las condiciones de información. El programa preferido de radio puede interrumpirse a voluntad para recibir información mediante sintetizador o por una pequeña pantalla. Otro equipo, desarrollado por la empresa Sagem, incluye una pantalla a color que presenta una cartografía simplificada del sector y sus incidencias inmediatas, además de servir información sobre estacionamientos, hoteles, restaurantes, estaciones de servicio... A esta información gráfica puede añadirse la localización incluyendo el GPS, constituyendo la tercera posibilidad. Finalmente, el equipo más completo incluye el guiado dinámico que sitúa permanentemente el vehículo y, conectado con la cartografía memorizada, guía al conductor cruce a cruce. En este caso es el propio Carminat el que elige el mejor itinerario según las preferencias del conductor (evitar grandes arterias, rodar preferentemente por autopistas...).

Los precios de comercialización se moverán entre las 60.000 del más sencillo y las 480.000 pesetas del más sofisticado. La marca ofrecerá así mismo un servicio de actualización del programa y la cartografía cada tres meses, recogiendo todas las variaciones que se hayan registrado. ●

JUAN LUIS SOTO

PEUGEOT 106 DIESEL 1.5

Potencia y economía

Más potencia y cilindrada provoca una mejora en las prestaciones. Lo difícil es mantener los bajos consumos, lo que el nuevo 106 consigue.



Más cilindrada, más potencia, más par, y un consumo, a pesar de todo esto, muy comedido son las bazas más importantes del nuevo Peugeot 106 Diesel Long Beach.

EL vehículo más exportado de Peugeot, el 106 Diesel, con el motor utilizado hasta ahora, el de 1,3 litros y 50 caballos, no estaba considerado como un buen rutero por los compradores. Tampoco lo estaba para la marca francesa al ofrecer algunos datos oficiales de prestaciones muy poco optimistas, como el de 21 segundos para alcanzar los 100 kilómetros por hora desde parado, cuando en nuestras pruebas conseguimos rebajarlo hasta los 18,8 s, teóricamente en condiciones menos favorables. Sea como fuere, y debido a que incluso con nuestros estupendos datos el 106 Diesel quedaba por

detrás de sus rivales más directos, para remediar esta falta de brillantez el Grupo PSA (Citroën también lo ha montado en su AX) se ha sacado de la manga una nueva mecánica de 1,5 litros de cilindrada que proporciona 8 caballos más de potencia y que en el 106 ha combinado con unos desarrollos de primera y segunda algo más cortos para ganar aceleración y compensar también esos 40 kilogramos más de peso (salvo error tipográfico de la marca no se sabe de dónde puede salir esta diferencia) que se han añadido al recién llegado.

Sobre el papel y respecto a ♦♦♦



Exteriormente no hay cambios en los nuevos 106 Diesel, sin embargo en España la serie especial Long Beach contará con una tapicería y unos colores específicos.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 106 D 1.5 XN | 106 D 1.5 XT |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.527 | 1.527 |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 2 |
| Alimentación | Inyección mecánica | Inyección mecánica |
| Compresión | 23 a 1 | 23 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 58 cv/5.000 | 58 cv/5.000 |
| Par máximo / r.p.m. | 9,5 mkg/2.500 | 9,5 mkg/2.500 |
| TRANSMISIÓN | | |
| Tracción | Delantero | Delantero |
| Caja de cambios | Manual 5 marchas | Manual 5 marchas |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | | |
| Sistema | Cremallera | Cremallera asistida |
| Diámetro de giro (m) | 10,3 | 10,1 |
| Frenos. Sistema(Del/Tras) | Discos/Tambor | Discos/Tambor |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantero | Independiente | Independiente |
| Trasero | Independiente | Independiente |
| PESO Y DIMENSIONES | | |
| En orden de marcha (kg.) | 880 | 880 |
| Largo/ancho/alto (mm) | 3.564/1.590/1.369 | 3.564/1.590/1.369 |
| Capacidad del depósito (l) | 45 | 45 |
| PRESTACIONES Y CONSUMOS | | |
| Aceleración de cero a 100 km/h (s) | 16,9 | 16,9 |
| Velocidad Máxima (km/h) | 155 | 155 |
| Consumo Urbano (l/100 km) | 5,5 | 5,5 |
| A 90 km/h (l/100 km) | 3,7 | 3,7 |
| A 120 km/h (l/100 km) | 5,1 | 5,1 |

la anterior motorización este nuevo motor se caracteriza por un aumento de par de 1,3 mkg y por el aumento de potencia ya comentado. En la práctica una de las primeras impresiones al volante es la de la disminución de ruido y no precisamente porque se haya aumentado el aislamiento del habitáculo. La razón reside en que ahora el bloque es de fundición y no de aleación de aluminio, este cambio aumenta el peso pero disminuye considerablemente el ruido.

En cuanto al rendimiento mecánico sí se nota una mejora destacable pero más en elasticidad que en prestación pura. El coche admite recuperaciones «imposibles» en marchas largas desde baja velocidad sin protestar y permite recuperar la velocidad de cruce después de haber levantado el pie sin tener que reducir, algo obligado hasta ahora.

Sin haber realizado un ensayo a fondo con nuestro Correvit hay que atenerse a los datos de fábrica, ahora bastante más optimistas, que atribuyen al nuevo 106 de 58 caballos de potencia una aceleración de 0 a 100 Km/h. mejorada en más de cuatro segundos respecto al anterior modelo. Curiosamente los consumos se mantienen idénticos con 4,8 litros cada 100 kilómetros de consumo medio y una impresionante cifra de 3,7 litros a los 100 a una velocidad media de 90 Km/h.

Los nuevos diesel de Peugeot llegarán a España a mediados del mes de julio encuadrados dentro de una serie limitada de entre 700 y 1.000 coches llamada Long Beach (incluyendo también modelos de gasolina con motor 1.4 de 75 caballos). Esta serie que adopta colores y tapizados especiales, además de cerraduras centralizadas y elevalunas eléctricos de serie, tendrá unos precios finales de: 1.491.000 Ptas para el 106 3P. Diesel, 1.556.000 Ptas. para la versión 5P; y 1.442.000 Ptas. para el 106 3P. 1.4 Gasolina y de 1.487.000 Ptas para la versión de 5P. de esta misma motorización.

El aire acondicionado será opcional para las versiones de gasolina de esta serie y costará 118.000 pesetas. Aunque previsto, para la versión diesel en España no se ofrecerá este interesante accesorio. ●

A. MAS

TOYOTA

une

dos

generaciones.



Este mes,

sorteamos

dos Carina E

Por una vez en la vida su hijo y Ud. se van a poner de acuerdo. Por fin van a poder tener un **TOYOTA CARINA E**. Si viene ahora a un concesionario **TOYOTA** con su hijo (con su sobrino, o un amigo o con quien quiera) los dos pueden ganar un **CARINA E**. Infórmese en el **900 100 151**. No deje pasar esta oportunidad.

(*) Promoción válida hasta el 31 de julio de 1994. Premios sujetos a I.R.P.F. Bases depositadas ante notario.

TOYOTA



PORSCHE 911 CARRERA TIPTRONIC S

Con dos dedos

Conducir un coche con tan sólo dos dedos parece más una utopía que una realidad, pero Porsche lo ha hecho posible. Su potente deportivo 911 Carrera ha adoptado un dispositivo en su volante para cambiar de marchas sin separar las manos del mismo.

Se trata de una adaptación del cambio semiautomático Tiptronic, para su función manual, al volante de los Porsche 911 Carrera -Coupé y Cabrio-, que facilita en gran medida la conducción, aumenta la seguridad de la misma y permite conseguir una utilización aún más deportiva por el simple hecho de la rapidez de accionamiento de las marchas del cambio Tiptronic; muy inferior al tiempo necesario para hacerlo desde la palanca de cambios, aunque en ella se haga por impulsos. A pesar de haber adoptado el sistema de botones en el volante,

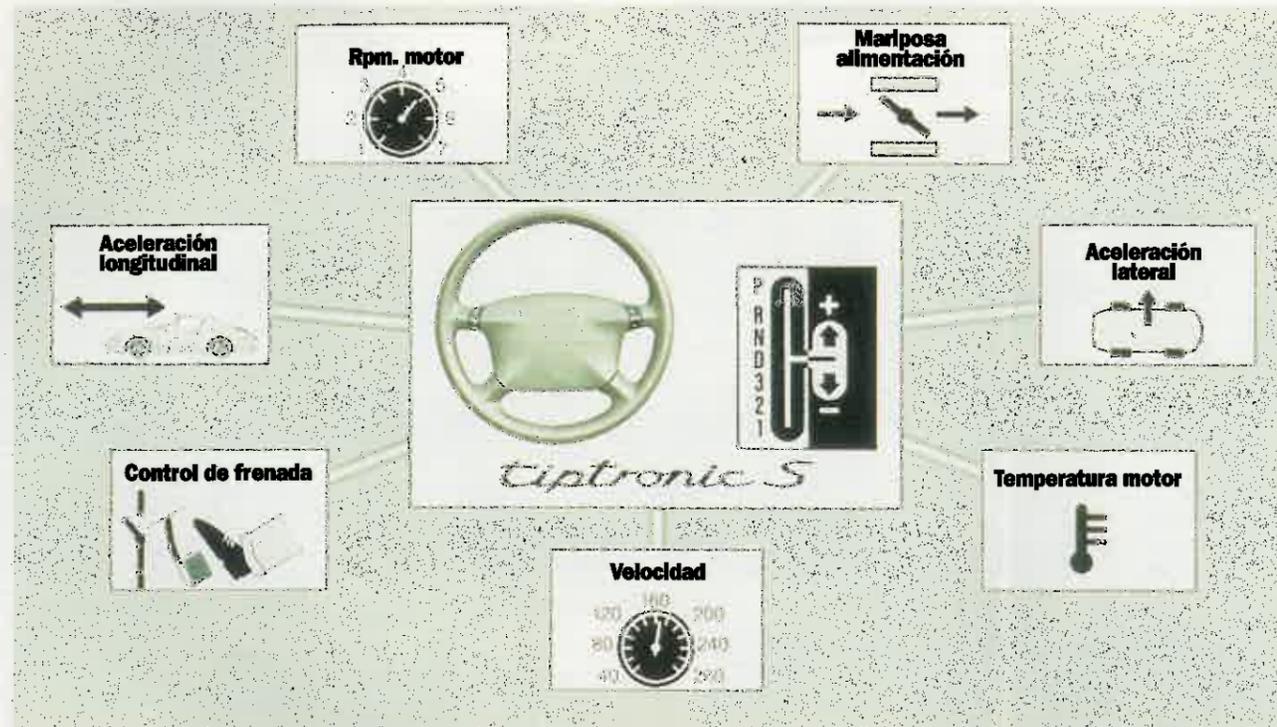
se mantiene la palanca de cambios convencional en los modelos Tiptronic, pues, lógicamente, se conserva la función totalmente automática de la transmisión.

El sistema Tiptronic S es de una simplicidad manifiesta. Dos botones dobles (con funciones + y -) se sitúan a derecha e izquierda del volante, en el tronco de los radios superiores con el núcleo del volante; justo donde descansan los dos dedos pulgares, encargados indistintamente de realizar la función. El hecho de haber colocado botones a derecha e izquierda tiene como

cometido que la función se pueda llevar a cabo en todo momento sea cual sea la posición del volante, tanto en curva como en recta, sin tener que separar las manos del volante. Para realizar los cambios desde el volante, es imprescindible colocar la palanca de cambios en la posición Tiptronic. Después, esa palanca prácticamente no sirve para nada; si bien, a voluntad del conductor, puede utilizarla normalmente olvidándose de los botones del volante. Pero cuando se prueba el sistema es difícil olvidarse de él debido a su impresionante sencillez de uso. Esa es la

esencia del nuevo sistema creado por Porsche.

El resultado no puede ser mejor, y es lo que ha inducido a Porsche a hacer una presentación específica del mismo, pues sólo con la práctica, conduciendo el coche, se puede llegar a comprobar lo que supone de cara a la conducción. Todo tipo de carreteras han permitido un uso intenso de los mandos del sistema Tiptronic adaptados al volante del Porsche 911 Carrera. La impresión es muy satisfactoria. No sólo evita soltar las manos del volante para efectuar los distintos cambios ♦♦♦



sin intervención aparente por parte del conductor. El sistema, mediante sensores electrónicos, analiza diferentes parámetros: posición de la mariposa de alimentación del motor, revoluciones y temperatura del motor, aceleraciones lateral y longitudinal, velocidad y frenada. Un procesador de gran capacidad controla el sistema e impide equivocaciones en la inserción de cualquier marcha. Incluso, en frenadas fuertes, se inserta automáticamente la velocidad inferior. Por último, para el invierno, dispone de precalentamiento al elevar, automáticamente el nivel de revoluciones del motor.

Al analizar el funcionamiento del sistema Tiptronic S se ha apreciado su identidad con el primitivo sistema aparecido en el Carrera 2 y adoptado en el 911 Carrera. Es decir, las relaciones de cambio no han variado, por lo que persiste un salto excesivo entre la segunda y la tercera marchas. Lograr el compromiso más idóneo es el motivo de no haber cambiado esas relaciones, lo que impide una utilización absolutamente deportiva del coche.

El nuevo sistema Tiptronic S se ha basado, nuevamente en el sistema semiautomático PDK que se utilizó en el Porsche 962 del Mundial de Resistencia, cuyas funciones, estaban, también, en el volante.

Ninguna identificación externa en el 911 Carrera para un sistema que, debiendo ser utilizado desde el volante, puede usarse con la palanca de cambios.



A partir del otoño de este año será una dotación de serie para el Porsche 911 Carrera, en sus versiones coupé y cabrio, y sustituirá, en todos los casos, al sistema Tiptronic convencional sin sobreprecio. El futuro 911 Turbo no contará con él ni siquiera como opción. Es importante hacer hincapié en el hecho de que cualquier Porsche 911 Carrera puede adoptar el Tiptronic en el volante a posteriori, no así los antiguos modelos Carrera 2, a los que no se les puede adaptar. En cuanto a la posibilidad de un cambio Tiptronic de 5 velocidades, los técnicos de Porsche han confesado tenerlo en estudio, aunque sin fecha para su comercialización.

Tiptronic es un cambio totalmente electrónico de dos funciones con mando inteligente. El cerebro electrónico del equipo de mando dispone de 5 programas de cambio memorizados, programas que se recuperan automáticamente dependiendo del estilo de conducción y de las características de la carretera en cada momento. Así, el abanico de posibilidades que ofrece el sistema Tiptronic S va desde una utilización meramente económica a un comportamiento netamente deportivo; y ello

con él ni siquiera como opción. Es importante hacer hincapié en el hecho de que cualquier Porsche 911 Carrera puede adoptar el Tiptronic en el volante a posteriori, no así los antiguos modelos Carrera 2, a los que no se les puede adaptar. En cuanto a la posibilidad de un cambio Tiptronic de 5 velocidades, los técnicos de Porsche han confesado tenerlo en estudio, aunque sin fecha para su comercialización.

MANUEL DOMÉNECH



En detalle, la simplicidad de los pulsadores del Tiptronic S. En la conducción del 911 se aprecian mayores concentración y seguridad en la conducción.

de marcha —lo que permite una mayor concentración sobre la carretera y una mayor seguridad en la conducción—, sino que los cambios se efectúan en un tiempo récord. Al pulsar el botón, en milésimas de segundos el microprocesador del sistema Tiptronic selecciona la nueva marcha, y pocas décimas de segundo hacen a esa marcha totalmente utilizable. Eso significa un claro ahorro en tiempo frente a la selección mediante la palanca de cambios y, por tanto, mayor agilidad en las reacciones del coche; sobre todo a la hora de efectuar recuperaciones o adelantamientos intempestivos. Hay que recordar que el sistema



Nuevos retrovisores para toda la gama XM, con un dispositivo eléctrico que orienta el espejo hacia el suelo cuando se engrana la marcha atrás.



NOVEDADES DE CITROËN EN LA GAMA 1995

En busca de la identidad familiar

Comenzaron en Peugeot (al fin y al cabo, sus primos) a buscar un aire de familia para todos sus modelos. Ahora le llega el turno a Citroën en lo que parece una norma de la casa. Pero, detrás de este uniforme, hay muchos cambios técnicos.

40/Motor 16

CITROËN se ha adelantado a la habitual presentación otoñal y ha hecho público en junio lo que se llama «gama 95», y que comenzará a comercializar en los próximos días.

El pequeño AX también cambia su frontal, ahora más parecido a los hermanos mayores. En la fotografía superior, el nuevo salpicadero de los XM y el nuevo volante ahora con airbag.

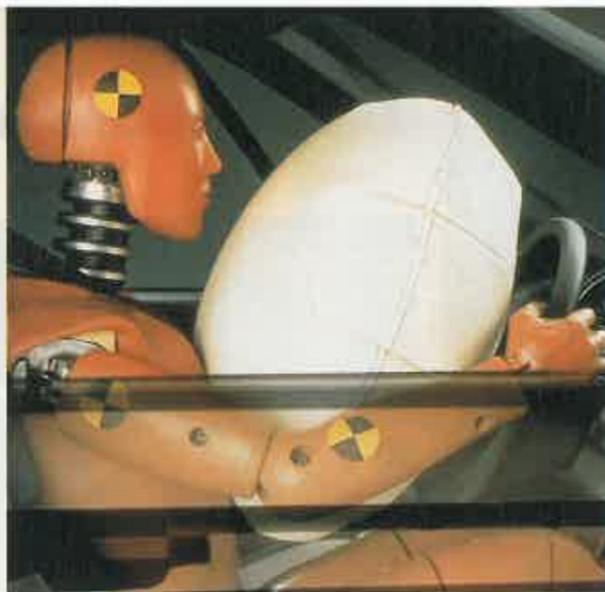


Con la aparición del Xantia hace ahora un año, Citroën, por vez primera en su historia, presenta una gama completa y coherente. Desde el AX al XM pasando por el ZX y el Xantia, sin olvidarnos del nuevo monovolumen y los comerciales. Ahora, lo que se trata es de dar una imagen uniforme de sus productos y algunos retoques para corregir viejos (o nuevos errores de lanzamiento); es lo que podemos llamar «sintonía fina» o «ajuste de agudos» en la música de la marca. ♦♦♦

Motor 16 /41

Gama AX. Un nuevo motor diesel es lo más destacado, aunque, como en todos los modelos, se introducen ligeras modificaciones en el frontal para acercarlo a la estética Xantia, ya común a todos los Citroën.

El nuevo motor es de la familia TU (no confundir con los XU de los modelos más altos, tanto en Citroën como en Peugeot), pero se ha incrementado la cilindrada hasta 1.500 centímetros cúbicos, con lo que se gana en potencia (cinco caballos más) y en par. El coche es ahora más elástico y los adelantamientos se realizan con mayor seguridad, manteniendo la cifra de consumo homologada más baja de todos los coches de su categoría (3,6 litros a los 100 Km, a 90 Km/h).



Con algún retraso respecto a la competencia, Citroën ofrece al fin el airbag su gama media y alta, para los conductores.

Gama ZX. Una nueva calandra y un nuevo capó diferencian exteriormente a los nuevos ZX, en los que también se han introducido elementos de seguridad como el airbag para el conductor o los pretensores de los cinturones de seguridad. Asimismo son nuevos

todos los guarnecidos y tejidos.

La novedad mecánica más destacable es la «re-homologación» del motor 2.0 16 válvulas. Una forma elegante de reconocer que el primer motor de 155 caballos dejaba bastante que desear, con me-

nos potencia de la anunciada y una cierta pereza a regímenes medios y altos. La introducción de un nuevo mapa en la electrónica de la inyección y sobre todo, las modificaciones introducidas en el sistema de admisión variable, han reducido la potencia a 150 caballos, pero ha ganado apreciablemente en funcionamiento en medio régimen. En una primera toma de contacto, el nuevo ZX 16V nos ha parecido ya menos perezoso a subir vueltas que su predecesor, pero habrá que esperar a una prueba a fondo para confirmar estos extremos.

Gama XM. Es, sin duda, donde mayores novedades se introducen, ya que se quiere relanzar un modelo que nunca alcanzó el éxito esperado.

ARNAUD DE DAVID-BEAUREGARD

Se cumplen ya seis meses desde que Arnaud de David-Beauregard desembarcó en Citroën Hispania como máximo responsable. En estos meses, además de progresar en su español de manera más que apreciable, tiene ya un conocimiento de nuestro mercado que le convierten en una de las personalidades más directas y claras de nuestro automovilismo.

Tuvimos oportunidad de cambiar impresiones, precisamente a los tres días de la publicación de resultados. Sobre esto se muestra optimista:



«pese al balance de 1993, el primer semestre del 94 creo que lo cerraremos con números negros.»

Más cauto se mostraba sobre las ayudas estatales a otras firmas de automóviles: «por supuesto que admito

las ayudas de la Administración a las empresas de automoción, pero siempre que se den dentro de la normativa comunitaria, en igualdad de condiciones para todo el que las solicite; y sobre todo, que no se rompa el difícil equilibrio que marca la libre competencia.»

Sobre el Plan Renove comentó que más del 40 por ciento de las ventas de junio estaban sujetas a estas condiciones y en su criterio, a final de año, el crecimiento total de la demanda en los 12 meses no cree que supere el 5 por ciento respecto al 93.

En primer lugar, se ha cambiado todo el salpicadero, obligado para ubicar el airbag, que por fin se ofrece en este coche (inconcebible haber esperado tanto tiempo), siendo ahora más redondeado y de apariencia más «ligera», menos mastodóntica y con climatizador automático de serie en todas las versiones. En segundo lugar, se han cambiado algunos detalles del exterior, como la calandra, los espejos retrovisores y el alerón posterior.



Más discreto es ahora el nuevo alerón trasero de los Citroën XM años de gama.

Pero es en los apartados mecánicos donde encontramos las mayores novedades, con dos nuevos motores y un eje trasero de avanzado diseño, también direccional como en las gamas más bajas.

Los dos motores nuevos son un gasolina 2 litros y 16 válvulas de 135 caballos que sustituye al 2 litros de 122 caballos; y un turbodiesel de 2,5 litros y 130 caballos.

JOSE MARIA CERNUDA

Motor 16/43



También el frontal del XM, el más grande de la marca se ha modificado, para darle el «aire de familia» que buscan los estilistas.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | AX Diesel | ZX 2.0 16V | XM 2.0 16V | XM Turbodiesel 2.5 |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4 en línea | 4 en línea | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.527 | 1.998 | 1.998 | 2.446 |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 4 | 4 | 3 |
| Alimentación | Inyección mecánica | Inyección electrónica | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión | - | 10,4 a 1 | - | - |
| Potencia máxima / r.p.m. | 58 cv/5.000 | 150 cv/6.500 | 135 cv/5.500 | 130cv/4.300 |
| Par máximo / r.p.m. | 9,5 mkg/2.500 | 19,0 mkg/3.500 | 18,7 mkg/4.200 | 30,0 mkg/2.000 |
| TRANSMISION | | | | |
| Tracción | Delantero | Delantero | Delantero | Delantero |
| Caja de cambios | Manual 5 marchas | Manual 5 marchas | Manual 5 marchas | Manual 5 marchas |
| DIRECCION Y FRENS | | | | |
| Sistema | Cremallera | Cremallera asistida | Cremallera asistida | Cremallera |
| Diámetro de giro (m) | 10,3 | 11,3 | 12,5 | 11,4 |
| Frenos, Sistema(Del/Tras) | Discos/Discos. | Discos/Discos. | Discos/Discos. | Discos/Discos. |
| SUSPENSIONES | | | | |
| Delantero | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| Trasero | Independiente | Independiente | Independiente | Independiente |
| PESO Y DIMENSIONES | | | | |
| En orden de marcha (kg.) | - | 1.630 | - | - |
| Largo/ancho/alto (mm) | 3.525/1.555/1.350 | 4.085/1.720/1.380 | 4.710/1.795/1.385 | 4.710/1.795/1.385 |
| Capacidad del depósito (l) | 43 | 54 | 80 | 80 |
| PRESTACIONES Y CONSUMOS | | | | |
| Aceleración de cero a 100 km/h (s) | 13,7 | 8,5 | 9,8 | 11,2 |
| Velocidad Máxima (km/h) | 158 | 220 | 205 | 201 |
| Consumo Urbano (l/100 km) | 5,1 | 11,3 | 11,6 | 9,2 |
| A 90 km/h (l/100 km) | 3,6 | 5,9 | 6,5 | 5,1 |
| A 120 km/h (l/100 km) | 4,9 | 7,8 | 8,0 | 6,8 |

El pasado mes de noviembre se celebró la tercera edición de la carrera para coches solares entre Darwin y Adelaide (Australia). El prototipo realizado por el departamento de Diseño y Desarrollo de Honda, se impuso entre la nutrida participación de 62 coches de todo el mundo. Los 3.004 kilómetros que hay entre las dos ciudades se realizaron a un promedio de 82,5 km/h.

Ahora los responsables de la marca nos han brindado la oportunidad de probar este campeón. Se trata de un coche realizado sobre una estructura de tipo monocasco, realizada en fibra de carbono con elementos plásticos y paneles de tipo sandwich. La carrocería, de plástico reforzado, cumple dos misio- ♦♦♦



El motor eléctrico está alojado en la misma rueda para evitar pérdidas de energía por rozamiento. La suspensión es un monobrazo y las ruedas son macizas. El panel de instrumentos (centro) mantiene informado al piloto del estado de carga del coche, así como de su velocidad. La suspensión delantera (derecha) tiene un esquema de doble triángulo, con un amortiguador en cada rueda.



HONDA DREAM

Aliado del sol

Con cierta frecuencia se prueban coches de carreras, sin embargo, probar el coche campeón de la última carrera para coches solares es algo que se sale de lo normal. Con una velocidad máxima de 130 kilómetros a la hora, el Honda Dream es un coche que deja huella.



nes, por una parte ofrecer la menor resistencia al aire (el Cx es de tan sólo 0,11) y por otra soportar los enormes paneles solares, necesarios para alimentar la batería y el motor eléctrico. Estos paneles, de cristal de silicio, pueden llegar a generar una energía de 1,5 kw, lo suficiente para lanzar el Dream a la escalofriante velocidad de 80 kilómetros por hora. Para reducir al máximo la fricción, se han limitado las ruedas a tres; dos delante y una detrás. Las delanteras son direccionales y soportan el mayor esfuerzo en las frenadas, mientras que la posterior aloja el motor, montado sobre la misma rueda. El angosto puesto de conducción se puede definir como el resultado de mezclar el *cock pit* de un monoplaza, el de un cazabombardero y el de una moto. Hay que



A pesar del mal tiempo, el Dream demostró que se trata de todo un coche campeón. Su conducción es fácil, no plantea ningún problema.

contorsionarse para poder acomodarse ante el manillar. Una vez dentro, con la cúpula ya instalada, la duda que nos asalta se centra en el calor que debía pasar el esforzado conductor bajo el abrasador sol australiano.

El día de la jornada de pruebas amaneció totalmente nublado, por

lo que las pruebas se realizaron aprovechando la energía acumulada en la batería.

Una vez acomodado en el interior, el conductor se encuentra frente a un manillar de tipo de moto con un complejo panel digital, donde diversos números bailan continuamente. El Dream se conduce con facilidad, basta apretar un gatillo en el puño derecho para que el coche se ponga en movimiento. El freno se acciona con la mano izquierda. La aceleración es lenta, pero sorprende ver cómo el panel donde aparece la velocidad va aumentando sin cesar. En nuestra toma de contacto, el Dream alcanzó los 90 kilómetros por hora. A esta velocidad toda su ligera estructura retiembla. Cada vez parece más impensable que una persona haya rodado más de 3.000 kilómetros en se-

FICHA TECNICA

MOTOR: Eléctrico de corriente continua, situado en el interior de la rueda. Potencia máxima: 6kw. Batería: De aleación de plata y zinc. Capacidad: 5 kwh. **CHASIS:** Monocasco de fibra de carbón con refuerzos plásticos. **SUSPENSION:** Doble triángulo delante, con amortiguadores hidráulicos y muelles delante y brazo tirado detrás. **FRENOS:** Hidráulicos de tambor en las ruedas delanteras y eléctrico en la rueda posterior. **DIMENSIONES Y PESO:** Largo: 5.970 mm. Ancho: 2.000 mm. Alto: 1.020 mm. Peso: 180 kg. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima: 130 km/h. Velocidad máxima con los paneles solares: 80 km/h

mejante artefacto. Las curvas se negociaban con timidez ya que, al tratarse de un tres ruedas, su estabilidad resulta un tanto precaria. Los frenos son suficientes para el peso y las prestaciones, además, el propio motor actúa como freno eléctrico y de esta forma recupera parte de la energía suministrada. Desde el cuadro de instrumentos se puede controlar el estado de carga de la batería. Una cifra indica la cantidad de energía que generan los paneles solares, mientras que otro indica la energía que absorbe el motor. También hay que mantener un ojo en la reserva de la batería. Cuando se acelera a



En la parte delantera puede verse la rueda motriz. Arriba, el acumulador.

fondo, la energía suministrada al motor ronda los 5.000 vatios. El día de la toma de contacto estaba nublado, por lo que el indicador de carga apenas marcaba una entrada de 50 ó 60 vatios. Durante la carrera solar, el piloto debe mantenerse atento a las diferentes indicaciones para evitar agotar la batería.

Todavía falta mucho para que podamos salir de casa en un coche solar para ir a trabajar, pero tras probar el Honda Dream, se ve el futuro mucho más cerca y el camino mucho más claro.

VICTOR PICCIONE



Las victorias de Goodyear en Fórmula 1...



son un triunfo para usted.

30 Años en Fórmula 1, el tiempo más largo de permanencia de una marca, demuestran el espíritu de perfección de Goodyear. Más de 300 Victorias, avalan la misma tecnología en la que se basa el diseño de los neumáticos más fiables y seguros para su coche.

GOODYEAR
El Mejor Neumático del Mundo.





Este laboratorio de PSA dispone de un total de 36 maniqués, de los que repone anualmente la tercera parte por defunción definitiva.



SEGURIDAD

CENTRO DE SEGURIDAD PSA EN BELCHAMP

El 806 a prueba

Por primera vez, el grupo PSA ha abierto las puertas del Centro de Belchamp a los periodistas. El motivo ha sido un *crash test* del Peugeot 806, cuya seguridad, compartida con sus homólogos de Citroën, Fiat y Lancia, ha sido íntegramente elaborada en este complejo alsaciano.



Lo dice el diccionario. Accidente: suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas. Para evitarlos es para lo que el grupo PSA (Peugeot, Citroën) ha reformado el centro de seguridad de Belchamp. Una reforma que ha supuesto una inversión de unos 1.500 millones de pesetas.

Pero es que si se trata de evitar accidentes todo esfuerzo y todo dinero invertido es poco. Los responsables del grupo francés lo saben y así en este centro trabajan ininterrumpidamente todo el año, no sólo sobre los vehículos de las propias marcas sino sobre los de las más representativas del mercado. Y las pruebas no se limitan a la fase de desarrollo del modelo, sino que se dilatan durante todo su periodo de comercialización para ir mejorándolo sucesivamente si procede.

Para ello Belchamp dispone de todo tipo de pistas de rodaje y sistemas de medición. Una de las instalaciones que PSA quiso mostrar en esta presentación es la pista de multiadherencia. Su característica diferenciadora de otras pistas similares es el exclusivo pavimento, formado por asfalto convencional, una cubierta basáltica de adherencia mediana y 36.500 losetas de vidrio

especialmente estudiadas para simular a la perfección la adherencia en nieve o hielo. Bosch, Allien Signal o ITT Automotive, colaboran regularmente con PSA sobre esta pista para perfeccionar sus sistemas de seguridad activa. Esta pista, una de las cinco de que dispone el complejo de Belchamp, ha costado 400 millones de pesetas y es única en su género por su cubierta conformada por losetas de vidrio, patentada por PSA.

Pero, sin duda, la zona más espectacular del centro de Belchamp son las zonas donde se realizan los experimentos de seguridad pasiva: los famosos *crash-test*. Belchamp ofrece laboratorios de todo tipo que tratan de reproducir todos los imprevistos que un conductor pueda encontrarse en la carretera. Belchamp está preparado para reproducir otros 11 choques-tipo.

En este caso, se realizó la prueba de seguridad pasiva del Peugeot 806 y el Citroën Evasion, el monovolu-

Pista de baja adherencia (foto superior) y prueba en zanja para calibrar el disparo de los *airbag*.

men creado en colaboración con el grupo italiano Fiat. Se estableció la velocidad del impacto en 50 kilómetros por hora, conseguida gracias a un potente

torno eléctrico de 480 caballos de potencia que dispara el coche a 60 km/h. Siguiendo las últimas normas dictadas al efecto, tomando como ejemplo las vigentes en EEUU, el depósito de combustible se llena completamente. En esta prueba un sensor en la bomba de combustible cortó automáticamente la circulación de éste tras el impacto. No se produjo, además, ninguna fuga en el depósito de combustible.

Pero, justo en ese momento, entró en juego una segunda acepción de la palabra «Accidente». Volviendo al diccionario, accidente también puede ser: Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.

Eso es lo que pasó en esta prueba. Tras más de 50 choques para calibrar hasta los más mínimos aspectos de la seguridad del monovolu-



Choque lateral según las normas que se van a imponer en la Unión Europea.

men francés saldados con resultados plenamente satisfactorios, en este último se produjeron dos hechos insólitos que desconcertaron a los técnicos del proyecto: se soltó el anclaje del asiento de la segunda fila y las puertas laterales del lado de la colisión (muro situado formando 30° con el frontal del coche) no se pudieron abrir por la deformación de la chapa, aunque la estructura

del habitáculo (así como la columna de dirección telescópica) no sufrió y preservó a sus ocupantes de sufrir heridas por intrusión.

Por supuesto, los miles de datos registrados durante las décimas de segundo que duró este disparo, tardarán aún varias semanas en analizarse completamente así como el análisis de las múltiples filmaciones a alta velocidad y la traducción de los registros de la «caja negra», similar a las utilizadas en aviación. Sólo entonces podrán concluirse las posibles causas de este excepcional resultado.

Afortunadamente, esta segunda clase de accidente, ante unos cuantos periodistas no tuvo graves consecuencias y sí una nueva determinación por parte de los responsables de PSA: seguir trabajando para evitar la primera acepción de la palabra accidente, aquella que hablaba de daños a las personas.

JUAN LUIS SOTO

La Tecnología de la Perfección.

Sonido en toda su expresión, elevado a la categoría de arte. Líneas suaves y elegantes, para un diseño inconfundible. Inimitable. Radio-CD Alpine 7982 R, primer cambiador de discos compactos para salpicadero con carátula extraíble y Radio-cassette Alpine 7525 R. Los máximos exponentes de una tecnología líder de máximo rendimiento que sorprende incluso en su precio. Como toda la gama Alpine. Una generación superior de componentes que marcan un estilo definitivamente superior en Car Audio. Alpine Digital Car Audio Systems: la Tecnología de la Perfección.



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



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



ALPINE

Car Audio and Communication Systems

La bestia domada



El Porsche 962 Le Mans es réplica del mítico modelo que causó el terror en los circuitos en los años 80. Dicha réplica, fiel al modelo de origen, cuenta con una mecánica poderosa que permite disfrutar de unas prestaciones excepcionales, que lo convierten en el coche más rápido del mundo.

UN grupo de expertos de reconocida fama, y unidos de una forma u otra a Porsche, han hecho posible una versión de calle del mítico Porsche 962, plurivictorioso en las 24 Horas de Le Mans. Han realizado un superdeportivo que es, por méritos propios, el coche más rápido de la actualidad, con una velocidad máxima que supera los 380 km/h.

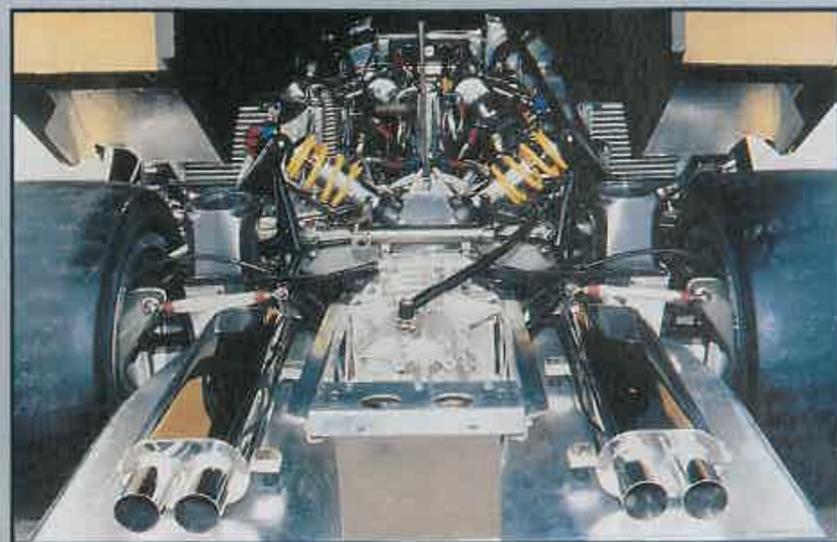
El Porsche 962 Le Mans ha salido de las instalaciones de Dauer Racing; su propietario, Jochen Dauer, es un hombre muy ligado a la marca alemana, su equipo ha sido durante la



década de los 80 representante de Porsche con el 962 en muchas pruebas de Sport Prototipos y ahora se encarga de realizar las réplicas de calle de este coche. En total ensamblarán 50 unidades, a un precio prohibitivo: 141.000.000 de pesetas.

Dauer Racing ha desarrollado el chasis y la carrocería de fibra de carbono del 962 Le Mans en cooperación con Achim Storz, un ex estilista de Porsche, y Gert Hildebrand Desing. Han respetado las medidas del coche de carreras y han realizado los mínimos retoques para adaptarlo a un uso en carretera y para permitirle pasar la homologación. Los trabajos de la pintura de la carrocería han estado encomendados a Walter Maurer, un experto en la materia y con merecida fama de aplicación de técnicas innovadoras de lacas, ha colaborado en proyectos anteriores con Andy Warhól y César Manrique, por citar dos ejemplos de artistas universalmente conocidos.

El austero interior del 962 de carreras ha dado paso, en la réplica de calle, a un habitáculo muy lujoso. En él se combinan a la perfección la tapicería de cuero con



El motor Porsche de seis cilindros boxer, con dos turbos, ofrece una potencia de 670 caballos, que permiten lograr una velocidad de más de 380 kilómetros/hora.



El interior del Porsche 962 Le Mans no se parece en nada al del vehículo original de carreras; en este modelo es muy lujoso, y está tapizado en piel. En él han mantenido la posición original de la palanca del cambio, junto a la puerta de la derecha.





El 962 Le Mans, a pesar de su brutal mecánica, permite un uso totalmente normal.

FICHA TECNICA

MOTOR: Seis cilindros boxer, situado en la parte central de forma longitudinal de 2.994 cc. con cuatro válvulas por cilindros, dos turbos y 670 caballos de potencia a 7.700 revoluciones por minuto. **CHASIS:** De fibra de carbono. **SUSPENSION:** Doble triángulo delante. Triángulos invertidos detrás con barras de torsión y estabilizadoras concéntricas de titanio. **FRENOS:** Discos ventilados delante y detrás de 330 mm. de diámetro. **DIMENSIONES Y PESO:** Largo: 4.700 mm. Ancho: 1.990 mm. Alto: 1.150 mm. Peso: 980 kg. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima: más de 380 km/h. 0 a 100 km/h: 2,8 segundos.

la carrocería de fibra de carbono. Han mantenido los máximos detalles del original, como es el caso de la situación de la palanca de cambios, junto a la puerta derecha.

El motor utilizado es el seis cilindros boxer de Porsche, de 2.994 centímetros cúbicos, que con dos turbos da una potencia de 670 caballos. Una mecánica dotada con un sistema de gestión electrónica de la inyección Bosch Motronic 1.7, y que está pensada para poder utilizarlo de forma convencional a diario. La potencia del coche, junto a un peso muy ajustado, 980 kilos, además de sus prestaciones increíbles le permiten acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 2,8 segundos y alcan-

za los 200 kilómetros por hora en 7,3 segundos.

Otro detalle técnico de este espectacular deportivo es la tracción que, fiel al coche original, es a las ruedas traseras con un diferencial viscoso. La caja de cambios, para adaptarla a un uso normal, es de cinco velocidades sincronizadas. Las ruedas que utiliza el Porsche 962 Le Mans son de generoso tamaño; las llantas, de origen Speedline, equipan unos neumáticos en medida 325/35 ZR 18 delante y 365/35 ZR 18 detrás. El tamaño de las llantas permite disponer de un sistema de frenos Brembo, con unos enormes discos ventilados.

Las suspensiones mantienen los

esquemas y geometrías de la versión original de carreras, pero se han adaptado los tarados para que permitan una conducción confortable, pero que a la vez sea posible disfrutar de las prestaciones de su mecánica. Por otro lado, cuenta con un mecanismo hidráulico, que en función de la velocidad varía la altura libre del coche con respecto al suelo.

Otros detalle curioso de este impresionante modelo es que los propietarios, junto a la documentación, en una caja de fibra de carbono, recibirán un libro de la historia deportiva de Porsche.

JOHN E. BECH



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

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

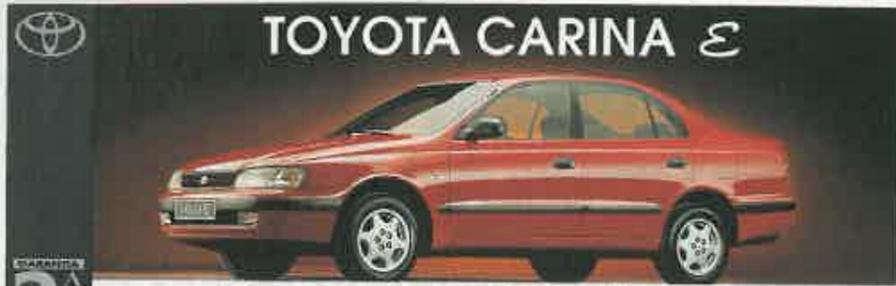
| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas | Airbag |
|--------------------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|
| ALFA ROMEO | | | | | | | | | | | | | | | |
| 33 1.3 Injeta 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 ie | 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 ie | 2.070.000 | 1.712 | 107 | 188 | 9,5 | 8,4 | 407,5 | 150.000 | 35.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| ● 155 1.7 Twin Spark | 2.335.000 | 1.749 | 115 | 181 | 11,8 | 8,4 | 444,3 | 170.000 | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 150.000 | 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 | Serie | 180.000 | 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 | Serie | 180.000 | 58.000 |
| ● 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 | 1.925 | 92 | 180 | 13,5 | 6,5 | 444,3 | 170.000 | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 180.000 | 60.000 |
| ● 155 2.5 TD | 3.395.000 | 2.500 | 125 | 195 | 10,4 | 7,5 | 444,3 | Serie | 40.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 180.000 | 58.000 |
| ● 164 2.0 Twin Spark Lux | 3.969.000 | 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 Super | 5.761.000 | 2.959 | 210 | 240 | 8,0 | 11,3 | 466,5 | Serie | 77.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| ● 164 3.0 V6 24V Super Aut | 5.985.000 | 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 Super | 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 Lana | 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 | | | | | | | | |
| Expediter 1.9 D 4WD | 1.675.135 | 1.870 | 64 | 137 | 27,4 | 8,9 | 384,9 | 177.000 | 32.000 | | | 110.000 | | 125.000 | |
| 243 D | 1.707.007 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | | | | | | | | |
| 244 D | 1.752.467 | 3.120 | 65 | 110 | 28,6 | 10,1 | 403,0 | | | | | | | | |
| ASIA MOTORS | | | | | | | | | | | | | | | |
| Rocsta 2.2 DX T. Lana | 2.029.100 | 2.184 | 72 | 138 | | | 380,5 | 167.800 | Serie | | | | 106.800 | | 50.850 |
| Rocsta 2.2 DX T. Duro | 2.105.400 | 2.184 | 72 | 138 | | | 380,5 | 167.800 | Serie | | | | 106.800 | | 50.850 |
| AUDI | | | | | | | | | | | | | | | |
| ● 80 2.0 E | 3.176.000 | 1.984 | 115 | 190 | 11,8 | 9,3 | 448,2 | 275.000 | 53.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 153.000 | Serie |
| ● 80 2.3 E | 3.931.000 | 2.309 | 133 | 200 | 9,8 | 9,8 | 448,2 | Serie | 53.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 153.000 | Serie |
| ● 80 2.0 E 16V | 3.931.000 | 1.984 | 140 | 201 | 9,8 | 10,1 | 448,2 | Serie | 53.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| ● 80 2.0 E 16V Quattro Concept | 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 | 4.121.000 | 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. | 4.305.000 | 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 | 3.480.000 | 1.896 | 90 | 174 | 14,1 | 5,4 | 448,2 | 275.000 | 53.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 153.000 | Serie |
| ● 80 2.8 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 |
| ● A6 2.6 V6 | 4.867.000 | 2.598 | 150 | 209 | 9,9 | 10,4 | 479,7 | Serie | 126.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 206.000 | Serie |
| ● A6 2.8 V6 | 5.804.000 | 2.771 | 174 | 219 | 9,1 | 10,9 | 479,7 | Serie | 126.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 206.000 | Serie |
| ● A6 2.5 TDI | 5.157.000 | 2.461 | 115 | 195 | 11,2 | 6,6 | 479,7 | Serie | 126.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | 206.000 | Serie |
| ● 100 54 4.2 V8 | 9.302.000 | 4.172 | 280 | 249 | 6,2 | 15,2 | 479,0 | Serie | 119.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| ● 100 54 4.2 V8 Avant | 9.594.000 | 4.172 | 280 | 247 | 6,6 | 15,2 | 479,0 | Serie | 119.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 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 | 436,6 | 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 | 436,6 | 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 5.2 Quattro | 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 |
| ● Avant 5.2 Quattro | 7.197.000 | 2.226 | 230 | 242 | 6,1 | 11,6 | 450,9 | Serie | 53.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| ● Avant RS2 Quattro | 10.400.000 | 2.226 | 315 | 262 | 5,4 | 11,8 | 451,0 | Serie | Serie | 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 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Freccilber 2 R I | 2.852.501 | 1.596 | 100 | 150 | 15,8 | 9,9 | 378,5 | 209.734 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 64.369 |
| Freccilber TD T. Duro | 3.825.316 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 | 240.502 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freccilber TD Cabrio | 3.825.316 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 | 240.502 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freccilber 2.7 T. Duro | 3.825.316 | 2.693 | 129 | 160 | 13,4 | 12,2 | 414,5 | 240.502 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freccilber 2.7 T. Cabrio | 3.825.316 | 2.693 | 129 | 160 | 13,4 | 12,2 | 414,5 | 240.502 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| BMW | | | | | | | | | | | | | | | |
| ● 316i Compact | 2.953.000 | 1.596 | 102 | 188 | 10,3 | 7,9 | 421,0 | Serie | 71.293 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 133.733 |
| ● 316i Compact Aut | 3.215.000 | 1.596 | 102 | 183 | 13,8 | 8,8 | 421,0 | Serie | 71.293 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 133.733 |
| ● 316i Coupé | 3.400.000 | 1.596 | 102 | 195 | 12,7 | 8,0 | 443,5 | Serie | 109.170 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | 155.645 |
| ● 316i Coupé Aut. | 3.670.000 | 1.596 | 102 | 192 | 14,2 | 8,8 | 443,5 | Serie | 109.170 | Serie | Serie | Serie | Serie | | |



COVA 81



Desde **2.341.800 Pts.** (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos - 4 puertas XLI)



TOYOTA CARINA E

Versiones 4 y 5 puertas

EURO CARE ASISTENCIA 24 HORAS

Para los que aun pueden elegir....

PRUEBELO EN

BLANCO - LLORENTE

llamando a los Teléfonos:

534 94 11 y 534 59 89

Avda. Dior.

Federico Rubio y Galí 12

AUTOS FERNANDEZ
Audi 90 2.2E, Aire acondicionado, año 1986. 900.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Ford Courier, año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Ford Escort 1.8 diesel, año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Citroën Xantia 2.0 SVX, año 93, full equipo, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Peugeot 106 XN, año 93, 6.000 Kms, 825.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Suzuki Santana SJ413, año 85. Buen estado. 650.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

DEZ Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva. 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Peugeot 405 SRD turbo, A/A, año 91, 1.800.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Renault Twingo. Nuevo de sorteo. 1.025.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Renault Laguna 2.0. Coche de servicio, 1.000 Kms. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Peugeot 106 XN, año 93, 6.000 Kms, 825.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Suzuki Santana SJ413, año 85. Buen estado. 650.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

DEZ Volkswagen Passat 1.8, año 90. 775.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Peugeot 405 GRI Break, Aire acondicionado, año 93, único. 2.650.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
BMW 316i 4p año 88, económico, 950.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Renault 25 TX A/A, ABS, año 90 pocos Kms. 1.300.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Lancia Thema 16 válvulas. Full Equipo, año 89 1.400.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Volkswagen Golf, 90 caballos de potencia, Aire acondi-

cionado, año 93. 1.550.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Audi 90 2.2E, A/A, año 1986. 900.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Ford Courier año 92, buen estado, 750.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ

DEZ Ford Escort 1.8 diesel año 90, nuevo. 975.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Citroën Xantia 2.0 SVX, año 93, FE, 2.500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

AUTOS FERNANDEZ
Moto Suzuki GSX 750 F, año 90, muy nueva. 500.000 Ptas. Tel: (91) 551 22 50.

• PARA SU SEGURIDAD • Y LA DE LOS DEMÁS

En 1994 y para adaptar las disposiciones reglamentarias españolas a las de la C.E.E. deberán pasar su primera INSPECCION TECNICA obligatoria (ITV) los vehículos que cumplan 4 y 5 años de antigüedad.

4º AÑO
de M-7740-LG a M-4743-IK

En JULIO
5º AÑO
de M-7222-KB a M-3133-KF

Si no cumple con esta obligación puede ser objeto de sanción por las autoridades competentes.



Comunidad de Madrid
Consejería de Economía
Dirección General de Industria, Energía y Minas



Motor 16



La fiesta de Johnnie Walker

EL pasado día 31 de mayo tuvo lugar una fiesta organizada por «The Club by Johnnie Walker» con motivo de la apertura de la terraza Boulevard 37, en el paso de la Castellana 37. Con anterioridad a la misma se montó una espectacular cenabuffet con más de 300 invitados entre los que se encontraban todos los personajes que hacen girar Madrid (directores de discotecas, gimnasios, deportistas, prensa, modelos...), además de numerosas caras conocidas: Blanca Fdez. Ochoa, Luis Astolfi, Cayetano Martínez Irujo...

Concurso de fotografía

BAJO el lema «No cede ante la presión», la revista Sports Life (del grupo G+J) y TAG Heuer, fabricante de relojes profesionales y cronómetros para deportistas, han creado un nuevo concurso fotográfico con atractivos premios y la posibilidad de ver las instantáneas ganadoras reproducidas en las publicaciones del grupo editorial alemán. Cualquier información relacionada con el tema puede obtenerse en: TAG Heuer, c/o Segmenta PR, Feldbrunnenstr. 52, 20148 Hamburg, Germany. El plazo finaliza el 30 de septiembre de este año.



Ven a Marlboro Country

LA promoción «Ven a Marlboro Country» ya tiene ganadores. Diez afortunados que viajarán, junto con sus acompañantes, al auténtico oeste americano, al mundo Marlboro. Esta es la lista de los diez ganadores. M^a Angeles Ballesteros Melero (Villarrobledo, Albacete). Blas Navarro Rosell (Villarrobledo, Albacete). M^a Pilar Pina Alcalá (Zaragoza). M. Angel

Felipe Baldirá (Zaragoza). Soledad González Martín (Madrid). M^a Mercedes González Martín (Madrid). Pedro González Ortíz (Getafe, Madrid). Mercedes Canillas Martín (Getafe, Madrid). Amalia Gómez Fernández (Vilanova i la Geltrú, Barcelona). Tomás Rosalén Sáez (Vilanova i la Geltrú, Barcelona).

Honda Automóviles con Sergi Bruguera

EL famoso tenista catalán Sergi Bruguera y Honda Automóviles España han firmado recientemente un acuerdo de patrocinio durante los próximos dos años. Sergi Bruguera, campeón de Roland Garros en los años 1993 y 1994, es el mejor tenista español del momento, pues ocupa un puesto de honor en la ATP (Asociación de Tenistas profesionales).

En la fotografía, el deportista Sergi Bruguera y Kanji Miyajima, presidente de Honda Automóviles en el continente europeo, frente a la sede social de la compañía en nuestro país, en el momento posterior a la firma del contrato.



Circuito de La Parrilla

EL Moto Club La Parrilla ha construido un circuito que lleva su mismo nombre, ubicado en la provincia de Valladolid (carretera Tudela de Duero-La Parrilla, Km. 3,5). Cuenta, en sus 100.000 metros cuadrados, con pista de velocidad sobre tierra tipo «supermotard», de 1.150 metros lineales por 10 metros de anchura mínima y una pista de supercross de 740 metros por siete metros de ancho, así como diversas instalaciones (boxes, gradas...). Además de la pruebas pertinentes se impartirán cursos de Seguridad Vial para menores de 18 años, llevados por profesionales. Más información en el teléfono: (983) 29 87 68.



PARA viajar con tranquilidad y libertad, el Racc ha editado un nuevo catálogo Autovacances para este próximo verano, donde se presenta una amplia oferta de itinerarios para realizar en automóvil por España y el resto de Europa. Un servicio especializado de vacaciones con coche que aporta itinerarios preparados especialmente con la información necesaria, la seguridad durante el viaje y la garantía de alojamiento. Utilizar el automóvil como medio de transporte a la hora de viajar, da una total independencia en el viaje.

Las rotondas de Galapagar

EL otro día pensé que me había equivocado de carretera: me dirigía a El Escorial y, después de subir el puerto de Galapagar, me encuentro con un atasco monumental. Poco a poco avanzábamos hasta que, de repente, vi una mole enorme de hormigón separando dos carriles estrechos. Convencido de que me había equivocado esperaba un desvío para dar la vuelta cuando vi una primera rotonda. Era Galapagar, no me había equivocado, habían convertido una carretera comarcal en una urbanización con un límite de velocidad salvaje, sin arcén y con unas condiciones de marcha, camiones, tractores y coches, lamentables. Más tarde me he enterado de que, como había muchos accidentes, han recurrido a este sistema para que éstos disminuyan.

Mi hermano se mató muy cerca de allí, en la M-600 que va de El Escorial a Valdemorillo, en una curva a derechas en cambio de rasante sin señalizar y contraperaltada. Ya hace un año y nadie se ha dignado a arreglar la situación. No es el único punto negro de la zona, no hace falta ir muy deprisa para caer en más de una trampa. ¿No se podía haber desviado algún dinero para arreglar mínimamente (aunque sólo sea poner señales) esta carretera?

CARLOS MIGUELAÑEZ
AVILA

CUATRO BERLINAS A ELEGIR

QUERO comprar un coche y mis candidatos son el Ford Mondeo 2.0i 16V 4P, el Ghia, el Honda Accord LS 2.0i 16V., el Hyundai Sonata 2.0i GLS 16V. y el Rover 620 Si. Me gustaría su opinión.

Otra duda: ¿merece la pena comprar cualquiera de los cuatro modelos candidatos antes que un Mercedes de la anterior generación (190, 200, 260) de 2ª mano, con un precio similar o algo menor (de 2,5 a 3 millones de pesetas) y con un kilometraje no superior a 50-70.000 kilómetros?

RAFAEL DE LOS REYES
LA CORUÑA



R.- Creemos adivinar que usted se inclina por vehículos muy equipados, semi lujosos y de aire exclusivo. Aunque incluye el Mondeo, «olvida» el Laguna, el Xantia, el Vectra... mencionando vehículos menos vistos. Podríamos resumir la contestación diciéndole que la mejor relación calidad-equipamiento-precio es la del Mondeo, pero ni es el más

grande (Sonata), ni el más potente (Sonata) ni el más estilizado (Rover) ni el más deportivo (Accord).

Si quiere todo el equipamiento tenga en cuenta que en el Hyundai hay que pagar aparte cierto equipamiento como el ABS y el Airbag. Por otra parte, no le aconsejamos lo del Mercedes de se-



gunda mano, a no ser que se lo vendiese su mejor amigo. También tenga en cuenta otros aspectos como el precio del seguro, costes de reparaciones, precios de repuestos, etcétera.



Excesos con turbo

ME ha dicho un amigo que en un coche con turbocompresor no se puede parar el motor inmediatamente después de haber circulado a alta velocidad. Yo le he hecho a veces y no ha pasado nada, pero esta persona me comenta que puede ser muy perju-

dicial para la mecánica. ¿Qué hay de cierto en ello? ¿Por qué se puede estropear el motor? ¿Cuánto tiempo tengo que estar parado con el motor en marcha? ¿Me recomendarían revisar mi coche después de no seguir estas recomendaciones?

MARIANO MARTIN
SANTANDER

R.- Una cosa es lo que la marca recomienda hacer y otra lo que los propietarios de los coches hacen. En el caso de un motor turbo hay algunas recomendaciones básicas que sí se deberían cumplir para alargar la vida del motor y, en general, del conjunto. Por ejemplo, tras circular por ciudad a rit-

mo normal no es necesario mantener en marcha el motor con el coche parado; sin embargo

tras circular por carretera a unos 90 Km/h conviene mantener en marcha el motor durante unos 30 segundos. Después de circular por autovía o autopista, sin superar los 120, convendría mantener el motor en marcha un minuto. Y después de requerir las máximas prestaciones conviene, antes de parar, mantener el motor en marcha como mínimo dos minutos, tiempo suficiente para que el aceite que circula sólo con el motor en funcionamiento refrigere un turbo que ha alcanzado una temperatura elevadísima. Si su coche funciona bien comienza a cumplir estos requisitos y no se preocupe de nada más.

Punto 55 versus Málaga 1.2

SOY asiduo lector de la que considero, después de los años, como nuestra revista y nunca me había planteado ninguna duda. Ahora me surgen las siguientes: he decidido cambiar mi Málaga 1.2 GLX del año 89 porque, aunque estoy contentísimo con él, los kilómetros se dejan notar; me he decantado por el Fiat Punto 55S, 5P. con dudas: E I



consumo y las prestaciones ¿son inferiores a las de mi Málaga? ¿El espacio reservado a los pasajeros es similar al del Málaga?

Recorro unos 30.000 ó 35.000 kilómetros al año, realizando 27.000 por ciudad y los restantes por carretera. ¿Me compensaría comprar el Punto TDS 5P?

Deseo que despejen mis dudas y les animo para que sigan haciendo las cosas tan bien y agradables como hasta ahora.

MIGUEL ANGEL SANCHEZ
MADRID

R.- El Fiat Punto 55S anda más y gasta menos que su Málaga, ya que cuenta con un motor más moderno y eficaz. No podemos darle tan buenas noticias respecto al espacio ya que el Málaga, por ser más grande, ofrece algunos centímetros de más en el habitáculo y un maletero más capaz. En cualquier caso, el Punto es bastante más grande que un utilitario tradicional.

Aunque el Punto TD cuenta con más potencia, mejores prestaciones y dirección asistida de serie, lo cierto es que cuesta 250.000 pesetas más que tardaría en amortizar unos cuatro años realizando esos 35.000 kilómetros de los que nos habla. Con estos datos usted verá si le compensa.



OPINION

La OCU y la subvención

La importancia de las redes de distribución de automoción y el sistema selectivo para su desarrollo, ha constituido la preocupación de la Unión Europea, creando un reglamento de excepción en el año 1985, para regular las relaciones entre fabricantes y concesionarios, destinado a conseguir una mejor atención a los consumidores (...).

En España el número de concesionarios y agentes superan los 10.000. A estas cifras deben agregarse más de 30.000 talleres independientes. Todos ellos atienden y dan servicio a nuestro parque aproximado de 13.000.000 de vehículos. La caída de facturación en 1993, en torno al 40 por ciento originó una pérdida de un 12 por ciento de los puestos de trabajo. La apertura de nuevos puntos de venta y servicio, como consecuencia de la implantación y desarrollo de determinadas marcas en España, evitó que estas cifras que acabamos de citar resulten dramáticas (...).

En los cinco meses del presente ejercicio se percibe la sensación de un crecimiento extraordinario y más aún si tomamos como referencia el pasado mes de mayo. Es evidente que, estableciendo la comparación con el mismo periodo de 1993, el resultado positivo en torno al 30 por ciento de crecimiento es buen síntoma, pero sólo eso, ya que el citado fue el más bajo de los últimos años (...).

Los resultados conseguidos de la aplicación del Plan Renovación son satisfactorios. La

Administración ha dado una prueba de sensibilidad que de esta manera demuestra su deseo de colaboración. Pero no es suficiente. Han mejorado las ventas aunque no en la medida que se necesita (...).

Se necesita el factor más importante, que es una mayor colaboración por parte de la Administración.

La situación deficitaria de las redes de distribución es consecuencia de la cesión a los clientes de la casi totalidad de sus márgenes comerciales, dentro del reducido volumen de las ventas al que se ha llegado. Tanto las estructuras como los puestos de trabajo, fueron estudiados para realizar ventas muy superiores (...).

El 37 por ciento de turismos que ruedan por nuestras carreteras, en torno a 4.800.000 unidades, tienen más de diez años de antigüedad. Solamente Grecia, con un 39 por ciento supera esa cota. En cuanto al índice de motorización, España posee 320 turismos por cada cien habitantes. En Alemania tienen 580 e Italia, 400.

Nuestras peticiones formales al Gobierno en relación con turismos se centra básicamente en:

-Supresión del Impuesto de matriculación.

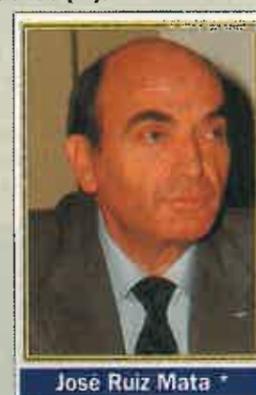
-Ampliar el plazo de vigencia de la «Operación Renove».

-Variar la norma, no teniendo en cuenta el límite de titularidad del vehículo a achatarrar.

-Mayor rigurosidad en la ITV.

-Ayuda económica para la «Operación Renove» V.O. por V.O.

* Presidente de Ganvam



José Ruiz Mata *

MORBIDELLI 850 V8

Máxima ambición

La agresividad industrial de Morbidelli ha dado lugar a una de las motos más singulares del mercado. Junto a la Guzzi V8, es la única moto con 8 cilindros.

DURANTE uno de los raros períodos de vacaciones que se concede Giancarlo Morbidelli, empresario de talante agresivo y creativo, se le ocurrió dar forma a un viejo proyecto de construir una moto de carretera, absolutamente singular, cuya imagen comercial estuviese rodeada por el prestigio de las Morbidelli campeonas del mundo. El punto de partida fue la inigualable Moto Guzzi 500 Otto Cilindri que, hasta la fecha, es la única moto de competición con motor de ocho cilindros en V. Como un hecho casual, Morbidelli

hizo unos trazos orientativos sobre un papel y, pocos días después, a principios de junio de 1990, puso manos a la obra en la Morbidelli Motorcycle Research División. Las directivas del gran patrón eran bien sencillas: se



El aspecto de la 850 V8 es, sin lugar a dudas, imponente. El inconfundible estilo de Pininfarina ha rodeado la gran belleza del propulsor con 8 cilindros y la más refinada tecnología aplicada a un motor de moto. Por el momento, ésta es la versión Gran Turismo.

trataba de realizar una moto de carretera estéticamente bella, dotada de un motor de ocho cilindros y que fuera el símbolo de la más refinada tecnología; todo ello basado en el más absoluto respeto por la naturaleza y el medio ambiente.

De inmediato se encargó a Pininfarina el diseño de la moto, el famo-

FICHA TECNICA

MOTOR: Ocho cilindros en V a 90°. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cilindro. Dos árboles de levas en cabeza. Diámetro por carrera 55x44.6 mm. Cilindrada total 847.26 cc. Potencia máxima 100 cv. a 11.000 RPM. Par máximo 7.5 Kgm a 7.500 RPM.

ALIMENTACION: Inyección electrónica y avance variable. Catalizador de tres vías.

CHASIS: Estructura tubular entreamada. Horquilla telescópica hidroneumática invertida. Freno delantero de doble disco de 320 mm. Freno posterior monodisco de 285 mm.

MEDIDAS: Distancia entre ejes 1.490 mm. Peso en seco 200 kilos.



PASION Y TRIUNFO

LAS dotes de genialidad y pasión por el motociclismo deportivo han caracterizado desde siempre a Giancarlo Morbidelli, que durante largo tiempo ha destinado gran parte de sus recursos económicos a las motos de época y a las carreras. Nadie puede olvidar que en 1977

Mario Lega se adjudicó con una Morbidelli 250 el Campeonato del Mundo en la categoría del cuarto de litro y, por si eso fuera poco, Paolo Pileri logró el mismo galardón en el año 1975 con la 125 cc. y Pierpaolo Bianchi logró hacer el doblete en 1976 y 1977.



so departamento de competición de Morbidelli Corse se ocupó del motor V8 y Weber-Marelli asumió la responsabilidad de llevar a cabo todo lo relacionado con la gestión electrónica e inyección del propulsor.

Ahora, cuatro años más tarde, la Morbidelli 850 V8 es una realidad y existen varias unidades de prueba. Bajo el vestido realizado por Pininfarina, ejemplo de elegancia y sobriedad, se esconde un chasis tubular realizado con tubos de cromolibdeno de 32 milímetros de diámetro y 2 de grosor, al cual está anclado el peculiar motor de ocho cilindros en V a 90°, refrigerado por agua, con dos árboles de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro. La cilindrada total es de

847,26 centímetros cúbicos y desarrolla 100 caballos de potencia a 11.000 revoluciones por minuto, con una velocidad lineal del pistón de sólo 16,35 metros por segundo. Al contrario que en otras motos dotadas de inyección indirecta, en la Morbidelli 850 V8 cada motorista puede actuar sobre el sistema de inyección y encendido y así lograr del motor la respuesta deseada sin variar los 100 caballos de potencia. En cuanto al cambio, es de cinco velocidades y la transmisión por cardán.

A pesar del motor de ocho cilindros, el peso total de la moto es de 200 kilos, repartidos al 50 por ciento en los dos ejes, cuya distancia es de 1.490 milímetros.

GIGI CORBETTA

100 AÑOS DE CARRERAS DE COCHES

Bodas de diamante en Goodwood



Cien años se han cumplido desde que el deporte del automóvil se concibe como tal. Y no podía haber sido en otro sitio que en Inglaterra, cuna indiscutible de las carreras de coches, donde este histórico acontecimiento se ha celebrado en el marco del circuito de Goodwood.

EL día 22 de julio de 1894, un Peugeot que llevaba el número 30 cruzaba la meta de la París-Rouen, una carrera trascendental que, sin haberse visto envuelta por el mito, pasó a la historia por haber sido la primera piedra del automovilismo deportivo. Desde aquel motor monocilíndrico de gasolina que se adjudicó la primera carrera de la historia, hasta el Renault RS6 ♦♦♦



El Kimberly Cooper, conducido por Jack Brabham, que en 1961 participó en Indianapolis.



El Ferrari 196 SP, denominado «Morro de Tiburón» que corrió en 1961-62-63.



El McLaren M8F de 8,4 litros que participó en Can Am.



El Mercedes 9,2 litros de 1903, propiedad de Tim Scott.



El inolvidable Ferrari 250 GTO LeMans, actualmente propiedad de Sir Anthony Bamford.



John Surtees junto al Mercedes «Flecha de Oro».



John Surtees, apodado «Big John» a los mandos del mítico Mercedes Benz W 125 del año 1937.



Paul Stewart a los mandos del Tyrrell 003 con el que su padre Jackie se proclamó campeón.

de Fórmula 1, ha pasado un siglo, a lo largo de cuyas décadas el hombre ha derrochado toda la tecnología a su alcance en una batalla efímera: vencer el paso del tiempo en virtud de la velocidad.

Aunque Francia fue la matriz de este noble deporte, Gran Bretaña se fue forjando a lo largo de los años hasta ser la cuna indiscutible de las carreras de coches. Con estos antecedentes, y en su haber también el circuito de Brooklands, el primero permanente de la historia, se ha elegido a Goodwood como marco conmemorativo de la gran fiesta de la velocidad. Durante tres días, Go-

odwood se convirtió en una constante exhibición de viejas glorias protagonistas de memorables carreras de principio de siglo, que en esta ocasión compartían su protagonismo obsoleto con coches de rallye y monoplazas de la Fórmula 1 actual. En Goodwood, la encomienda era sencilla y contundente: rendir tributo a

El Williams FW 08 D con seis ruedas.



la pasión por las carreras de coches, cualquiera que éstas fueran, todo ello bajo el palio de la más pura tradición británica.

Sin lugar a dudas, para cualquier apasionado al perfume del aceite de ricino quemado, nada pudo ser más gratificante que ver rodar el BRM V16 junto al McLaren Peugeot MP4/9, o todavía algo más excitante: el Williams FW 08 D y el Tyrrell P 34, ambos con seis ruedas, seguidos por el inolvidable Lotus 25 de Jim Clark. Y por si esto fuera poco, el Ferrari 312 T 3 con el que Gilles Villeneuve hizo grandes hazañas y que en Goodwood dejó escuchar el

inconfundible bramido de su motor boxer de 12 cilindros.

Pero no fue todo en honor de los bólidos de antaño, que de algún modo representan la aristocracia del automovilismo, que descansa sobre pilares como son los Mercedes W 125 y W 196, ahí presentes, o los no menos apreciados Alfa Romeo 8C 2600, o el Maserati 8 CM de Tazio Nuvolari y el Porsche 917 K; también el tributo histórico alcanzó al Mini Cooper de Paddy Hopkirk que ganó el Rallye de Montecarlo, que rodó junto al Ford Escort Mk1 y al Saab 92 de Erik Carlsson.

En cuanto a los coches de calle,

habitualmente denominados «dream car» por su exclusividad, en la pista de Goodwood se formó un «tropol» de lo más mágico con el Porsche 959, los Ferrari GTO y F 40, el Lamborghini Diablo VT, el Jaguar XJ 220 y el Bugatti EB 110 GT, todos ellos en una singular formación encabezada por el McLaren F1 conducido por Ron Dennis, patrón de la McLaren. Si en esta gran fiesta el elemento mecánico-histórico era el que mandaba, no fue menos gratificante contar con la presencia de pilotos de la talla de Sterling Moss, John Surtees, Carol Shelby, Jackie Stewart y otros, que amenizaron los

tres días de actividad deportiva y social. En el acto de clausura se hizo mención a los muchos pilotos y técnicos desaparecidos y en modo especial a Bruce McLaren, que perdió la vida justamente en Goodwood ensayando con un prototipo.

El éxito de este acontecimiento ha sido tan grande, y a los que lo pudieron presenciar les pareció tan entrañable, que cabe la posibilidad de organizar anualmente una concentración similar, para que nadie olvide las hazañas del hombre en su obstinado diálogo con la velocidad. ●

GIGI CORBETTA



PROTAGONISTAS



UNA ALEMANA EN SEAT

Monika Eckardt será la copiloto de Erwin Weber en la Baja España. Con 34 años y amplia experiencia en rallyes, Monika se incorpora al equipo de Seat Sport sustituyendo en el Toledo Marathon al copiloto habitual de Weber, Manfred Hiemer, que, comprometido para el Rallye de Nueva Zelanda, no puede estar en la Baja española.

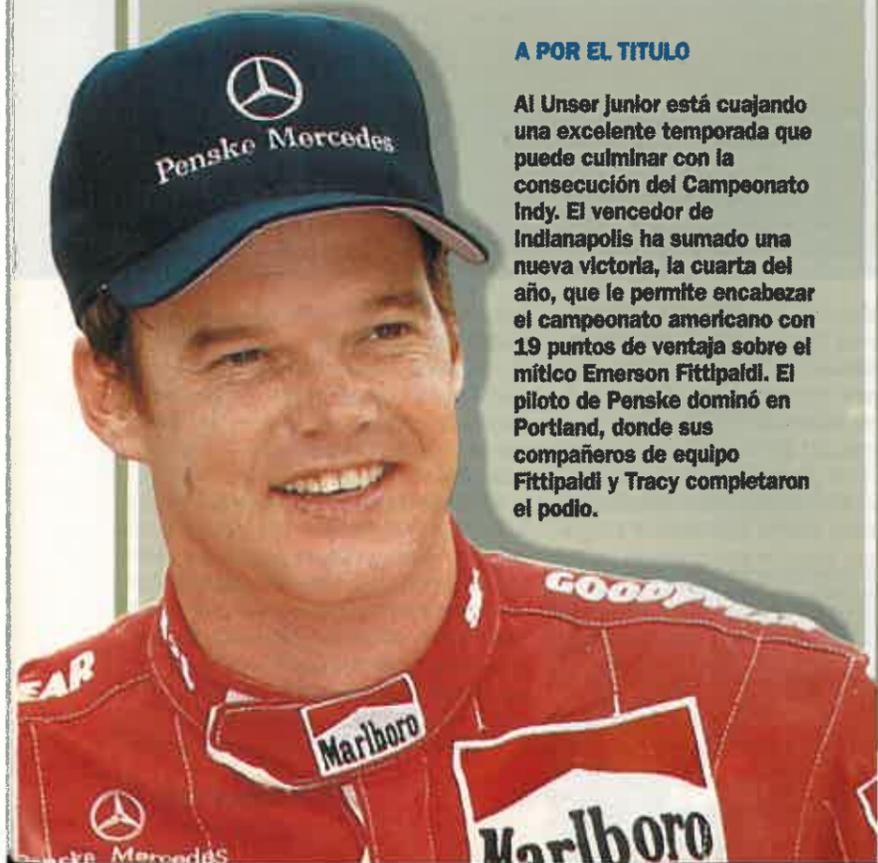


TRABAJO Y VOLUNTAD

Mucho antes de lo previsto por los médicos, François Delecour ha vuelto a subirse en su coche de carreras y demostró que puede estar listo para Nueva Zelanda. En Ford Motorsport se muestran reticentes y la decisión saldrá de los test que el equipo hará en Finlandia y en los que Delecour tomará parte con un Cosworth de caja secuencial.

A POR EL TITULO

Al Unser Junior está cuajando una excelente temporada que puede culminar con la consecución del Campeonato Indy. El vencedor de Indianapolis ha sumado una nueva victoria, la cuarta del año, que le permite encabezar el campeonato americano con 19 puntos de ventaja sobre el mítico Emerson Fittipaldi. El piloto de Penske dominó en Portland, donde sus compañeros de equipo Fittipaldi y Tracy completaron el podio.



Un F-3 innovador y revolucionario

TEDDY Pilette, un veterano piloto de los años 60-70, ha hecho realidad un nuevo y revolucionario F3. Diseñado por Martin Ogilvie -colaborador de Lotus- el nuevo coche, bautizado como Pilette PWT 94C, presenta unas soluciones de suspensión y aerodinámicas



hasta ahora nunca vistas en un F3, aunque se duda sobre la legalidad de este tipo de suspensiones que, en lugar de ir, como es tradicional, dentro de la carrocería, van montadas junto a los discos de frenos. El chasis ha sido estudiado en el túnel de viento del Imperial College de Londres y para su realización se partió del Ralt 94C, aunque ambos coches poco tienen en común. Construido en fibra de carbono, incluidas las alas, la aerodinámica del Pilette está inspirada en un F-1. El piloto italiano Paolo Coloni considera que el coche tiene una buena base pero que por su sofisticación será necesario mucho trabajo de puesta a punto.



Un BMW más competitivo

EL equipo de Teo Martín contará para la próxima carrera del Campeonato de Superturismos con un kit aerodinámico, que permitirá a su BMW 318i ser más competitivo. BMW ha homologado ante la FIA un total de 2.500 unidades, que configuran una serie limitada denominada 318i/4, que hace posible que este modelo pueda utilizar alerones en competición.

Este kit aerodinámico está realizado con materiales compuestos, con la particularidad de tener muy poco peso, 25 kilos en total. Dispone de un generoso spoiler delantero, que tiene la misión de reducir el paso del caudal de aire que pasa entre el asfalto y los bajos del

coche, consiguiendo una mayor direccionalidad y haciéndolo mucho más fácil de conducir en virajes lentos. Tiene también un alerón trasero de doble plano, con dos elevadores, que no son regulables, que hace que aumente la presión aerodinámica sobre el eje trasero, haciendo que en virajes rápidos el coche esté mucho más apoyado de la parte trasera, neutralizando así las pérdidas de motricidad. Este kit se completa con estribos laterales, que canalizan el aire a su paso bajo el coche. BMW Motorsport ha realizado pruebas, siendo en circuitos rápidos en torno a un segundo más rápido y en los lentos unas siete décimas.

Pedro Diego, con un Seat Ibiza F2

SE va animando el Campeonato de España de Rallyes. A partir del Rallye Príncipe de Asturias, que se celebrará el 9 y 10 de septiembre, un Seat Ibiza F2 participará en el resto de pruebas del calendario.

Al volante se encontrará el cantante Pedro J. Diego, que este año aún no había encontrado coche. Como siempre, contará con Iziar Muguerza de copiloto. Pedro ha llegado a un acuerdo con Seat y será piloto semioficial, patrocinado por Repsol, como todos los coches de la marca.

El Ibiza GTi 16V irá evolucionando



do a lo largo de las 4 participaciones previstas para el 94, que serán: Príncipe, Rías Bajas, Coruña y Cataluña, carreras que servirán para afrontar la temporada 95 en condiciones de disputar el título nacional. Con un motor de 220 caballos y un chasis excelente, el Ibiza es potencialmente un coche ganador, cuando logre la madurez necesaria. Además de esta incorporación de Seat, ya en firme, es probable que en el 95 se animen también Nissan y Citroën, por lo que serán cinco equipos oficiales y siete los coches de competición.

PADDOCK

MCLAREN CON MAGNUSSEN

Siguiendo con la tradición instaurada hace cuatro años de apoyar a jóvenes pilotos, McLaren se ha comprometido con el líder del campeonato Británico de F-3, Jan Magnussen, a darle la oportunidad de conducir un Fórmula 1.

Tras el test, piloto y equipo estudiarán el programa más óptimo para los próximos años.

NUEVA VICTORIA PARA FERRARI

Ferrari sigue marcando un hito en el Campeonato Americano Imsa. Si fue el segundo coche europeo que saldaba su debut en este certamen con una victoria, ahora el Ferrari 333SP continúa acumulando



triumfos. Con Moret y Salazar, el coche europeo ha sumado la tercera victoria consecutiva, al ganar la carrera de Watkins Glen en la que los otros 333SP, conducidos por Baldi-Cochran y Caeever-Evans, tenían que abandonar.

UN MERCEDES PARA PATRESE

Con toda probabilidad, Ricardo Patrese correrá la última carrera de la temporada del Campeonato de Turismo Alemán (DTM) a los mandos de un Mercedes. De momento, el piloto italiano ya ha estado probando el coche.



EN VOZ BAJA



CARLOS SAINZ

«Sin duda, va a ser muy complicada la lucha por el título, sobre todo frente a los Toyota. El resto del Campeonato va a estar reñidísimo y todavía deberemos sufrir para alcanzar nuestro objetivo».



ALBERTO PUIG

«No sé hasta dónde llegaré, pero la trayectoria en la categoría reina sigue siendo muy buena».



FRANK WILLIAMS

«Sin quitarle mérito a David Coulthard, es evidente que un piloto con diez años de experiencia tiene muchas más posibilidades de marcar puntos que un chaval con sólo dos Grandes Premios en su haber».

ENTREVISTA CON JOSE MARIA PEREZ FONTAN

Con un campeonato de Galicia junior de karting en su haber, José María Pérez Fontán está disputando el Campeonato de España de Fórmula Renault como único piloto del equipo de la Escuela Elf-Renault del Circuito de Cataluña. Este joven gallego de 17 años se ganó el puesto tras ganar el Volante Elf. En las cinco carreras disputadas, Pérez Fontán ha destacado entre el grupo de principiantes de esta categoría.

—¿Por qué y cómo empezaste a correr?

—Mi afición viene de familia y mis comienzos en el motor fueron a través del karting, categoría en la que estuve cuatro años, luego hice algunas carreras de la Renault Iniciación.

—Después de los kart y la Clio Iniciación has dado el paso a la Fórmula Renault. ¿No ha sido un paso demasiado grande?

—Considero que el paso directo del karting a la Fórmula Renault es difícil si no se tiene una buena preparación y medios económicos suficientes, pero es perfectamente realizable a través de la escuela Elf.

—¿Cuáles fueron los motivos que te llevaron a la escuela Elf Renault del Circuito de Cataluña?

—Después de ver un anuncio me puse en contacto con la escuela porque pensé que era el mejor medio para aprender y compararme con los demás. Además existía la posibilidad de subir a un monoplaza y poder optar al Volante Elf, con todo lo que ello representa.

—¿Que es el Volante Elf?

—Es el mejor premio que ofrece

una marca a un joven piloto sin experiencia. Por eso agradezco a Elf esta iniciativa que me ha dado la oportunidad de competir, sin costo y con los mejores medios, en la máxima categoría de monoplazas que hay en España.

—¿Cómo te ha servido la experiencia de los cursos realizados?

—Los cursos de la escuela están estupendamente enfocados, ya que desde el principio se realizan a bordo de un monoplaza de carreras y te enseñan detalladamente las numerosas técnicas que se realizan en competición. Para mí es la mejor manera de aprender este deporte y todo lo que supone el duro oficio de ser piloto.

—¿Es duro estar en un equipo que requiere tanta responsabilidad en tu primera temporada?

—Es muy duro, pero este deporte es así. Los resultados que me pide el

equipo son muy altos, pero lo son también los medios que ponen a mi disposición. Es el único equipo del campeonato español que utiliza adquisición de datos, que posee un ingeniero que viene de la Fórmula 1 y que realiza más de 3.000 kilómetros de entrenamientos libres en la intertemporada. A todo esto hay que sumar la gran ayuda que me proporciona mi jefe de equipo, Thierry Canga, para mejorar mi pilotaje, plantear la estrategia de carrera y el comportamiento; además me enseña como hay que comunicarse con los patrocinadores.

—¿Hasta dónde llegan tus expectativas?

—Con el equipo Elf, hasta la Fórmula 1.



Silverstone: acertada remodelación

CON los cambios que se han realizado, el trazado del circuito de Silverstone ha cambiado. Las propuestas de John Watson, encargado de diseñar las modificaciones, han sido bien acogidas por los pilotos que han rodado en la nueva pista. La opinión de estos hombres, en-

tre los que se encuentran Brundle y Schumacher, es unánime al catalogarlo como uno de los circuitos más seguros del mundo y considerar que se ha logrado un trazado homogéneo. Las modificaciones van más allá de la creación de «chicanes esporádicas».



AGENZIA

MOMO - EL ESTILO INCONFUNDIBLE

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

PADDOCK

ORIO AL SAN FROILAN

Tras el descalabro sufrido por Oriol Gómez en el Rallye de Orense, es muy probable que participe en el San Froilán, que se celebra del 8 al 10 de julio, prueba que en principio no estaba incluida en el calendario del equipo Renault.

SE PRESENTO LA BAJA

Con la firma del convenio entre el Ayuntamiento de Zaragoza y la FEA -que asegura la prueba al menos durante tres años- como fondo se presentó la decimo primera edición de la Baja España Aragón. El recorrido será de 800 kilómetros y las novedades son: nuevo emplazamiento para la prueba prólogo y pistas también nuevas.

VILARIÑO SE IMPUSO A EGOZCUE

Aunque «Pancho» Egozcue -Osella- sigue dominando la clasificación del Campeonato de España de Montaña, en la última prueba celebrada, la Subida a Santo Emillano, se vio superado por Andrés Vilariño, que estrenaba un nuevo motor en su Norma. Por detrás de Egozcue se clasificó Luis Martínez, que tras este tercer puesto mantiene la segunda plaza en el Campeonato de España.



En Montmeló con Arqué

TRAS la carrera de Turismos de Montmeló, tuvimos ocasión de sentarnos a la izquierda de Josep Arqué en el Opel Vectra (el piloto va sentado a la derecha) con el que poco antes había finalizado la carrera en tercera posición. Tras un corto periodo de espera, en el



que los mecánicos del equipo Opel instalaron contra reloj un asiento para el eventual copiloto, pudimos subir en el vehículo alemán para dar unos giros a la pista catalana.

Josep Arqué lo primero que hace antes de arrancar es ponernos en antecedentes sobre algunos detalles del coche, sobre todo de lo delicado que es realizar la salida con estos vehículos, momento en el que es muy importante sincronizar perfectamente los movimientos del embrague y del acelerador. En una primera vuelta de contacto, Arqué explica cómo hay que abordar cada una de las curvas con el Vectra GT de Superturismos. Después, ya a un ritmo más ágil, impresiona la rapidez del cambio, de tipo secuencial, con un funcionamiento similar al de una moto, la palanca sólo se mueve hacia adelante y hacia atrás, sin que sea necesario pisar el pedal del embrague, esta operación sólo se hace para arrancar. También asombra la potencia de frenada de estos coches, que permite apurar hasta el último momento y el elevado paso por curva, motivado por unas suspensiones muy evolucionadas.

Burgueño, cuarto en Magny Cours

EL piloto de «Racing for Spain», Angel Burgueño, ha sido cuarto en la carrera puntuable para la Eurocup Fórmula Renault que se celebró en el circuito francés de Magny Cours, coincidiendo con el Gran Premio de Francia de Fórmula 1. Burgueño, que logró el mejor tiempo en entrenamientos, realizó una mala salida y se vio relegado a la tercera plaza. En la lucha por recuperar las posiciones perdidas, el piloto madrileño se vio involucrado en un toque que

le hizo perder dos puestos más y desajustó los alerones de su monoplaça. Pese a ello, Burgueño consiguió recuperar un puesto y finalizar cuarto en una carrera que ganó el francés Daudin. Por su parte, el otro piloto del equipo «Racing for Spain», Oriol Serviá, que tomaba la salida en el puesto decimo primero, llegaba a la meta tras haber perdido una posición. Alberto Tombo, otro piloto español presente en la prueba francesa, finalizaba decimoquinto.



A T O D O

S



Una nueva victoria para el Ford Sierra Cosworth de Claudio Aldecoa que pasa a encabezar la clasificación del campeonato.

Aldecoa dominó la dureza de Almería

AGOBIANTE calor y un duro recorrido fueron las constantes de la cuarta prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, que se celebró en Almería, y en la que el Ford Sierra Cosworth de Claudio Aldecoa y Juan Breda dominó de principio a fin un rallye en el que, de 36 equipos que tomaban la salida, sólo 20 llegaban a la meta. La primera cronometrada era debastadora y en ella se quedaban el Ford Escort Cosworth de Alonso-Rodríguez, que rompía una transmisión, y el Citroën AX del uruguayo Gabriel Méndez, que rompía el cambio, mientras que el Nissan Sunny de Javier Izaguirre pinchaba y perdía más de tres minutos.

En esta primera especial Claudio Aldecoa, solucionado el problema que el Sierra arrastraba desde Vigo -un simple cable de masa-, comenzó demostrando que el coche iba perfecto, no dando opción ni al Vectra de Luis Climent ni al Sierra Cosworth de Jordi Torra, que en la salida de la tercera cronometrada tenía que abando-

nar, nuevamente, con el puente trasero roto. El piloto vasco llegaba a la neutralización con más de un minuto de diferencia respecto al segundo clasificado, el Opel Vectra de Climent-Muñoz, y se permitía el lujo de reducir el soplado del turbo. Iniciada la segunda mitad del rallye, Luis Climent también tenía que abandonar con el Vectra fuera de uso, con lo que el Austin Metro de Santiago Zuluaga heredaba la segunda posición, con el Seat Ibiza de Carlos Solé pisándole los talones. La lucha entre el Metro y el Ibiza fue de lo más cerrada, hasta que en el último tramo Carlos Solé hace un tiempazo, a sólo dos segundos del imbatible Aldecoa, y se adjudica la segunda posición del rallye con siete segundos de ventaja sobre Zuluaga. Solé, además, es el más rápido de los dos ruedas motrices y entre los

participantes de la Copa Ibiza. Por su parte, Antonio Riberaigua, cuarto de la general, era el mejor Citroën. La próxima cita será en Zaragoza.



Santiago Zuluaga, con Austin Metro, se tenía que conformar con ser tercero.

CLASIFICACIONES

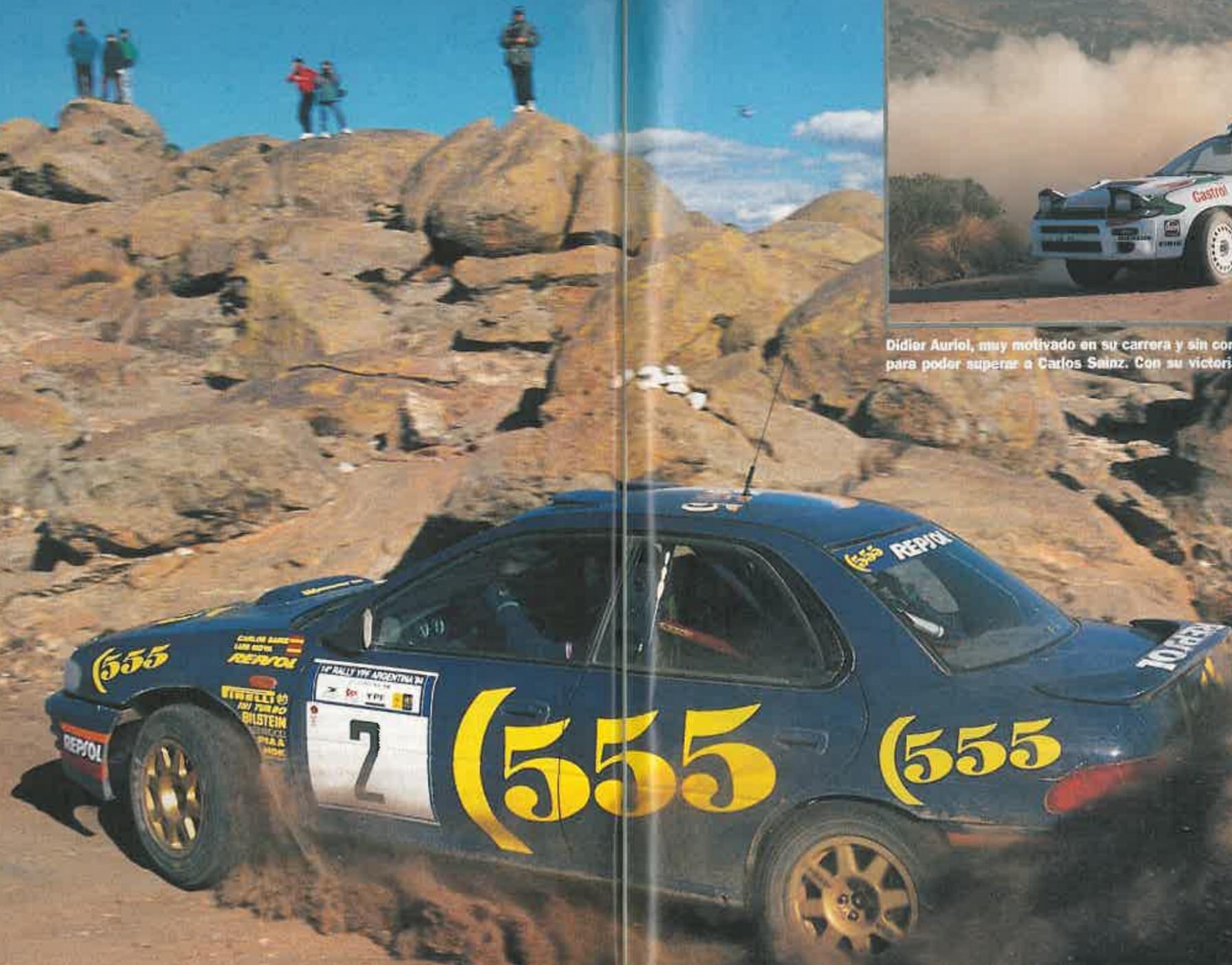
1º Aldecoa-Breda (Ford Sierra Cosworth), 1 hora, 15 minutos, 19 segundos; 2º, 1º dos ruedas y 1º Copa Ibiza, Solé-Bosch (Seat Ibiza GTI), a 3 min. 53 seg.; 3º Zuluaga-López (Austin Metro), a 4 min.; 4º y 1º Citroën, Riberaigua-Besoli (Citroën AX 4x4), a 6 min., 07 seg.; 5º Luzuriaga-Deigado (VW Golf Rallye), a 6 min., 43 seg.; 6º Fernández-Martínez (Seat Ibiza GTI), a 8 min., 15 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Claudio Aldecoa, 91 puntos; 2º Carlos Solé, 83 puntos; 3º Antonio Riberaigua, 73 puntos; 4º Jordi Puigdemillivó, 67 puntos; 5º Luis Climent, 55 puntos.



EXTRA
Deporte



Didier Auriol, muy motivado en su carrera y sin cometer ningún error, tuvo que emplearse a fondo para poder superar a Carlos Sainz. Con su victoria mantiene intactas sus aspiraciones al título.

DEPORTE

RALLYE DE ARGENTINA

Sainz, líder del mundial

En el Rallye de Argentina se ha podido vivir un duelo épico entre Carlos Sainz y Didier Auriol por la victoria. Al final, la diosa fortuna sonrió al piloto de Toyota, pero a Sainz le queda el consuelo, con su segundo puesto, de liderar la clasificación en la lucha por el título.

La visita a Argentina ha sido muy provechosa para los intereses de Carlos Sainz y Luis Moya; su segundo puesto en la dura carrera sudamericana les permite situarse en la primera posición de la clasificación del Mundial de Rallyes y ver el futuro con un gran optimismo, pero sin bajar la guardia en ningún momento: a partir de ahora el acoso de los hombres de Toyota va a ser terrorífico.

Centrándonos en lo que ha sido la carrera argentina, hacía tiempo que no se vivía un rallye tan intenso. A lo largo de los tres días que ha durado la prueba, la lucha por el liderazgo ha sido de las que hacen época. En la primera etapa, Carlos Sainz, con una conducción al máximo y tras batallar a muerte con Didier Auriol y Juha Kankkunen, consiguió finalizar con una ligera ventaja a su favor, lo que ponía de manifiesto que las mejoras realizadas en el Subaru Impreza están dando resultado; en Argentina, Sainz montaba un diferencial más a su gusto que el empleado otras veces.

Si en la primera etapa Sainz fue el más rápido, en el segundo día de carrera el francés de Toyota, Didier Auriol, sabedor de que no puede desperdiciar ninguna ocasión, lanzó un furioso ataque y por el escaso margen de cinco segundos acabó por delante de Sainz. El ataque de Didier Auriol también sirvió para que el francés y Carlos Sainz se quedaran solos luchando por la victoria. El piloto español, al principio de la segunda etapa, confiaba que el polvo fuese su aliado, pero a diferencia de otras ocasiones en las que se queda flotando durante minutos, en esta ocasión el viento impidió que eso sucediera y jugó a favor de Auriol. Al final del día, Sainz pedía un mayor rendimiento al motor



Vatanen, desde el principio de carrera, sufrió todo tipo de problemas en su coche; pudo rehacerse para al final de rallye y protagonizar una sensacional remontada.

del Subaru: al parecer la gasolina usada, que no es la habitual sino la utilizada en aviación, hacía que el Impreza no rindiera lo deseado.

Con todo lo sucedido en los dos primeros días de carrera, se esperaba un final de rallye de infarto, como así fue. Sainz y Auriol se turnaron en repetidas ocasiones a la cabeza, siempre con una diferencia mínima entre ellos, y realizando una conducción al

límite. Tanto es así que, en los saltos de los distintos vados que cruzan el recorrido de la prueba, uno y otro terminaron con los frontales de sus respectivos vehículos destrozados. Al final del rallye Didier Auriol cruzó la meta con un escaso margen de seis segundos sobre Carlos Sainz.

Auriol y Sainz hicieron una carrera, y el resto de sus rivales otra. Juha Kankkunen, que comenzó la carrera



más peligroso en esta carrera, Carlos Menem, que tuvo también que decir adiós con el diferencial de su Escort inservible, nadie pudo inquietar a Jorge Recalde, perfecto conocedor del rallye de su país; que sin muchos problemas ha conseguido

llevar por primera vez al Mitsubishi Lancer Evolution a la victoria entre los coches de Grupo N. Tras esta carrera, Puras sigue mandando en la clasificación y ahora su rival más peligroso es la alemana Isolde Holderied.



Kankkunen (foto de arriba), con su abandono, perdió una buena oportunidad de sumar puntos. Recalde llevó al Mitsubishi Lancer Evolution a la victoria en Grupo N.



El belga Bruno Thiry, en Argentina, ha vuelto a demostrar que está en un buen estado de forma. Los dos primeros días de carrera fue el mejor hombre de Ford.

luchando por la victoria, tras perder un poco el compás y no seguir el ritmo de los dos hombres de cabeza, tuvo que abandonar al surgir problemas eléctricos en el motor del Toyota Celica. Colin McRae, compañero de equipo de Sainz, una vez más ayudó poco al equipo y abandonó a consecuencia de un vuelco. Por lo que respecta al equipo Ford, en esta ocasión junto a Miki Biasion inscribió a Ari Vatanen; además de contar con la ayuda del belga Bruno Thiry, que tomaba la salida con el Escort Cosworth del equipo RAS, pero inscrito como oficial de la marca.

Los Escort Cosworth presentaron muchos problemas de frenos y suspensiones los dos primeros días de carrera, lo que hizo que quedaran retrasados de la cabeza, esto propició que Thiry fuera el primer piloto de la marca del óvalo en las dos primeras etapas. Finalmente Miki Biasion no pudo finalizar el rallye al romperse el motor del Escort y Vatanen, el último día de carrera, realizó una magnífica remontada que le llevó hasta la tercera posición, adelantando *in extremis* a su compañero Bruno Thiry.

Tras el rallye argentino, las espadas están en alto; la siguiente carrera

CLASIFICACIONES

1º Auriol-Ocellil (Toyota Celica Turbo 4WD) 5.50.42, 2º Sainz-Moya (Subaru Impreza 555) 5.50.48; 3º Vatanen-Pons (Ford Escort RS Cosworth), 5.57.22; 4º Thiry-Prevot (Ford Escort RS Cosworth), 6.01.49; 5º Recalde-Christie (Mitsubishi Lancer Evolution) 6.27.04, 1º de Grupo N; 6º Bescham-García (Ford Escort RS Cosworth), 6.33.59, 2º de Grupo N; 7º Stohl-Diekmann (Audi Coupé S2), 6.47.38; 8º Holderied-Thomer (Mitsubishi Lancer Evolution), 6.51.31, 3º de Grupo N; 9º Rales-Volta (Renault 18 GTX), 7.02.51; 10º Ramonda-Berra (Mitsubishi Galant), 7.11.28.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 111 puntos; 2º Subaru, 95; 3º Ford, 68; 4º Mitsubishi, 27. 5ª Skoda y Renault, 4.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 72 puntos; 2º Didier Auriol, 67; 3º Juha Kankkunen, 57; 4º Massimo Biasion, 30; 5º Bruno Thiry, 22; 6º François Delecour, Ian Duncan y Ari Vatanen, 20; 9º Armin Schwarz, 19; 10º Kenjiro Sinozuka, 15.

COPA FIA GRUPO N

1º Jesús Puras, 36 puntos; 2º Isolde Holderied, 24; 3º P. Manuel Jenot, Patrick Njiru, Eddie Mercler, Carlos Menem y Jorge Recalde, 13; 8º Rui Madelra, Richards Burns, J. Jacques Padovani, «Maverick» y Jorge Bescham, 10.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

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

PRINCIPALES ABANDONOS

Carlos Menem (Ford Escort Cosworth), transmisión; Jesús Puras (Ford Escort Cosworth) motor; Miki Biasion (Ford Escort Cosworth), motor; Colin McRae (Subaru Impreza 555), accidente; Juha Kankkunen (Toyota Celica 4WD), problemas eléctricos.

es el Rallye de Nueva Zelanda, donde se podrá vivir otra emocionante lucha por el Mundial, tanto de pilotos como de marcas. Carlos Sainz, de momento, está al frente de la clasificación, seguido de los hombres de Toyota, Auriol y Kankkunen. La diferencia de puntos entre ellos es escasa y nadie puede permitirse fallos, especialmente Auriol y Kankkunen, que suman dos abandonos cada uno, con lo que para ellos es importantísimo puntuar en cada carrera.

M. MADRID
FOTOS: PHOTO 4

POCA RENTABILIDAD

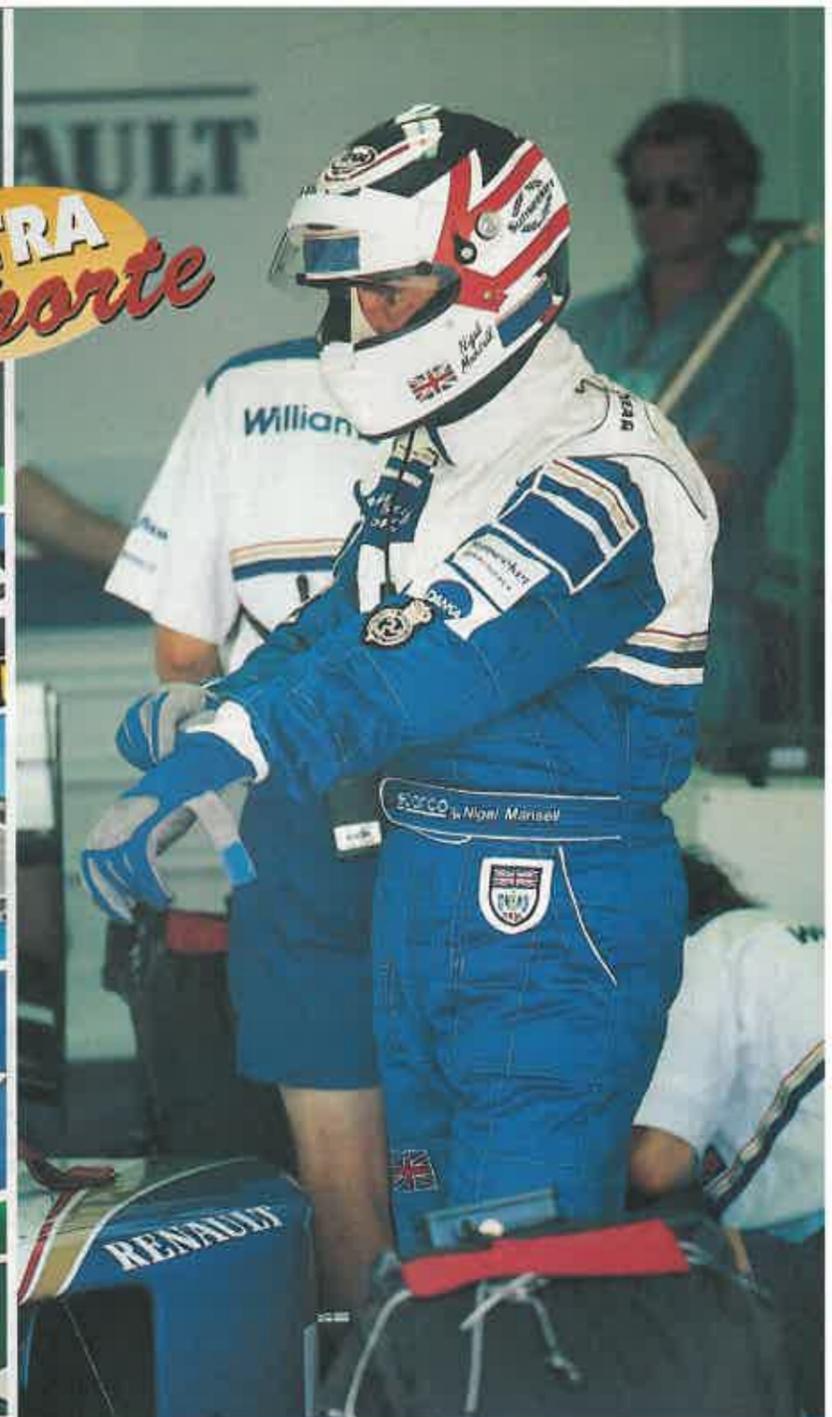
Jesús Puras, gracias al incondicional apoyo de Cepsa y de MX Onda, pudo reunir el suficiente presupuesto para poder acudir al Rallye de Argentina y cumplir con lo dispuesto por la FIA, que es disputar un rallye fuera de Europa. Una pena que la mecánica del Ford Escort Cosworth le traicionara y le impidiese poder sumar un buen resultado en su casillero personal. Tras su abandono y el de su rival

GRAN PREMIO DE FRANCIA DE FORMULA 1

La gloria del miedo

Por unos instantes parecía que el liderazgo de los Benetton se iba a fisurar y que el regreso de Nigel Mansell al Gran Circo iba a significar el principio de los problemas para Michael Schumacher. Sin embargo, el triunfo del binomio Benetton-Schumacher se ha repetido por sexta vez.

EXTRA
Deporte



Nigel Mansell llegó a Magny Cours dispuesto a luchar duro contra Schumacher. El equipo McLaren-Peugeot se encontró con múltiples problemas inesperados.



NUNCA, como en este caso, cabe decir que muchas cosas deben cambiar para que todo siga igual. En vísperas del Gran Premio de Francia parecía que la Fórmula 1 iba a pasar por una revolución; la llegada de Nigel Mansell, el nuevo Ferrari 412 T1 B con el motor 043 también nuevo, la Evolution 2 del propulsor A6 Peugeot y la implantación definitiva y sin «bolas» de la gasolina comercial, representaba un paquete de novedades suficientes para dar un golpe de timón hacia la espectacularidad perdida. De hecho, algo de eso hubo. El primer día de entrenamientos, que Mansell dedicó para poner a punto el Williams Renault FW 16, sirvió para que los expertos de barra de bar dictaran la cruel sentencia de que Mansell estaba acabado. Por otra parte, el segundo mejor tiempo logrado por Gerhard Berger en las primeras clasificaciones hizo creer que el genio de Ferrari era Gustav Brunner y que a Barnard, autor del concepto del 412 T 1, había que jubilarle. Junto a esto, ocurrió que Rubens



Un problema en el sistema de refrigeración obligó a Martin Brundle al abandono.

HABLAN LOS SABIOS

RON Dennis, patrón de la escudería McLaren Peugeot, es uno de los hombres más influyentes en la Fórmula 1 y su actitud frente a cualquier problema es determinante.

¿Es cierto que se encuentra desencantado de la F-1?

-Me gustan los Grandes Premios como el primer día que presencié uno. Lo que detesto, y además me cuesta mucho trabajo, es la faceta política que envuelve la F-1.

¿En qué punto se encuentra la colaboración con Peugeot Sport?

-A principio de temporada me había mentalizado de que los resultados iban a ser peores. En este momento disponemos de un buen chasis y del mejor cambio. Al mismo tiempo, debo recalcar que el nuevo motor A6 Evolution 2, con veinticinco caballos más que el anterior, ha demostrado tener la su-

ficiente potencia para lograr buenos registros de velocidad máxima y el par motor tiene la aprobación de mis pilotos.

Explíqueme por qué tiene usted la seguridad de triunfar con el motor Peugeot.

-La colaboración con Peugeot nació sobre bases de intereses comunes y lejos de la oportunidad. El programa de Peugeot es a largo plazo, y una de sus finalidades es la de demostrar que en Peugeot existe la más alta tecnología de Francia. Jun-



to a esto, quiero precisar que Jean Pierre Boudy es uno de los contados ingenieros de motores capaz de hacer y desarrollar un motor de F-1 con miras a convertirlo en Campeón del Mundo.

En este momento ¿cuál es el principal problema del motor A 6?

-Aquí, en Magny Cours, hemos detectado de nuevo problemas de temperatura con el A6 Evolution 2. No sabemos si es un defecto congénito del propulsor por alcanzar más revoluciones, o si no se han adaptado debidamente los múltiples componentes que rodean al nuevo propulsor. De cualquier modo, está claro que el A6 Evolution 2 representa un paso adelante y no el contrario.

¿Echa de menos no disponer de un motor como el Zetec-R de los Benetton?

-No. En Fórmula 1 todo proyecto que triunfa debe estar proyectado en el futuro. Haber elegido Peugeot representa la seguridad de triunfos venideros, que durarán algunas temporadas.



Damon Hill se adjudicó la pole position y disputó una carrera constantemente al ataque de Schumacher, que fue invencible.

Barrichello y su Jordan Hart habían logrado estar en la primera clasificación por delante no sólo de Jos Verstappen con el Benetton B 194 y de Mika Hakkinen con el McLaren Peugeot, sino del arrollador Mansell. En resumidas cuentas, se interpretó que un momentáneo desbarajuste era el prelude de un gran cambio. Estos indicios se afianzaron todavía más en la segunda sesión de clasificación cuando, en los pri-

meros minutos, Mansell logró la *pole position* provisional, seguido de Berger y por delante de Schumacher. Pero la emoción total alcanzó el momento más álgido cuando Mansell superó el increíble tiempo de 1.16.987 con el de 1.16.359, un registro que él consideraba tan insuperable que al conseguirlo se quitó el mono y se vistió de calle sin que la sesión hubiese terminado. La sorpresa más desconcertante, a la

vista de lo ocurrido, no era Schumacher, que tras múltiples intentos no superaba el tiempo de 1.16.707., sino la hazaña de Damon Hill, quien de pronto hizo que los cronómetros marcaran 1.16.282, o sea, la *pole* absoluta por delante de Mansell y Schumacher. Al mismo tiempo, en el tiempo de 1.16.00 se situaban Jean Alesi y Gerhard Berger. Comprobar que cinco coches estaban en el mismo segundo y que los dos ♦♦♦

¿QUE HAY DETRAS DEL «AFFAIR» MANSELL ?

HABERLE pegado una simbólica patada en el trasero hace tan sólo un año, y ahora recurrir a toda clase de artimañas para volverle a sentar en el Williams Renault, demuestra que algo de intriga hay en el «affair» Mansell. Por una parte, la situación de que un piloto como Michael Schumacher alcance el Campeonato del Mundo sin rivales perjudica seriamente el espectáculo de la F-1. Por otra parte, Bernie Ecclestone se ha dado cuenta de que si en la F-1 no hay estrellas del volante, en la Indy sobran; y esto tampoco puede ser. Junto a estos dos aspectos, ocurre que la carencia de campeones del mundo en la F-1 puede ser el detonador de una huida masiva de patrocinadores, clave para la infraestructura publicitaria y económica de la F-1. Y para terminar, está claro que en el panorama actual del Gran Circo, si se quita a Schumacher no parece existir uno o más talentos que puedan rivalizar con él, con lo cual, el virus soporífero está a punto de anidar en la

F-1 para una buena temporada. Sin Senna y Prost, sucede que el único equipo que puede ofrecer un gran piloto a un patrocinador es Benetton, y no es secreto para nadie que los binomios Hill-Coulthart, Brundle-Hakkinen y Alesi-Berger, son poca cosa para Marlboro, Rothmans o Ferrari.

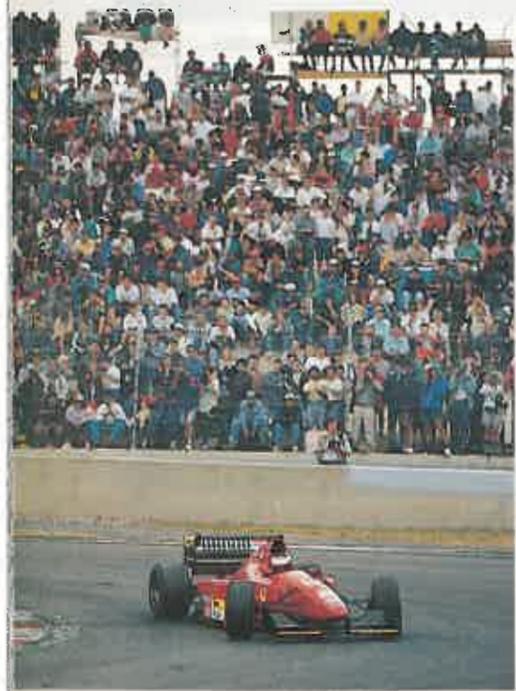
Frente a este panorama, Mansell es el único recurso momentáneo. Por otra parte, las rogativas para su regreso son única y exclusivamente



un interés material que le hace sentirse usado y vejado, cosa que desde luego no se merece. La disponibilidad de Frank Williams para complacer a los patrocinadores de Mansell, así como los varios viajes de Ecclestone a los Estados Unidos para llegar a un acuerdo con la escudería Newman-Hass, son buena prueba de que a Mansell le quieren utilizar de la forma más interesada. Hace un año le pusieron la maleta en la mano sin la menor contemplación, ya que en el Circo todavía estaban Prost, Senna y Schumacher que rivalizaba con ambos; pero ahora, los genios que tiran de los hilos del Circo se han encontrado con un joven alemán que corre solo, y como alternativa un veterano desmotivado por culpa de ellos. Evidentemente, la clave del asunto Mansell es el hecho moral que se esconde tras la mala negociación, y de poco importan los tres mil millones que quiere cobrar o los cuatro mil millones que pretenden meterse en el bolsillo Paul Newman y Carl Hass.

Williams habían impuesto su superioridad era algo más que insólito y al mismo tiempo gratificante.

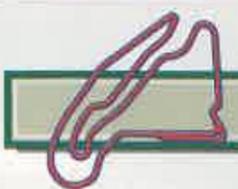
Tanta era la euforia de contar con Mansell en perfecta forma y con los Williams capaces de luchar al mismo nivel con el Benetton y Schumacher que, durante la rueda de prensa posterior a los entrenamientos, Mansell repitió dos veces a Schumacher esta pregunta: «¿qué te pasa? Después de lo de hoy me parece que te has quedado pálido».



El accidente de Jean Alesi favoreció a Gerhard Berger, que llegó tercero.

Por otra parte, en el seno de McLaren había optimismo por las mejoras hechas en el MP4/9, así como por los resultados telemétricos del nuevo motor Peugeot A6 Evolution 2 que, sin lugar a dudas, desarrollaba veinticinco caballos más que el anterior, tenía mejor par motor y rodaba a 350 revoluciones más que el A6.

Por el contrario, una inexplicable rivalidad, surgida de repente, entre Martin Brundle y Hakkinen hizo que ambos pilotos cometieran un error tras otro, hasta echar a perder los nuevos recursos de los monoplazas. Errores de trazada, repetidas pasadas de frenada y regulaciones sin lógica por parte de los pilotos, hicieron naufragar los planes de



MAGNY COURS EN BREVE



DESCANSO FORZOSO

Flavio Briatore y Tom Walkinshaw, máximos directivos de la escudería Benetton, tomaron la decisión de conceder a Jarvi Lehto un periodo de descanso equivalente a dos Grandes Premios. Por lo visto, en el Gran Premio de Canadá el piloto finlandés se resintió del accidente sufrido antes del comienzo de la temporada. Durante este periodo, Lehto será sustituido por Jos Verstappen.



EN HONOR A LA MAGIA

Los organizadores del Gran Premio de Alemania, han decidido que la tercera «chicane», que se está haciendo en el trazado de Hockenheim, lleve el nombre de Ayrton Senna en memoria del inigualable piloto desaparecido.

OTRA MOVIDA POLITICA

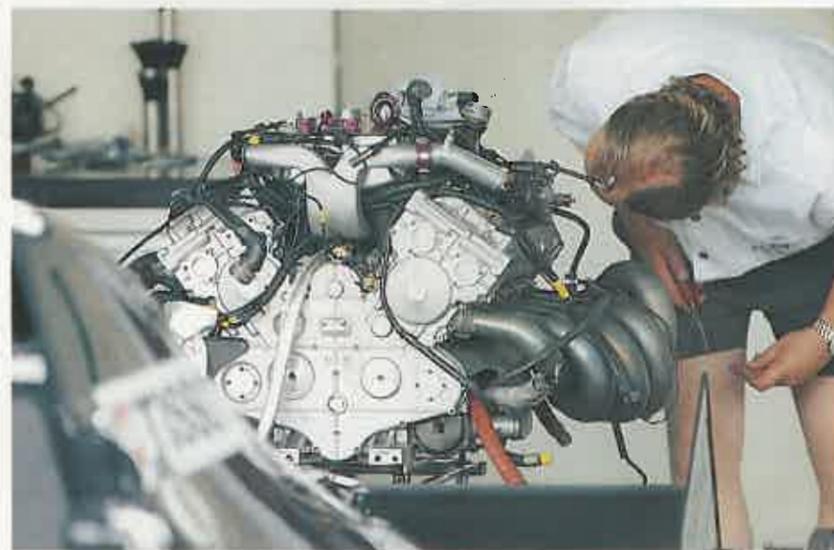
Si hace cuatro años unos intereses políticos arrebataron al circuito de Paul Ricard el privilegio de hospedar la Fórmula 1, ahora vuelve a pasar lo mismo con Magny Cours. Según indicios más que fidedignos, en el gobierno francés hay alguien que se ha empeñado en llevar la Fórmula 1 a Le Mans, una vez acondicionado el circuito según las normas FIA.

NUEVO FICHAJE

La escudería McLaren ha contratado al joven danés Ian Magnusson para ocupar el puesto de piloto de pruebas. En este momento, Magnusson lidera el campeonato británico de Fórmula 3.

LIGIER Y EL CESAR

En una rueda de prensa convocada por Flavio Briatore, se definió como el nuevo propietario de dicha escudería con la financiación de Benetton. Cesare Fiorio será el futuro director de Ligier y las dos escuderías tendrán varlos departamentos en común para abaratar costos y simplificar la estructura laboral de ambas. La opinión de Briatore es que sólo uniendo el potencial de Benetton y Ligier se podrá lograr un mayor nivel tecnológico con una reducción considerable de las inversiones económicas. Las malas lenguas opinan que éste es el primer paso para que Briatore, al ser propietario de una escudería, pueda reunir todos los requisitos para ser presidente de la FOCA.



BOLSA DE LOS MOTORES

Con el acuerdo Benetton Ligier, parece cierto que en 1995 los coches de ambas escuderías dispondrán de los Renault RS. Sin embargo, el proyecto Audi con el motor Cosworth de diez cilindros parece haber quedado en aguas de borrajas y el V 10 británico podría estar destinado a Williams. Al mismo tiempo, el Zetec-R de Cosworth se suministraría a dos escuderías, por el momento secretas, y los propulsores HB a otros equipos.



EL DRAMA DE NICHOLS

Sherry, esposa del prestigioso ingeniero Steve Nichols, perdió la vida en un accidente ocurrido en una autopista al sur de Londres. Con ella viajaba su hijo de un año de edad, afectado de invidencia por el parto prematuro, y que milagrosamente salió ileso.

Peugeot y McLaren. Cara a la carrera, los constructores con motores de diez y más cilindros se reunieron con Max Mosley y por esta vez le convencieron, no se sabe con que artimañas, para que permitiera la entrada en boxes en los repostajes a 120 kilómetros por hora, pequeño detalle que teóricamente favorecería a los que necesitaban repostar dos o más veces, debido al mayor consumo de combustible de sus propulsores. Todo parecía estar tramado para frenar a Benetton y así romper la racha mágica de Schumacher.

Por parte de Williams se especulaba sobre dos clases de estrategias: dejar que Mansell emprendiera una huida desenfadada mientras Hill frenaba a Schumacher, o bien utilizar a Hill para obligar a Schumacher a rodar al límite con Mansell al acecho.

En el preciso momento de la salida, Schumacher hizo buen uso de las dotes de aceleración del motor Zetec-R y, colándose por entre los dos Williams, se puso al mando de la carrera seguido por Hill, que de inmediato emprendió su acoso. Mientras, Mansell rodaba con cierta precaución, postura que confirmó una de las dos estrategias antes mencionadas. En las siguientes posiciones se encontraban Alesi y Berger seguidos por Irvine y Frentzen. De inmediato, los puestos de cabeza se dividieron en dos luchas: la persecución de Hill sobre Schumacher y el acoso de Alesi a Mansell. A la vista de esto, estaba por ver si los Williams habían optado por repostar una o dos veces, estrategia determinante en relación al Benetton de Schumacher que, debido al motor Zetec-R, consume menos gasolina que el Renault RS 6B y que por su configuración aerodinámica gasta también algo menos de neumáticos.

Al cumplirse la vuelta 18 se desveló el secreto: Mansell entró a repostar, con lo cual lo tenía que hacer tres veces, mientras Hill sólo lo iba a hacer una por haber salido con medio depósito de combustible y el mismo compuesto de ruedas que Schumacher. Al mismo tiempo, los Jordan Hart de Barrichello y Irvine luchaban estre sí en la sexta y séptima posiciones, dando prueba de un buen nivel de competitividad y seguidos por los McLaren ♦♦♦



Una vez más, Rubens Barrichello sacó a relucir su valía y su mala suerte.

Peugeot de Brundle y Hakkinen, quienes no lograban acercarse a los Jordan. Desafortunadamente, al cumplirse la vuelta treinta, un conducto de la refrigeración del McLaren reventó causando la rotura del motor en el coche de Brundle y, poco antes, un problema de transmisión obligó a Irvine al abandono. A raíz de estas bajas y de los repostajes, Schumacher y Hill rodaban a casi diez segundos de diferencia al cumplirse el ecuador del Gran Premio, momento en el que Schumacher hizo el primer y único repostaje, en el que tardó siete segundos, que le representaron pasar a la segunda posición. Rápidamente, la maestría de Schumacher y la superioridad del Benetton B 194 dieron alcance a Hill y paulatinamente se fueron distanciando. Poco después, en la vuelta cuarenta y nueve, llegó la explicación de la falta de agresividad de Mansell y el epílogo de su problema; el mal funcionamiento del cambio desde los primeros compases de la carrera acabó en una fatídica rotura mecánica que obligó al «León británico» al abandono. A la vista de esto, Alesi vio la posibilidad de acercarse a Berger, y en el intento perdió el control del monoplaza al negociar la chicane, lugar en el que el día anterior también se había salido. Con una maniobra endemoniada logró regresar a la pista llenándola de grava, sobre la que resbaló Barrichello quien, inevitablemente,

terminó chocando con Alesi. Pero la «debacle» no había terminado. Al filo de la vuelta cincuenta, Hakkinen, que ocupaba la quinta posición por detrás de Berger, vio en sus retrovisores una inmensa llamarada, resultado de la rotura de un conducto de aceite que convirtió la parte posterior de su coche en una antorcha.

A partir de ese momento, correspondiente a la vuelta cincuenta, la carrera entró en su fase final y aburrida. Schumacher se distanciaba progresivamente de Hill a un promedio de varias décimas de segundo por vuelta y Berger, en plan conservador para no perder el tercer escalón del podio, rodaba a más de cincuenta segundos de Schumacher.

De sorprendente y meritoria se puede calificar la actuación de los Sauber Mercedes, con el cuarto puesto de Frentzen y el sexto de Andrea de Cesaris. De igual importancia ha sido el quinto lugar logrado por Martini con el Minardi Ford, así como la séptima posición alcanzada por Herbert con el Lotus.

Sin lugar a dudas, éste ha sido el Gran Premio más espectacular de la temporada por razones explicadas en un principio; sin embargo, está claro que el liderazgo de Benetton en carrera sigue infranqueado y, por el momento, los Williams parecen estar al mismo nivel o superiores únicamente en las clasificaciones. ●

GIGI CORBETTA

CLASIFICACIONES

| | |
|--|--|
| 0. Damon Hill (Williams-Renault) 1 27 094 | 2. Nigel Mansell (Williams-Renault) 1 16 359 |
| 5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 16 707 | 27. Jean Alesi (Ferrari) 1 16 954 |
| 28. G. Berger (Ferrari) 1 16 959 | 15. E. Irvine (Jordan Hart) 1 17 441 |
| 14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1 17 482 | 6. J. Verstappen (Benetton-Ford) 1 27 780 |
| 7. M. Hakkinen (McLaren Peugeot) 1 17 768 | 30. H. Frentzen (Sauber-Mercedes) 1 17 830 |
| 29. A. De Cesaris (Sauber Mercedes) 1 17 866 | 8. M. Brundle (McLaren-Peugeot) 1 18 031 |
| 26. O. Panis (Ligier-Renault) 1 18 044 | 3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1 18 192 |
| 25. E. Bernard (Ligier Renault) 1 18 236 | 23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 18 248 |
| 4. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) 1 18 381 | 9. C. Fittipaldi (Footwork-Ford) 1 18 568 |
| 12. J. Herbert (Lotus Mugen Honda) 1 18 715 | 20. E. Comas (Larrousse-Ford) 1 18 811 |
| 24. M. Alboreto (Minardi-Ford) 1 18 890 | 10. G. Morbidelli (Footwork-Ford) 1 18 936 |
| 11. A. Zanardi (Lotus Mugen Honda) 1 19 066 | 31. D. Brabham (Smtek-Ford) 1 19 771 |
| 19. O. Beretta (Larrousse-Ford) 1 19 863 | 32. J. Gounon (Smtek-Ford) 1 21 829 |

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 38 35,704 2. D. Hill (Williams-Renault) a 12 642 3. G. Berger (Ferrari) 52 765 4. H. Frentzen (Sauber-Mercedes) a 1 vuelta 5. P. Martini (Minardi-Ford) a 2 vueltas 6. A. De Cesaris (Sauber-Mercedes) a 2 vueltas 7. J. Herbert (Lotus-Mugen) a 2 vueltas 8. C. Fittipaldi (Footwork-Ford) a 2 vueltas 9. J. Gounon (Smtek-Ford) a 4 vueltas 10. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) a 5 vueltas 10. E. Comas (Larrousse-Ford)

VUELTA RAPIDA: D. Hill (Williams-Renault) 1.19 678

ABANDONOS.

U. Katayama, trompo. M. Hakkinen, incendio. N. Mansell, transmisión. J. Alesi, accidente. R. Barrichello, accidente. E. Bernard, motor. O. Beretta, cambio. M. Brundle, motor. G. Morbidelli, accidente. O. Panis, accidente. D. Brabham, cambio. J. Verstappen, accidente. E. Irvine, electrónica. M. Alboreto, radiador. A. Zanardi, incendio.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 66 puntos 2. D. Hill, 29 puntos 3. G. Berger, 17 puntos 4. J. Alesi, 13 puntos 5. R. Barrichello, 7 puntos 6. N. Larini, 6 puntos 7. M. Brundle, 6 puntos 8. H. Frentzen, 5 puntos 9. M. Blundell, 4 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton Ford, 67 puntos 2. Ferrari, 36 puntos 3. Williams Renault, 31 puntos 4. Jordan Hart, 11 puntos 5. McLaren Peugeot, 10 puntos 6. Sauber Mercedes, 10 puntos 7. Tyrrell Yamaha, 8 puntos 7. Minardi Ford 5 p

EXTRA Deporte

GRAN PREMIO DE ITALIA DE MOTOCICLISMO

La ley del más fuerte

La sofocante ola de calor que se abatió sobre el circuito del Mugello fue el juez de paz que arbitró el Gran Premio de Italia. Sólo resistieron los más fuertes y Doochan, una vez más demostró que, pese a sus mermadas facultades físicas, sigue siendo el mejor. Los españoles, en esta ocasión, se quedaron sin poder alcanzar el podio.

CASI cuarenta grados de asfixiante calor africano se abatieron sobre el precioso circuito de Mugello. Hombres y máquinas fueron sometidos a una dura prueba y sólo los más fuertes resistieron. Nuestros pilotos bajaron un punto en su rendimiento, con respecto a anteriores Grandes Premios, y esta vez no hubo podio aunque a Crivillé le faltaron cuatro

curvas. El de Seva, que había salido muy bien pero luego fue perdiendo terreno, logró recuperar a final de carrera. La caída de Kocinski y el abandono de Chandler por culpa de la inverosímil rotura del «clip» de un bulón, le pusieron en el camino de cazar a Kevin Schwantz que, a pesar de su muñeca enyesada, era muy veloz y mantenía su tercera posición tras no haber podido contener ni a Doo-

han ni a Cadalora que iban delante pugnando por la victoria. El motor del tejano tuvo un pequeño fallo que, sin compasión, fue aprovechado por el de Seva que, a tan sólo cuatro curvas del final, menos de un kilómetro para subir al podio, cometió su primer error del año: «Iba a por todas, ser cuarto no me servía de nada. En Honda no quieren pilotos conservadores y después ya de haber frenado, cuando tenía la moto en el viraje, el neumático delantero derrapó y...»



Constancia y resistencia física llevaban a Alberto Puig hasta la cuarta plaza.



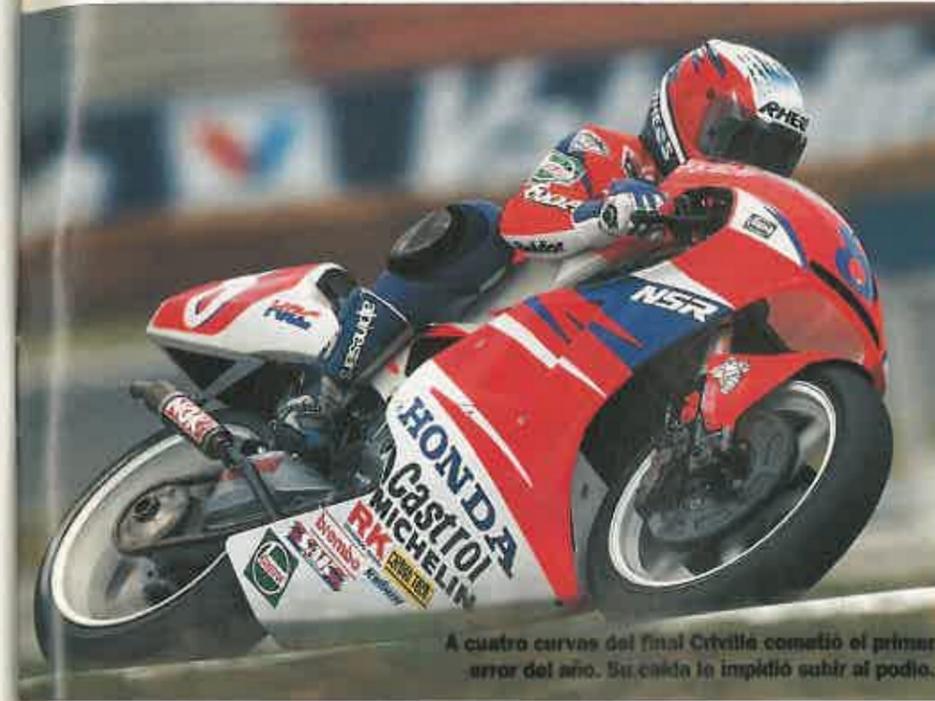
La remontada de «Aspar» fue excelente. Desde la vigésimo tercera plaza logró cruzar la meta en séptima posición.

Carlos Checa, décimo, lograba su mejor resultado del año y era el mejor clasificado de los que no tienen moto oficial.

me cai. Ha sido una pena porque siendo cuarto me hubiera puesto tercero en el Mundial pero he hecho una buena carrera», explicaba triste pero no decepcionado. Ha sido su segunda caída del año, la primera fue en los entrenamientos IRTA de Australia, antes de comenzar la temporada. En cabeza Doohan no lo había tenido muy fácil porque Cadalora, que estrenaba chasis y, sobre todo, gracias a que sus técnicos han modificado con acierto el motor aunque bien pudiera tratarse de una nueva gasolina, había recuperado la competitividad perdida y en casa estaba dando

el «do» de pecho. El australiano, sin embargo, supo preservar la cabeza y distanciarse al final para anotarse con cierta comodidad su sexta victoria del año, quinta consecutiva. Otro que en el final de carrera se hacía notar era Alberto Puig que no se había encontrado demasiado a gusto en las rápidas curvas enlazadas del Mugello y había comenzado algo flojo. Luego, poco a poco pero con constancia, fue aumentando su ritmo y cuando los demás estaban asfixiados él marcaba sus mejores tiempos. Eso le llevaba a conseguir una excelente cuarta plaza que le coloca terce-

ro del Mundial empatado con Barros. En Mugello Puig era un hombre feliz, al igual que Juan López Mella que terminaba décimo, consiguiendo su mejor resultado del año merced al estreno del motor «big-bang», mientras que Miralles, se caía. Los numerosos espectadores se habían dado cita para aclamar a sus ídolos locales. Evidentemente soñar con una victoria de Cadalora o de Cagiva era arriesgado, pero por nada en el mundo hubieran imaginado que en el cuarto de litro se les podía escapar el triunfo a Capirossi, Biaggi o Romboni. Sin embargo, Ralf Waldmann



A cuatro curvas del final Crivillé cometió el primer error del año. Su caída le impidió subir al podio.



Ganar su primer Gran Premio, en su primer año en la categoría y batiendo a la armada italiana en su casa, llenó a Ralf Waldmann de plétórica felicidad.

ya desde los entrenamientos se mostró sumamente eficaz en este trazado y en carrera demostró porqué es la revelación del año en la categoría. Romboni fue el primer líder pero pronto comenzó a perder terreno y acabó en el box por una deshidratación provocada por el intenso calor. Desde ese momento Biaggi parecía tener la carrera bajo control y se fue construyendo una ventaja confortable sobre Waldmann, Capirossi y Harada. Súbita e inexplicablemente, en la vuelta once, el romano se cayó. Con ello Waldmann y Harada, que habían relegado a un Capirossi con-

servador al tercer lugar, se alzaban con los dos primeros lugares de la carrera. El germano no tenía palabras para explicar lo feliz que se encontraba por haber ganado su primer Gran Premio en su primer año en la categoría, y especialmente batiendo a la armada italiana en casa. En sexta posición terminaba Luis d'Antín en su mejor actuación de la temporada tras batallar con hombres a los que últimamente no podía ni seguir, como son Okada, Bayle y Zeleberg, y batirlos en el último giro. Muy bien también Carlos Checa -un año antes había hecho su debut en la categoría

CLASIFICACIONES

- 125 cc**
 1º Ueda (Honda), 41.25.510; 2º Sakata (Aprilia), 41.28.980; 3º Tsujimura (Honda), 41.34.6248; 4º Oetti (Aprilia), 41.34.310; 5º Raudies (Honda), 41.43.343; 7º «Aspar» (Yamaha), 41.50.980; 13º Torrontegul (Aprilia), 42.01.269; 15º Giró (Aprilia), 42.08.508; 18º Alzamora (Honda), 42.11.726.
- 250 cc**
 1º Waldmann (Honda), 41.05.128; 2º Harada (Yamaha), 41.07.188; 3º Capirossi (Honda), 41.10.332; 4º Ruggia (Aprilia), 41.13.585; 5º Lucchi (Aprilia), 41.14.376; 6º D'Antín (Honda), 41.46.234; 10º Checa (Honda), 42.04.816; 19º Maurel (Honda), 42.42.520.
- 500 cc**
 1º Doohan (Honda), 44.20.402; 2º Cadalora (Yamaha), 44.26.186; 3º Schwantz (Suzuki), 44.37.738; 4º Puig (Honda), 44.44.506; 10º López Mella (Yamaha), 45.44.398.

ASI VA EL MUNDIAL

- 125 cc**
 1º Sakata, 154 puntos; 2º Ueda, 102 p; 3º Oetti, 92 p; 6º Aspar, 70 p; 8º Torrontegul, 54 p; 24º Alzamora, 5 p; 32º Giró, 1 p.
- 250 cc**
 1º Biaggi, 128 puntos; 2º Okada, 125 p; 3º Capirossi, 118 p; 7º D'Antín, 67 p; 12º Checa, 25 p; 26º Castilla, 3 p; 28º Cardoso, 1 p.
- 500 cc**
 1º Doohan, 186 puntos; 2º Schwantz, 135 p; 3º Barros y Puig, 90 p; 6º Crivillé, 83 p; 14º López Mella, 17 p; 22º Miralles, 7 p.

en este mismo trazado-, que conseguía su mejor resultado del año, décimo, y era primero de los que no disponían de una moto oficial.

También los tifosi esperaban una victoria de sus colores en la categoría del octavo de litro. Sakata, cuando tenía la carrera en el bolsillo, hizo una excursión por los arceles tras la cual aún pudo milagrosamente reintegrarse en la pista. En el grupo de cabeza estaban Raudies, Ueda, Tsujimura y Oetti. El Campeón del Mundo también perdió sus opciones al hacer una excursión semejante a la de Sakata mientras que este remontaba y le ponía las cosas difíciles a un Ueda dispuesto a todo que ganaba por fin la carrera. «Aspar» terminaba séptimo, pero el de Alcira estuvo muy brillante puesto que en la primera vuelta una caída delante suyo lo enviaba al vigésimo tercer puesto! Torrontegui era decimotercero, Giró, último en la primera vuelta, terminaba decimoquinto y Alzamora tres puestos detrás.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



B A L L E S T A



NO, SEÑORAS, LES ASEGURO QUE NO PRETENDO VIOLARLAS. HABÍA PENSADO ALGO UN POCO MENOS PASIONAL: POR EJEMPLO, QUE ME ACERCARAN A UN HOSPITAL

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.

km 0

La tecnología no tiene límites.
Y usted se acaba de dar cuenta.

Sentado al volante del nuevo Audi A6. 25 años de experiencia desde que se creó el primer Audi 100 están ahí, delante suyo. Esperando sus órdenes para ponerse en movimiento.

Sólo resta girar el contacto.

km 1

La ciudad corre. Pero usted está quieto.

El asfalto hace girar las ruedas. Y entiende el valor del silencio. La línea que separa a un buen coche de un coche de carácter excepcional. El clima es el exacto. Lo eligió usted en el Climatronic con un solo dedo.

En el volante del A6 ve escrita la palabra Airbag. En la guantera del acompañante, también. A sus costados sabe que tiene barras firmemente unidas a las puertas. En su pecho nota el cinturón TEN. En sus pies, el ABS.

Y, simplemente, se siente a salvo del mundo.

km 100

El mítico motor Audi de 6 cilindros en V, 2.800 c.c. y 174 CV ya ha respondido a cada una de sus preguntas sobre tecnología.

El motor de 2.600 c.c. y 150 CV también.

Y el motor diésel TDI no sólo le ha respondido. Le ha dado una lección sobre economía. Récord mundial en bajo consumo.

Y ha entrado en una curva mojada. Pero esta vez ha sentido que era usted el que mandaba y no la curva. Por fin sabe cuáles son las ventajas de tener un coche con tracción total a las cuatro ruedas en las versiones quattro®.

km 100.000

Ya sabe los privilegios de haberse incorporado al mundo de Audi.

Ya sabe lo que es formar parte de un diseño basado en formas elegantes, compactas y al mismo tiempo innovadoras.

Y ya sabe lo que es no echar nada en falta al volante de un automóvil.

km 500.000

Han pasado 9 años y su Audi sigue reluciendo en el garaje.

Y todavía está en garantía contra la corrosión.

Porque hace 9 años su chapa fue galvanizada al 100% por ambas caras. Y pasó por 27 fases diferentes de tratamiento antes de estar lista para su montaje.

Lo mira por fuera.

Está impecable.

Hace 500.000 kilómetros, ¿quién le hubiera augurado tantos momentos de placer?

Abre la puerta.

Se sienta al volante.

Y de nuevo, todo vuelve a empezar.

km 0.

Si desea más información llame al teléfono 900-100 621

Audi A6



Señoras y señores,
el nuevo Audi.



Audi.
A la vanguardia
de la técnica.

Motor 16

12 de julio 1994 • Num. 560 • 375 ptas.

MAXIMA TECNOLOGIA
AL SERVICIO
DEL
CONDUCTOR



PRIEBA
A Fondo

LA NUEVA
BMW
SERIE 7



EXTRA
Deporte

• Fórmula 1 en Francia EL REGRESO TRIUNFAL DEL LEON BRITANICO • G. P. de Italia de Motociclismo LOS ESPAÑOLES NO TUVIERON SUERTE • Rallye de Argentina CARLOS SAINZ, LIDER DEL MUNDIAL • Porsche 962 Le Mans LA BESTIA DOMADA