

# MOTOR 16

SEMANAL

19 de julio 1994 • Núm. 561 • 375 ptas.

## ALFA ROMEO 145

AL VOLANTE



FIAT PUNTO

A LOS 15.000 KMS.



8 413042 641506

# CON CARACTER

HONDA ACCORD 2.0i  
VW PASSAT 2.0i GL

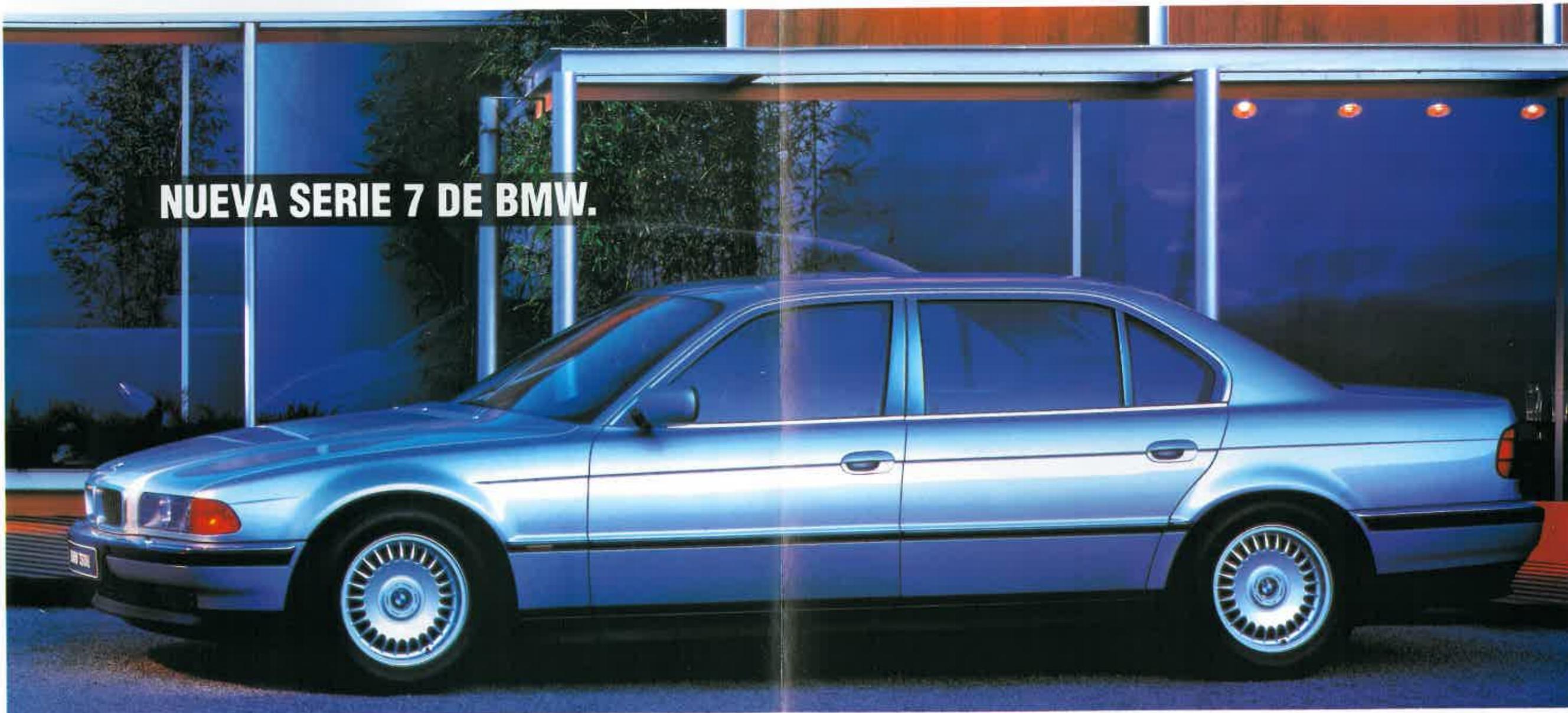
COMPARATIVA

EL ESPACIO  
MAS ECONOMICO



**EL FIN DE LA TECNOLOGIA  
ES SATISFACER A LOS CONDUCTORES.  
NO A LOS INGENIEROS.**

**NUEVA SERIE 7 DE BMW.**



Ruiz Nicolí

**LA TECNOLOGIA ES EL MEDIO DE PONER  
SUS DESEOS EN MOVIMIENTO.**

Nueva Serie 7 de BMW. La prueba palpable de que todo lo que no se traduzca en seguridad, en confort, en prestaciones... en ventajas para quien conduce, es superfluo. Y, en todo caso, lo que hace es complicar y encarecer su mantenimiento.

Cada gramo de tecnología en nuestra Nueva Serie 7 se dedica a garantizar el placer de conducir. No importa lo que haya costado conseguirlo.

Ni lo que cueste explicarlo.

Imagine toda la tecnología que hay detrás de un airbag que detecta la ausencia del acompañante para no saltar sin motivo. O detrás de una suspensión electrónica que regula la dureza necesaria en 30 milisegundos, en función de la velocidad y del tipo de firme.

O aún más lejos. Piense en la posibilidad de disponer de un sistema de navegación que le ofrezca información y recomendaciones a través de un monitor de televisión. Sobre todo, imagine lo que esto significa en confort y, especialmente, en seguridad.

Para quien conduce y quienes le acompañan.

**DENTRO, LA REVOLUCION TECNOLOGICA.  
FUERA, PURA EVOLUCION ESTETICA.**

Paradójicamente, todo este esfuerzo no ha acabado en una silueta radicalmente distinta. Nuestros ingenieros han diseñado la Nueva Serie 7 con el conductor como el centro de todo. Por eso es dentro donde las innovaciones son más evidentes. Desde un volante que hemos convertido en un panel de control, con múltiples funciones.

O desde que, una vez en marcha, descubra todo lo que el interior más silencioso de su categoría dice sobre la tecnología que lo ha hecho posible.

Lo que no se vé, como la seguridad o la ecología, es tan avanzado que no hay nada igual. Lo que se palpa, como el confort, roza la perfección.

Como ve, todo empieza en la tecnología. Desde luego, todo acaba en usted.



# NUEVA SERIE 7.

**BMW ANUNCIA  
EL FIN  
DE LA TECNOLOGIA.**

- 5 EDITORIAL**
- 8 LA FOTO**
- 10 PUNTO DE MIRA**
- 20 AL VOLANTE**  
**Alfa Romeo 145.** El pequeño de la firma de Arese conserva el carácter de siempre.
- 28 A FONDO**  
**Lexus LS 400.** Un duro rival nipón para los alemanes Audi, BMW y Mercedes.
- 36 FRENTA A FRENTA**  
**Honda Accord 2.0i/VW Passat 2.0i GL.** Dos modelos que se caracterizan por su discreción, amplitud y precio.
- 46 BAJO LA LUPA**  
**Fiat Punto 75 ELX.** Analizado tras recorrer los primeros 15.000 kilómetros.
- 50 ACTUALIDAD**  
**Nómadas del asfalto.** Desde todos los puntos de Europa los magrebíes cruzan España para buscar sus orígenes.
- 54 FUERA DE SERIE**  
**Origen y realidad.** El diseño del automóvil salía, antaño, del simple trazo en un papel.
- 58 TECNICA**  
**Jornadas técnicas BMW.** Desde ellas se prepara el futuro.
- 59 PRECIOS**
- 90 MOTOS**  
**Gama 94 Quads Yamaha.** Lo último en las mini todoterreno de las motos.
- 94 DEPORTE**  
**A todo gas.**
- 100 CET en Jerez.** Tercera victoria para el francés Ferté tras la salida de pista de Campos.
- 104 Copas Renault en Jerez.** Una vez los Renault pusieron el espectáculo y la emoción.
- 106 G. P. de Inglaterra F-1.** Damon Hill hizo historia en casa tras una emocionante carrera.
- 114 JUAN BALLESTA**



**50** Con más facilidad cada año, los magrebíes vuelven a su origen en vacaciones.



**28** Prueba a fondo del Lexus LS 400, que supone un concepto diferente del lujo.



**54** El diseño desde sus orígenes.



**90** Lo más nuevo en Quads de Yamaha.



**106** El inglés Damon Hill se impuso rotundamente en su Gran Premio nacional.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 500 euros.



## 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

Director:  
Ángel Carchenilla

**Directores adjuntos:** Gigi Corbetta, Manuel Doménech. **Subdirector:** José María Cernauda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Jefe de Edición:** Javier Montoya. **Redactores jefe:** M<sup>o</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Asó (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Fernando Cañal, 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 Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

**Marketing:** Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de Publicidad Internacional:** M.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<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> D. **Teléfono:** (94) 421 72 03. **Bilbao.** **VALENCIA:** Antiguo Reino de Valencia, 58, 1<sup>o</sup> 46005 Valencia. **Teléfono:** (96) 373 69 11. **Fax:** 373 68 83.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Corvás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** SGEI. 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. COPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEFFUNG (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.

## El Gobierno dijo «sí»

COMO era de esperar, tras varios meses de dura negociación y en medio de las fuertes críticas vertidas por la mayoría de los fabricantes de automóviles instalados en España, el Gobierno Central, la Generalitat de Cataluña y la dirección de Volkswagen han llegado a un acuerdo. Su firma supone un plan de ayudas para SEAT por valor de cerca de 40.000 millones de pesetas.

Este acuerdo, que no permite utilizar el dinero para reducir la plantilla, tiene como objetivo principal, por parte de la administración, conseguir el mantenimiento de la marca como empresa integral de automóviles. Esto es, con capacidad para crear nuevos modelos, desde el diseño, pasando por el desarrollo tecnológico, hasta llegar a la comercialización.

También en este acuerdo se ha tenido en cuenta aumentar el número de proveedores nacionales en SEAT y pasar del 54 por ciento actual a un 68 por ciento en el futuro. Incluye además la exigencia de que, si fuera necesario abrir nuevas fábricas, se instalarían en nuestro país. En el caso de que la multinacional alemana incumpla alguno de los puntos antes mencionados y otros que todavía desconocemos (a la hora de redactar estas líneas no estaba firmado definitivamente el protocolo), las ayudas se convertirían en un préstamo, con sus intereses correspondientes. Para cerrar esta operación ha sido puesto, como aval de garantía, la factoría Landaben, valorada en 90.000 millones.

En toda esta historia hay una gran beneficiada y un gran

triumfador. Y es que, a estas alturas, no hay ninguna duda de que, con la nueva subvención, la que más gana es Volkswagen. La firma alemana recibió una empresa saneada en el año 1986, acción que le costó al Gobierno 300.000 millones de pesetas. Ahora, ocho años después, vuelve a recibir un balón de oxígeno.

También parece obvio que el triunfador ha sido Jordi Pujol, quien ha sabido presionar a un Gobierno Central que se encuentra en el momento más bajo de su historia, para conseguir defender los intereses de su Comunidad. Sea como fuere, tendremos que reconocer la parte positiva de este acuerdo. Sobre todo para SEAT, que ahora podrá demostrar las verdaderas posibilidades de futuro, si es que las tiene, como empresa industrial propia y las ideas en las que apoyarán su gestión.

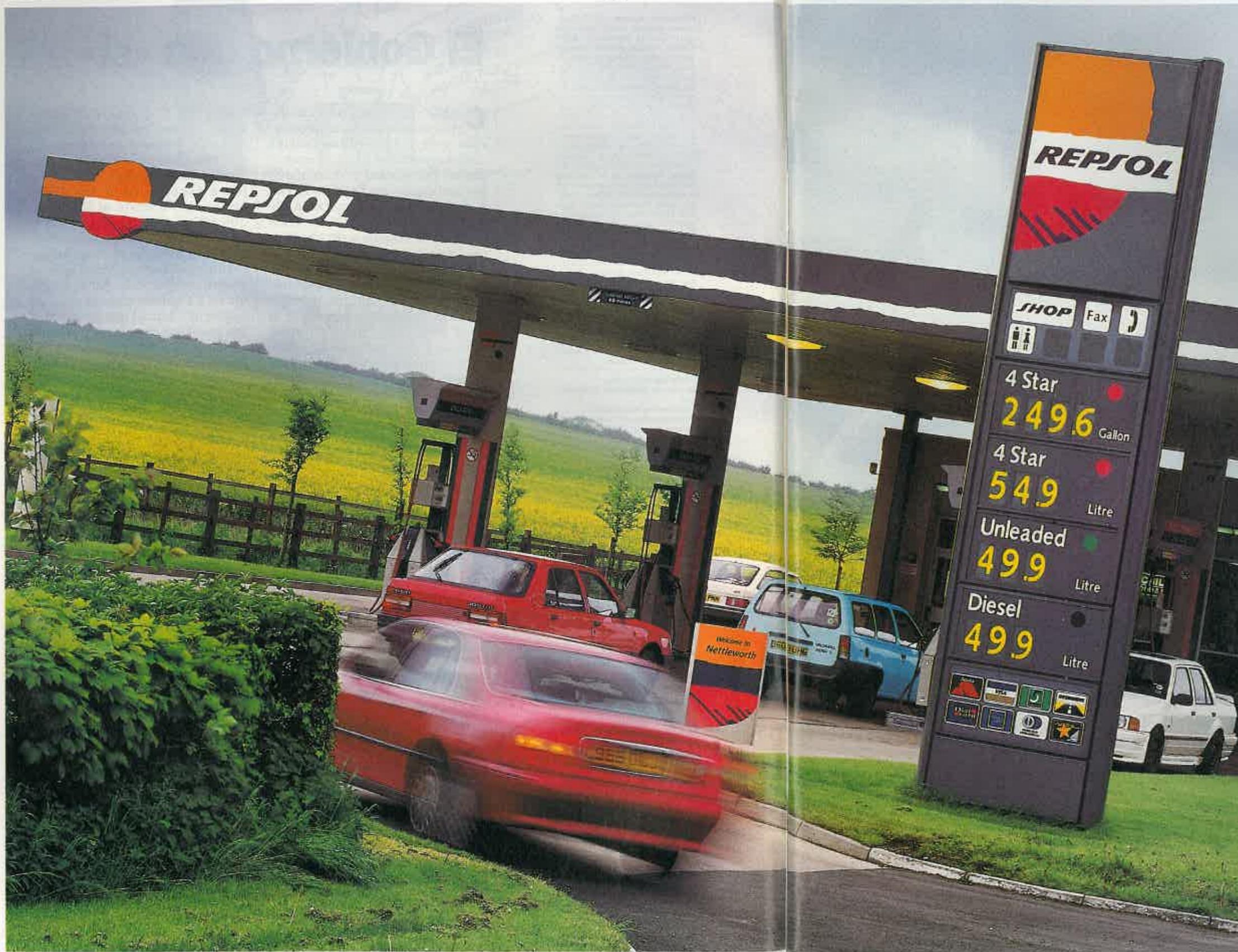
Además, a este acuerdo de ayudas públicas hay que añadir la decisión de dividir Zona Franca en seis unidades de gestión con socios externos. Esto posibilitará, tal y como también se ha acordado con los sindicatos esta semana, relocalizar a dos mil trabajadores que voluntariamente pasarían de SEAT a esas empresas.

Y para el resto de las marcas, por mucha indignación que sientan, y con razón, por no haber tenido ellas opción a este tipo de ayudas cuando hicieron su reconversión, el actual precedente les abre un camino de futuro que podrán alcanzar basándose en este «sí» del Gobierno.

*En toda esta historia hay una gran beneficiada y un gran triunfador. La que más gana es Volkswagen. El triunfador ha sido, obviamente, Jordi Pujol.*

ÁNGEL CARCHENILLA

**GRAN BRETAÑA.** MAS DE 400 ESTACIONES DE SERVICIO REPSOL.



Llegamos a Gran Bretaña en 1989.

Hoy tenemos 414 Estaciones de Servicio y operamos con dos filiales: Carless Refining & Marketing y Repsol Petroleum Ltd.

Además, disponemos de una refinería de productos especiales de alto valor añadido en Harwich, Inglaterra.

Cada día refinamos y comercializamos más productos. Y seguimos abriendo gasolineras... seguimos creciendo. Tanto, que nuestro volumen de negocios en el Reino Unido superó los 35.000 millones de pesetas en 1993.

ESTA ES LA FUERZA DEL PETROLEO.  
ESTA ES LA FUERZA DE REPSOL.

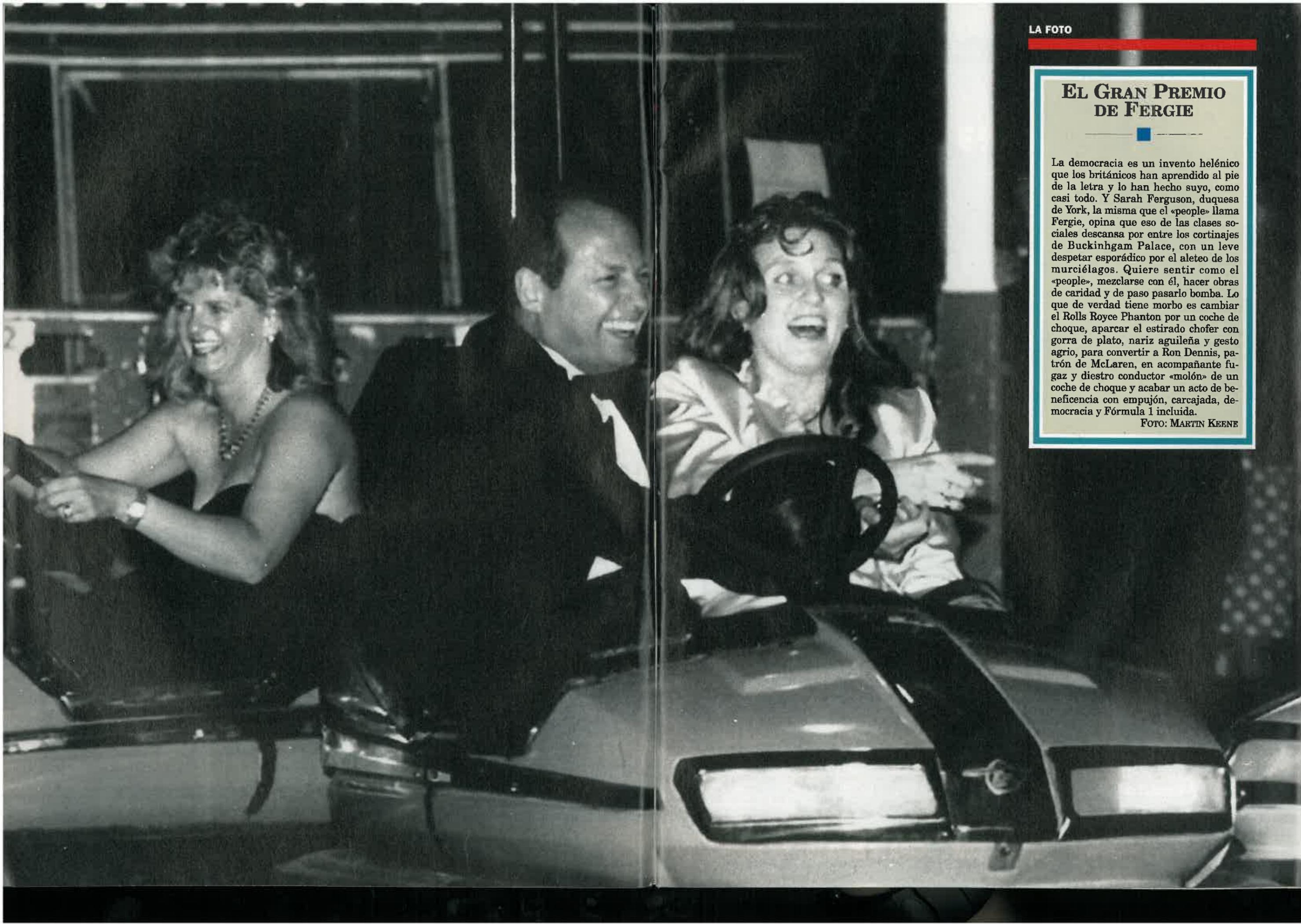
UNA  
de las 100  
MAYORES compañías  
INDUSTRIALES  
del MUNDO.



## EL GRAN PREMIO DE FERGIE

La democracia es un invento helénico que los británicos han aprendido al pie de la letra y lo han hecho suyo, como casi todo. Y Sarah Ferguson, duquesa de York, la misma que el «people» llama Fergie, opina que eso de las clases sociales descansa por entre los cortinajes de Buckingham Palace, con un leve despetar esporádico por el aleteo de los murciélagos. Quiere sentir como el «people», mezclarse con él, hacer obras de caridad y de paso pasarlo bomba. Lo que de verdad tiene morbo es cambiar el Rolls Royce Phantom por un coche de choque, aparcar el estirado chofer con gorra de plato, nariz aguileña y gesto agrio, para convertir a Ron Dennis, patrón de McLaren, en acompañante fugaz y diestro conductor «molón» de un coche de choque y acabar un acto de beneficencia con empujón, carcajada, democracia y Fórmula 1 incluida.

FOTO: MARTIN KEENE



## SEMÁFOROS

 Está clarísimo que ni la DGT ni el Ministerio de Obras Públicas saben qué hacer con los ciclistas en la carretera. Los accidentes se han triplicado en el último año, pero nadie se atreve a coger el toro por los cuernos: construir las instalaciones necesarias para la práctica de este deporte y prohibir taxativamente la utilización mixta de una vía para bicicletas y automóviles; una cosa u otra. El último ejemplo lo vemos en la autovía de Colmenar: pintan el arcén de rojo y, sin otra información, hacen creer a los ciclistas que se trata de un carril bici con todas las bendiciones oficiales. Ahora a esperar a ver quien cae.

 Los organizadores del Rallye de Osona, en la bellísima y automovilística región catalana que rodea a Vic, han tenido el sentido común de anular el rallye de Osona, puntuable para el campeonato regional, a la vista de los graves incendios que están arrasando toda la zona. Se trata de dar ejemplo de civismo y solidaridad. Aunque los rallyes en sí mismos no son causa de incendio, sí son la causa de que decenas de seguidores se desplacen hasta el monte, con el consiguiente incremento de riesgo.



### ESTUPOR EN PRAGA

## Europa del Este se destapa

**VIEJA** Praga, capital del Imperio. El eterno Danubio se habrá estremecido al ver la caravana publicitaria del Dog-Day. Un invento de la sociedad consumista que quiere suceder a la sociedad comunista. La ostentación del conductor de Colorado, gordo como sólo los americanos saben serlo. Porque hay gordos simpáticos (la inmensa mayoría) y gordos vergonzantes,

amigos de Marbella, «ostentóreos» de Cadillac y toplets. La capital checa ha sido en estos días testigo de unas fiestas singulares, a medio camino entre Carnaval y Universidad de Verano, en la que, entre otras singularidades, se ha visto a este descapotable americano paseando por el barrio antiguo, anunciando un apasionante concurso de strip-tease.

# ENTRE EL CIELO...



# ... Y LA TIERRA

Punto Cabrio. Un espacio abierto entre el cielo y la tierra. Una manera de viajar bajo el sol y en contacto con el aire.

Un estilo Cabrio absolutamente original con la firma de Bertone. En su interior, el Punto Cabrio encierra todos los deseos de confort. En la versión ELX, servodirección, elevallas eléctricas, cierre centralizado, sistema de climatización

y capota eléctrica de última generación.

El Punto Cabrio es un espacio diseñado para disfrutar con absoluta seguridad. Carrocería reforzada, barras laterales de protección, cinturones con pretensor, sistema antincendio FPS y, en la versión ELX, airbag de serie para el conductor y opcional para el pasajero. También está disponible en esta versión el ABS de 4 sensores. Además, el montante

delantero y el anillo del parabrisas, en acero Mannesman, resisten más de dos veces el peso del coche. Punto Cabrio, un lugar para vivir entre el cielo y la tierra, un espacio infinito para disfrutar del sol y las estrellas.

**PUNTO CABRIO S 2.250.000 Pts.**

**PUNTO CABRIO ELX 2.595.000 Pts.**

Pequeña y Boleares IVA, transporte e imp. de matriculación incluidos.

## PUNTO CABRIO. LA RESPUESTA.

#### ACUERDO ENTRE EUROP ASSISTANCE Y LA C.E.C.A.

Europ Assistance España, S.A., y la Confederación Española de Cajas de Ahorro (C.E.C.A.), firmaron un acuerdo de colaboración por el que las 51 Cajas miembros de la C.E.C.A. podrán ofrecer a sus titulares de la tarjeta 6000 las prestaciones del seguro de asistencia Europ Assistance. El seguro cubre los gastos médicos en el extranjero, el traslado sanitario de enfermos y heridos, la búsqueda y localización de equipajes, transmisión de mensajes urgentes... etcétera.

#### CONCENTRACION •600 SEISCIENTOS•

En la localidad de Vilagarcía de Arousa, en



la provincia de Pontevedra, el próximo 20 de agosto, tendrá lugar una nueva edición de la Concentración de Seat Seiscientos, en este caso la cuarta. Los inscritos serán obsequiados con recuerdos conmemorativos de la concentración, realizarán un recorrido turístico por los bellos parajes de Arousa y las Rías Bajas gallegas y disfrutarán de la gastronomía de la tierra, coincidiendo además con las Fiestas Patronales de la localidad. Más información en el teléfono: (986) 51 06 47.



#### RADARES MOVILES

### Siguen sin la preceptiva homologación

EN el momento de cerrar este número, aún no se había publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (podría publicarse en esta misma semana) la disposición que permite la homologación de los radares móviles, que siguen siendo, por tanto, ilegales.

El Director General de Tráfico ha reconocido por fin este hecho ante varios medios de comunicación, a los pocos días de la rueda de prensa en la que informó sobre su puesta en funcionamiento.

MOTOR 16 continúa solicitando de la DGT los necesarios permisos para acompañar a los radares móviles en su función denunciadora, sin que por el momento haya sido atendida su petición. Tras una primera negativa («taxativamente no», se nos dijo en el Gabinete de Prensa), ahora se nos remite a un futuro no muy lejano, cuando otros medios de comunicación hayan sido atendidos. Motor 16 lo único que quiere conocer es si se cumple el Reglamento Sancionador en todos sus apartados, cosa que tradicionalmente vienen incumpliendo los agentes denunciadores.

En estos últimos días hemos recibido muchas consultas sobre aspectos relacionados con los radares, que intentaremos contestar:

**¿Qué se puede hacer si somos denunciados por un radar móvil?** Pedir al agente todos los datos que nos puedan



servir para identificar el modelo y la antena. Estos datos deben aparecer en el boletín de denuncia. Solicitar también al agente que se identifique. Sólo el agente que percibe la infracción tiene la presunción de veracidad. Si quien efectúa la denuncia es persona distinta, deberá presentar pruebas para su denuncia voluntaria.

**¿Son legales los antirradar?** Mientras sean exclusivamente receptores, no hay ninguna norma que los prohíba. Se trata de aparatos receptores, de una frecuencia específica, que no se diferencian en nada de un receptor convencional de ondas comerciales.

**¿Y son eficaces?** Para ser eficaces deberán estar totalmente adecuados a las frecuencias en que trabajan los radares españoles (en el entorno de 24.000 gigahertzios). Muchos de los que se venden en nuestro país, fabricados en EEUU, Taiwan y Corea, no reciben estas frecuencias, por lo que son absolutamente inútiles. De todas maneras, incluso los que perciben estas frecuencias, sólo suelen advertir cuando ya es demasiado tarde.

**¿Es un buen sistema la CB para conocer la ubicación de los radares?** En nuestro país, la radio de onda ciudadana no está todavía lo suficientemente extendida. En países como Estados Unidos, Italia y Francia, la mayoría de los camiones utilizan la radio para comunicarse entre ellos. En CB se suele utilizar el canal 19.

**¿Cuál es la velocidad real a la que se puede circular por autovía sin ser sancionado?** La Ley admite un error en el velocímetro (5 por ciento) y otro en el aparato medidor (hasta un 10 por ciento en los radares móviles). Por tanto, en una limitación genérica de 120 kilómetros por hora, podremos circular hasta

#### PUNTO DE MIRA

132 km/h reales, que es algo más de 140 en la mayoría de los velocímetros y una velocidad razonablemente elevada para utilizarla como crucero, sin miedos ni peligros.



#### RAZONES PARA EL OPTIMISMO

### Cada vez menos muertos por el tráfico

PESE al terrorismo con que nos bombardean los responsables de la Dirección General de Tráfico (en la acepción de aterrizar a los conductores), lo cierto es que las cifras de muertos por accidentes de tráfico descienden espectacularmente en nuestro país, gracias fundamentalmente a las nuevas estructuras viarias y a la modernidad de los automóviles.

Una prueba más de este hecho es que los conductores magrebíes y portugueses han descendido en su siniestralidad en porcentajes espectaculares; más incluso que los españoles. Y ni portugueses ni magrebíes han padecido las campañas amedrentantes de la DGT. De 1992 a 1993, el número de accidentes ha pasado de 145 a 54 entre magrebíes y de 132 a 44 entre portugueses. Los nuevas carreteras de doble carril y la mayor modernidad de sus vehículos son de nuevo los factores primordiales de este descenso.

En lo que a España se refiere, en el pasado mes de junio fallecieron 310 personas en los 288 accidentes mortales. Una cifra optimista comparada con los 388 muertos del año anterior. Como valor de referencia, en junio de 1990 fallecieron 554 personas y 489 en el año 91. En cuatro años se ha rebajado la cifra de muertos en más de 250 muertos mensuales, hasta situar la media mensual en 360.

## De buena fuente

### Llamada a revisión del Twingo.

Unas pocas unidades del Renault Twingo están siendo revisados. Los clientes de menos de 50 unidades del pequeño modelo son invitados a dirigirse al concesionario donde, en menos de una hora de trabajo, se cambia el depósito de gasolina, sin coste alguno para el cliente. Por lo visto, un defecto en la pieza suministrada producía molestos olores a gasolina.

### Un solo concesionario familiar.

Un reciente estudio llevado a cabo en Francia pone de manifiesto que los usuarios prefieren utilizar un único concesionario. Por esta razón, muchos de los segundos coches familiares son de la misma marca que el primero. Este hecho ha sido fundamental para animar al grupo PSA a fabricar el monovolumen que ahora se presenta bajo las marcas Peugeot y Citroen.

### Continente podría vender coches.

La polémica sobre la distribución selectiva continúa. Y, mientras tanto, algunos centros comerciales en grandes superficies se preparan para iniciar la venta de automóviles de todas las marcas. Todo apunta a que el grupo Continente podría ser el primer vendedor multimarca en nuestro país si finalmente las autoridades comunitarias levantan la exclusividad de las redes comerciales.

### El Túnel del Canal ayuda al automóvil.

La puesta en servicio del Túnel bajo el Canal de la Mancha ayuda a Rover. Hasta la fecha, los automóviles británicos tardaban 8 días en ser trasladados a Italia. Ahora, con el túnel, en 48 horas están en los concesionarios transalpinos. Cada tren carga 170 unidades de Rover. No sólo Italia se va a ver beneficiada, sino la mayoría de los países centroeuropeos.

### Peajes variables en las autopistas españolas.

Algunas empresas concesionarias estudian la posibilidad de establecer peajes variables en nuestras autopistas. Se trata, nada más fácil, de escalonar las salidas de los vehículos y evitar así las molestas aglomeraciones en horas punta. Por ello, se ofrecerán descuentos por la utilización de las autopistas en horas valle. Esta medida se va a implantar en el vecino país de Francia este mismo verano, con descuentos que pueden llegar al 20 por ciento.



**TARIFAS SUPERDRIVE EUROPCAR**

Con su programa especial de vacaciones, Europcar Interrent ofrece una atractiva y económica opción para alquilar coches por más de tres días en 80 destinos del mundo. Con esta oferta Europcar, alquilar un coche del Grupo A (Twingo o similar), por ejemplo en Portugal, durante una semana, cuesta desde 29.000 pesetas. Los particulares pueden realizar sus reservas a través de cualquier agencia de viajes o contactando directamente con Europcar en el teléfono (91) 556 15 00. Los agentes de viajes tienen también la posibilidad de acceder directamente a SuperDrive a través de Galileo, Amadeus o Sabre IV. En definitiva, una interesante oferta mediante la cual, alquilar un coche en verano nos va a salir más barato. Hay que hacer números, porque desplazarnos en nuestro propio coche puede resultar más caro.

**PATENTE ESPAÑOLA**

**Asfaltos más seguros**

LA firma constructora Elsan está utilizando un nuevo sistema de asfaltado, con mejor coeficiente de adherencia, más resistencia al aquaplaning y menor nivel de rumorosidad.

Elsan es la única empresa española del sector con un centro de investigación, lo que le permite estar en vanguardia en estos campos. En los últimos años ha experimentado un nuevo recubrimiento, bautizado Pavidrem, que ha estrenado en el asfaltado de la autovía de Colmenar (M-

607). Sus cualidades son las siguientes: se puede aplicar en cualquier época del año; no presenta desprendimientos en el periodo inicial de puesta en servicio; permite la apertura al tráfico inmediata; reduce el nivel de ruido de la rodadura y se aplica de manera totalmente mecanizada.

Independientemente de la utilización del Pavidrem, se ha aprovechado para diferenciar visualmente la nueva calzada del arcén, ahora coloreado con betunes rojos. Esto no es más que una prueba y no puede decirse que se trate de un carril bici. La autovía de Colmenar es la más transitada por los ciclistas de la capital y lugar de frecuentes accidentes.

**VENTAS EN JUNIO**

**La cosa mejora gracias al Plan Renove**

EL Plan Renove continúa mostrando sus efectos positivos, tras los primeros tres meses de aplicación y el sector muestra ya claros signos de recuperación. Así, durante el pasado mes de junio se matricularon 95.836 turismos, lo que representa un aumento del 28,73 por ciento con relación al mismo mes del año anterior.

Entre los incrementos generalizados destaca el de Renault, con el 42,7 por ciento, que afianza su liderazgo con los 15.983 coches vendidos en junio. En segundo lugar ha quedado Opel, con 14.014 unidades y aumentando el 23,89 por ciento.

Durante el primer semestre se han vendido 454.555 turismos, con un incremento

del 19,63 por ciento y cerca de 75.000 coches más que en el año anterior. Si la comparación se hace sobre la media de los últimos cinco años el saldo es aún negativo en el 9,36 por ciento.

Una prueba más del buen momento por el que atraviesa Opel es que no sólo es la segunda marca en incremento de ventas (entre las implantadas en España), sino que es también la única que no conoce regulaciones de empleo y ha clasificado el Corsa y el Astra en las dos primeras posiciones del ranking, (con 5.968 y 5.693 unidades vendidas respectivamente), por delante del Renault Clio (5.382), y los dos Ford, Fiesta (5.107) y Escort (4.987).



VENTAS EN JUNIO				
	Junio 94	94-93	En-1º 94	94-93
Renault	15.983	42,73	72.131	22,47
Opel	14.014	23,89	60.147	20,76
Ford	13.444	8,63	66.649	17,21
Seat	10.477	35,90	49.580	17,27
Citroen	9.550	32,60	42.773	12,50
Peugeot	9.144	35,08	48.172	21,79
Fiat	4.853	44,17	22.945	30,65
VW	4.147	22,87	21.401	22,87
Rover	2.462	29,37	10.717	34,99
Nissan	2.387	46,08	12.532	33,07
Audi	1.525	10,91	7.859	32,93
BMW	1.317	-20,90	6.952	-16,13
Silva	1.146	47,11	5.054	28,83
Mercedes	1.053	8,67	5.264	26,94
Hyundai	979	71,75	3.923	34,44
Lancia	837	20,61	3.596	-2,15
Honda	806	30,63	3.304	27,42
Skoda	596	218,72	1.848	109,05
Alfa Romeo	500	67,79	2.302	73,34
Toyota	486	60,40	2.338	59,26
Chrysler	320	91,62	1.471	139,58
Saab	173	47,86	762	45,98
Mitsubishi	140	-20,90	601	-19,00
Suzuki	125	-42,40	741	0
Mazda	104	-46,67	791	-1,86
<b>TOTAL</b>	<b>95.836</b>	<b>28,73</b>	<b>454.555</b>	<b>19,63</b>



**A LA VENTA EN SEPTIEMBRE**

**Ya tienen precio los nuevos Audi**

AUNQUE su comercialización no se iniciará hasta el próximo mes de septiembre, el importador ya ha dado a conocer el precio recomendado de los nuevos Audi A8. La gama se compone de dos modelos: el V6 2.8 y el V8 4.2. El primero va a costar 7.489.000 pesetas, mientras que el segundo costará 10.769.000 pesetas. El equipamiento de ambos modelos es muy comple-

to, quedando como opciones elementos tales como la dirección Servotronic, la tapicería de cuero o la regulación eléctrica de los asientos y volante.

Por otra parte, también se inicia en estos días la comercialización del Audi Cabrio con el motor V6 2.6, con una potencia de 150 caballos. Este modelo sustituye a su predecesor el Cabrio 2.3.

**PERDIDAS JUSTIFICADAS**

**Balance de Peugeot-Talbot España**

EDUARDO Serra, presidente de Peugeot y Etienne Obert, nuevo director general, han presentado a los medios informativos el balance de la sociedad española en el ejercicio del año 1993. Con una cifra de negocios de 169.761 millones de pesetas, el resultado neto, después de impuestos, ha sido de 4.704 millones de pesetas de

perdidas. Una cifra que no debe ocultar que la compañía de Villaverde pagó casi la misma cantidad (4.169 millones) en reducir su plantilla, de manera no dramática, para adecuarla a las actuales condiciones del mercado. Por tal motivo, puede decirse que el balance es equilibra-

do y permite afrontar el futuro a corto plazo con moderado optimismo. De hecho, el éxito del Plan Renove y la animación de los mercados de exportación van a permitir a Peugeot incrementar su producción en 1994, alcanzando las 100.000 unidades.

Durante la presentación del balance, Eduardo Serra insistió en su oposición a las ayudas de la Administración a Seat, ya que, en su opinión: «Distorsiona la competencia, asignando recursos a lugares improductivos». Además, insistió el presidente, «perdemos credibilidad ante los centros de decisión exteriores, sin que se beneficie a la inversión».



Etienne Obert de Thieusies, director general y Eduardo Serra, presidente de Peugeot Talbot España, SA.

**LOS VERANOS DE RENAULT**

Cuando más aprieta el calor en Madrid, los hombres de Renault han ideado un interesante proyecto para hacerlo más llevadero en su Renault Center de la calle Alberto Aguilera. Una serie de actividades ya están haciendo las delicias de grandes y pequeños a razón de más de 1.600 visitantes diarios. El Renault Center no es un concesionario cualquiera pues, además de poder contemplar e incluso adquirir la extensa gama de productos que ofrece Renault, y lo más innovador de su elevada tecnología, los visitantes cuentan con una decoración en la que



espacios y sonidos trasladan a ese visitante al más deseado lugar de veraneo. No falta una terraza en la que degustar una copa o un menú especial veraniego. Los más pequeños son obsequiados con helados mientras ejercitan su capacidad con lo último en videojuegos: el Virtua Racing de Sega. Para todos, un cine tridimensional transporta a los visitantes al mundo de las imágenes. Por último, un centro de información indica a los interesados la mejor manera de pasar sus vacaciones.

TAG HEUER  
A RITMO DE JAZZ

TAG Heuer, líder en la fabricación de relojes deportivos, colabora con la vigésimo octava edición del Festival de Jazz de Montreux, que se celebra en Suiza del 1 al 16 de julio. Este festival musical constituye una oportunidad única para participar en uno de los más importantes eventos internacionales de música.

TAG Heuer no se limita solamente al apoyo financiero del Festival, sino que además participa activamente en los esfuerzos promocionales para difundir el éxito del Festival de Jazz por todo el mundo a través de la prensa especializada y de la publicidad en medios. Este es el primer año en el que la empresa suiza colabora con el Festival de Montreux. Desde sus comienzos ha contado con la presencia de artistas de Soul, Blues y Jazz de la talla de Miles Davis, Aretha Franklin, Etta James, Herbie Hancock, BB King, Ray Charles...

## NUEVOS BLAUPUNKT

## Sonido y vídeo, todo en uno

BLAUPUNKT, una de las marcas de más prestigio en todo lo que a sonido en el automóvil se refiere, acaba de presentar un equipo que la sitúa a la vanguardia del sector, el Berlín RCM 303-A. Un equipo muy sofisticado que presenta novedades hasta ahora no vistas en autorradios. El Berlín RCM 303-A combina lo que es en sí el autorradio con un pequeño monitor en color de imagen de 8x6 centímetros. Esta pantalla viene a sustituir a los tradicionales display y, además de la información de la emisora que se está sintonizando, ofrece información del resto de emisoras que se pueden sintonizar en una zona determinada. También permite que se pueda conectar un vídeo, una videocámara o funcionar como un televisor. Además permite conectar un sistema de navegación, pudiéndose visionar en el monitor las rutas recomendadas.

El precio de este equipo es de 690.000 pesetas. De serie inclu-

ye el receptor de radio, el monitor en color, un amplificador de 300 vatios y un cargador de compact disc. Se puede incrementar con opciones y en ese caso su precio puede llegar a 1.500.000 pesetas.

Otras novedades de Blaupunkt son el London RDM 43, el modelo más destacado de la gama de combinaciones radio-compact disc; el München CD 43, que destaca por su excelente amplificador; el Bremen RCM 43, uno de los sistemas más innovadores de la marca; el Barcelona RCM 83, de sencillo manejo, a pesar de sus amplias prestaciones; el Frankfurt RCM 82, auto-cassette estéreo con auto reverse y función RDS-EON, con mando a distancia para el control de un cambiador de compact disc y,

finalmente, el Stockholm RCR 42, el primer radiocassette con función TIM, y la memoria digital verbal para un máximo de cuatro informaciones de tráfico, que se activa mediante una tecla azul.



## Deja de sufrir !



*Decídete a instalar el nuevo radiocassete KINDVOX con frontal extraíble y disfruta a tope de sus 90 W de potencia musical. Cuando dejes tu automóvil llévate cómodamente la carátula en su estuche de plástico, ¡Vas a disuadir a los ladrones de que la emprendan con tu autoradio!*

**Decídete, monta un KINDVOX ... y acaba con tus sufrimientos !**

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

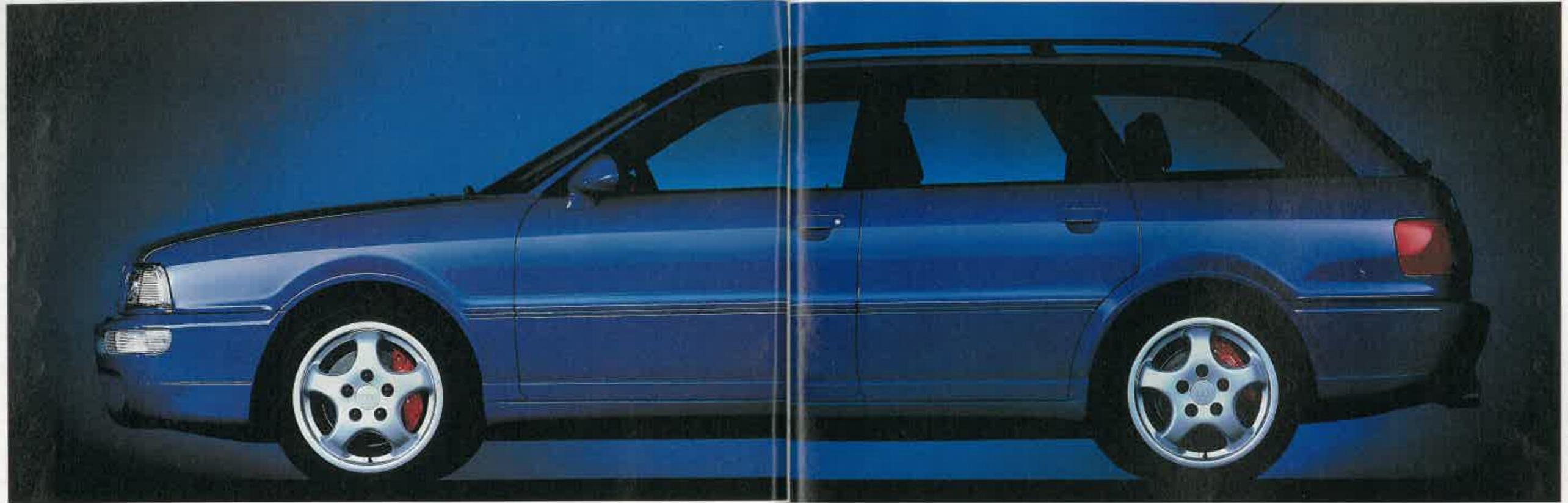
Hemos  
puesto  
este emblema  
en el deportivo  
más grande  
de todos  
los tiempos.





Audi.  
A la vanguardia  
de la técnica.

Audi ha dado al mundo grandes deportivos.  
Pero ninguno tan grande como éste.



# 315 CV 0 a 100 km/h en 5,4 s.

Si hay un deportivo que sea capaz de recordarle en todo momento en qué lugar del pecho está el corazón, ese es el RS2.

Pura técnica sobre cuatro ruedas resultado del esfuerzo de dos colosos, Audi y Porsche.

Una fiera galvanizada con el embrujo de un motor de 2.200 c.c., con 315 CV, 20 válvulas, turbocompresor, intercooler, 6 velocidades y una potencia de despegue capaz de coserle la espalda al asiento a una leve presión

del acelerador: 5,4 segundos para ponerse de 0 a 100 km/h.

Una potencia espectacular siempre bajo el severo dominio de un tren de rodaje que incorpora tracción permanente a las

cuatro ruedas quattro® y sistema de frenos Porsche.

Mitad arte, mitad tecnología.

Nadie más que Audi podía ponerle a sus pies un mundo entero de prestaciones



deportivas y a sus espaldas un espacio abierto a la funcionalidad.

Nadie más que Audi podía responder

a esos pocos entendidos que desde hace tiempo buscan un formato realmente

nuevo en deportivos.

Para ellos, el RS2,

el deportivo más grande de todos los tiempos.

Si desea más información  
llame al teléfono 900-100 621

## Audi Avant RS2

GAMA ALFA ROMEO 145

# Tradición puesta al día



## ALFA ROMEO 145

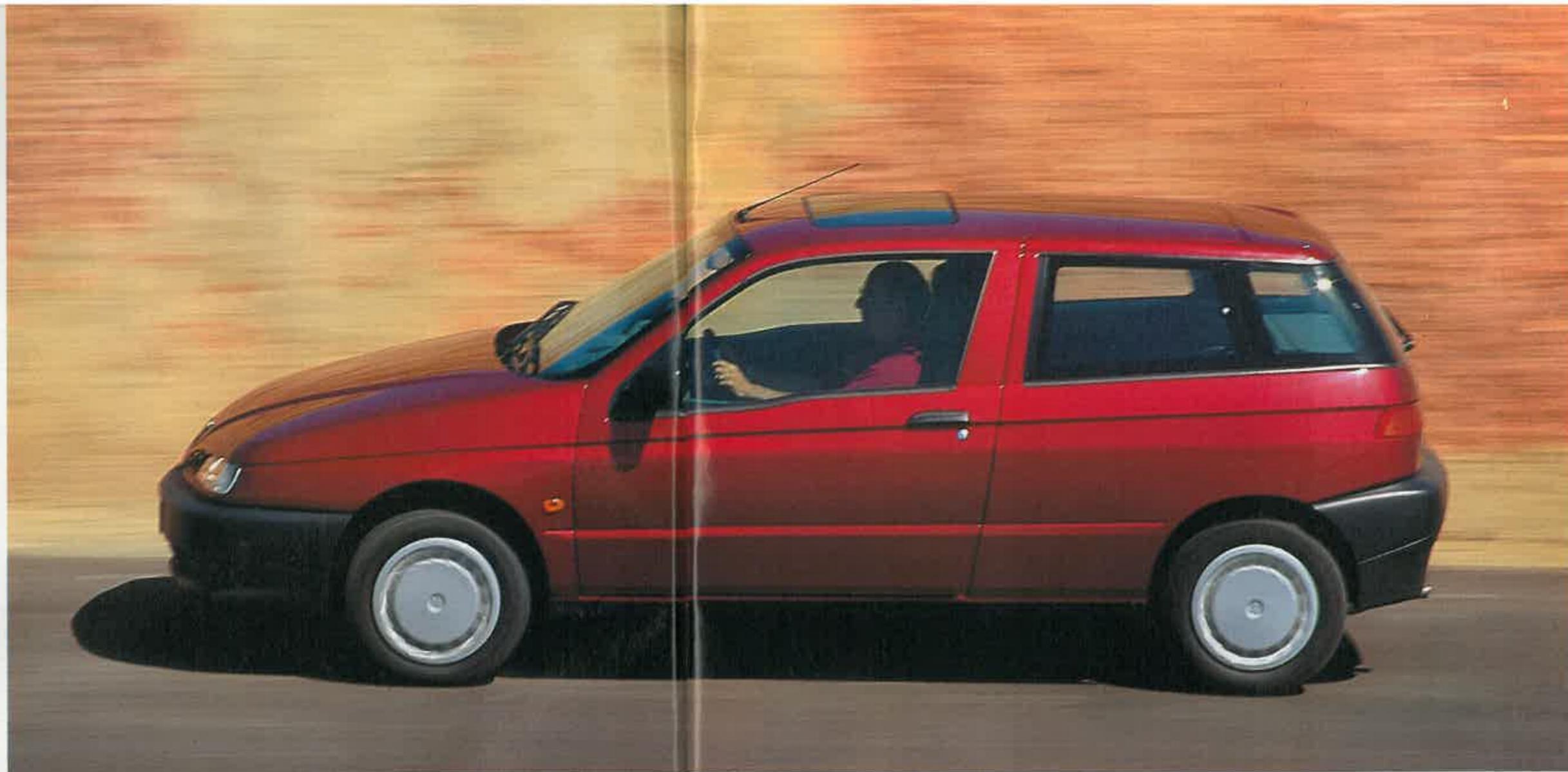
1.4 Base	1.780.000 PTAS
1.4 Luxe	1.890.000 PTAS
1.6 Base	1.940.000 PTAS
1.7 16V	2.500.000 PTAS
2.0 TD L	2.390.000 PTAS



Durante los primeros días de septiembre se iniciará en España la comercialización del nuevo modelo de Alfa Romeo; el 145. Con este modelo se pretende recuperar el espíritu que caracterizó a los coches de la marca en el pasado, pero con una mecánica puesta al día y todo el potencial tecnológico del Grupo Fiat volcado para conseguir un coche moderno y atractivo.

**A**LFA ROMEO se ha caracterizado por dotar a sus modelos de una fuerte personalidad. Al integrarse dentro del Grupo Fiat, los alistas de pro temieron por la continuidad de este aspecto. Pues bien, con el Alfa Romeo 145 queda bien patente que el espíritu Alfa sigue vivo, si bien los nuevos tiempos y las nuevas tendencias obligan a ceder terreno en algunos campos.

La línea, en forma de cuña, es lo primero que llama la atención. Puede gustar o no, pero lo que está claro es que no deja a nadie indiferente. El morro es indiscutiblemente Alfa, con unos rasgos muy agresivos y, a nuestro juicio, francamente bellos. Sin embargo, es la curiosa parte posterior lo que más llama la atención. Una doble ventanilla lateral posterior y un portón con una caída muy vertical confieren al 145 un cierto aire de pequeño familiar. El diseño ha sido cuidado hasta los últimos detalles. La peculiar forma de la luneta posterior remata la personalidad del coche. Tal y como se sabe, la plataforma empleada en el 145 es la misma que se utiliza en otros modelos del Grupo, tal y como el Lancia Delta o el Fiat Tipo, pero con una personalidad diferente. Esta personalidad se ha conseguido, en primer lugar, con la utilización de los motores Boxer que caracterizaban a la gama baja de Alfa Romeo. Estos motores han sido objeto de una actualización para ponerlos al día en materia de consumos y emisiones. Además, la gama cuenta con una atractiva versión turbodiesel, con el cuatro cilindros en línea del Grupo. Cuando se habla de los motores, ♦♦♦



Las cotas de habitabilidad interior del Alfa Romeo 145 se encuentran al nivel de los mejores vehículos de su segmento, pero el funcional diseño consigue crear un ambiente muy diáfano.



El cuadro de instrumentos tiene un diseño bastante sobrio. No se han dejado llevar, en su realización, por la tentación de aplicarle un toque más clásico.



Los motores Boxer han sufrido un tratamiento de rejuvenecimiento.



es inevitable recordar el rendimiento de los antiguos Alfa Romeo 33. A pesar de que las cifras de potencia son prometedoras, lo cierto es que la inyección y el catalizador condicionan el rendimiento del motor. El motor 1.4 tiene un funcionamiento honesto, pero se añora la sorprendente brillantez del motor con carburador del 33. El 1.6 resulta más polifacético, mientras que con el 16 válvulas, los más puros «alfistas» se encontrarán plenamente satisfechos. Sorprende gratamente el buen hacer del turbodiesel. Evidentemente se echa en falta el característico sonido del



El portón trasero da acceso a un maletero muy amplio.

motor boxer, pero las cifras de potencia y par hablan por sí mismas. Todo ello unido a un acertado escalonamiento y desarrollo del cambio, hacen del 145 TD un diesel muy brillante. Para concluir en lo que se refiere a cuestiones dinámicas, hay que decir que se ha trabajado mucho y bien para conseguir un comportamiento muy sano, con un cierto ingrediente de deportividad. Salvo en la versión 1.7, no se han cargado las tintas en este aspecto, pero es característica común en la gama la buena pre- ◆◆◆



MAXIMO AGARRE.



ALTO NIVEL DE CONFORT.



EXCEPCIONAL SOBRE EL AGUA.



EXCELENTE MANIOBRABILIDAD.



**Firestone**

LA CIENCIA DE LA SEGURIDAD



La parte posterior del 145 resulta muy característica. En un futuro no muy lejano aparecerá una versión de cinco puertas, sin apenas alterar la línea general del coche.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4	1.6	1.7 16V	2.0 TD
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 opuestos (Boxer)	4 opuestos (Boxer)	4 opuestos (Boxer)	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.351	1.596	1.712	1.929
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección y turbo
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	10,0 a 1	19,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 cv/6.000	103 cv/6.000	129 cv/6.500	90 cv/4.100
Par máximo / r.p.m.	11,7 mkg/4.400	13,7 mkg/4.500	15,1 mkg/4.300	19,0 mkg/2.400
<b>TRANSMISIÓN</b>				
Traición	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Frenos - Sistema(Del/Tras)	Discos/tambor	Discos/tambor	Discos/disco	Discos/disco
<b>SUSPENSIÓN</b>				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1.140	1.140	1.190	1.210
Largo/ancho/alto (mm)	4.093/1.712/1.427	4.093/1.712/1.427	4.093/1.712/1.427	4.093/1.712/1.427
Capacidad del depósito (l)	55	55	55	55
Volumen del maletero (l)	320	320	320	320
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	12,5	11,0	9,8	12,0
Velocidad Máxima (km/h)	175	185	200	178
Consumo Urbano (l/100 km)	10,1	10,0	10,8	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,1	6,3	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	8,2	8,2	8,4	6,8

disposición para culebrar por carreteras de segundo orden. Se nota que en todo momento los técnicos de la marca han tenido muy en cuenta el placer de conducción. En lo que se refiere al cambio de marchas, hay que destacar que en el 145 ha desaparecido definitivamente el rascado de la primera velocidad, pero la utilización de cables Bowden en lugar del tradicional varillaje confiere a la palanca un tacto un tanto pastoso, a la vez que se pierde algo de rapidez.

Las sorpresas no se acaban con el repaso a la mecánica. En el interior se



Los aireadores se han situado en las puertas.

goza de una amplitud sorprendente. El diseño del salpicadero es muy acertado y colabora en la creación de un ambiente de amplitud. Las líneas del salpicadero tienen continuidad por los laterales, de forma que las salidas de aire de la climatización están en las puertas. Detrás hay bastante amplitud y, a pesar de que la cintura del coche se eleva, los ocupantes de este asiento no se encuentran hundidos. En la consola central posterior hay una salida de aire independiente. En materia de seguridad, el 145 dispone de airbag para el conductor y pretensores de cinturón de seguridad de serie. ●

J.G. y V.P.

FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



Si no eres un lobo solitario, te encantará compartir todo lo que significa un Renault Espace. Su sorprendente espacio interior.

Su estudiado sentido del confort. Su amplia visibilidad. Su libertad de movimientos. Y, por supuesto, la seguridad de sus frenos ABS. Su dirección asistida.

El aire acondicionado. Su radio con mando satélite en el volante. Su compact disc. Una potencia de hasta 153 cv.

Y sus siete plazas absolutamente modulables. Justo para la gente que le gusta la gente.



Más de 2.000 instalaciones a su servicio. RENAULT recomienda Lubricantes Elf. Equipamiento expuesto disponible según versiones.

RENAULT ESPACE



LEXUS LS 400

# Un lujo diferente

La marca Lexus es la punta de lanza de Toyota en el segmento de lujo del difícil mercado americano. Mercedes, Audi y BMW tienen en el Lexus un duro rival que ofrece un concepto diferente del lujo.



## LEXUS LS 400

VIRTUDES	DEFECTOS
Confort de marcha	Dirección muy sensible
Equipamiento de serie	Consumo elevado
Posición de conducción	Instrumentación escasa

PRECIO: 10.400.000 PESETAS

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

**N**O hace falta ser alemán para construir grandes berlinas de lujo. Al menos así lo creen los técnicos de Lexus, división de Toyota, y un buen número de clientes norteamericanos que han olvidado temporalmente la tecnología europea, e incluso de la suya propia, para invertir en un producto refinado y exclusivo de origen nipón.

Salvo un frontal algo recargado que recuerda la preparación de un estilista poco preocupado por la discreción, lo cierto es que el resto del coche está muy conseguido. Su línea es compacta, elegante, de rasgos muy similares a los de la berlina de la estrella. El interior no decepciona, con una atmósfera de lujo y distinción inundada de piel y nogal de California y un acabado impecable. En este aspecto los técnicos japoneses no se han dejado llevar por los especiales gustos del mercado americano y se han limitado a ordenar convenientemente una información algo escasa (se han olvidado incluir un ordenador) en un cuadro de instrumentos ocupado en sus tres cuartas partes por un sistema de sonido especialmente diseñado por Pioneer para Lexus, que incluye un cargador de 6 CD en el maletero. Este no tiene nada que envidiar a un equipo doméstico de alto nivel. Los mandos del climatizador ocupan el resto de la consola central junto con el cenicero y dos salidas de aire. Es muy fácil manipular pero carece de algo tan necesario en un vehículo de este segmento como es la climatización independiente para las dos plazas delanteras.

El interior es amplio y castiga, como casi todos los modelos de este segmento, al ocupante central del asiento trasero con un túnel de transmisión descomunal que obliga a plegar las piernas como un paraguas y una protuberancia del propio asiento que impide la buena sujeción del cuerpo. Tampoco hay regulación eléctrica del asiento trasero, pero los pasajeros de detrás no están ni mucho menos marginados, ya que disponen de salida de aire específica, reposabrazos central ◆◆◆

## A FONDO



Los amplios asientos delanteros se regulan eléctricamente con dos memorias.



Un descomunal túnel de transmisión perjudica seriamente a las plazas traseras.



Arriba, la regulación eléctrica del volante. En detalle, la caja de herramientas.



con posavasos, butacas calefactables y portaobjetos, además de mechero, cenicero, elevavinas eléctricos (las lunas laterales traseras al bajarse no se esconden en su totalidad) y luz de lectura de mapas.

El maletero del LS 400 es grande pero no exagerado. Entra sin calzador el equipaje normal de toda una familia pero tampoco se puede abusar, las visagras de la tapa dificultan la ocupación total. Los huecos inútiles están bien aprovechados con el cargador de discos compactos, una completa y coqueta caja de herramientas y una rueda de repuesto de las buenas.

Asientos regulables eléctricamente con dos memorias, volante con airbag y regulación eléctrica en altura y profundidad, cinturones de seguridad regulables en altura con mando eléctrico en la puerta..., es difícil que cualquier conductor, por especial que sea, no se encuentre como en casa a la hora de ponerse en movimiento a los mandos del Lexus. Es más, las facilidades han llegado hasta el límite de subirse automáticamente el volante al retirar la llave del contacto para permitir una mejor entrada y salida del coche, un detalle poco práctico (ya que el tamaño y el impecable acceso al habitáculo no lo hacen necesario) que se podían haber ahorrado a cambio de por ejemplo un ordenador de abordo.

El cuadro no será muy completo, pero sin embargo ofrece un excelente sistema de iluminación por finos tubos fluorescentes autoiluminados dentro de un cristal ahumado. La iluminación y el consiguiente movimiento de las agujas es una señal inequívoca de que el coche está en funcionamiento, ya que el motor de ocho cilindros en V es tan silencioso que ni se oye. Curiosamente no hay que pisar el freno para mover la palanca del cambio automático de la posición de Parking a la de marcha atrás o a la de D, un sistema de seguridad muy generalizado en las berlinas alemanas de lujo. El cambio de cuatro velocidades, controlado electrónicamente, sí que es todo un lujo en el conjunto global del coche. Es suave, eficaz y cómodo de utilizar. Está al nivel de los mejores. Esta transmisión computerizada comparte información con el sistema de control del motor. En el



El interior está envuelto en una atmósfera de lujo y distinción inundada de piel y nogal. La instrumentación, bien ordenada, tiene alguna laguna. El cambio es suave, eficaz y cómodo. A su izquierda, los distintos programas de cambio y suspensión.



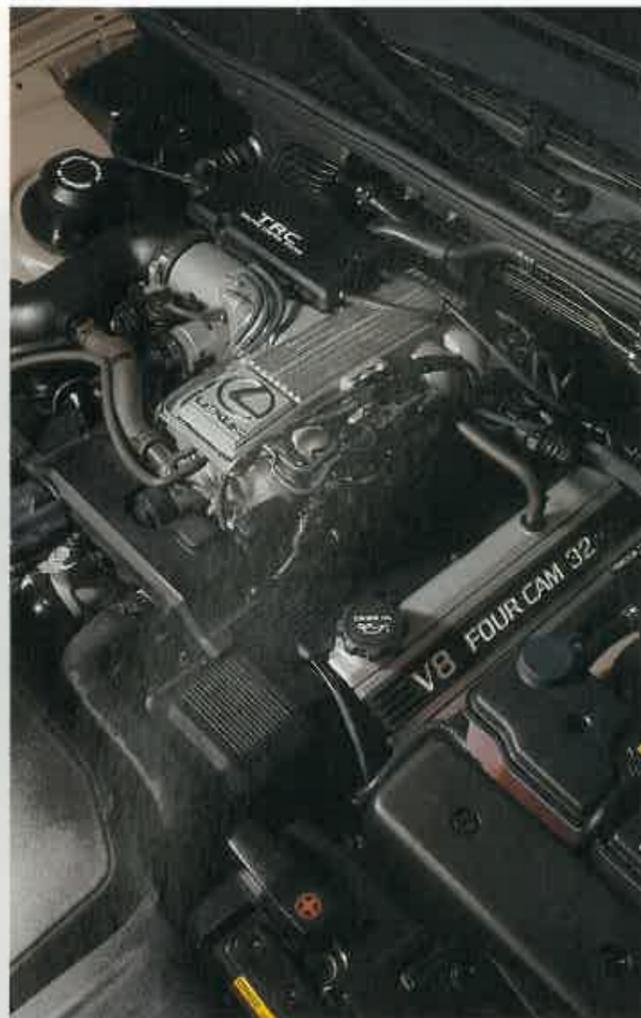
momento de cambiar de marcha, el motor disminuye su potencia, retardando durante una milésima de segundo el encendido, y avisa a la transmisión que puede realizar la operación. Esto disminuye el salto característico y proporciona una suavidad de marcha espectacular.

Con todo, el Lexus LS 400 es un automóvil que incita a conducir relajado, oyendo buena música y arropado por una suspensión de algodón y un silencio de marcha inmejorable. Un vehículo en el que se olvida el mundo exterior ya se esté atrapado en un atasco, ya se circule por

una autopista o autovía o por las peores carreteras de la piel de toro.

El motor de cuatro litros de cilindrada y 245 caballos de potencia no se le va a quedar pequeño a ningún comprador que sepa diferenciar una berlina de lujo de un rabioso deportivo. El cambio ofrece todo lo neces-

sario para aprovechar el par y la potencia de la poderosa mecánica, asistido por todos los controles automáticos existentes. El LS 400 gasta mucho, aunque se intente por todos los medios batir el récord de miniconsumo; sin embargo es un precio a pagar (y no el más al-



El motor, de cuatro litros de cilindrada y 245 caballos de potencia, no se le va a quedar pequeño a ningún comprador que sepa diferenciar una berlina de lujo de un rabioso deportivo. La electrónica está presente en infinidad de funciones del Lexus. La climatización, buena, está evolucionada con respecto a la de sus rivales.

sensible a poca velocidad y una suspensión que, incluso en su posición Sport, acusa las inercias de una carrocería que se inclina sin remedio, mostrando un comportamiento subvirador sin forzar mucho la máquina. No hay que recurrir al control de tracción desconectable mediante una tecla en la consola central. Sólo en las peores condiciones de adherencia el TRC surte efecto cortando inyección e impidiendo el desmán del tren trasero. Ni que decir tiene que difícilmente el conductor de un Lexus va a poner en aprietos a un conjunto pensado para tragarse kilómetros y kilómetros de autopista a ritmo elevado envuelto en la mejor de las atmósferas. En estas condiciones, al Lexus se le puede exigir y mucho, sin miedo a comprometer la comodidad de los ocupantes ni la seguridad activa del coche.

El Lexus LS 400 es un lujo diferente porque proviene de Japón, y hay que valorar positivamente el buen hacer nipón en este segmento. Se trata de una alternativa válida para aquel comprador que, dentro de la exclusividad que ya se consi-



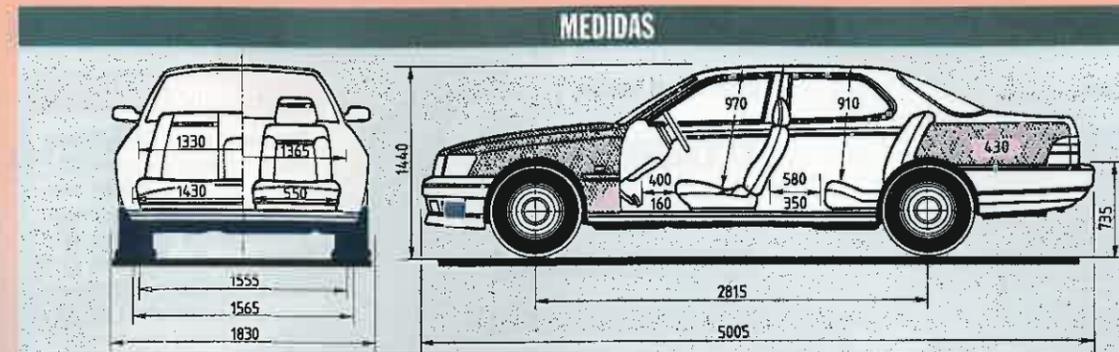
to del segmento) a cambio de contar con una fortaleza rodante potente y pesada. Afortunadamente para la marca, el cliente llega al concesionario bastante concienciado sobre este aspecto.

La sofisticada suspensión del Lexus más grande es lo que menos nos ha gustado del coche. Se puede regular en altura y también se puede endurecer para circular por carreteras sinuosas a ritmo elevado, o dejarla en posición normal de manera

que calcule y tome decisiones sobre la dureza combinada de muelles y amortiguadores automáticamente en función del tipo de conducción que se realice. Sin embargo, este sistema parece más pensado para circular rápido por autopistas o autovías con curvas amplias de fuerte apoyo y buen asfalto que para trazados «ratoneros» de curvas cerradas y asfalto rizado. El coche en estas condiciones acusa el peso, muestra una dirección demasiado

que adquiere cualquier vehículo de este segmento, pretenda desmarcarse del resto con un producto exótico que lo ofrece todo; eso sí, por un precio algo elevado para lo que nos tienen acostumbrados las marcas japonesas y, sobre todo, teniendo en cuenta el nivel actualmente alcanzado por las marcas alemanas en sus buques insignia.

ANDRÉS MAS  
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Cuatro arboles de levas accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.969 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87,5 mm. Carrera: 82,5 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 245 CV (180 Kw) a 5400 rpm. Par máximo: 35,7 mkg (350 Nm) a 4.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto computerizada. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades controlada electrónicamente. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 13,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 34,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 45,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, servoasistida variable en función de la velocidad. Vueltas volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 12 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 275 mm). Traseros: Discos ventilados (ø 291 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera y trasera: Suspensión neumática modulada electrónicamente con control de altura. Brazos oscilantes dobles.

RUEDAS

Neumáticos: 225/60 ZR 16. Llantas de aleación de 16 x 7 JJ pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.720 kg. Capacidad del depósito de combustible: 85 l.

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	<b>250 (ilimitada)</b>
Km/h	
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	<b>17,7</b>
1.000 m salida parada	<b>31,1</b>
De 0 a 100 km/h	<b>10,7</b>
Recorriendo (metros)	<b>166</b>
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en D	<b>14,7</b>
1.000 m desde 40 km/h en D	<b>27,9</b>
De 80 a 120 km/h en D	<b>6,3</b>
recorriendo (metros)	<b>175</b>

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
<b>CIUDAD</b>	
A 21,1 km/h de promedio	<b>15,5</b>
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	<b>9,2</b>
En conducción rápida	<b>14,6</b>
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	<b>11,7</b>
A 140 km/h de cruceo	<b>14,3</b>
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	<b>13,2</b>
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	<b>590</b>

FRENOS

A 60 Km/h: 21 m. A 100 Km/h: 51m. A 120 Km/h: 72m.

SONORIDAD

Al ralentí: 38,5 dB. A 60 Km/h: 56,8 dB. A 90 Km/h: 62,8 dB. A 120 Km/h: 66,3 dB. A 140 Km/h: 68,6. A Tope: 77,2.

EQUIPAMIENTO

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

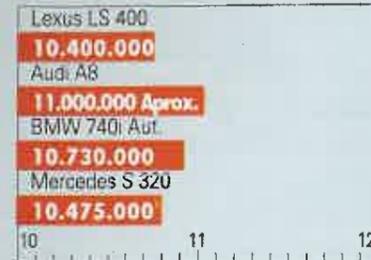
OPCIONES:

Para España no se ha previsto ningún tipo de equipamiento opcional, ya que prácticamente todo viene de serie incluido en el precio final

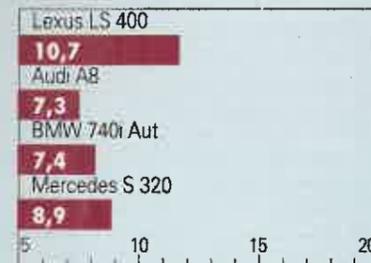


FRENTE A SUS RIVALES

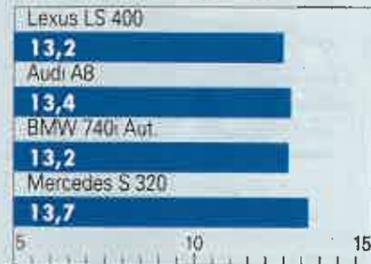
PRECIO (En pesetas)



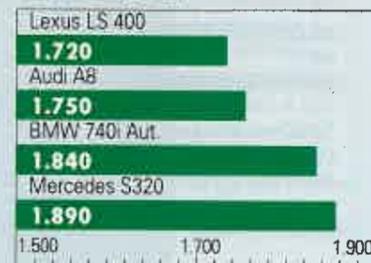
ACELERACION (De cero a 100 Km/h, en segs)



CONSUMO MEDIO (En l.cedlit/100 kms)



PESO (En kilogramos)



CONCLUSION

El Lexus, a pesar de sus numerosas virtudes, se encuentra con un trío de alemanes muy fuerte. Audi, BMW y Mercedes son los amos del segmento desde hace muchos años y no se han dormido en los laureles, ofreciendo ahora productos renovados y muy competitivos. Audi y su A8 de aluminio es el más potente y el que mejor transmite la potencia al suelo gracias a su tracción Quattro. En relación es el más ligero de los cuatro. BMW también ofrece más potencia y un comportamiento envidiable para un tracción trasera. El más parecido al Lexus es el Mercedes, que ofrece más espacio y mejor comportamiento. El japonés es el más barato.

COMPRADOR

Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo, 4. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 96 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

**FINANCIACION**  
**Entrada mínima:** 2.600.000 ptas. **Plazos:** 48 de 223.083 ptas. **Precio final aplazado:** 13.307.989 ptas.  
**COSTE POR KM.** (Ptas./Km.)  
**Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 76,33. **Coste financiero:** 171,51. **Coste por km. Total:** 247,85.

**SEGURO**  
**Seguro mínimo obligatorio:** 51.596 ptas/año.  
**Seguro Gran Todo Riesgo:** 706.198 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de más de 30 años residente en Madrid y con más de 4 años de antigüedad de carné.



!este verano sí!

**NSR 125R**  
~~590.400 pts.~~  
**514.900 pts.**  
 IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos



**NSR 125F**  
~~533.900 pts.~~  
**403.900 pts.**  
 IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos



TERRITORIO HONDA

CUANDO HONDA SE PROPUSO CONQUISTAR EL MUNDO, FABRICÓ LA HONDA NR. Y LO CONSIGUIÓ. POCO DESPUÉS, LA NSR 125 NACIÓ PARA RECORDAR AQUELLA FASCINANTE MOTO, LA MÁS DESEADA DE SU CATEGORÍA. TECNOLOGÍA, DISEÑO, COMPETITIVIDAD, POTENCIA, BELLEZA, CALIDAD, CONDUCCIÓN SEGURA, ALTAS PRESTACIONES. ESTE ES EL MUNDO HONDA. ESTE ES TU TERRITORIO. CONQUÍSTALO.



HONDA ACCORD 2.0i CONTRA VOLKSWAGEN PASSAT 2.0i GL

# Discreción rutera

Ninguno de estos dos modelos asombra por su estética impactante o por su elevada potencia. Son coches con una filosofía más práctica, berlinas que ofrecen mucho espacio interior, un equipamiento interesante y unas prestaciones más que suficientes para viajar con la familia a un precio razonable.



## HONDA ACCORD 2.0i

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Habitabilidad justa
Manejo de la caja de cambios	Radio de giro y maniobrabilidad
Postura al volante	Aspecto exterior algo pobre

PRECIO: 2.490.000 PESETAS

## VW PASSAT 2.0i GL

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento excelente	Banqueta de los asientos corta
Equipamiento completo	Recuperaciones discretas
Habitabilidad interior	Rueda de repuesto pequeña

PRECIO: 3.150.000 PESETAS

Motor 16  
Prueba

**A**CCEDER a una berlina de tipo medio no está, económicamente hablando, al alcance de todos los bolsillos. Sin embargo, los fabricantes de automóviles se esfuerzan en acercar sus modelos familiares al «gran público», incorporando mecánicas más pequeñas y equipamientos más discretos que permiten ajustar al máximo el precio final.

El Honda Accord 2.0i, con un motor de 115 caballos de potencia y un precio muy asequible, acaba de llegar al mercado español para hacerse un hueco dentro de este competido segmento. Economía de funcionamiento, aptitudes familiares,

Los más observadores ya se habrán percatado de que el nivel de equipamiento y el precio del Passat GL de esta comparativa son algo superiores a los del modelo de Honda y que también en Volkswagen se ofrece una versión algo más básica del Passat, el modelo con el acabado CL. Pero lo cierto es que hemos elegido la versión GL por contar con una relación precio/equipamiento mucho mejor. Es decir, si al precio final del Passat GL le vamos descontando, uno por uno, el precio de los elementos de equipamiento que incluye de más frente al Accord 2.0i, nos encontramos con que el

res en los cinturones de seguridad, entre otras cosas. A esto hay que unir, a favor del Passat, una tapicería de mejor calidad que en el Accord y detalles más exclusivos, como la posibilidad de abrir o cerrar las ventanillas eléctricas simplemente con girar la llave en la cerradura de las puertas.

Sin embargo, el Passat también ofrece soluciones pobres en algunos apartados: la rueda de repuesto es de emergencia y el airbag del pasajero ha suprimido la guantera, lo que obliga a «inventarse» un lugar en donde llevar la documentación.

Al margen de todo esto, la calidad



El VW Passat y el Honda Accord son dos grandes rodadores. Ofrecen un buen nivel de prestaciones y mucho espacio interior.

prestaciones interesantes y un equipamiento que incorpora de serie lo mínimo exigible en un coche de estas características, son los argumentos que presenta la versión básica del Accord frente a una competencia muy dura.

Para conocer las principales virtudes y defectos de este modelo japonés que mejor manera que enfrentarlo contra uno de sus rivales europeos más interesantes, el Volkswagen Passat, que en su variante de dos litros presenta una potencia idéntica, unas dimensiones similares y una misma filosofía, ofrecer el mejor para viajar con la familia.

Passat tendría un precio todavía más competitivo que el modelo de Honda a igualdad de equipamiento.

Si dentro del equipo de serie del Honda se incluye la dirección asistida, el cierre centralizado, elevalunas eléctricos en las puertas delanteras y el volante regulable en altura, en el Passat 2.0i GL, además de todo esto, se puede disfrutar, sin sobrepago, del aire acondicionado, el ABS, airbag para conductor y acompañante, elevalunas eléctricos en las cuatro puertas con mando secuencial, retrovisores con mando automático y calefactados, ordenador de viaje y pretensio-

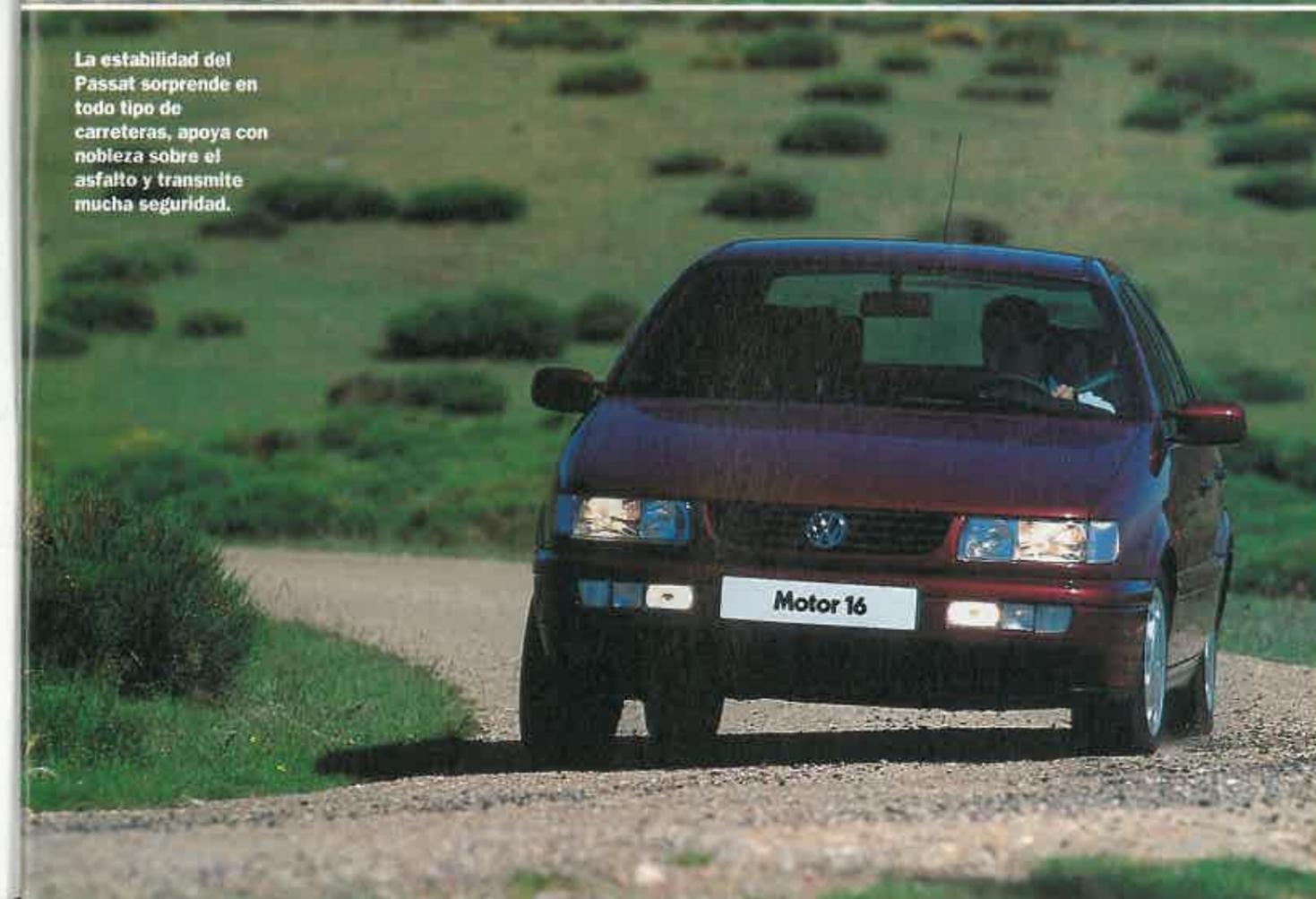
de acabado en ambos modelos se presta a una buena crítica. Todos los elementos tienen un ajuste preciso y los materiales empleados no desmerecen a la vista, aunque se ajustan fielmente a la actual «cultura del plástico».

Y ya que estamos en su interior vamos a tocar un tema de suma importancia en ambos modelos: la habitabilidad. Como es lógico en unos coches de estas dimensiones, el espacio interior permite alojar a cinco personas sin problemas, aunque el Passat hace gala de un mejor aprovechamiento del espacio y ofrece unas medidas interiores más

La estabilidad del Honda es excelente, pero unos tarados de suspensiones algo suaves penalizan su comportamiento en carreteras viradas.



La estabilidad del Passat sorprende en todo tipo de carreteras, apoya con nobleza sobre el asfalto y transmite mucha seguridad.





El modelo japonés está muy bien acabado, pero el diseño empleado en el salpicadero resulta algo soso y falta de personalidad.

espaciosas y un maletero de mayor volumen que, además, se puede ampliar gracias a los asientos traseros abatibles asimétricamente. A cambio, el Accord presenta unos asientos con un mullido más acertado, unas banquetas más largas y confortables y un respaldo trasero con una forma más cómoda para albergar al quinto pasajero.

La postura al volante es excelente en los dos modelos y permiten afrontar largos viajes sin miedo a la

fatiga. El Accord y el Passat ofrecen el reglaje en altura del volante y, sólo el modelo alemán, la posibilidad de regular la banqueta del asiento en altura e inclinación. Pero, a pesar de todo, el modelo de Honda goza de un mejor centrado de los pedales y de unos asientos más agradables a la hora de conducir.

Una vez puestos en marcha, el motor del Accord muestra todo su encanto y ensombrece al ya de por sí excelente motor de Volkswagen.

Suave, perfectamente equilibrado, ágil... el motor del Honda sube de vueltas sin decaer hasta en las marchas más largas. Vibra tan poco que, incluso al parar en un semáforo, parece que se ha calado el motor. Ante esta mecánica, qué se puede decir del motor del Passat. Frente a rivales así no hay nada que hacer, a pesar de que Volkswagen cuenta también con uno de los mejores propulsores de dos litros de cilindrada existentes en su segmento. ◆◆◆



La sobriedad alemana y un acabado convincente no podían faltar en el interior del Passat. El equipo de serie es muy completo.

## 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

El Honda Accord supera al Passat en velocidad, aceleración y recuperaciones, a pesar de contar con unos desarrollos de cambio más largos; estando muy a la par en el consumo y haciendo gala de un nivel sonoro prácticamente idéntico.

Lo cierto es que, con cualquiera de estos coches, da gusto salir a la carretera y sus motores ofrecen un rendimiento excepcional que permite afrontar, sin contemplaciones, todos los kilómetros que sean necesarios. Establecer una velocidad de cruce elevada es sencillo y, a la hora de adelantar, se muestran suficientemente potentes como para no tener que sufrir más de lo necesario al realizar una de estas maniobras. Eso sí, en ambos es conveniente engranar una marcha menos para adelantar con más celeridad.

Y hablando de la caja de cambios, volvemos a tocar otro punto fuerte en el Honda, con un manejo suave y preciso que invita a cambiar de marcha constantemente. El Passat se presenta correcto en este apartado, pero su manejo no llega a tener el mismo tacto ni permite «jugar» entre marcha y marcha con la misma soltura. Además, el embrague es muy brusco y requiere cierta habilidad para que no se cale el coche al intentar arrancar. Parece más el embrague de un coche de carreras que el de una berlina familiar sin pretensiones velocísticas.

Sin embargo, aunque su filosofía no se acerca, ni por asomo, a la de un vehículo deportivo, el Passat hace gala de un comportamiento que sorprende por su nobleza y efectividad en todo tipo de carreteras. En el Volkswagen se ha conseguido una relación estabilidad/comfort sobresaliente y sorprende lo fácil que es conducir en plan deportivo por las carreteras de montaña más viradas. El Passat pisa con mucha nobleza y transmite una seguridad total al conductor.

Unas suspensiones algo suaves impiden al Accord hacerle frente al Passat en cuanto la carretera empieza a rizarse. Si bien el comportamiento es también digno de elogios, el Honda acusa cierta pérdida de adherencia en el tren delantero en cuanto se fuerza el ritmo en curvas de poco radio, siendo las autopistas y autopistas su terreno preferido.

Esta ventaja del Passat con ♦♦♦



Los asientos traseros del Honda permiten viajar a tres adultos con facilidad, pero el espacio útil para la piernas y la cota de altura al techo no están al nivel del Passat.

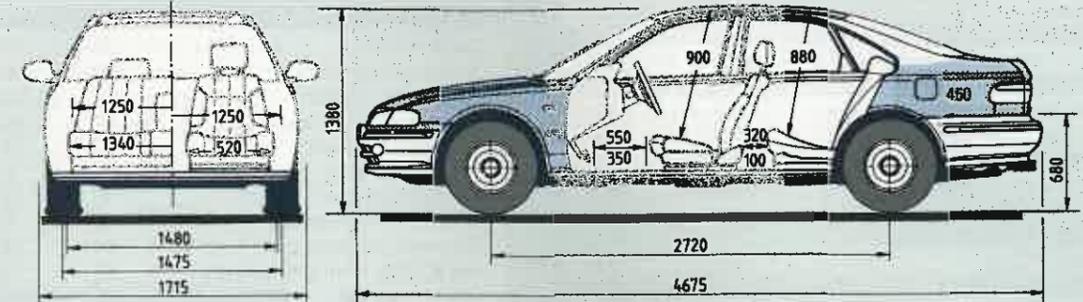


La habitabilidad interior del Passat es sorprendente. Es una lástima que la banqueta de los asientos sea algo corta, penalizando ligeramente el confort de marcha.



Los elevavinas eléctricos sólo se incorporan delante en el Honda Accord. El airbag para el conductor y el acompañante forman parte del equipo de serie del VW Passat.

HONDA ACCORD 2.0i / MEDIDAS



HONDA ACCORD 2.0i / FICHA TECNICA

**MOTOR**

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 17,5 mkg (172 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plom de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION**

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,6 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,8 metros.

**FRENOS**

Delanteros: discos ventilados (282 milímetros de diámetro). Traseros: discos macizos (260 milímetros de diámetro). Antibloqueo de frenos: No disponible.

**SUSPENSION**

Delantera y trasera: independiente, con doble brazo oscilante, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

**RUEDAS**

Neumáticos: 185/70 HR 14. Llantas de acero de 5,5j x 14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

VOLKSWAGEN PASSAT 2.0i / FICHA TECNICA

**MOTOR**

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 92,8 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,9 mkg (166 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION**

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,6 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,7 metros.

**FRENOS**

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: Teves de cuatro captadores.

**SUSPENSION**

Delantera: independiente, de brazos transversales triangulares inferiores. Trasera: Eje semirígido con cojinetes correctores de vía. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

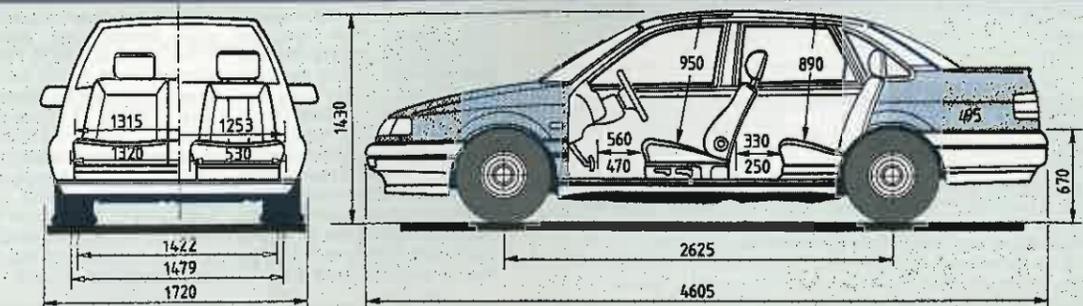
**RUEDAS**

Neumáticos: 195/60 HR 14. Llantas de chapa de 6J x 14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

VOLKSWAGEN PASSAT 2.0i / MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	ACCORD	PASSAT
<b>CIUDAD</b>		
A 31,2 km/h de promedio	10,1	10,9
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruce	6,7	6,3
En conducción rápida	12,9	13,5
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruce	8,9	8,2
A 140 km/h de cruce	10,2	9,8
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>		
Litros 100/km	8,9	9,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	680	710

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	ACCORD	PASSAT
Km/h	204,2	194,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada	18,1	18,7
1.000 m salida parada	33,1	34,2
De 0 a 100 km/h	11,6	13,3
Recorrido (metros)	198	233
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,8	19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,9	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,4	36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,8	39,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,4	12,1
recorrido (metros)	348	338
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,0	15,5
recorrido (metros)	420	433

FRENOS

VELOCIDAD MAXIMA	ACCORD	PASSAT
A 60 Km/h:	17,4	15,7
A 100 Km/h:	53,1	44,9
A 120 Km/h:	74,9	64,0

SONORIDAD

Medidas en Db	ACCORD	PASSAT
Al ralentí:	41,8	47,2
A 60 Km/h:	61,6	62,4
A 90 Km/h:	63,9	64,4
A 120 Km/h:	68,6	68,6
A 140 Km/h:	71,6	71,2
A tope	78,2	79,7

COMPRADOR

**HONDA.** Importador: Honda Automóviles España S.A. C/ Osona, 1. Urb. Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 370 80 07. **Garantía:** Dos años, en piezas y mano de obra, sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 65 puntos de asistencia en toda España. **VOLKSWAGEN.** Importador: Volkswagen-Audi España S.A. C/ de la Selva. Edificio Géminis. Urb. Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año, en piezas y mano de obra, sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

**HONDA ACCORD 2.0i:** Aire acondicionado: 246.000 ptas. Pintura metalizada: 50.000 ptas. Llantas de aleación, equipo Hi-Fi y volante en piel son elementos también disponibles como accesorios originales. **VW PASSAT 2.0i GL:** Sistema anti-patinamiento de tracción (EDS): 64.000 ptas. Pintura metalizada: 47.000 ptas. Pintura efecto perla: 47.000 ptas. Pintura rojo tornado: 19.000 ptas. Techo solar con mando eléctrico: 181.000 ptas. Asiento delantero derecho regulable en altura: 19.000 ptas. Reposacabezas posterior central: 7.000 ptas. Mando a distancia de cierre centralizado: 38.000 ptas. Alarma antirrobo con sistema antibloqueo: 54.000 ptas. Tempomat (regulador de velocidad): 79.000 ptas. Faros antinieblas: 49.000 ptas. Llantas de aleación 6J x 15: 181.000 ptas.

ADQUISICION

HONDA ACCORD 2.0i	VW PASSAT 2.0i GL
<b>FINANCIACION.</b> Entrada mínima: 622.500 ptas. Plazos: 48 de 54.510 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 3.238.982 ptas. <b>COSTE POR KM.</b> Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 29,26 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 41,06 ptas/km. <b>Coste por km.</b> Total: 70,33 ptas/km. <b>SEGURO.</b> Seguro de responsabilidad civil: 46.873 ptas/año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 219.570 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.	<b>FINANCIACION.</b> Entrada mínima: 787.500 ptas. Plazos: 48 de 68.958 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 4.097.508 ptas. <b>COSTE POR KM.</b> Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 33,16 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 51,95 ptas/km. <b>Coste por km.</b> Total: 85,11 ptas/km. <b>SEGURO.</b> Seguro de responsabilidad civil: 46.873 ptas/año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 258.971 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.

respecto al Honda en seguridad activa se complementa con unos frenos dotados de ABS que permiten detener al coche alemán en menos metros. El Honda tiene también una frenada potente, aunque tiende fácilmente al bloqueo de ruedas, y la falta de ABS, ni siquiera disponible en opción, no facilita las cosas a la hora de parar en pocos metros.

Con todo esto, la elección entre el Accord o el Passat depende finalmente de las propias necesidades



La rueda de emergencia es un detalle algo pobre en un coche como el Passat.



El Accord dispone de un mando interior para abrir el maletero y el depósito.

del conductor. El Passat ofrece más habitabilidad y una mejor estabilidad y equipamiento a cambio de un mayor precio. El Honda dispone del mejor motor, también de unas buenas aptitudes familiares, de una estética menos conocida y, sobre todo, de un precio más accesible.

VICTOR M. FERNANDEZ  
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

BALANCE FINAL

MECANICA		
ACCORD	7	El excelente motor y el funcionamiento de la caja de cambios son sus elementos más destacables. Los frenos son potentes pero es fácil bloquear las ruedas si no se tiene tacto.
PASSAT	7	En el Passat, lo más notable es la rigidez del chasis y el funcionamiento y acertado tarado de las suspensiones. Dirección y frenos con ABS son también elementos reseñables.
COMPORTAMIENTO		
ACCORD	6	Unos neumáticos con demasiado perfil y unas suspensiones algo suaves no favorecen al Accord en este apartado. Aunque la carrocería balancea bastante, se muestra estable y seguro.
PASSAT	8	El comportamiento en carretera es de los mejores del segmento. El Passat transmite sensación de agarre a la carretera y aporta mucha confianza y seguridad en todo tipo de curvas.
RENDIMIENTO		
ACCORD	8	El motor funciona como un reloj. Está muy bien equilibrado, a penas se notan vibraciones y presenta un rendimiento excelente. Prestaciones y consumos abalan esta apreciación.
PASSAT	7	Su sensacional motor queda ensombrecido por el de este duro rival. Tiene un rendimiento muy bueno, es fiable y económico, pero no presenta el mismo nivel de prestaciones del Honda.
CONFORT		
ACCORD	7	El tarado suave de las suspensiones filtra con eficacia las irregularidades de la carretera. Su insonorización interior, postura al volante y unos asientos mejores le destacan frente al Passat.
PASSAT	7	Unos asientos con una banqueta corta le impiden situarse por encima del Accord en este apartado, puesto que en habitabilidad es muy superior y el confort es realmente elevado.
CARROCERIA		
ACCORD	6	Tiene un diseño atractivo, pero el aspecto exterior de esta versión es muy pobre. En el interior se ofrece una habitabilidad importante pero el espacio no está bien aprovechado.
PASSAT	8	Con una carrocería algo más corta, ofrece una habitabilidad mejor y un maletero con mayor volumen. Los últimos retoques estéticos han mejorado el atractivo exterior de este modelo.
ECONOMIA		
ACCORD	8	El consumo medio ponderado del Honda es algo menor. También su precio es más accesible para aquellos que anden algo justos de dinero y quieran adquirir un coche de este tamaño.
PASSAT	7	Un equipamiento muy superior es el motivo de la diferencia de precio entre ambos modelos pero, a igualdad de equipamiento, el Passat tendría un precio más competitivo que el Accord.
CONCLUSION		
ACCORD	7,0	Es la opción más asequible. Dispone de un motor excelente y ofrece un grado de confort elevado y las mejores prestaciones.
PASSAT	7,3	Si se dispone de dinero es el modelo más indicado. Goza de la mejor estabilidad, estética, habitabilidad y equipamiento.

Estamos sometiendo al Fiat Punto 75 a una prueba de fiabilidad. En los kilómetros que llevamos realizados, 15.000, hemos podido detectar una mejoría en los estándares de calidad de la marca italiana, con un nivel de acabado bueno.

CON el Punto, Fiat anunció una nueva forma de ver el automóvil y un cambio en sus estándares de producción. Para comprobar lo más a fondo posible esto, nada mejor que elegir un Punto para realizarle una prueba de fiabilidad. La versión que nos pareció más interesante para someterla a un test maratoniano fue la equipada con el motor de 75 caballos. Por un lado, es la que está situada justo en el medio de la gama, y cuenta con una mecánica que le permite un uso muy polivalente, se desenvuelve perfectamente en ciudad y además permite hacer viajes de largo recorrido. Por otro lado, este motor de 1.242 centímetros cúbicos, con inyección multipunto, es una nueva variante de la familia Fire.

Cuando nos encontramos justo en el ecuador de la prueba, con 15.000 kilómetros a sus espaldas, el Fiat Punto 75 está respondiendo a las exigencias de nuestros probadores. El motor ha ido mejorando su rendimiento con el paso de los kilómetros, como así demuestran las mediciones efectuadas con el Correvit. Para todos, los 75 caballos que ofrece de potencia son adecuados para desenvolverse a diario en ciudad, siempre con unos consumos ajustados, y para efectuar viajes con la familia, manteniendo también, en ese caso, un gasto de combustible razonable. Durante los primeros quince mil kilómetros de prueba, el Punto 75 ha gastado una media de 8,1 litros de gasolina cada cien kilómetros, un consumo aceptable si tenemos en cuenta que se le está exigiendo un rendimiento superior al que le pediría un usuario normal, que muy difícilmente en un uso cotidiano llegará a esa cifra. ♦♦♦



Si comparamos al Fiat Uno con el Punto, se puede comprobar que en este último la marca está haciendo un esfuerzo muy superior para ofrecer un producto de mayor calidad. En el Punto todo está mucho más cuidado.

FIAT PUNTO  
75 ELX

# Los primeros 15.000 kilómetros



## FICHA TECNICA

## MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.242 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70,8 mm. Carrera: 78,9 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 11,0 mkg (106 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

## TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h.

## DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida opc. Vueltas de volante entre topes: 4,25 vueltas. Diámetro de giro: 9,7 metros.

## FRENOS

Delanteros: Discos (240 mm.). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

## SUSPENSION

Deantera: Independiente tipo McPherson con brazos elásticos y triángulos transversales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos longitudinales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

## RUEDAS

Neumáticos: 165/65 R 14. Llanas de chapa de 6,5J x 14.

## PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 935 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 l.

## DIARIO DE ABORDO

4.000

La prueba se comenzó a un ritmo suave, sin forzar la mecánica, para conseguir que todos los elementos se pudieran acoplar perfectamente. Con 4.000 kilómetros se sustituyó el aceite de origen por el Shell Helix Plus 15W50 que se ha utilizado a lo largo de la prueba.

5.000

Momento en el que realizamos la primera comprobación de prestaciones y consumos con el Correvit. Los datos obtenidos fueron muy satisfactorios.

11.500

El cuentakilómetros parcial se bloqueó; poco después se soltó y volvió a funcionar perfectamente. También sobre este kilometraje se soltaron los embellecedores de los seguros de las puertas y fue necesario tensar el freno de mano. Además se rellenaron 900 gramos de aceite del motor.

13.700

Se le realizó un cambio rutinario de aceite y se mandó muestra a los laboratorios de Shell en Francia. También fue necesario hacer una revisión de las cotas de la dirección, el coche tenía tendencia a tirar a la izquierda.

14.000

Un manguito de gasolina de salida del depósito rozó con la rueda y terminó fisurándose, provocando pérdida de combustible. Bastaron unos minutos en el taller para sustituir el manguito roto.

15.000

Le sometemos a la segunda medición de prestaciones y consumos con el Correvit, los datos de prestaciones obtenidos son mejores que los de 5.000 kilómetros, lo que demuestra que el motor, con el paso de los kilómetros, ha mejorado su rendimiento.



PRESTACIONES		
VELOCIDAD MAX.	5.000 Km	15.000 Km
Km/h	165	169
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	19,0	18,4
1.000 m salida parada	35,5	34,8
De 0 a 100 km/h	13,3	12,3
Recorriendo (metros)	224	213
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,1	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,3	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,1	36,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,0	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,2	14,3
recorriendo (metros)	437	402
De 80 a 120 km/h en 5ª	25,8	21,9
recomiendo (metros)	723	614

CONSUMOS		
Datos en L./100 Km.	5.000 Km	15.000 Km
CIUDAD		
A 21,1 km/h de promedio	8,4	8,1
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,4	5,2
En conducción rápida	10,3	9,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	7,2	7,0
A 140 km/h de crucero	8,9	8,4
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	7,6	7,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	618	622

Por lo que respecta al consumo de aceite, hay que decir que el gasto es prácticamente insignificante. En estos primeros quince mil kilómetros ha sido necesario añadir un litro, lo que da un consumo de 0,1 litro cada mil kilómetros. El resto de apartados mecánicos también están respondiendo perfectamente. La caja de cambios, con unos desarrollos muy adecuados, permite sacar un buen partido al motor. Las suspensiones, con unos tarados suaves, favorecen el confort de marcha y a la vez permiten que el coche tenga un comportamiento muy bueno en cualquier situación. Los frenos, por su parte, también están pasando con buena nota el duro examen de los probadores. El sistema usado en el protagonista de nuestra prueba permite detener al coche en unas distancias buenas y aguanta bien los esfuerzos prolongados.

El Fiat Punto está recibiendo buenas calificaciones en lo que a carroce-



Alcanzada la cifra de 11.000 kilómetros, fue necesario acudir a Grand Prix, taller colaborador nuestro en este tipo de pruebas y especialistas en direcciones.

Un manguito mal posicionado del depósito de gasolina terminó fisurándose al rozar con la rueda. Los embellecedores de los seguros de las puertas se soltaron.



ría e interior se refiere. La línea del coche es atractiva y moderna, al gusto de la gente joven. En este sentido hay que destacar los grupos ópticos traseros, situados verticalmente en el montante del portón trasero, perfectamente visibles para los conductores que circulan detrás. La habitabilidad interior está bien conseguida: un espacio interior perfectamente aprovechado y una distancia entre ejes generosa permite un interior amplio, de los más grandes de su segmento.

En el Fiat Punto se ha notado un notable progreso en cuanto a calidad de acabado se refiere; no obstante, una vez cumplido el ecuador de la prueba, hemos podido detectar algunos fallos de montaje, como es el caso de unos embellecedores que tienen los seguros de las puertas que se soltaron, o un manguito del respiradero



En la primera mitad de la prueba ha sido necesario tensar el freno de mano.

del depósito de combustible mal posicionado, que terminó rozando con la rueda y fisurándose. Para solucionarlo fue necesario subir el coche a un elevador y sustituir el manguito roto por uno nuevo, situando este último en su sitio. En torno a los 11.000 kilómetros fue necesario hacer una revisión en las cotas de la dirección, ya que el coche tenía tendencia a tirar hacia la izquierda y tensar el freno de mano, que había perdido eficacia.

Con todas estas incidencias, nuestro protagonista sigue realizando kilómetros y, una vez cumplida la cifra de 30.000, y cuando esté totalmente desmontado en nuestro taller, estaremos en disposición de ofrecerles datos mucho más amplios sobre su comportamiento.

EQUIPO DE PRUEBAS DE MOTOR 16

ACTUALIDAD

# NOMADAS DEL ASFALTO

MARCHA HACIA  
EL MAGREB



Como viene siendo costumbre, miles de magrebíes cruzan España con sus coches y furgonetas cargados hasta los topes para recorrer entre dos y cuatro mil kilómetros y pasar las vacaciones en sus lugares de origen. Tras un año de duro trabajo, ahora tienen que estar muchas horas al volante para disfrutar de un merecido descanso.

**W**AREGEM es una pequeña localidad belga donde vive Ettij-rini M'Hamed, su mujer y sus 6 hijos de corta edad. Hace más de 25 años abandonó su pueblo, ubicado al norte de Marruecos, y como otros muchos compatriotas decidió buscar trabajo en Europa, en este caso Bélgica. Encontró un trabajo digno que, año tras año, le permite tener unos pequeños ahorros mientras que sus 6 criaturas no pasan ♦♦♦





Los niños, sin quererlo, son protagonistas de la larguísima marcha. Durante el camino beben mucha agua.



Uno de los problemas principales del viaje es la sobrecarga a la que someten a sus vehículos. La comida, enseres de todo tipo, incluso juguetes, llenan todos los huecos disponibles por escondidos que éstos esten.



La colocación de la carga es, a veces, motivo de accidentes, aunque actualmente han disminuido mucho.



La familia M'Hamed, al completo. Procedente de la localidad belga de Waregem hacen el viaje año tras año para volver a su pueblo de origen, al norte de Marruecos.

las calamidades de otras familias. La conversación con M'Hamed resulta distendida, y en un aceptable castellano nos comenta que lo que más le ha sorprendido en estos 25 años de viajes en el verano, ha sido la mejora en las carreteras. «Salvo el tramo entre Bailén y Granada y otro pequeño antes de llegar a Algeciras, todo lo demás es autovía o autopista, algo impensable hace unos años». Todavía se acuerda del recorrido entre Burgos y Madrid, y concretamente la subida al puerto de Somosierra, donde muchos vehículos paraban por calentamiento, amén de los problemas para adelantar a los camiones. Hace dos años, la caravana magrebí provocó un atasco de más de 3 horas en La Cabrera, cuando las obras de la autovía no habían finalizado. En los arcenes, niños y mayores jugaban o rezaban. Era una situación casi insostenible. El coche de Ettijrini es un Mercedes familiar con motor diesel. «Tiene 5 años y 200.000 kilómetros y nunca ha tenido una avería; otros se acogen a un seguro de asistencia en carretera porque no están convencidos de que la mecánica aguante, como

en realidad pasa», dice nuestro interlocutor. Lo cierto es que los coches de los magrebíes son cada vez

mejores. Aunque lógicamente se ven todavía vehículos como el Peugeot 504 (que también se ven en España) y otros más antiguos, los más nuevos con carrocería familiar, monovolumen y furgones son ya una constante. Eso sí, la mayoría con una enorme baca donde llevan de todo, hasta las bicicletas y mesas y sillas de plástico blanco que se utilizan en las terrazas o jardines.

Del recorrido por España, lo que menos le gusta a M'Hamed son las áreas de descanso. «Han mejorado respecto a otros años pero en Francia hay muchas más, con mejores servicios y pequeños parques para el recreo de los chavales». La Dirección General de Tráfico tiene las denominadas zonas de descanso e información en Briviesca (Burgos), Horcajo de la Sierra (Madrid), Valdepeñas (Ciudad Real) y Montoro (Córdoba). También se aprovechan lógicamente las grandes explanadas de las gasolineras, la fuente de Despeñaperros es parada habitual o cualquier sombra bajo un chamizo, árbol o similar. Se bebe mucha agua, se estiran las piernas, se descansan y algunos hasta rezan.

La mujer de M'Hamed, que prefiere no salir en las fotos por no estar bien arreglada (lleva el habitual pañuelo blanco y un vestido normal), hace la comida sólo para el primer día de viaje porque no aguanta más por el calor. «Tomamos alimentos ligeros, y los críos beben mucho líquido. Sólo tuvimos problemas, como todos los demás, el año



Los coches de los magrebíes ya son mejores, pero aún se producen averías.

de la huelga de los barcos» y prefiere cambiar de tema. Aquellos días de angustiosa espera lo pasaron tan mal que prefiere no acordarse.

En las áreas de descanso llama la atención la cantidad de cajas vacías de agua mineral. Si añadimos que los magrebíes nunca han tenido buen fama de limpios y que algunos dejan «huella» por donde pasan, el panorama no es nada atractivo. Hace pocos años, un conocido empresario de Bailén contaba que en su hotel tenía que atar las toallas con cadenas, entregaba un rollo de papel higiénico y luego exigía lo que quedaba y terminó por cambiar la cubertería por una de plástico. Otro caso dramático, relatado por un alto jefe de la Guardia Civil de Aduanas del puerto de Algeciras, ocurría en un control rutinario; al ordenar bajar a todos los miembros de la



Se ha ganado en seguridad en las carreteras españolas, pero las áreas de descanso son mejores en Francia, con más servicios para niños y mayores.

familia, el abuelo no podía hacerlo porque llevaba un día muerto.

Ettijrini M'Hamed vuelve a recordar lo que se ha ganado, principalmente en seguridad, en las carreteras españolas. «Algunos compatriotas han perdido la vida en accidentes de circulación y en los tabloneros de anuncios de algunas fábricas donde trabajamos se recuerda al compañero fallecido y se pide una mayor prudencia al atravesar España. Aunque la DGT recomienda parar cada 2 ó 3 horas, yo lo hago cada cuatro, dependiendo un poco de mis hijos.

Trato de no cometer infracciones porque, si la Guardia Civil me multa, tengo que pagar en el momento el importe si no quiero que me inmovilicen el coche». En la actualidad, tras recorrer más de 1.400 kilómetros, no hemos presenciado ningún accidente de magrebíes.

Respecto a los billetes del barco, M'Hamed prefiere sacarlos en Algeciras. Una vez que los compró en otro sitio, se intentó engañarle en el puerto aduciendo que la mayor altura del vehículo por la carga debía pagar más. En la travesía a Ceuta, el billete para el coche cuesta 8.442 pesetas (14.583 si es una furgoneta) y los adultos pagan 1.834 pesetas. El barco tarda hora y 20 minutos y hay un hidrofoil que sólo lo hace en media hora, pero cuesta casi 3.000 pesetas y no admite coches. En los días de máxima intensidad, hay 36 salidas diarias a Ceuta y 22 a Tánger. Si todo funciona con normalidad la espera en la explanada del puerto de Algeciras, conocida como el Llano Amarillo, no es excesiva. Si los barcos no salen y en el Llano Amarillo no caben más coches, la Guardia Civil obliga a detenerse a los magrebíes en las zonas de preembarque de Tarifa (si vienen por Cádiz) y en el cruce de la carretera de Los Barrios (si vienen por Málaga), donde la ausencia de sombra es la nota más característica. Entonces el caos está asegurado. ●

JAVIER GUTIÉRREZ  
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

Además de las áreas de descanso, cualquier sombra es buena para poder detenerse cada cierto tiempo.



Poco importa la edad, el caso es retornar, aunque sea sólo en vacaciones estivales, al hogar abandonado.



Otra vez los más pequeños. La frecuencia de las paradas depende, en buena medida, de sus necesidades.



FUERA DE SERIE

TRAZOS QUE HAN HECHO HISTORIA

# ORIGEN Y REALIDAD

En cuestión de diseño de automóviles, parece que los ordenadores han ganado la partida al hombre. Sin embargo, la historia nos cuenta que los más célebres diseños surgieron de unos simples trazos hechos sobre un papel.

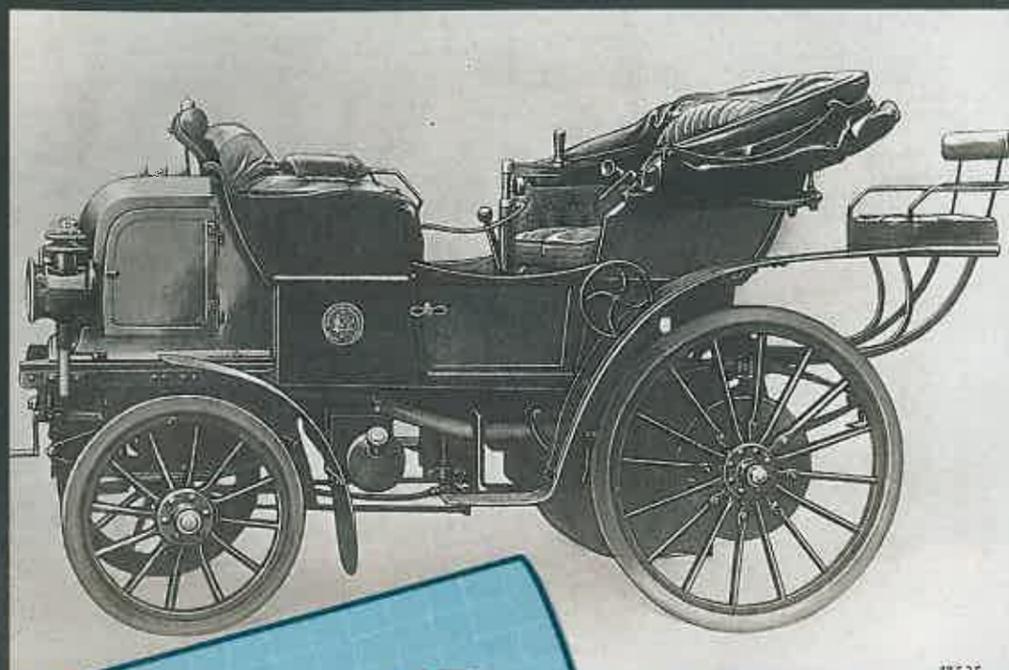


**D**ISEÑAR un automóvil es, actualmente, un proceso en el cual se involucran muchísimos medios materiales y humanos, desde el principio hasta el fin. Sin embargo, eso no ha sido siempre así, por lo menos en lo que se refiere a la idea original. Muchos coches que el tiempo ha mitificado iniciaron este proceso en un simple papel. Este es el caso del Citroën 2CV. Allá por otoño de 1935, el director general de Citroën, Pierre-Jules Boulanger,

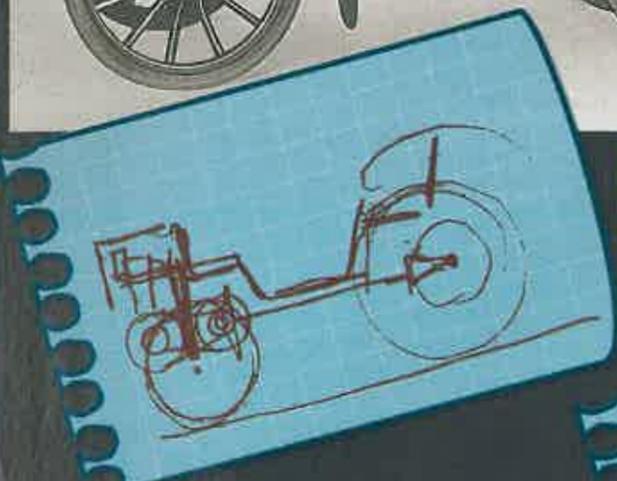


El 2CV que todos hemos conocido, nació de la idea genial que el ingeniero de Citroën, F. Bertoni, tuvo cuando meditaba en una taberna parisina sobre las condiciones que debería reunir el nuevo modelo de la marca.





El Daimler (arriba), fue el primer coche y surgió del lápiz de Wilhelm Maybach, mientras que el Volkswagen (abajo) tuvo como inspirador al propio Adolf Hitler.



ger, encargó al ingeniero jefe de la marca, Bertoni, que hiciese un coche capaz de transportar a dos personas y un canasto de patatas a una velocidad de 60 kilómetros por hora con un consumo medio de 3 litros cada cien kilómetros. En el Salón de París de 1939 se pudo ver el coche por primera vez, después de realizar varios prototipos. La carrocería estaba hecha de Duralinox, y su aspecto era muy similar al 2 CV definitivo. El techo era de lona y se podía enrollar hasta la misma placa de matrícula. La II Guerra Mundial retrasó el proyecto hasta 1948, pero el coche definitivo era idéntico a aquel que Bertoni pintó sobre un papel en una tasca parisina en 1935.

Algo parecido ocurrió cuando Gottlieb Daimler y Wilhelm Maybach se unieron para fabricar el que fue el primer automóvil. Las líneas maestras de aquel carricoche que, a finales de 1887, inició la historia del automóvil.

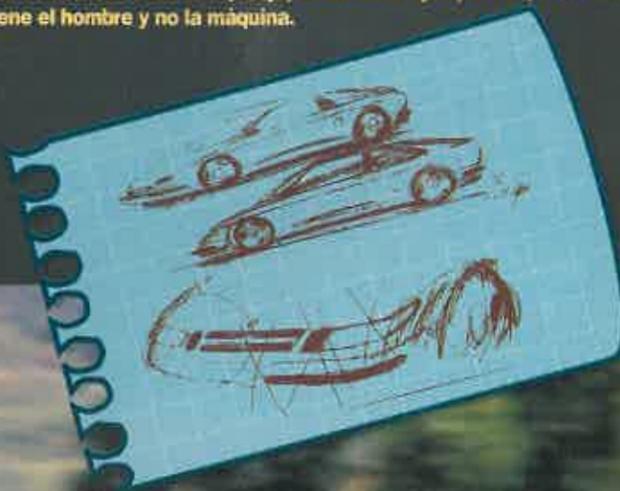
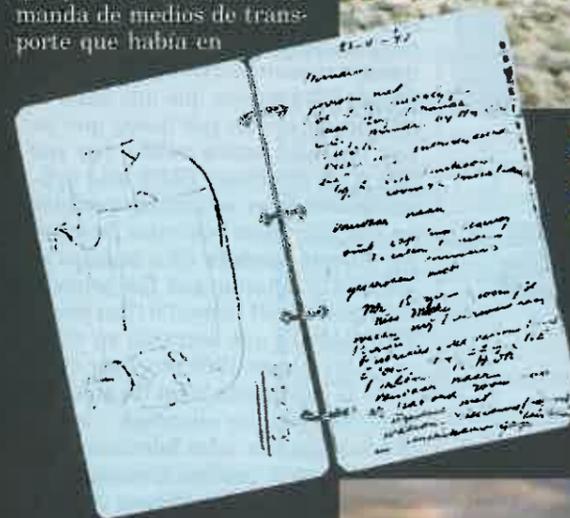
El origen del Volkswagen Escarabajo, según se cuenta, tuvo lugar durante el arresto de Adolf Hitler en el Castillo de Landsberg después de intentar derrocar al gobierno de Weimar en 1923. Durante ese año Hitler se inspiró en la biografía de Henry Ford e ideó un plan para acabar con el paro en Alemania. La clave de su plan residía en la fabricación a gran escala de un pequeño automóvil (el coche del pueblo) y la creación de una gran red de carreteras y autopistas. En 1933 se entrevistó con Ferdinand Porsche y tomó notas de las características básicas del coche: velocidad máxima de 100 km/h, capacidad para dos adultos y tres niños y un consumo

máximo de 7 litros cada 100 kms. Finalmente, el propio Hitler, a la vista de los primeros diseños, aportó algunas modificaciones estéticas y recomendó a Porsche que «el coche debe ser aerodinámico. Algo parecido a un escarabajo».

Con la mítica furgoneta Volkswagen sucedió algo parecido. En una visita que realizó Ben Pon, importador de la marca para los Países Bajos, a la fábrica de Wolfsburg, vio una plataforma de carga que se utilizaba internamente para transportar piezas. En aquel momento Pon pensó que parte de la enorme demanda de medios de transporte que había en



Una rústica plataforma industrial dio lugar a toda una filosofía de transporte, aun vigente en nuestros días. Las furgonetas Volkswagen (arriba) mantienen el espíritu de su creador. El Saab 900 (abajo) es un claro ejemplo de que la última palabra la tiene el hombre y no la máquina.



Europa se podía satisfacer con un vehículo desarrollado a partir de la misma idea. Aunque se tardó algún tiempo en dar luz verde al proyecto, finalmente, en marzo de 1950, Volkswagen presentó el modelo desarrollado a partir de la idea de Pon.

Muy recientemente, con la renovación del Saab 900, se ha dejado de lado la dictadura del ordenador y el ingenio humano ha tomado las riendas. El jefe de diseño de la marca sueca, Bjorn Enwall se dejó llevar por la primera idea y realizó una evolución lógica del primitivo modelo, al margen de las ideas radicales de modas pasajeras.

AUTOMEDIA/V.P.





VI JORNADAS BMW

# Soluciones de futuro

Rebajar el consumo, y distintos combustibles y sistemas de tracción de un futuro a medio plazo han sido los temas de la última conferencia de ingeniería de la firma alemana.



58/ Motor 16

Las jornadas técnicas que organiza el fabricante alemán son ya una tradición. En esta ocasión, la sexta, las conferencias estaban centradas, por una parte sobre la aplicación de soluciones para rebajar el consumo, y una segunda acerca de combustibles y sistemas de transmisión del futuro. Sin embargo, novedades inmediatas o a muy corto plazo, como el nuevo motor turbo diesel de cuatro cilindros, o las modificaciones efectuadas en el poderoso V12 para ganar aún más en respuesta y bajar un poco el consumo, quedaron simplemente expuestas. Respecto al futuro a medio plazo sobre la posibilidad de utilización de otros tipos de propulsión, que no sean motores de gasolina o diesel, la impresión que uno tiene es que queda mucho por hacer, que no hay una alternativa válida, hoy por hoy, a las gasolinas. BMW está aplicando todas las soluciones posibles en sus diferentes vehículos de ensayo, aunque también ellos mismos se llegan a preguntar qué fue primero si la gallina o el huevo (?). Las próximas medidas que entrarán en vigor en California en 1998 -un 2 por ciento de la producción total de automóviles deberán ser eléctricos- no hacen sino animar a los fabricantes de baterías a una profusa investigación. De momento, las de últimas generación sólo permiten una autonomía de 100/120 kilómetros.

BMW aprovechaba estas jornadas técnicas para dar a conocer el nuevo motor diesel de cuatro cilindros que equipará el 318. Un motor con una cilindrada de sólo 1.670 centímetros cúbicos pero con una elevada potencia de 90 caballos, gracias al turbocompresor y al intercooler; el par motor tampoco es «manco», casi 20 metros kilos, y se alcanza a 2.000 revoluciones por minuto. Otras características técnicas son similares a las de su hermano el 325 tds, como la inyección indirecta y la bomba regulada electrónicamente, y se venderá además con catalizador. Los datos oficiales de prestaciones y consumos del 318 son muy brillantes, con una velocidad máxima de 182 kilómetros por hora. En cuanto al consumo, las cifras a 90, 120 y ciclo urbano son de sólo 4,4; 5,8 y 7,6 litros cada cien kilómetros.

JAVIER GUTIÉRREZ

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.

## PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
<b>ALFA ROMEO</b>															
33 1.3 Iniecl 2	1.630.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 le	1.910.000	1.493	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le	2.070.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.335.000	1.745	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.785.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 2.0 Twin Spark	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 V8	4.045.000	2.492	156	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	130	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.5 TD	2.735.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 2.5 TD	3.395.000	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	3.909.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.751.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut	5.986.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.144.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.409.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Súper	4.762.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.997	64	125	29,0	9,5	360,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0								
Expander 1.8 D 4WD	1.875.105	1.870	68	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
<b>ASIA MOTORS</b>															
Rocsta 2.2 DX 1. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				105.800		50.850
Rocsta 2.2 DX 1. Ouro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				105.800		50.850
<b>AUDI</b>															
● 80 2.0 E	1.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.3 E	1.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.0 E 16V	1.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.0 E 16V Quattro Conv.	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	1.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Aut.	1.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Quattro	1.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6	1.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6 Quattro	2.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI	1.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant	1.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	2.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI Avant	1.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● A6 2.5 V6	1.867.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● A6 2.8 V6	1.804.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● A6 2.5 TDI	1.157.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 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	1.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E 16V	1.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.3 E	1.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6	1.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6 Quattro	1.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 E V6	1.180.000	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	1.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-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	1.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Avant S-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
● V8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V8 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
● V8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
<b>BERTONE</b>															
Frecciamber 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
Frecciamber 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
Frecciamber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
<b>BMW</b>															
● 318i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733
● 318i 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
● 318i Coupé	3.400.000	1.596	102	195	12,7	9,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645
● 318i Coupé Aut.	3.670.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645
● 318i 4p	3.295.000	1.596	102	195	12,8	9,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522
● 318i 4p Aut.	3.580.000	1.596	102	192	16,1	10,9	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	1

COMPRAR Y VENDER

**ARGÜELLES** Audi 90, 46.000 kilómetros, A/A, autorradio. 1.750.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Audi 100 2.2, año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** BMW 535 i, año 1990, full equipo. 3.250.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Descapotable BMW 325 i Aut. Full equipo, 8.000 Kms. Año 88. 3.300.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Citroën BX 1.6 TRS. Aire. Año 90. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mercedes 300 Familiar, año 87, totalmente equipado, 3.300.000. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Citroën CX 2.2 TRS año 90. 950.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Mercedes 300 E, Año 1990 Full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Peugeot 605 SVI. Año 91. 2.150.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** BMW 524 TD, año 91, gris metalizado. 3.100.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mercedes 190 E 2.5 16V

Año 89. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Renault Clio 1.7, año 92, aire, 1.075.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Honda Concerto 1.6 16V Full. 1.380.000 Ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mazda 626 2.5 i V6 24V 4WS, año 92, 10.000 kms. 2.870.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Ford Escort descapotable. Año 92. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Fiat Tipo 1.6 DGT. Año 89. 40.000 kilómetros 890.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Toyota Celica, año 91, 20.000 Kilómetros, rojo, alarma, radio, 2.600.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Audi 90, 46.000 Kilómetros, A/A, radio, 1.750.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Audi 100 2.2, año 90. 1.950.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** BMW 535 i, Año 1990, full equipo. 3.250.000 ptas Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Descapotable BMW 325 i Aut., 8.000 Kms., año 88. 3.300.000 ptas Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Ci-

troën BX 1.6 TRS. Aire. Año 90. 875.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mercedes 300 Familiar, año 87, totalmente equipado, 3.300.000. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Citroën CX 2.2 TRS año 90. 950.000 Ptas. Tel: (91) 544 35 24.

**ARGÜELLES** Mercedes 300 E, Año 1990. Full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Peugeot 605 SVI. Año 91. 2.150.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** BMW 524 TD año 91 gris metalizado. 3.100.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mercedes 190 E 2.5 16V Año 89. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Renault Clio 1.7 año 92, aire, 1.075.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Honda Concerto 1.6 i 16V 1990. 1.380.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Mazda 626 2.5 i V6 24V 4WS año 92, 10.000 kms. 2.870.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Ford Escort cabrio. Año 92. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Fiat Tipo 1.6 DGT. Año 89. 40.000 kms. 890.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**ARGÜELLES** Toyota Celica, año 91, 20.000 Kilómetros, rojo, alarma, radio, 2.600.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

**AUTOS FERNANDEZ** Peugeot 405 GRI Break, A/A, 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, 1990, 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 CV, aire acondicionado, 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 de conservación, 750.000 ptas. Tel: (91) 551 22 50.

**AUTOS FERNAN-**

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

**YAMOVIL** Opel Astra GSi, gris ABS garantía 1.850.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** Lancia dedra 1.8 ie color azul año 93, garantía 6 meses, full-equipe 1.775.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** Volkswagen Golf G-60, año 1991, color blanco, garantía 6 meses, full equipo. 1.750.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** BMW 525i 24V, año 1992, color azul metalizado, full equipo, garantía 6 meses. 3.500.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**DESAPARECIDO**  
GOLF GTI ROJO  
M8718-0H  
SE GRATIFICARA  
TEL: (91) 309 09 88  
Sr MENENDEZ

**YAMOVIL** Renault 25 TX, año 91, color granate metalizado, full equipo, garantía 6 meses. 1.650.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** BMW 850 Ci, año 93 color gris metalizado. Full-equipe, garantía 6 meses. 8.700.000 ptas. Tel: 565 20 00.

**YAMOVIL** Citroën ZX Volcane, año 1992 color blanco, garantía 6 meses. 1.380.000 ptas. Tel: 565 20 00.

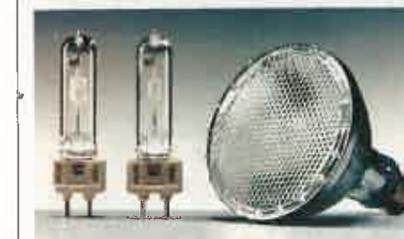
El sabor del éxito

**POCAS** veces un vino consigue tantos triunfos en tan poco tiempo. Viña Mayor vuelve a conquistar jurados y críticos de todo el mundo. La Unión Francesa de Enólogos otorgó a Viña Mayor el «Grand Prix d'Excellence» en Vinalies Internationales 1994. En febrero de este año, los expertos norteamericanos le concedieron el «Primer Premio con diploma de Excelencia» en la feria Wine América '94. La prestigiosa revista americana «Wine & Spirit» concedió a Viña Mayor Reserva '89 la impresionante clasificación de 90 puntos, denominándolo por ello «Exceptional», y el Crianza '90 consiguió 85 puntos, calificándolo como «Highly Recommended».



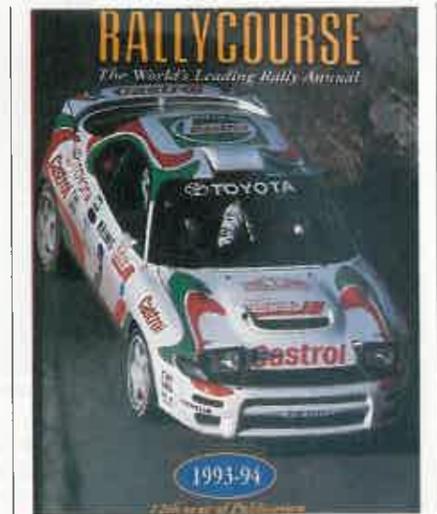
Nuevas lámparas Philips

**LOS** comercios, en particular, al igual que las áreas comerciales y los edificios de oficinas, se podrán contemplar con una nueva luz gracias a la última innovación de Philips Lighting: el concepto Mastercolor. Completamente novedoso en la iluminación con halogenuros metálicos, este concepto combina uniformidad de color entre lámparas (tanto al principio como a lo largo de su vida), elevada eficacia, rendimiento en color mejorado y una apariencia de color blanco cálido.



Deportivos ecológicos de Walker

**EL** mayor fabricante mundial de sistemas de escape, Walker, está presentando, por medio de sus distribuidores, los nuevos escapes deportivos ecológicos «Sports Look» en toda Europa. La gama cubre los modelos de coches más comunes entre los aficionados a la conducción deportiva (Audi 80, BMW 316, 320 y 325, Fiat Tipo y Uno, Mazda 323 y 626, Nissan Primera, Opel Kadett, Astra y Vectra, así como los populares VW Polo y Golf), que buscan, además de un agradable sonido y duración, un mejor aprovechamiento de la potencia del motor.



Lo mejor sobre rallyes

**ES** la auténtica «biblia» de los rallyes. Y esta edición, superior a las demás. Contiene todos los rallyes del '93, con las mejores fotos a todo color, artículos, entrevistas, técnica y exhaustivas estadísticas prueba por prueba. Se trata de una obra clásica buscada por los coleccionistas. Lo hallará en LibroMotor: en Barcelona (93) 415 46 38 o en Madrid (91) 373 78 13.

Novedad kodak

**CON** el fin de mejorar la eficacia de la comunicación, se necesita un mayor control sobre la producción de documentos mediante la capacidad de impresión de los usuarios de ordenadores personales (PC/MS Windows), Apple Macintosh y Sun Unix. Diseñada para manejar la información de salida de ordenador y reproducir la información impresa, la Copiadora-Impresora Kodak 1580 responde a la demanda de un dispositivo flexible y ofrece los medios para incrementar la producción y la calidad.



VII Campaña antiabandono de Purina

**UN** empeño de años está consiguiendo finalmente su objetivo: en 1993 disminuyó el número de gatos y perros abandonados en España. En concreto, de una media anual de 100.000 perros y 200.000 gatos expulsados de su hogar -principalmente en vísperas de vacaciones-, se ha pasado, en 1993, a 75.000 perros y 150.000 gatos abandonados. La Fundación Purina, entidad sin ánimo de lucro, es en gran parte la responsable gracias a su fantástica campaña antiabandono: «El nunca lo haría. No le abandones». Seguiremos informando.

**Cómo hacerse piloto**

ESTIMADOS amigos de Motor 16, como gran aficionado que soy del mundo del motor, me apasiona la competición y, por supuesto, la velocidad. Me gustaría conocer los requisitos y pruebas que deben realizarse para ser piloto de carreras y cuanto costaría serlo.

RAMON TAMARIT  
MADRID

R.- Para situarse en una parrilla de salida le aseguramos que no hace falta realizar ningún tipo de examen, pero tendrá que superar la difícil prueba de conseguir el dinero necesario para po-



El mundo de las carreras es duro y caro. Lo mejor es buscarse un patrocinador.

derse sentar en un coche de carreras. Cuantificar el dinero que le puede costar ser un piloto de coches es prácticamente imposible: depende de la categoría en la que pretenda correr, rallyes, circuitos, raids...; del coche y del nivel de

preparación con el que quiera competir y de las metas que se marque a la hora de realizar una carrera. Por este motivo, y como el mundillo de las carreras es realmente caro, tendrá que salir a la caza y captura de algún

patrocinador que le ayude a sufragar los gastos.

Una vez superada esta dura prueba, quizá la más difícil en el mundo de la competición, hay que licenciarse, obligatoriamente, en la Federación Española de Automovilismo (C/Rosario, 17. 28005-Madrid) e inscribirse en la categoría de su elección.

También es cierto que hoy en día las marcas realizan grandes esfuerzos en sus copas monomarcas para que acceder al mundo de la competición sea más fácil, entregando importantes premios en metálico que ayudan enormemente a sufragar los gastos que conlleva cada prueba.

No olvide también que

**PASION POR LA FORMULA RENAULT**

He visto una carrera de Fórmula Renault que me ha impactado. Tengo entendido que no son los coches más potentes de los circuitos y, sin embargo, son los más rápidos. ¿Qué motor tienen? ¿Cuánto corren? ¿Cómo frenan? ¿Qué cuestan y qué diferencias tienen con un turismo para ser más rápidos? También me gustaría conocer si es difícil conducir un Fórmula Renault y si existe alguna forma de montarse en uno sin ser piloto.

JOSEP SOLÉ  
TARRAGONA

R.- El secreto de los Fórmula Renault para ser los vehículos más rápidos que ruedan en los circuitos españoles se encuentra en su excelente relación peso/potencia, en torno a 3,3 kg/CV. La mecánica utilizada es el conocido motor Renault de cuatro cilindros en línea con 1.721 centímetros cúbicos que, gracias a un sistema de inyección multipunto, a una centralita electrónica específica y a las habilidades mecánicas de los preparadores puede desarrollar más de 135 caballos. Esto, unido a un peso de poco más 450 kilogramos, permite a los Fórmula Renault obtener unas prestaciones sorprendentes. No

conocemos en cuanto aceleran exactamente, pero le podemos decir que en la recta de Montmeló superan los 225 kilómetros por hora. En cualquier caso, lo más importante no es en sí la velocidad máxima, sino el paso en curva y la capacidad de frenada de estos monoplazas. El centro de gravedad muy bajo, la ligereza del conjunto, el centrado de pesos casi perfecto, unos neumáticos (tipo slick) muy anchos y lisos, junto con el apoyo aerodinámico de los alerones, les permiten afrontar las curvas a la máxima velocidad y frenar en la mitad de metros que cualquier deportivo de los que puede ver en la calle.

Ponerse al volante de un Fórmula Renault, e incluso llegar a ir rápido, está al alcance de cualquier conduc-

tor normal, eso sí, buscar el límite y moverse en tiempos de carrera es otra historia. Los Fórmula Renault exigen un pilotaje de precisión y se muestran muy exigentes y delicados de conducir en cuanto se les busca las cosquillas y se quiere rodar al máximo.

En España, la única forma que tiene de subir en uno de estos monoplazas es comprando uno, en torno a cuatro millones de pesetas si es nuevo, o poniéndose en contacto con la Escuela Elf de Fórmula Renault (Telf: (93) 221 00 64), la cual organiza cursillos de pilotaje con estos vehículos en el Circuito de Montmeló. Si le apasiona el tema no se lo piense, conducir un Fórmula Renault es una experiencia única.



una buena preparación física y algún que otro curso de pilotaje serán muy convenientes para subirse, lo más pronto posible, en el podio.

**Mejorar las retransmisiones del CET**

ME entristece pensar que el esfuerzo económico realizado por las marcas en el Campeonato de España de Turismos no se vea recompensado con unas buenas retransmisiones por televisión. Al margen del «extraño» horario de retransmisión, las imágenes que

presenta TVE me resultan somnolentes. He tenido la ocasión de asistir recientemente a ver la última prueba celebrada en Montmeló y la carrera, en directo, puedo asegurar que fue más entretenida. Más tarde, pude ver en el video las imágenes ofrecidas en la pequeña pantalla y casi me duermo. Parece mentira que TVE no sepa aprovechar el despliegue realizado. Las cámaras están situadas muy lejos y ofrecen una imagen tan aérea que camuflan totalmente la velocidad real a la que van estos «aparatos». Se echan en falta unas cámaras a pie de pista que permitan ver cómo deslizan a toda pastilla en las curvas o unas imágenes desde el interior del coche que muestren al público cómo tienen que trabajar los pilotos al volante y el motivo por el cual estos deportistas de élite se bajan del coche empapados en sudor. En el CET, el espectáculo está servido, sólo hay que saber mostrarlo y, mejorando las retransmisiones, se ganarán muchos más aficionados. Sólo hay que asomarse a las imágenes que ofrece el canal Eurosport de los Campeonatos de Turismo Alemán y Británico, realmente espectaculares. Además, curiosamente las gradas de los circuitos están hasta la bandera. ¿Por qué será?

JORDI CARRER  
BARCELONA



La espectacularidad del CET nada tiene que ver con las imágenes de TV.

**PUNTUALIZACION**

EN el editorial del número 560 de Motor 16 se hablaba de... «las infracciones por exceso de velocidad no alcanzaron...», cuando en realidad debería de haber dicho: «las infracciones EN LOS ACCIDENTES CON VICTIMAS por exceso de velocidad no alcanzaron...». La cita completa ilustra con claridad meridiana la pequeña incidencia del exceso de velocidad en los accidentes con víctimas. Pedimos disculpas, porque a veces la informática nos juega la mala pasada de mandar textos al «hiperespacio».

**OPINION**

**Iniciarse: difícil, no imposible**

Cinco años de Copas Renault, dos de Trofeo AlfaSprint, la Fórmula 3, el Europeo de Turismos y, de vuelta a casa, el CET, son hechos que me acreditan, dicen algunos, como prototipo de lo que supone escalar peldaño a peldaño en el deporte con medios... inexistentes. La pregunta, recurrente y polémica, es siempre la misma, ¿es más fácil iniciarse en la competición actualmente o hace años? Desde mi punto de vista sólo hay una respuesta: «nunca ha sido ni será fácil, pero ahora resulta más asequible». Las condiciones generales y económicas del país han progresado en los últimos 20 años. La sociedad española se ha motorizado. Los coches nuevos son ahora proporcionalmente más baratos y el mercado de segunda mano tiene ofertas variadas e interesantes. A su vez, la competencia entre los distintos trofeos monomarca ha contribuido al crecimiento de los premios. Así, no es extraño que, con el carné de conducir en la mano, se pueda aspirar a un coche con el beneplácito familiar. ¿Y luego? Explicar en casa que se tiene la «sana» intención de inscribirse en una carrera de coches es, sin duda, uno de los momentos más delicados. Conviene no desesperarse. No hay normas fijas que nos lleven al éxito, pero la lógica impone algunos consejos. 1º: *Asistir como espectador a cuantas carreras sea posible. Siempre se aprende algo, y se aprovecha para conocer gente que nos introduzca mejor en el ambiente.* 2º: *Realizar un curso de conducción. Elegir, de las escuelas existentes, la que imparta las enseñanzas más próximas a la especialidad en la que pretendemos competir.* Parecen caros, pero nos ahorraremos su importe al no padecer luego tantas «novatadas».



Luis Villamil

3º: *Elegir la especialidad en la que debutar. Existen muchas posibilidades. ¿Mi consejo?, iniciarse en la más barata, no en la «que más nos gusta». Los gastos suelen ser superiores a las previsiones.* 4º: *Administrar.* Conviene calcular previamente los dineros que dedicar a competir sumando: patrimonio personal, patrocinadores y premios y ayudas del campeonato elegido. Calculando una clasificación media, tendremos una idea aproximada de lo que podemos ingresar. Crearse un fenómeno puede resultar fatal en este capítulo. De los gastos, se encargará el preparador de ponernos al corriente. ¡Ojo! no es compatible quejarse de no tener dinero y luego hospedarse en el mejor hotel de la zona. 5º: *Correr con inteligencia.* Velocidad y resultados están íntimamente ligados a la capacidad del piloto, sus medios y su coche. Tener claro el objetivo con esas premisas resulta vital. Por tanto, en momentos de máxima euforia competitiva conviene recordar que, si los medios son limitados, un accidente puede hacernos perder la temporada. 6º: *Correr no sólo es ir deprisa.* Ser rápido es sólo una de las cualidades que debe reunir un buen piloto. Conocer los reglamentos, la mecánica, saber poner a punto un coche, ser un buen estratega, cuidar las relaciones públicas, la imagen personal, etc., son otras cualidades imprescindibles para salir adelante. ¿Ganar? Se me olvidaba. Si además de correr y divertirse consigues ganar, eso ya es... Podrías contarlo en casa.

\*Piloto oficial Alfa Romeo en el CET.

GAMA 94 QUADS YAMAHA

# Mini todoterreno

Yamaha acaba de presentar su gama 94 de Quads. En el catálogo del fabricante japonés se pueden encontrar desde verdaderas mulas de tiro a auténticos pura sangre aptos sólo para pilotos avezados. Entre los dos extremos también existen versiones para todos los gustos y necesidades.

Los «quads», esos ingenios mitad moto (por su motor, posición de conducción y dirección) mitad todo terreno (por sus cuatro ruedas) están conquistando a pasos agigantados una plaza en el mercado del fuera de carretera y ello merced a dos bien diferenciadas vocaciones. La primera, y que les dio origen, es la lúdica. La segunda, consecuencia de sus cualidades, es la de trabajo agrícola y forestal. Fruto de esas dos vertientes han nacido dos denominaciones y así los «Quads» son los ingenios pensados para el ocio mientras que los ATV (All Terrain Vehicles) son los dedicados a menesteres laborales. La diferencia básica entre unos y otros es la mayor potencia, peso y dimensiones de estos últimos, que acostumbran a ser de tracción total, contra la ligereza y agilidad de los «Quads».

La gama presentada por Yamaha se compone de cinco vehículos: los ATV Timberwolf y Kodiak y los «Quads» Blaster, Warrior y Banshee. El Timberwolf es un vehículo ligero dentro de la gama de los ATV. ♦♦♦



En la gama de los ATV de Yamaha, el modelo Kodiak es el más grande. Tiene un motor de 396 c.c. y tracción integral. La suspensión delantera es de doble brazo.



El Quad Blaster monta un motor monocilíndrico de 200 c.c. con cambio de cinco velocidades. No tiene arranque eléctrico ni marcha atrás. Es muy ligero.



El Warrior está más evolucionado. Tiene marcha atrás, arranque eléctrico y 3 frenos de disco. Su motor de 27 caballos es movido por un cambio de 6 velocidades.



El Kodiak es un ATC que trepa por cualquier parte gracias a los bajos de su motor.

puesto que su peso es de sólo 190 kilogramos. Cuenta con un motor monocilíndrico de cuatro tiempos de 230 centímetros cúbicos con simple árbol de levas en cabeza y una potencia de 16 caballos a 7.000 revoluciones. El cambio es de cinco velocidades, la transmisión por cardan a las ruedas traseras, los frenos de tambor, la suspensión delantera por columnas independientes y la trasera «monocross». Amplios portabultos delantero y trasero contribuyen a hacer de él un eficaz transporte en difíciles condiciones de terreno. Su hermano mayor es el «Kodiac», que se diferencia por su mayor motor, 386 centímetros cúbicos, y por su tracción integral. También el propulsor es un cuatro tiempos monocilíndrico pero ahora la potencia es de 24 caballos a 6.000 revoluciones. Cambio, frenos y suspensión trasera siguen los mismos esquemas pero la suspensión delantera se compone de un doble brazo independiente. A diferencia de su hermano mayor, aquí nos encontramos con un diferencial autoblocante delantero que facilita enormemente la tarea las situaciones comprometidas. Trepan por cualquier parte, vencen cualquier obstáculo y se desenvuelven sin mayor problema en cualquier situación. Son tractores en el sentido de que los bajos de su motor les permiten salir siempre airosos aún a plena carga. Sus suspensiones les confieren una relativa comodidad y un confort aceptable dentro de lo que se puede esperar de un medio de locomoción tan espartano y rústico. El arranque eléctrico y la marcha atrás son otros dos elementos de los que se benefician ambos modelos.

Al entrar en la gama de los «Quads» es preciso cambiar un tanto



El motor del Banshee es un bicilíndrico de dos tiempos y 350 c.c., con una potencia de 47,4 caballos y refrigeración líquida. El cambio es de 6 marchas.



El no va más en Quads de Yamaha se llama Banshee, realizado para el más puro deporte y prestaciones.



drico de 348 centímetros cúbicos -el de la XT 350- con una potencia de 27 caballos repartidos merced a un cambio de seis velocidades. El Warrior sí que dispone de marcha atrás y de arranque eléctrico, de tres frenos de disco y amortiguadores regulables. El no va más viene sin embargo cuando damos un nuevo salto adelante en la gama y llegamos al «Banshee». Aquí no hay más consideración que el deporte puro y las más altas prestaciones, puesto que el motor que se esconde bajo el asiento del conductor es nada más y nada menos que el de la celeberrima RD 350. Sí, un bicilíndrico de dos tiempos y refrigeración líquida con una potencia de nada menos que 47,4 caballos a un régimen de 7.500 revoluciones. El resto de la máquina está en consonancia con este motor y así tenemos seis velocidades, suspensión independiente delantera, «monocross» atrás, frenos delanteros autoventilados, disco trasero, llantas de aluminio, etcétera, todo ello en honor de unas prestaciones fuera de lo común. Y es que si en la RD este motor es una delicia, aquí, convierte este ingenio en una máquina que sólo aquellos que tengan un nivel de conducción elevado podrán disfrutar.

Pilotar los «Quads» no es fácil ni descansado al principio, muy especialmente si se intenta ir de carreras y si el terreno es complicado. Maniobrabilidad, posibilidades de superar cualquier obstáculo y, sobre todo, esos derrapajes controlados son la sal y la pimienta de estos divertidos ingenios que, mitad coche, mitad moto, se están convirtiendo en una de las nuevas facetas del ocio del fuera de carretera.

JOSE LUIS AZNAR

de mentalidad y pensar aquí sobre todo en el deporte y las emociones fuertes. El Blaster es un «Quad» que monta un motor monocilíndrico de 200 centímetros cúbicos de dos tiempos cuya potencia de 20 caballos se canaliza a través de un cambio de cinco velocidades. Aquí no hay arranque eléctrico ni marcha atrás pero sí unas suspensiones y unos frenos

nos muy eficaces que se hacen necesarios dada la alegría del motor y la ligereza del conjunto. La suspensión delantera es independiente y la trasera «monocross», mientras que los frenos se componen de un doble tambor delantero y un disco trasero. Un paso adelante es el que proporciona el «Warrior», puesto que aquí el motor es un cuatro tiempos monocilín-

## PROTAGONISTAS



CON COCHE GANADOR

Fermín Vélez conducirá uno de los cuatro Ferrari que dominan en el Campeonato Imsa. El español sustituirá a Eddie Cheever en uno de los 333 SP del equipo Scania de Andy Evans. La suerte de Vélez, que hasta ahora participaba con un Chevrolet Spice de Hugh Fuller, cambiará con esta nueva oportunidad.



GRAN TRIUNFADOR

Manuel Santos y su Man Trans Club de Cepsa fueron los dominadores de la carrera internacional de camiones que se celebró en el Circuito de Albacete. Santos, que progresa en el Campeonato de Europa, marcó el mejor tiempo de entrenamientos, se impuso en las dos mangas celebradas y fue el triunfador indiscutible de la Gran Final.

### A POR EL TÍTULO

Directamente desde el Rallye de Argentina, Carlos Sainz voló a Londres, como portavoz de los pilotos del mundial ante la FIA, para entrevistarse con Max Mosley. El encuentro duró tres horas en las que el madrileño expuso las quejas de los pilotos, quejas que Mosley aseguró tendría en cuenta, aunque sin prometer nada. Tras esta entrevista Sainz se ha tomado una semana de vacaciones, que pasará con su familia, antes de ponerse en camino hacia Nueva Zelanda para preparar la siguiente cita del Mundial.

## Americanos en el Rallye Faraones

LOS coches americanos podrán participar en el próximo Rallye de los Faraones, que se celebrará del 2 al 12 de octubre, ya que la FIA ha creado una categoría especial para los coches de serie que cumplan las medidas de seguridad exigidas y puedan demostrar que oficialmente se comercializan en un país determinado, aunque no estén homologados. Por otra parte, el Raid de Dubai -última prueba de la Copa del Mundo- tendrá cuatro días de duración en lugar de tres, mientras que noventa y nueve equipos han formalizado la inscripción en el próximo Granada-Dakar, acogiéndose a la



reducción de precio propuesta por la organización para quienes la efectuarán antes del 30 de junio. Entre estos equipos que ya han pagado para 1995 se encuentra Mitsubishi con Saby, Fontenay y Shinozuka.

## Maturana sustituto de Katoh

ENRIQUE Maturana será el sustituto del japonés Katoh en el equipo de «Aspar». Una de las bazas a favor del joven piloto español es precisamente su juventud -19 años-, a lo que se une que corre con Yamaha desde hace más de un año, y su condición de piloto Cepsa. En contra está su falta de experiencia en el extranjero. Por otra parte, la situación se aclara para Herri Torrontegui. Tras los problemas del equipo Semprucci será Aprilia quien se haga cargo de la escudería en la que el español, que viajará a Italia para conocer las condiciones exactas de su continuidad, parece que tiene cabida.



## Portugal de adapta a las normas FIA

EL Rallye de Portugal, que no se adaptaba a las normas fijadas por la FIA para las pruebas del Mundial de Rallyes, en su próxima edición se celebrará en el formato exigido por el máximo organismo del automovilismo mundial. La FIA exige que las carreras tengan una duración máxima de cinco días, uno previo de verificaciones, tres de carrera y otro posterior de entrega de premios. En Portugal, debido principalmente a que su organizador, César Torres, ocupa en la FIA puestos de responsabilidad, esas medidas no se habían reflejado en la edición de este año. En el 95 ya tendrá la duración obligatoria.

También la FIA obliga a que todas las pruebas del mundial de la especialidad se decidan por un tipo de superficie, estando prohibido que sean mixtas. Portugal también incumplía

esta norma, por lo que en su próxima edición el rallye se disputará íntegro sobre tierra. Además de adaptarse plenamente a lo exigido por la FIA, el Rallye de Portugal en el 95 presentará otros cambios muy significativos; Estoril no será punto de partida y llegada de la carrera. Esta ciudad será relevada por Figueira da Foz, también costera, pero situada más al norte. Con ello se establecen tres etapas: Figueira da Foz-Povoia de Varzin, Povoia de Varzin-Visu y Visu-Figueira da Foz, con lo que los largos enlaces típicos de esta carrera se reducen, especialmente los del último día.

Por otro lado, Vatanen volverá a defender los colores oficiales de Ford en Nueva Zelanda, pues el piloto finlandés causó muy buena impresión en Argentina y por lo tanto seguirá ligado a este equipo.

## Tres victorias para Joaquin Folch

CAMPEÓN de Europa de Vehículos Históricos el pasado año, Joaquín Folch está dispuesto a repetir título. El piloto catalán acumula tres victorias de las cuatro pruebas celebradas, la última en el sinuoso circuito sueco de Ring Knutstorp donde, por la sanción impuesta a otro



participante, Folch salía en primera posición y realizaba una carrera rápida y arriesgada que llevaba el Lotus 23B a la victoria. Sin embargo, para el catalán la prueba que ganó en Monza, y en la que hubo que recurrir a la «foto finish», ha sido la mejor carrera de su vida.

## PADDOCK

### DIEZ AÑOS DE MONTES DE CUENCA

Del 1 al 4 de septiembre tendrá lugar la décima edición de los Montes de Cuenca, puntuable para los certámenes nacionales de coches y motos así como para la recién creada Euro-Challenge. El recorrido, 600 kilómetros para los coches y 450 para las motocicletas, será totalmente nuevo y las inscripciones se fijan en 100.00 pesetas para los coches, 25.000 para las motos del Campeonato de España y 40.000 para las nacionales.



### MORBACK TUVO QUE ABANDONAR

En la cuarta prueba del Campeonato Alemán de Turismos de Grupo N, Roger Morback tuvo que abandonar cuando luchaba por la primera posición. A cuatro vueltas del final la bomba de gasolina del BMW M-3 se quemó y el coche se quedó parado. Pese al abandono, Morback es tercero absoluto del campeonato.

### MOTOCROSS EUROPEO

David Avilés, vencedor de la última manga del Campeonato de Europa de Motocross de 250 centímetros cúbicos que finalizó en Francia, ha sido quinto en la clasificación final del campeonato.



EN VOZ BAJA



MAX MOSLEY

«La aplicación del reglamento de 1995 en Hockenheim obligaría a los equipos a construir nuevos monoplasas lo que, material y financieramente, es muy difícil de realizar».



LUIS D'ANTIN

«El problema es que ni yo ni mi equipo estamos siendo capaces de hacer que la moto vaya como debe. Hemos de seguir trabajando muy duro para conseguir enderezar las cosas».



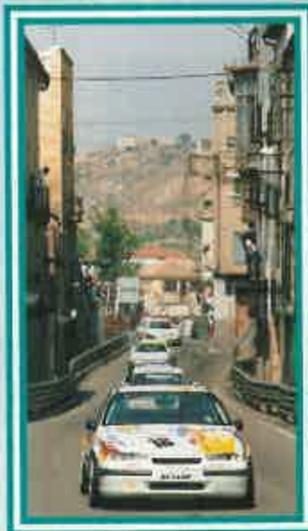
JORDI GENÉ

«Tengo más ofertas y posibilidades de hacer cosas en Fórmula 1 que en la 3000, pero el problema sigue siendo el dinero, ya que no acabo de encontrar un sponsor».

ALCAÑIZ: JUGAR CON FUEGO

ALCAÑIZ es un pueblo entrañable que desde hace años recibe con entusiasmo y hospitalidad al «mundillo de las carreras». Nadie quiere que esta cita desaparezca, pero hay que ser realistas y reconocer que llevar a sus estrechas calles los actuales monstruos del Campeonato de España de Superturismos es una temeridad.

La polémica no es nueva. Alcañiz es un circuito rápido y estrecho que, por sus circunstancias estructurales, no permite alternativas para mejorar la seguridad ni escapatorias convincentes. Es un circuito válido para las fórmulas de promoción, pero resulta sumamente peligroso para coches con un alto nivel de prestaciones. Desde hace varias ediciones los pilotos vienen exponiendo lo inadecuado del trazado para los turistas y este año, con la llegada de los carros y potentes superturismos el problema se agrava, porque estos coches tiene un radio de giro pequeño, sus suspensiones son muy duras, su velocidad máxima es superior a la de los modelos anteriores y las distancias de frenado se reducen drásticamente. Son cochés con prestaciones muy por encima de las que pueden tener cabida en este circuito con un mínimo de medidas de seguridad.



En este caso parece que la Federación altera el orden de prioridades. No hay que olvidar que el organismo federativo es el organizador de la carrera; también conviene recordar que, estemos de acuerdo o no, siguiendo la máxima de la Federación Internacional, son los únicos responsables de velar por la seguridad y nadie más tiene derecho a opinar sobre el asunto. Puede que, como representantes del deporte internacional y nacional, los responsables federativos tengan mucho que decir en cuanto a las condiciones en que se celebran las pruebas deportivas pero, sin lugar a dudas, los pilotos también. Ellos son los que más se juegan, incluso su integridad física y, pese a ello, los profesionales españoles no se plantean levantar polémica. Son profesionales e irán a correr a donde su marca les diga, incluso por encima de lo razonable, que consideran es el caso de Alcañiz. Por eso, el grupo de pilotos profesionales españoles se ha limitado, aunque la opinión sobre lo peligroso del trazado turolense es unánime, a manifestar a sus respectivas marcas -las que les pagan- «lo extremadamente peligroso que es correr en Alcañiz con estos coches»; al decir extremadamente peligroso hay que oír «por encima de lo razonable».

La Federación está dispuesta a adoptar cualquier modificación para que los Superturismos estén en Alcañiz y en manos de las marcas, las más directamente implicadas, queda la decisión. Mucho nos tememos que ninguna dará el primer paso porque ninguna quiere un enfrentamiento con la Federación. Decisión errónea si la mala suerte, por no llamarlo tragedia, vuelve a las calles turolenses. Entonces sí que Alcañiz se acabaría para siempre. ¿Qué marca sería capaz de volver a correr por sus calles?

No somos derrotistas, pero cada vez son más las posibilidades de que la jornada de carreras en Alcañiz no sea una jornada festiva. Jugar con fuego es un riesgo innecesario que a la larga quema, y en España tenemos suficientes circuitos permanentes para dar variación a un campeonato cada día más interesante, sin poner en peligro la integridad de nadie, la imagen de ninguna marca y, lo que es más importante, el desarrollo del deporte del motor en nuestro país.

Mª JESUS BENET



Cita con las olas en aguas catalanas

LA playa de Ribes Roges, en la localidad catalana de Vilanova y la Geltrú, ha sido el escenario de la segunda regata puntuable para el campeonato de España de Jet Ski, una modalidad que cada día tiene más adeptos.

La inscripción, un total de 61 pilotos, evitó realizar mangas eliminatorias en cuatro de las seis categorías. Una vez realizadas las eliminatorias de Limited y Modified -13 inscritos en cada una de ellas- la tarde del sábado se completó con entrenamientos libres.

Con un mar favorable para la práctica de la motonáutica, y bajo un sol radiante, el domingo por la mañana se iniciaron las carreras en un recorrido de 800 metros, señalado por boyas. La jornada transcurrió sin incidentes, salvo el pequeño percance que protagonizó

Jordi Lladó, de la categoría Modified, afortunadamente sin consecuencias.

En 650 Standard el vencedor era Daniel Bonilla, seguido por Oscar Velasco y el piloto del equipo Windston Marc Vila. En 750 Standard se imponía Asier Santamaría, por delante de Federico Jerónimo y Aitor Bilbao. La victoria en Limited era para José María Casafont, seguido por los pilotos de Windston, David Doménech y Alex Velasco, podio que, en sus tres primeras plazas, se repetía en la categoría Modified. En Sport, José María Casanova, Javier Santaularia y Agustín Durán eran los

tres primeros, mientras que en Biplazas se imponía José Luis Alvarez a Carlos Font y Gonzalo de la Cierva, y Antonio Rodríguez era penalizado por saltarse una boya.



Bajo un sol radiante y un mar favorable se celebró la segunda regata del año.



## PADDOCK

### ASPAR VENCIO EN CALAFAT

Jorge Martínez «Aspar» (Yamaha), fue el vencedor de la prueba de 125 c.c. del Open Ducados por delante de su nuevo compañero de equipo, Enrique Maturana, mientras que en 250 y Supersport las victorias correspondieron a Luis Carlos Maurel (Honda), en una accidentada carrera, y Gregorio Lavilla (Yamaha).



Tarrés venció en la manga española del mundial, afianzando así su primera posición en la general, mientras que Colomer lograba la tercera plaza tras una dura lucha.

### BMW ROMPE EL MONOPOLIO DE AUDI

Con la victoria del BMW 318i en la tercera prueba del Campeonato Alemán de Clase 2, Johnny Cecotto lograba romper la supremacía Audi. A este primer triunfo de BMW, que superaba a los Audi 80 Quattro de Blela y Pirro, se unía el cuarto puesto de Heger, con otro BMW 318i.

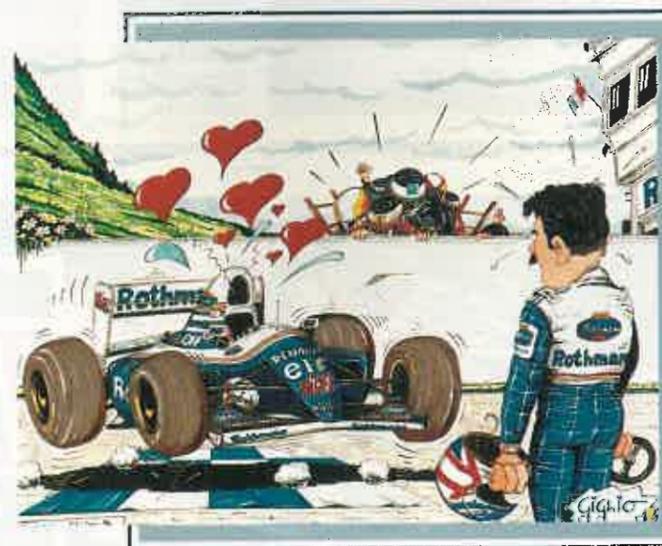
### UNA MAS PARA EGOZKUE

El piloto vasco, «Pancho» Egozkue, con Osella BMW, se ha anotado una nueva victoria en el campeonato de Europa de Montaña, certamen que lidera con comodidad. En la Subida a Rletti Terminilo, con la que se iniciaba la segunda parte del campeonato, los tres primeros clasificados, Egozkue, Danti y Vinyes, protagonizaban un reñido duelo. Por su parte, Andrés Vilariño tenía que conformarse con la cuarta plaza, ya que el nuevo motor BMW presenta problemas de adaptación al chasis Norma, a lo que se unió la avería de la bomba y depósito de gasolina en los entrenamientos oficiales.

## Jordi Tarrés profeta en su tierra

EL Trial de Sant Llorenç, celebrado en la localidad gerundense de Tossa de Mar, ha servido para acercar aún más el cetro mundial a Jordi Tarrés, que con su victoria podía haber asegurado el título si Ahvala no hubiera ocupado la segunda posición. En un trial sumamente disputado, el piloto español de Gas-Gas consiguió el triunfo de forma apurada en la última zona de la prueba, superando por el escaso margen de tres puntos al finlandés Tommi Ahvala, que se acerca al subcampeonato en detrimento de otro español, Marc Colomer, tercer clasificado en Tossa. Estos

tres pilotos fueron los grandes protagonistas, y entre ellos se fueron disputando la primera plaza en cada zona. La experiencia y veteranía del cinco veces Campeón del Mundo le permitió conseguir la victoria, asegurándose prácticamente su sexto título, a falta de dos pruebas. El resto de los españoles brillaron a gran altura, consiguiendo Pons, Bilbao y García los puestos cuarto, quinto y sexto, respectivamente. Así, de las seis primeras plazas, cinco correspondieron a pilotos españoles, lo que no hace más que confirmar el dominio español en el trial mundial.



## Mansell ama la Indy

MANSELL regresó a América donde sus primeras declaraciones fueron: «De momento estoy enamorado de la Fórmula Indy», un amor que no puede durar. Ante la vuelta del piloto inglés a la F-1, la escudería Newman-Haas ha tomado sus medidas cerrando un acuerdo con Michael Andretti para 1995.

## PADDOCK

### AL UNSER JR. VUELVE A GANAR

Por tercera vez este año, Al Unser junior se ha anotado la victoria en una prueba del Campeonato Americano Indy. En el Gran Premio de Cleveland, Nigel Mansell era segundo y Paul Tracy se hacía con la tercera plaza. Por su parte, la rotura del motor de su Penske dejó fuera de carrera a Emerson Fittipaldi que se vio obligado a abandonar y perdió la segunda plaza que había mantenido durante gran parte de la carrera.



Oriol Gómez lograba una nueva victoria para el Clio Williams tras una cerrada lucha con el Opel Astra de Luis Climent, mientras que Castrillón ganaba el Gr. N y llevaba el Escort Cosworth hasta la tercera plaza.



## La victoria no fue fácil para Oriol Gómez

La victoria de Oriol Gómez en Lugo, la cuarta del año, ha permitido al piloto de Renault pasar a acupar la segunda plaza en la clasificación del Campeonato de España y acercarse a su máximo rival, Luis Climent, que lidera el certamen. Pero en el Rallye de San Froilán, séptima prueba puntuable para el nacional, Oriol Gómez tuvo que emplearse a fondo para imponer el Clio Williams al Opel Astra GSi de Luis Climent que, de nuevo segundo, comenzó marcando el mejor tiempo en el primer tramo y llegó a la meta a tan sólo catorce segundos del vencedor.

Mientras que el Renault y el Opel mantenían una dura pugna por la victoria, el compañero de equipo de Climent, Mía Bardolet, quedaba descolgado de la tercera posición al sufrir un pinchazo y ser rebasado por el Escort Cosworth de Castrillón, que fue tercero y primer Grupo N. La mala suerte del piloto de Opel no terminaba ahí ya que, cuando remontaba para recuperar la tercera plaza, deslataba una rueda y era su-

perado por Piñón (Clio Williams), que fue cuarto, y Azcona (Peugeot 106), quinto. En el Desafío Peugeot se imponía Vallejo, y Vidal era el mejor entre los Hyundai. Mientras que una salida dejaba fuera a Daniel Alonso y Borja, que rompía un palier en el primer tramo, abandonó antes del tercero por rotura de la transmisión del Peugeot 306.

### CLASIFICACIONES

1º Gómez-Martí (Renault Clio Williams), 1 hora, 40 minutos, 20 segundos; 2º Climent-Muñoz (Opel Astra GSi), a 14 segundos; 3º y 1º Gr. N, Castrillón-Castrillón (Ford Escort Cosworth), a 5 min, 5 seg; 4º Piñón-Aguado (Renault Clio Williams), a 7 min, 30 seg; 5º Azcona-Bilmaier (Peugeot 106 Rallye), a 8 min, 12 seg.

### ASI QUEDA EL CAMPEONATO

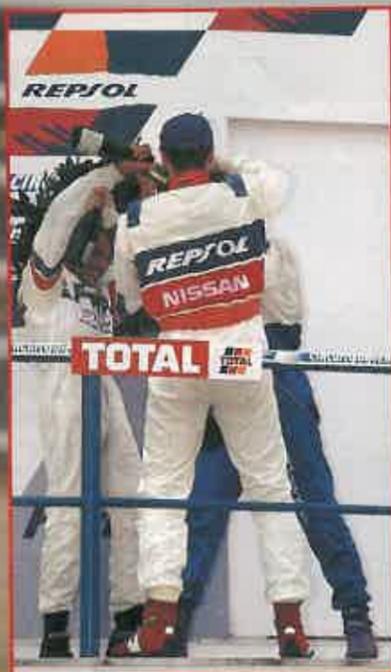
1º Luis Climent, 942 puntos; 2º Oriol Gómez, 896 p.; 3º Mía Bardolet, 841 p.; 4º Jaime Azcona, 652 p.; 5º David Guixeras, 638 p.

### DECIMA PLAZA PARA MARTINEZ DE LA ROSA

Pedro Martínez de la Rosa ha sido el único de los tres representantes españoles que logró acabar la undécima prueba del Campeonato Británico de Fórmula 3 que se celebró en el circuito de



Silverstone. Además de llegar a la meta, el piloto del equipo Racing for Spain lograba remontar hasta ser décimo y sumar puntos en el certamen. Por su parte, Iván Arlas quedaba fuera de carrera en la primera vuelta al ser embestido por Cunningham, y Marc Gené abandonaba por problemas de la caja de cambios. El vencedor fue Radermecker, que también había marcado el mejor tiempo en los entrenamientos.



DEPORTE

C.E.T. EN JEREZ

# FERTÉ VOLO EN JEREZ

Ferté, a los mandos del BMW 318 alado, voló bajo en el circuito de Jerez, consiguiendo una victoria importante que permite relanzar el campeonato. Tras esta cita, las espadas siguen en alto.

CON una temperatura ambiente infernal, Jerez acogió la sexta prueba del Campeonato de España de Turismos. La elevada temperatura ambiental provocó que las gradas del bello circuito andaluz estuviesen prácticamente desiertas; los aficionados, ante la disyuntiva de elegir entre ir a presenciar las carreras o ir a la playa, se inclinaron por esto último.

Esa fuerte temperatura ambiental también se dejó sentir entre los diferentes equipos partici-

pantes, que tuvieron un fin de semana muy agitado, intentando dar con la clave para combatir el calor. No en vano, a los neumáticos y motores se les exigió el máximo rendimiento. Con todo esto, los entrenamientos fueron para el Alfa Romeo 155 pilotado por Adrián Campos, que por un escaso margen se hacía con la pole por delante de Alain Ferté; que hacía debutar al BMW 318i4, dotado de un espectacular kit aerodinámico, siendo el coche que más espectáculo levantó. Detrás



El equipo de Teo Martín, con una tecnología de primera y con unos medios considerables, está siendo la única alternativa contra Alfa Romeo.

de éste se clasificó Luis Pérez Sala. Tanto él como el Nissan Primera están en un buen momento de forma.

Un poco más atrás, al trio de cabeza le seguían Luis Villamil, que acusaba el lastre del Alfa Romeo 155, Carlos Palau con uno de los Ford Mondeo, Antonio Albacete a los mandos del Opel Vectra, y Jesús Pareja, con el segundo Mondeo. El piloto alcarreño contaba para esta carrera con un motor nuevo en su vehículo, que ofrecía una mayor potencia, ♦♦♦



Luis Pérez Sala consiguió una magnífica segunda posición. En la segunda parte del campeonato habrá que contar con él.



pero en los entrenamientos no se pudo ver su potencial al salirse Pareja de la pista en la segunda vuelta de la tanda de entrenamientos. El grupo de los Superturismos lo cerró Josep Arqué con el otro Opel Vectra.

Entre los Turismos la pole fue para Rafael Barrios, que solucionó un problema de turbo que estuvo perjudicando al Ford Escort en los días precedentes a la carrera. También mejoró sus prestaciones al haber encontrado ya los reglajes más idóneos para los neumáticos Dunlop. Por detrás se situaron por un escaso margen de tiempo Josep Bassas con el BMW M-3 y Ricardo García Galiano, también con un Ford Escort Cosworth. Tras estos pilotos, y ya muy lejos de ellos, cerraron la pa-



En Ford, la tercera posición de Palau sirve para compensar los múltiples esfuerzos que están realizando para hacer competitivos a los Mondeo. Antonio Albacete, una vez más con una actuación sensacional, llevó al Opel Vectra al cuarto puesto.

rrilla de salida Iñaki Goiburu (BMW M-3), Jon Andreescu con un vehículo similar, Rodolfo Zonno (Ford Sierra Cosworth) y Ferrán Jordá con el M-3 del equipo junior de Baporo.

En la carrera, la salida, tras el buen resultado obtenido en Montmeló, fue lanzada. De nuevo todo se desarrolló con normalidad, y ya desde el principio se estableció diferencia entre los Superturis-

## JEREZ DESDE EL BOX



Rallyes. En Jerez ayudó a los pilotos a combatir la elevada temperatura ambiental.

### PRUEBAS Y MAS PRUEBAS

LOS distintos equipos que participan en el CET se esfuerzan por hacer más competitivos sus coches. Opel estuvo probando en Jerez unas nuevas direcciones que giran más, pero desestimaron su utilización, porque en el circuito andaluz, que es muy rápido, les perjudicaban. Piensan que en circuitos lentos irá bien.

### POLE TRAS VEINTE AÑOS

BARRIOS estaba eufórico con la pole conseguida en Turismos. No es para

menos; hacía más de veinte años que no lograba esto en entrenamientos.

### DURO TRABAJO

GOIBURU tocó seriamente su montura en la Subida a Santo Emillano. En su equipo tuvieron que trabajar duro durante toda la semana para ponerlo a punto para la carrera jerezana, un esfuerzo que

mereció, sin duda, la pena.

### SIN COMPLEJOS

TEO MARTIN no se deja acomplejar por nadie, sólo le faltaba tener azafatas para mejorar su presencia en los circuitos y ya las tiene. Además de esto ya están definidos los equipos para las 24 Horas de Spa. Ferté hará equipo con Winkelhock y Duez.



Barrios, en esta ocasión, no tuvo rivales entre los Turismos. Dominó de principio a fin.



García Galiano demostró una vez más sus magníficas cualidades al volante. Con su gran actuación, sigue estando la categoría de Turismos al rojo vivo.



Luis Villamil, penalizado por el lastre acumulado en su coche, finalizó en quinta posición.

mos y los Turismos. En los compases iniciales, Adrián Campos se situó a la cabeza, seguido muy de cerca por Alain Ferté, que pronto abrieron un hueco entre sus perseguidores. Campos, en su intento por separarse del piloto del equipo de Teo Martín, entró pasado en una apurada de frenada y terminó con el Alfa Romeo 155 fuera de la pista, sin posibilidad de volver a ella. Tras este incidente Ferté, instalado cómodamente en cabeza, siguió imprimiendo un fuerte ritmo para cruzar la meta en solitario. La

victoria del piloto francés estuvo en el alero durante toda la carrera, ya que vuelta tras vuelta la mecánica del 318 sufrió continuos fallos de inyección.

La segunda posición fue para Luis Pérez Sala, que a lo largo de la carrera no tuvo mucha oposición. El tercero del podio fue Carlos Palau, con un resultado muy celebrado por Ford; justa recompensa para todo el esfuerzo que están llevando a cabo para hacer competitivos a los Mondeo. Tras el Ford se clasificaron Antonio Albacete, Luis Villamil y Josep

Arqué. Jesús Pareja tuvo un día aciago, no pudo finalizar la carrera porque se le destrozó un neumático delantero al soltarse la banda de rodadura.

Entre los Turismos la victoria fue para Barrios, que desde el principio se puso en cabeza y cruzó la línea de meta con una buena ventaja sobre su más inmediato perseguidor, García Galiano. El piloto del Escort tuvo una disputa muy interesante con Josep Bassas en la lucha por el segundo puesto, pero el piloto catalán, siguiendo su racha de mala suerte, tuvo que decir adiós a la carrera al romperse la caja de cambios del BMW M-3. Con todo esto, Goiburu subió de nuevo al tercer peldaño del podio, precediendo a Jordá y a Zonno. Andreescu no pudo acabar la carrera.

Tras la prueba de Jerez se abre un paréntesis veraniego, en el que los equipos tendrán tiempo de trabajar en los coches y diseñar nuevas tácticas de cara a la segunda mitad del campeonato, que se reanudará el 4 de septiembre en Montmeló.

MANUEL MADRID

## CLASIFICACIONES

### SUPERTURISMOS

1º Alain Ferté (BMW 318i), 26.41.88. 2º Luis Pérez Sala (Nissan Primera GT), 26.52.37. 3º Carlos Palau (Ford Mondeo), 26.53.69. 4º Antonio Albacete (Opel Vectra GT), 26.54.79. 5º Luis Villamil (Alfa Romeo 155 TS), 26.58.96.

### TURISMOS

1º Rafael Barrios (Ford Escort C.), 27.29.69. 2º Ricardo G. Galiano (Ford Escort C.), 27.48.19. 3º Ignacio Goiburu (BMW M-3), 28.07.65. 4º Ferrán Jordá (BMW M-3), 28.23.81. 5º Rodolfo Zonno (Ford Sierra C.), 28.52.87.

### ASI VA EL CAMPEONATO

#### SUPERTURISMOS

1º Luis Villamil, 81 puntos. 2º Alain Ferté, 72 puntos. 3º Adrián Campos, 65 puntos. 4º Luis Pérez Sala, 59. 5º Antonio Albacete, 55. 6º José Arqué, 36. 7º Carlos Palau, 32.

#### TURISMOS

1º Rafael Barrios, 102 puntos. 2º Ricardo García Galiano, 97. 3º Ignacio Goiburu, 71. 4º Rodolfo Zonno, 38.

COPAS RENAULT

# Comienzan las vacaciones

Tras la carrera de Jerez se abre un paréntesis veraniego, la vuelta de las vacaciones promete ser interesante.



A Javier Díaz su segundo puesto le ha servido para situarse como líder del campeonato. Julio Dieguez realizó una carrera sensacional.



TRAS la cita de Jerez, todos los participantes de los distintos trofeos organizados por Renault comenzaron sus vacaciones de verano, pero antes del paréntesis veraniego se quisieron despedir a lo grande, ofreciendo un buen espectáculo.

En la Fórmula Renault todo estaba al rojo vivo, la clasificación general está muy apretada y nadie quiere perder comba. De esta forma, Miguel Ángel de Castro fue el autor de la *pole*, pero tras él, y con escasas décimas de diferencia, se situaron Josué Burgueño, Luigi Mazzali, Javier Díaz y Manuel Izaguirre, todos ellos en el mismo segundo.

Luigi Mazzali protagonizó una salida increíble y se situó a la cabeza, consiguiendo desde el principio una cómoda ventaja que le permitió cruzar la meta en solitario. La segunda plaza fue para Javier Díaz, que también disfrutó de una carrera sin oposición, tercero fue su compañero de equipo Josué Burgueño, que al igual que los dos anteriores no tuvo ningún rival que le pudiese inquietar. Lo más interesante fue la lucha que se desarrolló en las posiciones posteriores entre Julio Dieguez, José Pérez y Manuel Izaguirre. El primero de estos tres, con unos medios muy limitados, realizó una carrera sensacional, que le permitió acabar delante de pilotos que le doblan o triplican en presupuesto. También hay que destacar los progresos de José Pérez, que carrera a carrera está mejorando considerablemente sus actuaciones.

El más perjudicado en esta ocasión fue Miguel Ángel de Castro a quien, tras conseguir la *pole* en los entrenamientos, sus mecánicos tuvieron que cambiar el motor de su monoplaça. Después en la vuelta de calentamiento, problemas eléctricos le obligaron a entrar en boxes, pero sus mecánicos no pudieron localizar la causa de la avería y no pudo tomar la salida. Su poco afortunada actuación ha permitido que Javier Díaz se instale en la primera posición del certamen, que promete hasta final de temporada estar muy interesante.

En la Copa Renault Clio 16 Válvulas todo fue cosa de tres: Iván Rodríguez que dominó en los entrenamientos, Jordi Codoni y Leonardo Sabán. En la carrera, Rodríguez le sacó partido a su *pole position* y se situó en primera posición, manteniendo ese puesto durante toda la prueba. En



Iván Rodríguez dominó de principio a fin en la Copa Renault Clio 16 válvulas. En las últimas vueltas tuvo que emplearse a fondo para no verse superado por Codoni.



En la Copa Renault Clio Iniciación se vivieron momentos muy intensos. Al final, la victoria fue a parar a manos de Toni Janer, tras dura pugna con Jesús Rodríguez.

un principio parecía que su triunfo iba a ser fácil, pero en los últimos giros Codoni le complicó las cosas.

Codoni, que partió en tercera posición, mantuvo una dura pugna con Sabán, hasta que a pocas vueltas del final pudo pasarle y se lanzó a la caza de Rodríguez, al que dio alcance en la última vuelta, cruzando la meta los dos muy juntitos.

Los jóvenes participantes de la Copa Clio Iniciación ofrecieron un buen espectáculo, en algunas ocasiones se emplearon con mucha fogosidad, lo que propició algunos toques y salidas de pista espectaculares. El vencedor fue Toni Janer, que desde el puesto séptimo de la parrilla realizó una sensacional arrancada, remontando después varios puestos que le permitieron instalarse en la tercera vuelta de carrera a la cabeza. Puesto que pudo mantener, pero siempre acosado por Jesús Rodríguez, que no cesó de intentar el adelantamiento. Tercero en la meta fue Diego Aznar.

## CLASIFICACIONES

### COPA RENAULT INICIACION

1º Toni Janer, 21.24.28. 2º Jesús Rodríguez, 21.24.67. 3º Diego Aznar, 21.25.60. 4º Guillermo Paniagua, 21.26.81. 5º Fernando Gómez, 21.26.89. 6º Carlos Pina, 21.29.80. 7º Hugo García, 21.34.41. 8º Ventura Muñoz, 21.38.37.

### COPA NACIONAL RENAULT

1º Iván Rodríguez, 23.58.15. 2º Jordi Codoni, 23.58.34. 3º Leonardo Sabán, 23.59.24. 4º Nicolás Arribas, 24.03.87. 5º Javier Mingorance, 24.04.40. 6º Carlos Arimón, 24.17.02. 7º Xavier Baltasar, 24.20.34.

### FORMULA RENAULT

1º Luigi Mazzali (Van Diemen FR93), 26.02.75. 2º Javier Díaz (Van Diemen FR93), 26.05.93. 3º Josué Burgueño (Van Diemen FR93), 26.12.19. 4º Julio Dieguez (Orion FR93), 26.17.20. 5º José Pérez (Alpa FR93), 26.18.10. 6º Manuel Izaguirre (Orion FR93), 26.21.52. 7º Pedro Jørgensen (Martini Mk63), 26.25.04. 8º Peter Sundberg (Van Diemen FR93), 26.33.76.

G.P. DE GRAN BRETAÑA DE F-1

# Gloria y tongo de una carrera

Mientras Damon Hill se adjudicaba una victoria de lo más merecida, Michael Schumacher, su rival, se veía favorecido por la FIA al no ser descalificado.



**N**O hay dudas. Maquiavelo anda por entre los bastidores de la Fórmula 1 y ha buscado demora en los boxes. Con su asesoramiento, todo reglamento que se respete se ha de interpretar al libre albedrío de quien lo ha perfeñado y parido. De hecho, el Gran Premio de Inglaterra de F-1 ha sido una muestra indiscutible de que las cosas se hacen en base a lo que conviene al Gran Circo y a sus sacerdotes.

El hecho de que en el Gran Premio de Francia Schumacher arrancara como un misil sin el mínimo amago de patinamiento de las ruedas, no delata el uso de un dispositivo antipatinamiento ilegal y bien oculto, sino que en Silverstone, santuario de

El chauvinismo británico arropó en todo momento a Damon Hill.



Desde el momento de la salida, Hill impuso una indiscutible superioridad.



Un problema de lubricación echó a perder todos los esfuerzos de Martin Brundle.





En esta ocasión, el quehacer de Mika Hakkinen llegó a buen fin con un cuarto lugar, conseguido tras una lucha cerrada con Rubens Barrichello.

Durante los entrenamientos, los pilotos de McLaren Peugeot lograron un buen equilibrio que les valió un puesto digno en la parrilla de salida.

Al margen del problema ocurrido a Martin Brundle, los motores Peugeot dieron prueba de buena fiabilidad. Ahora queda vencer la batalla de la modesta potencia.



la F-1, vuelve a ocurrir lo mismo, pero con dos protagonistas: Schumacher de nuevo y Damon Hill que, en el momento de la arrancada, hicieron gala de los tiempos en que el sistema antipatinamiento imperaba como el único remedio a la respuesta inmediata de los actuales motores de F-1. Pero este detalle no sólo ha ocurrido en el preciso momento de la salida, sino a lo largo de todas las sesiones de entrenamiento, sin que nadie pudiera decir algo al respecto, ya que el respeto en la F-1 comienza con un buen callar.

Ahora bien, en el Gran Premio de Inglaterra no hubo únicamente «mosqueos» importantes, sino también sorpresas y afirmaciones que parecen fisurar ese liderazgo prepotente y arbitrario



Barrichello y su Jordan Hart fueron protagonistas de una gran carrera.

del binomio Schumacher-Benetton. La joven estrella germana del amo de los trapos de lujo llegó a Silverstone convencido de que ahí iba a dar la importante estocada de la temporada y así llegar a Hockenheim con el traje de César camino del Foro y del triunfo definitivo. Sin embargo, el que escondía el estoque era Hill, y

su apoderado y mozo de espadas, Patrik Head, sabía que para Silverstone la sorpresa se llamaba Williams-Renault. De hecho, a pesar del preámbulo que Benetton empleaba en los entrenamientos, que parecían esporádicos paseos por el nuevo circuito, «overture» del triunfo anunciado, Williams era el coche a ganar en Silverstone junto a la reafirmación de la competitividad encontrada por los Ferrari que, con el nuevo motor 043 realizado por Claudio Lombardi y Asumi Goto, se perfilaban los más peligrosos rivales a la hora de disputarse la primera fila de la parrilla de salida. Prueba de ello es que en la segunda parte de los entrenamientos crono-



metrados, los coches de Maranello eran temibles. Aunque Jean Alesi tuviera problemas de subviraje, Gerhard Berger, que había encontrado un buen equilibrio en su 412 T1B, se apuntó la *pole position* provisional, a pesar de que en la mejor vuelta Mika Hakkinen le obstaculizara. A raíz de esto, Hill sacó todo su potencial a relucir y, al registrar el tiempo de 1.24.960, se situó en la primera posición seguido por Schumacher, que se distanciaba solamente con tres milésimas de segundo. Desafortunadamente, Berger fue a chocar contra el guardarrail de la salida de boxes en el preciso momento de intentar revalidar su superioridad, con lo cual el tiempo válido fue el que había registrado con anterioridad, que le relegaba a la tercera posición con una diferencia sobre Schumacher de veinte milésimas de segundo.

A la vista de la competitividad de los Ferrari y de los Williams, ♦♦♦



Frentzen supo sacar el máximo partido a su Sauber Mercedes; por el contrario, De Cesaris no terminó por una avería en el motor.

surgía la gran duda en cuanto al Gran Premio. Estaba por ver si, con regulaciones de carrera, los monoplazas de Didcot y Maranello podían prevalecer sobre los Benetton. El primer aviso ocurrió en el «warm up», donde Hill logró el mejor tiempo y Berger reafirmó el peligro que encerraban las prestaciones del 412 T1B. Al mismo tiempo surgía otro problema para los coches más competitivos: las características de Silverstone obligaban a rodar a tope de revoluciones durante el 60 por ciento del trazado y, con el insostenible calor que hacía, los motores se verían especialmente penalizados.

La primera irregularidad y sorpresa a la vez, tuvo lugar durante la vuelta de reconocimiento, momento en el que Schumacher, obcecado por el deseo de prevalecer, adelantó a Hill en la vuelta de reconocimiento,

hecho totalmente prohibido por el reglamento de la FIA. Junto a esto, ocurrió que a David Coulthard se le paró el motor y hubo que aplazar la salida diez minutos. Con este antecedente se dio la salida, y mientras Hill emprendió su huida seguido por Schumacher, que no lograba seguirle en las rectas y sólo recuperaba algo de distancia en las pocas zonas lentas, una inmensa nube de humo azul envolvía al McLaren Peugeot de Martin Brundle. Por lo visto, en la vuelta de reconocimiento el motor se había quedado sin encendido en dos cilindros y en la aceleración de la salida, la bomba del aceite sobrecargó el circuito por alguna obstrucción y reventó un conducto.

En los primeros compases de la carrera se vio que la lucha entre Hill y Schumacher era cosa única-

mente de ellos dos, ya que los Ferraris que rodaban en tercer y quinto lugar no podían rivalizar. Sin embargo, resultó chocante ver a Rubens Barrichello rodar entre los dos coches de Maranello hasta la vuelta veinte, momento en que dieron comienzo los repostajes. Hill fue el primero en entrar en boxes, hecho que demuestra que había salido a la pista con menos gasolina, mientras que Schumacher lo hizo tres vueltas más tarde. A estas alturas de la película se hizo oficial la penalización de cinco segundos a Schumacher y fue comunicada por escrito a Flavio Briatore que, por otra parte, alegó no haber parado de inmediato a Schumacher por no estar especificado en el comunicado. Contemporáneamente, se sacó la bandera negra a Schumacher, cosa que él dijo no haber visto. Según el reglamento,

## UNA PANTOMIMA MAS

MARCO Piccinini, presidente del CSAI (Commissione Automobilistica Sportiva Italiana), organización que gestiona el deporte automovilístico en dicho país, ha tomado la decisión de anular el permiso de celebración del Gran Premio de Italia con fecha 11 de

septiembre. Junto a esto, Piccinini ha puesto a disposición de la organización su cargo y ha sugerido que puede venir un sustituto para analizar de nuevo los hechos. Según Piccinini, no se puede aceptar la reducción de las medidas de seguridad propuestas por la FIA con fe-

cha 30/6/94, y que ahora, en contradicción a lo anteriormente dicho, ha reducido en gran medida.

La postura de Piccinini es tajante: sin seguridad no puede tener lugar el Gran Premio de Italia. De todos modos, Rosario Alessi, presidente de ACI, Automobil Club



Después de haber tomado la salida en última posición, Coulthard hizo una remontada digna de toda admiración y terminó sexto.

esa falta está penalizada con la descalificación de la carrera; pero en este caso no fue así. Briatore mandó parar a Schumacher, que cumplió los cinco segundos de amonestación y, al final de la carrera, se le añadió una multa de veinticinco mil dólares. En base a estos hechos, explotó la polémica y la indignación. Si el reglamento dice que se debe descalificar al piloto que hace caso omiso de la bandera negra, tal y como sucedió a Nigel Mansell en Estoril en 1989, en Silverstone hubo tongo a favor de Schumacher.

Por otra parte, a raíz de la penalización, sólo una avería mecánica o

un error podía arrebatar a Hill una victoria más que merecida y que para él tenía un especial significado, ya que su padre, el inolvidable Graham, jamás pudo saborear la victoria en el Gran Premio de Inglaterra.

Durante media carrera, Berger defendió la tercera plaza a pesar de tener problemas en la dirección, inconveniente que había detectado en el «warm up», pero no quiso cambiar al muletto por la falta de potencia en el motor de este último. Al llegar a la vuelta treinta y tres, una avería en el sistema neumático de las válvulas le obligó al abandono, con lo cual dejó su posición a Barrichello,

que posteriormente fue adelantado por Alesi debido a un repostaje.

Desde la vuelta cuarenta y dos hasta el final de la carrera, Barrichello mantuvo una lucha cerrada con Hakkinen por la cuarta plaza. Aquella puja fue lo más emocionante del Gran Premio y cabe destacar la calidad del pilotaje de ambos, así como la respuesta de sus monoplazas, que dieron prueba de total fiabilidad. Si por una parte el Jordan Hart se perfiló como un coche capaz de codearse con los «grandes», por otra, Hakkinen encontró en el McLaren Peugeot la herramienta apropiada para disputar un Gran Premio tan duro como éste de Inglaterra. El coche dio muestras de buen equilibrio y adaptabilidad al trazado, y el motor Peugeot A6 Evolution 2 fue lo suficientemente fiable como para permitirle llevar a ♦♦♦



Italia, ha puntualizado que antes de tomar la última decisión de suspender el Gran Premio de Italia, tendrá una reunión con el ministro del deporte. Evidentemente, una vez creada la polémica, y fomentada la gran confusión, el Gran Premio tendrá lugar.

buen fin veinte vueltas de lucha cerrada.

También fue gratificante presenciar no sólo la remontada de Coulthard, que salió en la última posición y llegó a ocupar el quinto lugar, sino la rivalidad entre él y Hill para evitar que este último le doblara. De desafortunado se puede calificar el final de carrera de Barrichello que, por culpa de un pinchazo, abandonó la carrera en la última vuelta.

La dureza del trazado británico, y



Berger fue el líder de Ferrari. Consiguió la pole position provisional y en carrera abandonó por rotura del motor.

el agobiante calor que ahí hacía, causó siete de las ocho bajas registradas. Irvine, Berger, Blundell, Comas, De Cesaris, Morbidelli y Zanardi abandonaron por problemas mecánicos en sus motores.

A la vista de lo acontecido en Silverstone, se confirma una vez más que las cosas no están claras en la F-1. La FIA no parece estar dispuesta a una seria persecución de quien transgrede el reglamento y, en otros casos, lo aplica a su libre albedrío. Si el hecho de no ver la bandera negra no es razón de descalificación, ¿por qué en 1989 la FISA fue tan severa con Mansell en Estoril?

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

## SILVERSTONE EN BREVE



### ETERNOS TRUCOS

A raíz del G.P. de Francia, Pierluigi Martini manifestó que le resultaba raro comprobar que a ciertos monoplazas jamás les patinaban las ruedas en plena aceleración. Martini no acusó directamente a nadie; sin embargo, dejó bien claro que determinados equipos utilizan sofisticados sistemas antipatinamiento, que la FIA no investiga.

### ADIOS A UN GENIO

Un infarto de miocardio ha puesto fin a la vida de Carlo Chiti, que recientemente había cumplido setenta años de edad. Insigne ingeniero de motores de Fórmula 1, fue un hombre a cuyo nombre está ligada gran parte de la historia de Ferrari, Alfa Romeo, ATS y Motori Moderni, que fue la última empresa que él había fundado.



### ¡QUE RIDÍCULO!

En la primera sesión de entrenamientos libres en el coche de Damon Hill se soltó un triángulo de la suspensión delantera derecha. La causa era bien sencilla: a los mecánicos se les había olvidado apretar las tuercas de sujeción. Una vez devuelto el coche a boxes, se dieron cuenta que la tuerca que sujeta la rueda posterior derecha estaba trasroscada por haberla enroscado mal. Dos despidos que podían haber desencadenado una catástrofe. De inmediato, Frank Williams despidió a los dos mecánicos responsables.



### LA GPDA SE DESMORONA

A raíz de la reunión convocada por la GPDA (Grand Prix Drivers Association) en el Gran Premio de Francia, en la cual todos menos tres pilotos acordaron no aceptar la velocidad de 120 kilómetros por hora en la línea de boxes, ocurrió que posteriormente todos claudicaron de la forma más conformista la decisión de la FIA de imponer la velocidad antes mencionada. Debido a este conformismo inexplicable, sólo pocos pilotos acudieron a la reunión en Silverstone y la mayoría opinan que la GPDA ha desaparecido.

### FUGA DE CEREBROS

La primera consecuencia de la compra de Ligier por parte de Benetton, ha sido que Frank Dernie, ingeniero de pista del segundo coche de Benetton, pasará a ocupar el puesto de director técnico en Ligier.

### YA SE HA SENTADO EN UN COCHE

Karl Wendlinger, cuyo estado de salud ha mejorado hasta el extremo de poder andar con la única ayuda de un bastón, expresó

### ASI SE CORRERA

El Consejo Mundial del Deporte Automovilístico, reunido en sesión plenaria ha decidido aplicar las siguientes medidas técnicas en relación a la seguridad de los Grandes Premios.

A partir del Gran Premio de Alemania: Los alerones posteriores no podrán sobrepasar el eje de las ruedas posteriores.

El fondo plano tendrá un patín central de 10 milímetros de altura.

El alerón posterior podrá ocupar sólo el 30 por ciento de la visión horizontal.

Para la temporada de 1995: Se aplicarán todas las modificaciones técnicas introducidas en 1994.

Elementos de amortiguación laterales en el habitáculo.

Hueco del habitáculo de mayor diámetro.

Apoyacabeza mullido y anatómico al casco.

Más altura de la célula de sobrevivencia.

Aumento del peso del monoplaza en relación a las aportaciones técnicas realizadas.

Cilindrada de los motores limitada a 3.000 centímetros cúbicos.

El alerón posterior deberá permitir al piloto tener una visión del 70%.



el deseo de sentarse en su Mercedes 500 E. Una vez en el habitáculo, hizo varios intentos de conducción y dejó claro que en breve podrá conducir.

### NACE UN EQUIPO

De forma no oficial, en Silverstone se ha sabido que Reynard y Jacky Stewart están a punto de terminar la estructura de un futuro equipo de Fórmula 1, y lo curioso de la noticia es que el director técnico sería John Barnard, que en este momento se encuentra en una situación conflictiva en Ferrari.

### CAMBIO DE TERCIOS

Con el paso de la temporada, el mercado de pilotos se pone al rojo vivo. Por el momento, se sabe que Rubens Barrichello pasará a McLaren en 1995, y Jean Alesi seguramente ocupará el lugar de Damon Hill en Williams.

### CLASIFICACIONES

0. Damon Hill (Williams-Renault) 1.24.960	5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.24.963
28. G. Berger (Ferrari) 1.24.980	27. Jean Alesi (Ferrari) 1.25.541
7. M. Hakkinen (McLaren-Peugeot) 1.26.268	14. R. Barrichello (Jordan Hart) 1.26.271
2. D. Coulthard (Williams-Renault) 1.26.337	3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.26.414
8. M. Brundle (McLaren-Peugeot) 1.17.768	6. J. Verstappen (Benetton-Ford) 1.26.841
4. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) 1.26.920	15. E. Irvine (Ligier-Renault) 1.27.065
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1.27.522	26. O. Panis (Ligier-Renault) 1.27.785
10. G. Morbidelli (Footwork-Ford) 1.27.886	24. M. Alboreto (Minardi-Ford) 1.18.100
29. A. de Cesaris (Sauber-Mercedes) 1.28.212	11. A. Zanardi (Lotus-Mugen Honda) 1.28.225
9. C. Fittipaldi (Footwork-Ford) 1.28.231	30. H. Frenzen (Sauber-Mercedes) 1.28.231
12. J. Herbert (Lotus-Mugen Honda) 1.28.340	20. E. Comas (Larrousse-Ford) 1.28.519
25. E. Bernard (Ligier-Renault) 1.28.955	19. O. Beretta (Larrousse-Ford) 1.29.299
31. D. Brabham (Simtek-Ford) 1.30.690	32. J. Gounon (Simtek-Ford) 1.30.722

### CLASIFICACION FINAL

1. D. Hill (Williams-Renault), 1.30.03.640. 2. M. Schumacher (Benetton-Ford) a 18.778. 3. J. Alesi (Ferrari) 1.08.128. 4. M. Hakkinen (McLaren-Peugeot) a 1.40.659. 5. R. Barrichello (Jordan-Hart) a 1.41.751. 6. D. Coulthard (Williams-Renault) a 1 vuelta. 7. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) a 1 vuelta. 8. H. Frenzen (Sauber-Mercedes) a 1 vuelta. 9. J. Verstappen (Benetton-Ford) a 1 vuelta. 10. C. Fittipaldi (Footwork-Ford) a 2 vueltas.

VUELTA RAPIDA: D. Hill (Williams-Renault) 1.27.100

ABANDONOS. E. Irvine, motor. M. Brundle, motor. A. Zanardi, motor. G. Morbidelli, pérdida gasolina. A. de Cesaris, motor. E. Comas, motor. M. Blundell, motor. G. Berger, motor. M. Alboreto, motor.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 72 puntos. 2. D. Hill, 39 puntos. 3. G. Berger y J. Alesi, 17 puntos. 5. R. Barrichello, 9 puntos. 6. M. Hakkinen, 7 puntos. 7. N. Larini y M. Brundle, 6 puntos. 9. H. Frenzen, 5 puntos. 10. M. Blundell, A. de Cesaris, K. Wendlinger, U. Katayama y P. Martini, 4 puntos. 15. C. Fittipaldi y D. Coulthard, 3 puntos. 17. J. Lehto, M. Alboreto, E. Irvine y E. Comas, 1 punto.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton Ford, 73 puntos. 2. Williams Renault, 42 puntos. 3. Ferrari, 40 puntos. 4. Jordan Hart y McLaren Peugeot, 13 puntos. 6. Sauber Mercedes, 10 puntos. 7. Tyrrell Yamaha, 8 puntos. 8. Minardi Ford, 5 puntos.



B A L L E S T A



Aire acondicionado gratis  
75CV. gasolina • 58CV. diesel

Este sí que es un bombón. Mira que equipamiento: aire acondicionado, elevallas eléctricas, cierre centralizado con mando a distancia... Y además puedes elegir entre 4 o 5 puertas, motor gasolina o diesel... No es como para darle un bocadito?  
Peugeot 106 Long Beach 3 p. (75 CV.) 1.422.000 ptas.

### PEUGEOT 106 LONG BEACH SERIE LIMITADA



\*Según motorización o descuento equivalente. Gama Peugeot 106 desde 1.070.000 ptas. PVP recomendado Península y Baleares. Incluye IVA, Impuesto Matriculación, Transporte y Promoción.





Volvo 850 T-5. 225 cv.

## ¿NO ESTAREMOS ANTE EL NACIMIENTO DE UN MITO?

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

### Blanco y Negro:

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

### Epoca:

"Una de las berlinas más brillantes".

### Top Auto:

"Capaz de hacer vuelo rasante".

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

### Autopista:

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

### Motor 16:

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



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

### Motor Mundial:

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

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

Volvo 850 T-5. **VOLVO**

Respuesta segura.

(\*) Impuesto de matriculación, IVA y transporte incluido.

# MOTOR 16

SEMANAL

19 de julio 1994 • Num. 561 • 375 ptas.

## ALFA ROMEO 145

AL VOLANTE



FIAT PUNTO

A LOS 15.000 KMS.



## CON CARACTER

HONDA ACCORD 2.0i  
VW PASSAT 2.0i GL

COMPARATIVA

EL ESPACIO  
MAS ECONOMICO

