

SEMANAL Motor 16

2 de agosto 1994 • Num. 563 • 375 ptas.

**NUEVO
LANCIA K**

EL SUCESOR
DEL THEMA



VOLSKWAGEN POLO GT

EL PEQUEÑO
DEPORTIVO DE VW
AL DESCUBIERTO

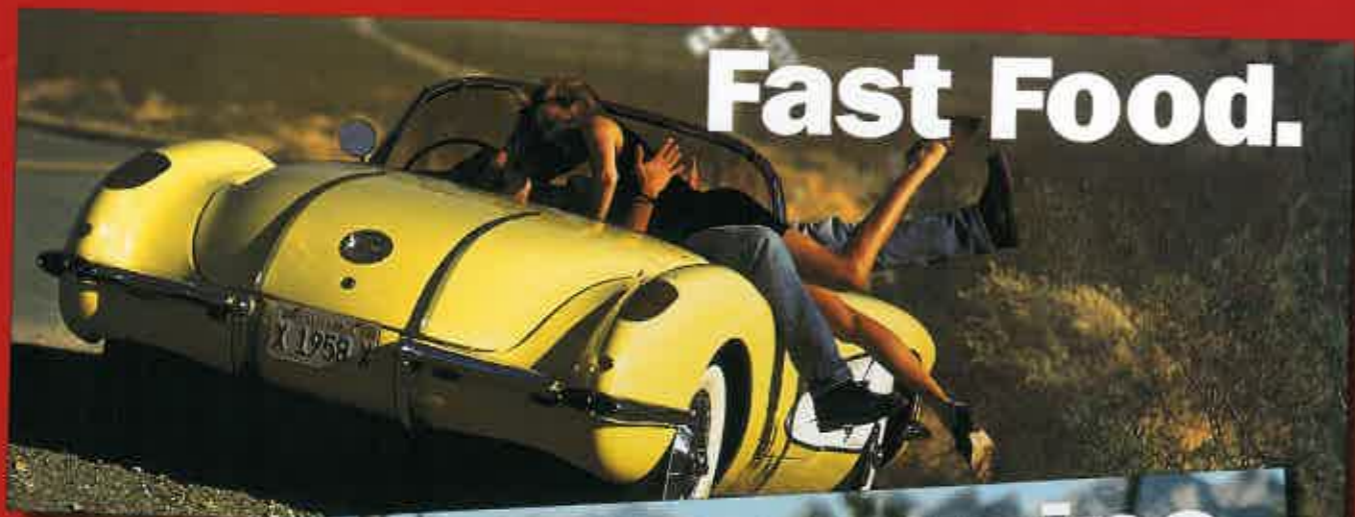
EXCLUSIVA



AL VOLANTE DEL MERCEDES SLK

¡QUE PASADA!





Fast Food.



Limousine.



Rodeo.

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Winston

El Genuino Sabor Americano.

- 5 EDITORIAL
- 6 LA FOTO
- 8 PUNTO DE MIRA
- 14 LO ULTIMO

Volkswagen Polo GT. En otoño llegará con motor de 16 válvulas y 100 caballos.

18 Nuevo Lancia Thema. Se llamará «k» y es nuevo por carrocería y motores.

22 Mazda MX-3 y MX-5. Lo nuevos en los modelos más atractivos de Mazda.

24 A FONDO Lancia Delta TB DS. Un turbodiesel muy económico pero con carácter deportivo.

32 Saab 900 S 2.3. El modelo más equilibrado de la gama de la marca sueca.

38 AL VOLANTE Volkswagen Passat TDI y GT 16V. Con estos modelos se completa la gama.

40 FUERA DE SERIE Mercedes SLK. Un bello roadster para 1996.

47 PRECIOS

74 MOTOS Piaggio Bimodale y Peugeot Buxy. Lo más moderno en scooters.

80 DEPORTE Gente sobre ruedas. La nueva vida de Wayne Rainey.

85 Boreham. La sede inglesa de Ford Competición.

88 A todo gas.

92 24 Horas de Spa. La carrera de resistencia en Turismos más famosa del mundo.

96 G. P. de Inglaterra de Motociclismo. Schwantz renació en Donington.

100 Baja Aragón. Los Citroën de Salonen y Lartigue no dieron opción. Los Seat asombraron.

106 JUAN BALLESTA



24 El Lancia Delta TB DS se mueve con gasóleo pero tiene vocación deportiva.



38 Nuevas versiones Passat.



100 Triunfo Citroën en la Baja.



80 Rainey ama la vida con intensidad.



32 En los nuevos Saab 900, el equipado con motor 2.3 es el más equilibrado.

Precios para Canarias. Clon y Milla: 400 pts. en IVA. Suavos de transporte incluidos. Precio Piaggio: 500 euros.

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, elevavientos eléctricos, cierre centralizado, sistema de climatización

y capota eléctrica de última generación.

El Punto Cabrio es un espacio diseñado para disfrutar con absoluta seguridad. Carrocera reforzada, barras laterales de protección, cinturones con pretensor, sistema antiincendio 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 Mannesmann, 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.

Pequeños y grandes IVA, transporte e impuestos matriculacion incluidos

PUNTO CABRIO. LA RESPUESTA. FIAT

Motor 16

Director:
Angel Carchenilla

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

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

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

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 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. GOPY-RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1989. Difusión controlada por OJD.

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

CAMBIO Y VIAJES, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Consejero Delegado: Luis Salama.
Director General Comercial: Juan López.

E D I T O R I A L

Agonías no, gracias

POR desgracia, el estado de agonía permanente parece ser el preferido de la mayoría de los españoles. Aceptamos las buenas noticias con recelo y nos recreamos en las situaciones más negativas con auténtico morbo. Y esto es así a todos los niveles, incluido el que afecta a nuestro sector, de tanto peso para la economía nacional. Nada importa que lleguen datos que demuestren que ha comenzado un periodo de reactivación económica. Que las ventas de automóviles hayan crecido casi un 20 por ciento en el primer semestre. O que en el mes de junio se matricularan 95.836 turismos, lo que supone un incremento de un 4,5 por ciento sobre la media de ese mes en los últimos cinco ejercicios.

Pues bien, esto parece no ser suficiente para ciertos pregoneros de moda, que se creen iluminados y se empeñan en contarnos que este país no tiene remedio, mientras no desalojen al inquilino de la Moncloa. Aquél que, en su momento, ayudaron a convertir en un dios.

Al César lo que es del César. De los dos factores que han ayudado al crecimiento actual, por lo menos uno se debe a la acción del Gobierno, que puso en marcha el plan de subvención RENOVE. Sin olvidar que los resultados se han visto incrementados gracias a las grandes ofertas de las marcas. El segundo aspecto importante ha sido debido a la compra masiva de vehículos por parte de las compañías de alquiler de coches. Esta circunstancia se puede relacionar fácilmente con el au-

mento de turistas en nuestro país. Aunque también es verdad que algunas compañías han aprovechado la ocasión para matricular coches y después exportarlos al mercado europeo como usados, con «cero kilómetros».

Ante estos datos, los pesimistas argumentan que el Plan Renove se acaba en octubre y que las empresas de Rent a Car no van a seguir comprando como hasta ahora. Pero se olvidan de reflejar que todas las marcas de fabricación nacional han registrado un incremento en sus ventas. Que mientras ha aumentado la capacidad de producción, las regulaciones de plantilla parecen olvidadas. Por fin se ha vuelto a oír hablar de nuevas inversiones. Y, lo que es más importante, se ha aprendido que para salir de la crisis son necesarios grandes sacrificios y echarle mucha imaginación para crear nuevos alicientes a los consumidores.

Llegados a este punto, cuesta mucho trabajo pensar que se pueda perder todo el terreno ganado a base de tanto esfuerzo. Ya empezamos a olvidarnos del espejismo del 92 y, poco a poco, estamos superando la resaca del difícil 93. España se está recuperando económicamente y la gente empieza a sentir de nuevo ganas de rascarse un poco el bolsillo. Si en octubre se acaba el Plan Renove, es el momento de empezar a pensar qué se va a hacer el día después. Una cosa está clara, ahora no nos podemos parar.

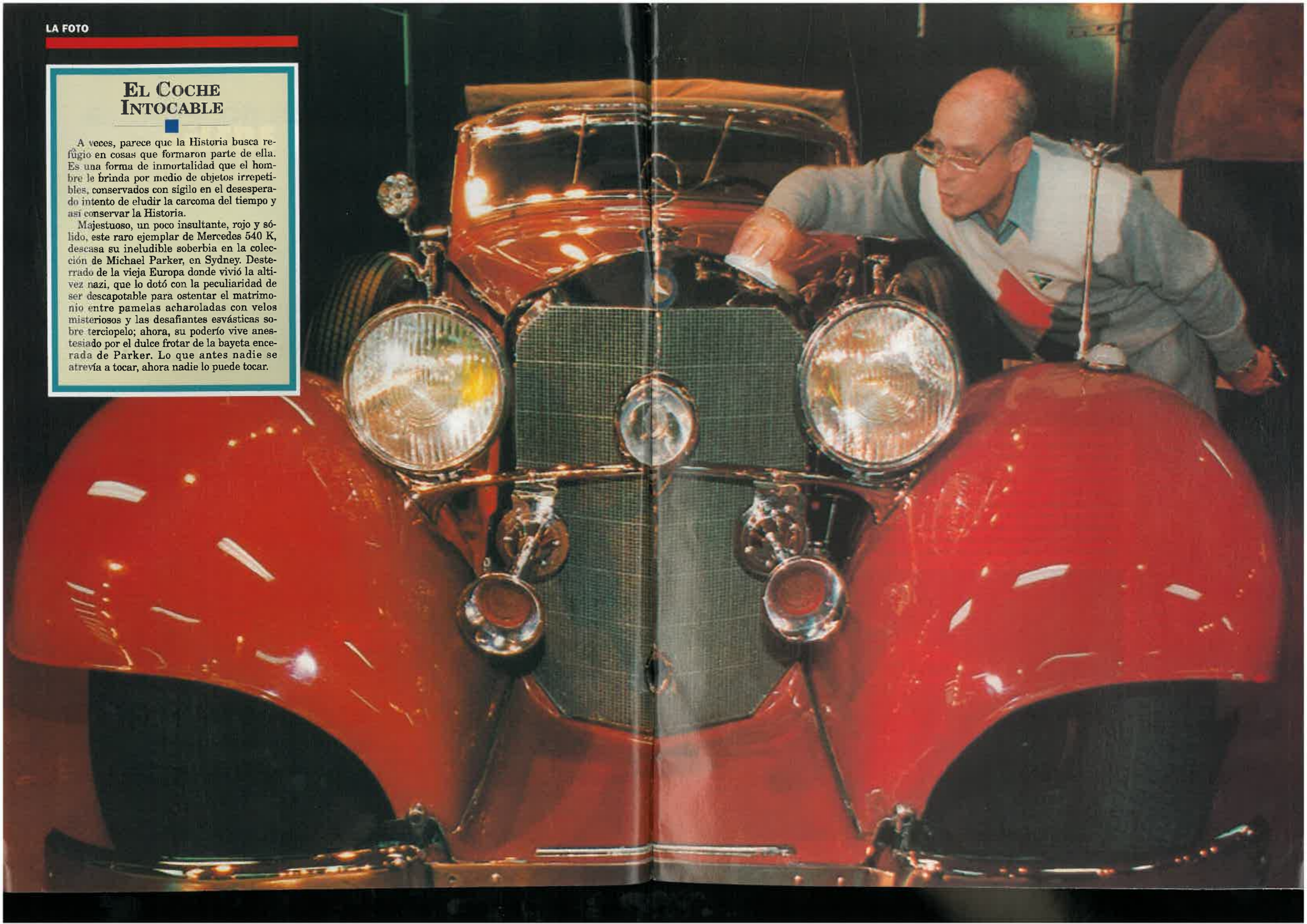


ÁNGEL CARCHENILLA

EL COCHE INTOCABLE

A veces, parece que la Historia busca refugio en cosas que formaron parte de ella. Es una forma de inmortalidad que el hombre le brinda por medio de objetos irrepetibles, conservados con sigilo en el desesperado intento de eludir la carcoma del tiempo y así conservar la Historia.

Majestuoso, un poco insultante, rojo y sólido, este raro ejemplar de Mercedes 540 K, descansa su ineludible soberbia en la colección de Michael Parker, en Sydney. Destruido de la vieja Europa donde vivió la altivez nazi, que lo dotó con la peculiaridad de ser descapotable para ostentar el matrimonio entre pamelas acharoladas con velos misteriosos y las desafiantes esvásticas sobre terciopelo; ahora, su poderío vive anestesiado por el dulce frotar de la bayeta encerrada de Parker. Lo que antes nadie se atrevía a tocar, ahora nadie lo puede tocar.



SEMÁFOROS

El Ayuntamiento de Madrid está tramitando los recursos contra la retirada de los vehículos por la grúa, presentados durante el año 1992 e incluso algunos de 1991. Si el ciudadano tiene que esperar tres o cuatro años para que le devuelvan el dinero de una sanción que considera injusta, ¡japañados vamos! Pero además, no se olvide: para recurrir la multa es preciso haber abonado la tasa de recogida del vehículo. La razón de este dilatado retraso es que, de los tres funcionarios que en la actualidad resuelven los trámites, sólo uno está en activo; otro está jubilado y un tercero de vacaciones. ¡Realmente increíble!

El semáforo verde de esta semana es, por partida doble, para la Selección Brasileña de fútbol. En primer lugar por su merecido triunfo en el reciente Mundial de Estados Unidos y, en segunda lugar, por el emotivo detalle que tuvieron al finalizar el partido: la selección de Brasil, en pleno, dedicó su victoria en memoria del tristemente desaparecido piloto de Fórmula 1, su compatriota Ayrton Senna. «Senna, aceleramos juntos; el Mundo es nuestro», rezaba la pancarta que desplegaron todos los jugadores.

TRAS LAS CONTINUAS PROTESTAS

Se cubrirá la M-40 en Hortaleza

EL MOPT, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Madrid están de acuerdo en librar a los vecinos del barrio de San Lorenzo del exceso de ruido que soportan en sus viviendas por la cercanía de las calzadas de la M-40. Por fin las largas protestas de los vecinos han dado resultado. Tocaron todos los estamentos, e incluso llegaron al Parlamento Europeo; finalmente ha sido una recomendación del Defensor del Pueblo la que ha llevado al Ministerio de Obras Públicas a declarar su



intención de cubrir parte de las calzadas. En la próxima reunión de la comisión del Plan Accesos se verá el estudio de impacto que se realizó y se empezará a hablar del futuro proyecto. La cuestión será, como siempre, saber quién pondrá el dinero necesario para realizar las obras.

ASI SE RODO EL SPOT

El slogan: Hyundai no se detiene

BAJO este lema se ha llevado a las pantallas de TV la última campaña publicitaria de Automóviles Hyundai. El objetivo primordial de ésta era destacar los tres pilares en que se asienta la filosofía de la marca en nuestro país: calidad, asistencia y gama. Todo ello debía quedar reflejado en la brevedad del anuncio en TV. El rodaje se efectuó en Guadalajara, Somosierra, el Peñón de Ifach y Mazagón. Los planos de carretera debían de ser cortos y muy variados. En ellos debían aparecer las cuatro estrellas de la marca mostrando sus cualidades ruterías. Estos, se rodaron en Somosierra y Guadala-

jara. Las escenas más espectaculares del spot se filmaron en las playas de Mazagón. Las aguas del mar debían abrir paso a la gama Hyundai. Estos siete segundos fueron los más difíciles de rodar. El equipo estaba formado por 27 personas y para la difícil conducción por arena se contrató a cuatro pilotos de TOPPA, empresa de especialistas. En realidad los coches avanzaban por la orilla con tan sólo unos centímetros de agua bajo la carrocería. El ordenador Harry se encargaría más tarde de apartar las aguas del mar. Un duro mes de trabajo resumido en breves segundos de TV.



LANCIA DEDRA STATION WAGON

Cinco años después

LOS responsables de Lancia han aprovechado la próxima remodelación del Dedra para lanzar la versión familiar del modelo. El Lancia Dedra Station Wagon ha tenido un retraso sustancial desde que se dio luz verde al proyecto, pero este otoño se encontrará en los concesionarios de la marca a la vez que el nuevo monovolumen Z. El diseño de este nuevo Dedra es responsabilidad de I.D.E.A, mientras que

las modificaciones de la plataforma han sido proyectadas por Heuliez, especialista francés en realizar versiones familiares. No obstante, la fabricación del Dedra Familiar se realizará en Italia. Las mecánicas serán las mismas que en la versión berlina, aunque inicialmente la versión turbo de cuatro ruedas motrices queda fuera, a la espera de que el mercado demande su aparición.

ESPECIAL VACACIONES

Asistencia Peugeot 24 horas

DURANTE los meses de verano, la red de concesionarios de Peugeot pone en marcha el servicio «Vacaciones 24 Horas», por medio del cual, con una simple llamada a un teléfono sin cargo (900 44 24 24) se accede a diferentes servicios: reparación en el lugar del incidente o remolque hasta el taller más cercano; información sobre la red de asistencia y servicios de fin de semana y festivos; información sobre hoteles y rutas alternativas; consultas técnicas. A este servicio puesto en marcha por la marca se puede acceder

también desde cualquier punto del continente europeo, a través del teléfono 34.1.594 08 00.



VOLKSWAGEN NAVARRA, YA ES REALIDAD

La fábrica de Seat en Landaben ya ha pasado definitivamente a manos de Volkswagen. Con la creación y puesta en funcionamiento de Volkswagen Navarra, una nueva empresa que dependerá directamente de Alemania, se cierra el proceso de escisión de Seat que se inició en diciembre de 1993. A partir de ahora, los coches que se fabriquen en Pamplona serán adquiridos por la firma alemana para su comercialización, aunque Seat prestará servicios a la nueva empresa hasta que ésta forme sus propios departamentos informático y financiero.



EXITO DE LA PEGATINA ANTIRRADAR

Ni nosotros podíamos imaginar el éxito de la pegatina que MOTOR 16 ha distribuido en su número 562. En la mayoría de los kioscos se ha agotado, razón por la cual, en la Redacción, hemos recibido centenares de llamadas pidiéndonos la pegatina. Todos los conductores que lo deseen pueden solicitar más adhesivos para colocar en sus vehículos. Basta con llamar al teléfono 91-407 27 00.

Y la cosa va de anécdotas. Por ejemplo, nos llamó un lector de Almería para decirnos que, tras colocar la



pegatina, estando parado en un semáforo, un guardia le preguntó si era legal, a lo que contestó que, todo lo que podía decirle es que era una verdad como un templo. Por lo visto, el agente llamó a la central para preguntar si debía sancionar, a lo que se le contestó que no había ninguna razón conocida. Por fin el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid ha publicado la ordenanza que permite la utilización legal de los radares que, por cierto, no han denunciado a ningún conductor en los dos primeros días de funcionamiento.



SERIE LIMITADA

Peugeot 106 Long Beach

LA época veraniega abunda en lanzamientos comerciales de vehículos que, por su identificación específica, equipamiento y buen precio, dan un toque de exclusividad al modelo del cual derivan. Con esta filosofía, Peugeot lanza al mercado su nueva serie limitada 106 Long Beach, en versiones diesel y gasolina, de 3 y 5 puertas. Las versiones diesel incorporan un nuevo motor Peugeot con una potencia de 58 CV, que incrementa en 8 CV la motorización anterior, al igual que su par máximo. En la caja de cambios se han acertado las dos primeras marchas, lo que se traduce en un incremento de la velocidad punta (155

km/h) y del «repris» a baja velocidad. En cuanto a equipamiento, ambas versiones (diesel y gasolina) se distinguen por un entorno exterior específico, con anagrama Long Beach, embellecedores de ruedas especiales, lunas traseras practicables y faldones del color de la carrocería, que pueden elegirse entre dos nuevos colores exclusivos, Blanco Banquise y Azul Bermudas. En el interior equipan de serie una consola larga, cuenta-revoluciones, reloj digital y tapicería especial Java, incluyendo en el precio de base elevadas eléctricas y cierre centralizado con mando a distancia.

PARA LA CLASE C DE MERCEDES

Asientos infantiles

A partir de ahora, los canguros y la clase C de Mercedes tendrán algo en común: el asiento para niños integrado que se puede instalar en el asiento posterior. De manejo sencillo y seguro, garantiza la mejor protección posible para los pequeños pasajeros y la tranquilidad de saber que se está haciendo lo mejor para los niños. Los asientos infantiles cubren el margen de edades entre dos y doce años. Se despliegan fácilmente y permiten la utilización del cinturón de seguridad original. Para los niños menores de cuatro años se incluye una mesita acolchada.



SALIR AL PASO

BMW Ibérica responde

BMW Ibérica, como importador oficial de los automóviles BMW en España, en relación con las informaciones aparecidas recientemente en un medio de comunicación, referentes a la expedición de certificaciones para la matriculación en España de vehículos procedentes del mercado norteamericano, tiene especial interés en aclarar los siguientes puntos:

1º.- La importación de vehículos americanos a los que se refiere el citado artículo es ajena a BMW Ibérica, habiendo sido realizada por importadores paralelos.

2º.- La única función, por otro lado obligatoria, de BMW Iberica SA se refiere al proceso para la matriculación del vehículo americano y consiste en la emisión de la ficha técnica de características reducida, en la que, entre otras cosas, se indica: el modelo al que corresponde el



automóvil americano, su número de bastidor y los números de identificación primaria del modelo europeo y americano, a lo que se añade las diferencias que presenta con el automóvil europeo y los cambios a realizar para su equiparación con el modelo homologado en España.

3º.-El número de certificaciones expedidas hasta la fecha por BMW Ibérica para este tipo de vehículos asciende a 50 fichas técnicas reducidas.

4º.-Presentada por el interesado la documentación legalmente exigible ante la correspondiente ITV y cumplidos los requisitos para adecuar el vehículo al homologado en España, la ITV expedirá la documentación correspondiente para su matriculación, a partir de lo cual, el usuario del automóvil no tendrá ningún problema para la matriculación, disfrute y cobertura de su vehículo por parte de las compañías de seguros. Evidentemente, BMW Ibérica no puede responder de la documentación que el interesado entregue en la ITV.

5º.- BMW Ibérica S.A. queda a disposición de todos aquellos usuarios de la marca que hayan adquirido su automóvil a través de importadores paralelos y por tanto, ajenos a la red de concesionarios oficial de la marca BMW, para aclarar individualmente cualquier duda que se les plantee.

De buena fuente

La gasolina, mucho más cara.

El Ministerio de Economía estudia la puesta en marcha de la Ecotasa. Este nuevo impuesto energético va a ponerse en marcha para compensar la reducción de las cotizaciones empresariales a la seguridad social, previstas en los Presupuestos de 1995. La Ecotasa se ha discutido en todos los países comunitarios como impuesto para compensar la contaminación de las energías fósiles.

Los concesionarios se oponen a la distribución selectiva.

El representante de Faconauto en contra de la propuesta comunitaria. En estos días se discute en Bruselas sobre la prórroga del actual sistema de venta exclusiva, el famoso Reglamento 123/85 del que se benefician los fabricantes de automóviles. Salazar Simpson, presidente de la Asociación de Concesionarios, ha manifestado que si se suprime el actual sistema exclusivo, los concesionarios dejarán de estar obligados a prestar servicios de posventa a los coches adquiridos fuera de las redes de distribución de cada marca. Una amenaza que puede desbaratar el interés por crear redes de distribución paralela y multimarca.

Oposición europea

a los coches coreanos.

En medios comunitarios preocupa el fuerte incremento de las ventas de coches coreanos en Europa. Al igual que ocurre con Japón, se pretende establecer un cupo para reducir las importaciones si no hay una reciprocidad respecto a los coches europeos vendidos en el país asiático. Hyundai, Kia y Daewoo pueden pues tener dificultades en el futuro próximo.

El Plan Balladur

se discute en Francia.

En los primeros seis meses del año, en Francia se han acogido al Plan Balladur 240.000 coches. El Estado francés debería indemnizar con 5.000 francos a cada uno de los compradores; sin embargo, hasta la fecha, sólo ha desembolsado algo más del 10 por ciento del total, que debería ascender a 1.250 millones de francos (alrededor de 35.000 millones de pesetas). Esta actitud ha merecido una fortísima crítica por parte de los medios de comunicación y la oposición, que han juzgado al plan de achatarramiento como demagógico y recaudador.

MUSICA SOBRE RUEDAS

UNA noche en San Francisco es una invitación irresistible. Y más si nos la propone el irlandés **Van Morrison** en directo, llena de música y en un doble álbum (*A night in San Francisco*, Polydor 521290-2). Morrison es un tipo vitalista que pone entusiasmo a todo cuando canta. Aunque el disco contiene 22 cortes, hay muchas más canciones porque las brinda de dos en dos o de tres en tres, pasando revista a éxitos propios y ajenos con esa rara intensidad con que canta y contagia al público. Naturalmente el disco está grabado en la ciudad californiana, y en el Masonic Auditorium para más señas. Pero el ambiente que recoge es más Morrison que California. Si tienen que hacer un recorrido con muchas curvas y cambios de rasante, vayan oyendo este álbum y recuerden como son las calles de San Francisco. Siempre es un consuelo. Musical y como conductor.

Han vuelto las **Mamas & the Papas** y además lo hacen con un retoño guiñando el ojo desde una tina que le sirve de bañera (si no han visto el anuncio de la TV no me entenderán). Pero lo que sí van a apreciar son esas armonías únicas que inmediatamente nos llevan hasta

la dorada California de los sesenta. Lo mejor de **Mamas & the Papas** (MCA MCD01916) es una brillante sucesión de melodías, sonidos y armonías que definieron el utópico mundo de la generación de las flores, aquellos hippies pacifistas y voluntariosos que no cambiaron el mundo pero dieron una imagen, visual y sonora, más amable de un mundo que no lo era tanto. El reflejo de aquella belleza se conserva todavía en esta hora larga de buena música que,

prácticamente, recoge toda la carrera del cuarteto.

Aunque hay muchos que piensan que cualquier tiempo pasado fue mejor, y que un Bugatti siempre será mejor que un Porsche y que un seiscientos es un recuerdo imborrable, siguen apareciendo nuevos valores, en el automóvil y en la música, que justifican la esperanza de los aficionados. Uno de ellos es **Seal**, un cantante soul británico que arrasó con su primer disco superando los tres millones de copias. El segundo, titulado simplemente **Seal** (ZTT 4509-96256-2) es una lógica prolongación del primero (no iban a despreciar el tirón del éxito) pero ahora cuenta con colaboraciones de lujo que van de Jeff Beck y Wendy & Lisa hasta Joni Mitchell. Pero lo que importa, junto a la impactante fotografía de la portada, son las canciones, escritas en su mayoría por Seal y con ganas de quedarse en nuestros oídos por mucho tiempo.

¿Que Volkswagen quiere volver a lanzar el «escarabajo»? Parece imposible pero se sigue anunciando como una no desdeñable posibilidad. Con **Jimi Hendrix** ocurre lo mismo. En 1995 se cumplirán los 25 años de su muerte y siguen apareciendo discos linéditos suyos. El último, por ahora, se titula **Blues** (Polydor 521 037-2) y es la recuperación de clásicos del rhythm and blues, firmados por Muddy Waters, Booker T. Jones y el propio Hendrix, que fueron quedando perdidos por distintos estudios de grabación. Reaparecen ahora agigantando la figura de uno de los músicos más influyentes del pop y el más creativo guitarrista de todos los tiempos.
JOSÉ RAMON PARDO



DIVERTIDA PROMOCION SHELL

SHELL España ha iniciado una promoción en sus estaciones de servicio utilizando los principales personajes de la popular serie de dibujos animados «Los Picapiedra», ahora recreados por actores reales en la nueva película de Steven Spielberg. Los clientes de las estaciones Shell podrán coleccionar fácilmente ocho muñecos que representan a los principales personajes de la película -Pedro, Wilma, Pablo, Betty, Bamm-Bamm, Peebles, Dino y Baby Puss- ya que sólo por 3.000 pesetas de compra, bien de combustible o de cualquier otro producto o servicio, recibirán uno de los simpáticos muñecos, fabricados en España y homologados de acuerdo con las normas establecidas con la CEE.



FRAUDE DEL GASOLEO

EL MOPU, en colaboración con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, la Agencia Tributaria y la Dirección General de Aduanas e Impuestos Especiales, ha puesto en marcha controles para evitar el uso fraudulento del gasóleo. Durante junio se han controlado cerca de 4.600 vehículos y se han levantado 199 denuncias.



NUEVO TELEFONO MOVIL

Bosch CarTel M

LA División de Comunicación Móvil de Bosch tiene previsto el próximo lanzamiento en España del nuevo CarTel M, un aparato que incluye las más avanzadas prestaciones técnicas para un teléfono de nuevo diseño, especialmente pensado para su instalación en el vehículo. El nuevo CarTel M de Bosch, que se incorpora a la red de telefonía móvil (Moviline), cuenta con una elevada potencia de tres vatios, lo que le permite obtener una mejor recepción de la señal telefónica bajo cualquier circunstancia, algo que se hace especialmente necesario cuando se circula por zonas próximas al límite de cobertura. Esta mejora de prestaciones le convierten en un teléfono ideal para personas que reali-

AUTOSONIDO

zan grandes desplazamientos por carretera, donde a veces se transita por zonas de señal más débil.

Entre las características más relevantes, figuran, desde un punto de vista operativo, la posibilidad de silenciar el timbre de llamada y de programación del mismo hasta una duración de un minuto, bien de forma intermitente o con una señal continua; sistema de marcación rápida y rellamada automática, display LCD de 2 líneas de caracteres; indicación constante de la potencia de la señal e indicador permanentemente de la carga de batería. Respecto a las funciones de seguridad, el nuevo CarTel M, que dispone de un sistema de bloqueo electrónico, cuenta con funciones de marcación limitadas de números, acceso restringido a las 20 memorias numéricas, de 24 números de localización, cada uno; restricción de llamadas entrantes; limitación del número de dígitos marcados; cambio del código de desbloqueo y tecla de reinicio de todas las funciones y de borrado de las mismas. Posee además una función de alerta auxiliar, atenuador automático del radiocassette y función completa de «manos libres».

Con todas estas funciones, el nuevo CarTel M, que se suministra con un set completo de instalación para el automóvil, se presenta como una excelente opción para profesionales de la carretera y personas que busquen un teléfono móvil de altas prestaciones para su utilización, principalmente fija en el vehículo.



RADIOCASSETTES PIONEER EN MADERA

Siguiendo con la línea iniciada con el modelo **KEH-M8500RDS-W**, Pioneer lanza dos nuevos modelos con el frontal extraíble de imitación a madera: el radio/cassette **KEH-P6000RDS-W** y el radio/compact disc **DEH-605RDS-W**, ideal para las marcas de automóviles en cuyo interior muestran algunos acabados en madera. El primero de ellos, el **KEH-P6000RDS-W** (4x22 vatios) combina una excelente relación calidad-precio con altas prestaciones. El **DEH-605RDS-W** es una combinación de sintonizador/reproductor de CD de altas prestaciones, proporcionando a los melómanos una alta calidad musical a un precio asequible.

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



VOLKSWAGEN POLO GT

El mini GTi

El próximo Salón de París verá nacer el nuevo Volkswagen Polo. Ahora hemos sorprendido a la versión más esperada de la gama: el GT. Un auténtico GTi de sólo 3,7 metros de largo.

CUANDO sólo quedan unas semanas para que Volkswagen destaque completamente el nuevo Polo, las primeras unidades de la versión GT han sido sorprendidas mientras se realizan la últimas pruebas de puesta a punto. Se trata del más potente de los Polo, impulsado por un nuevo motor de cuatro cilindros de 1.600 centímetros cúbicos y culata de cuatro válvulas por cilindro, que desarrolla 100 caballos de potencia. Dicha potencia ♦♦♦

Ya ruedan los primeros prototipos del más potente de los Polo. Se trata de una versión de 100 caballos con motor 1.6 de 16 válvulas. Todo un pequeño Golf GTi a escala.



debe de ser más que suficiente para conseguir unas prestaciones de primera. La aceleración de cero a cien kilómetros por hora se puede estimar en torno a los 10,5 segundos, mientras que la velocidad máxima rondará los 180 kilómetros por hora. Con esta tarjeta de visita, y un aspecto muy de Golf, el recién llegado puede plantar cara a una competencia ya establecida muy bien armada. Coches tales como el Opel Corsa GSi, el Renault Clio RSi o el Peugeot 106 XSi, pueden ver sus ventas afectadas con la llegada del Polo.

La estética del GT, cuestión fundamental desde el punto de vista de marketing en este tipo de coches, se diferencia del resto de la gama por la utilización de unas llantas de aleación de diseño exclusivo, faros supletorios, unas tomas de aire adicionales en la calandra y unos paragolpes envolventes que se prolongan ligeramente en un pequeño faldón. Como es normal en este tipo



El predecesor del nuevo GT fue el Polo G-40, dotado de un motor con un compresor volumétrico. A pesar de su buen rendimiento, ha dado paso a una mecánica nueva.

de coches, el GT sólo estará disponible en carrocería de tres puertas. En el interior también se utiliza una decoración propia para este modelo. Unos asientos más envolventes de tipo deportivo, con unos guardacostas y tapicerías en los que predominan los colores negro y rojo, al más puro estilo GTi.

Volkswagen todavía no ha revelado sus proyectos comerciales para la

comercialización de su nueva gama, pero parece que está bastante claro que el nuevo modelo estará presente desde el primer momento. Al igual que el resto de la gama, el nuevo Polo GT será fabricado en la planta que Volkswagen tiene en la localidad Navarra de Landaben, donde ya se está poniendo a punto la cadena productiva.

Dentro de toda la política de pro-



El resto de la gama Polo va a tener en torno a diez versiones, con carrocerías de tres y cinco puertas, y una gama de motores que va desde 45 hasta 100 caballos.

ducto del Grupo Volkswagen Audi, el nuevo Polo se sitúa como la alternativa de coche deportivo más asequible, ya que el Ibiza 16 válvulas, del cual toma la plataforma el Polo, queda un escalón por encima al disponer con un motor de 1.800 centímetros cúbicos y una longitud ligeramente mayor. El siguiente escalón lo ocupará el modelo que se está preparando en Martorell; un

Córdoba de dos puertas con motor dos litros de 16 válvulas y 150 caballos, que se situará casi al mismo nivel de prestaciones del Golf GTi 16, con el cual comparte el motor.

Aunque el Polo anterior también tenía una versión claramente deportiva en el G-40, es ahora cuando la marca apuesta definitivamente por este tipo de coches, aunque en algunos mercados, tal y como el ale-

mán o el británico, los GTi están siendo marginados a unas cifras de ventas mínimas en virtud de las altas cuotas que imponen las compañías de seguros a este tipo de coches.

Las presentes, y futuras, normativas sobre emisiones de escape, han obligado a dejar de lado motores tales como el G-40 con compresor volumétrico en favor de las nuevas generaciones de motores multiválvulas, diseñados desde su origen para cumplir la normativa que se avecina.

Junto al nuevo Polo GT se presentará una gama que incluye motores que van desde los 45 caballos, hasta los 100 de esta versión, con la inevitable motorización diesel de 64 caballos, en carrocerías de tres y cinco puertas, que conforman una gama de más de diez versiones diferentes. Antes de fin de año estará en los concesionarios.

V.P.

CONducir TEMERARIAMENTE, TE PUEDE COSTAR CARO



Multa de hasta 1.000.000 de ptas.

Retirada del permiso hasta 5 años. Prisión.

O CARÍSIMO.



Conchi Ruiz: Víctima de una conducción temeraria.

Dirección General de Tráfico



Nuevo Lancia Thema, cambio de piel

Después de diez años de vida, el buque insignia de Lancia, el Thema, se presenta con nueva indumentaria para atraer al usuario de las berlinas de lujo. Su nombre es «k».

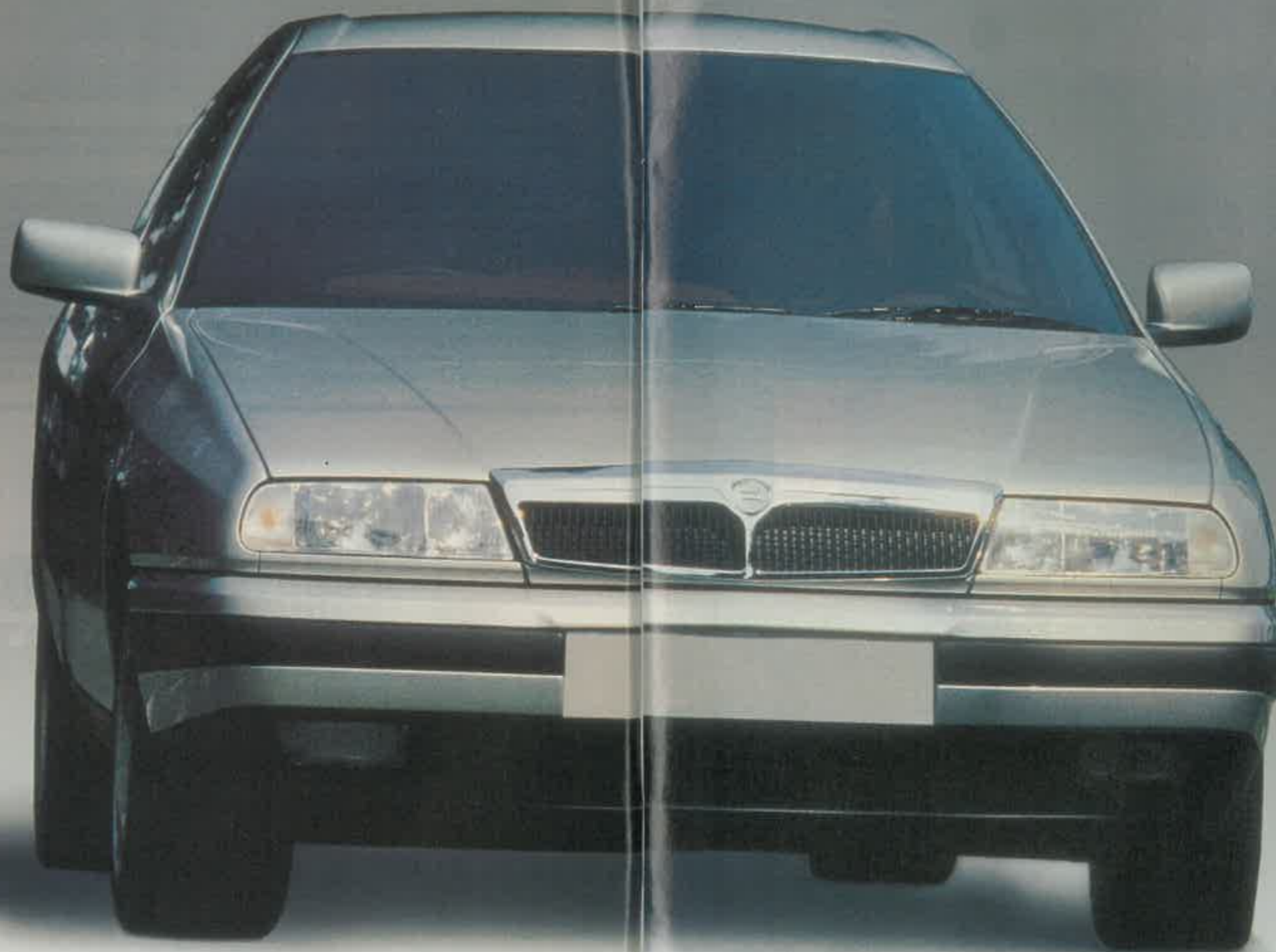
PREVISTA su presentación en octubre después del Salón de París, el nuevo buque insignia de Lancia ofrece líneas limpias y formas estilizadas que le confieren un aire de mayor modernidad aún conservando



El frontal del nuevo Lancia "k" es más incisivo para mejorar la aerodinámica.

el estilo del Thema. El nuevo Lancia pierde el nombre, ya no se llamará Thema sino «k», una de las letras griegas no usadas aún por la marca italiana.

La carrocería dispondrá de algunos centímetros de más, todos ellos en provecho de los pasajeros. En cuanto a los motores, habrá versiones con cinco cilindros completamente inéditas. En Italia la creación del Lancia Thema supuso romper con el prejuicio de que las casas italianas eran maestras en la concepción de coches utilitarios, pero no terminaban de convencer en el sector de las grandes berlinas. El alumbramiento del Lancia Thema, hace diez años,



rompió ese maleficio y permitió a este coche codearse con las grandes berlinas por antonomasia, Mercedes, Audi y BMW. Ahora, antes de que termine el otoño, el nuevo Lancia «k» entrará en escena para declamar en el grupo de los siete grandes: Mercedes, BMW, Volvo, Audi, Saab y Alfa Romeo.

El nuevo Lancia ha crecido en dimensiones y cilindros. La carrocería presenta diez centímetros más de



En la moderna zaga, las luces para niebla están incrustadas en el parachoques.

longitud, ocho para la distancia entre ejes y siete más para el ancho. Pero lo que conviene resaltar es que el estiramiento de la carrocería es real. No se trata de un cambio de parachoques como en un *restyling*, sino que se ha modificado el chasis. Es por esto que el aumento de la carrocería va en beneficio de los pasajeros, que dispondrán ahora de mayor espacio útil para las piernas, ♦♦♦

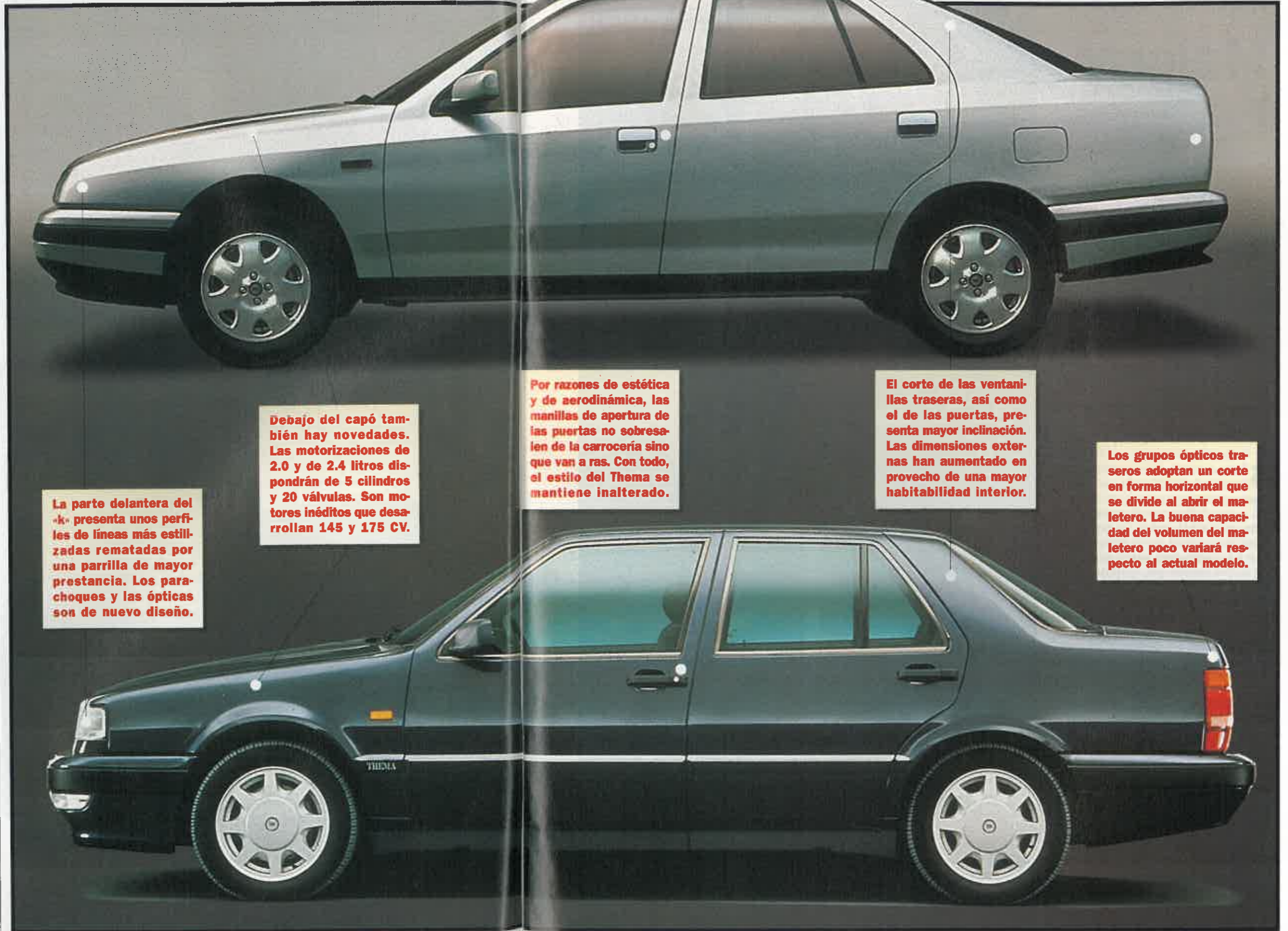
lo que se notará sobre todo en la parte posterior.

Aunque el nuevo Lancia «k» conserva el aire de familia, una observación minuciosa revela que poco o nada se ha conservado del antiguo modelo. Parachoques, ópticas y spoiler son de nuevo diseño pero de marcada impronta Lancia. Los perfiles del capó delantero se muestran más estilizados y bajos para favorecer la aerodinámica. La parrilla es ligeramente más redondeada y gruesa, lo que le impone mayor agresividad. También por motivos aerodinámicos la apertura de las puertas ya no sobresale de la carrocería sino que va a ras. El conjunto de la óptica trasera es de corte horizontal y se divide al abrir el maletero. Otra innovación es la incorporación de las luces traseras para niebla incrustadas en el parachoques. También en la parte posterior cambia el corte de las ventanillas y de las puertas, al estilo del Lancia Dedra o del Alfa Romeo 155. En definitiva, todo un conjunto de reformas en provecho de una mejor aerodinámica, estética y espacio habitable.

Los nuevos motores del futuro buque insignia de Lancia presentan la novedad de disponer de cinco cilindros, doble árbol de levas en cabeza, variador de fase para las válvulas de admisión y veinte válvulas. Habrá versiones de dos litros con 145 caballos y de 2,4 litros de 175 caballos. La versión diésel dispondrá de diez válvulas, turbocompresor, 2,4 litros de cilindrada y 125 caballos. La versión deportiva utiliza un bloque motor de cuatro cilindros y dos litros potenciado hasta los 205 caballos gracias al apoyo de un turbocompresor y dieciséis válvulas. También se prevé una versión de altas prestaciones y tracción a las cuatro ruedas equipado de forma exhaustiva. La transmisión automática se incorporará con la motorización de tres litros y doce válvulas que desarrolla 185 caballos de potencia.

El equipamiento estará acorde con la filosofía de berlina de lujo. ABS, control de tracción, doble airbag (conductor y acompañante), gestión electrónica de más alta sofisticación para motor y suspensiones y mecanismo de control de velocidad, serán ofertados según versión. ●

GIANCARLO PERINI



La parte delantera del «k» presenta unos perfiles de líneas más estilizadas rematadas por una parrilla de mayor prestancia. Los parachoques y las ópticas son de nuevo diseño.

Debajo del capó también hay novedades. Las motorizaciones de 2.0 y de 2.4 litros dispondrán de 5 cilindros y 20 válvulas. Son motores inéditos que desarrollan 145 y 175 CV.

Por razones de estética y de aerodinámica, las manillas de apertura de las puertas no sobresalen de la carrocería sino que van a ras. Con todo, el estilo del Thema se mantiene inalterado.

El corte de las ventanillas traseras, así como el de las puertas, presenta mayor inclinación. Las dimensiones externas han aumentado en provecho de una mayor habitabilidad interior.

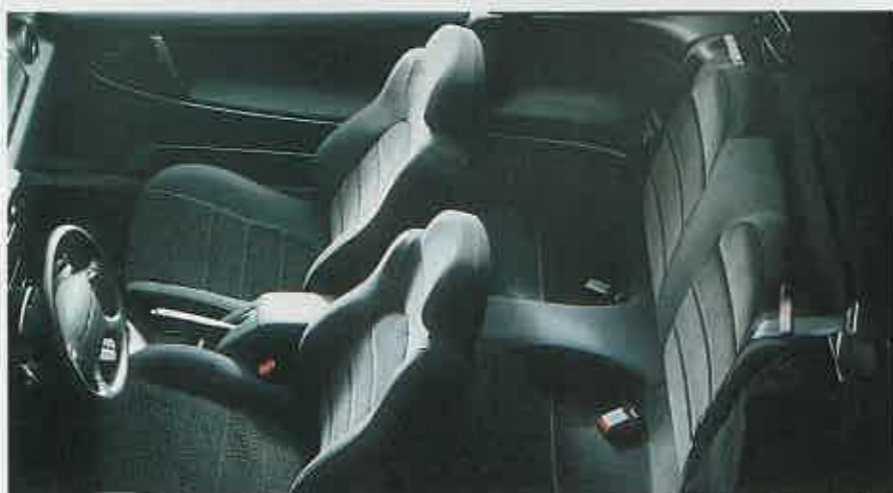
Los grupos ópticos traseros adoptan un corte en forma horizontal que se divide al abrir el maletero. La buena capacidad del volumen del maletero poco variará respecto al actual modelo.

NUEVOS MAZDA MX-3 y 5

Mejorar la belleza

El verano nos trae aires nuevos para dos de los modelos más atractivos de la marca Mazda. El MX-3 estrena diseño interior, mientras que el descapotable MX-5 incrementa potencia.

Si algo había que reprochar al *roadster* de Mazda, el MX-5 Miata, era un poco más de empuje del motor y algo más de estabilidad para su eje transmisor, el posterior. Pues bien, ahora las nuevas versiones han mejorado estos aspectos. El nuevo motor que impulsa este descapotable alcanza ahora los 133 caballos de potencia. Para ello al ya conocido propulsor de cuatro cilindros, dieciséis válvulas y doble árbol de levas en cabeza, le han aumentado la cilindrada hasta los 1.839 centímetros cúbicos.



Los interiores del MX-3 son totalmente nuevos; en ellos prima el diseño y la seguridad.



El MX-5 ha ganado en seguridad gracias a las barras frontales, traseras y laterales.



La falta de empuje del descapotable se ha solucionado con un motor de 133 caballos.

Si importante es que un motor responda, más importante es, en un descapotable, la rigidez de la carrocería. Así pues el chasis del renovado Mazda MX-5 se ha sometido a refuerzos en todos sus puntos más débiles. Barras frontales, traseras y laterales preservan de impactos y torsiones. Además se han reforzado los anclajes superiores de los cinturones de seguridad y modificado los inferiores para que abracen mejor el cuerpo.

A parte, el nuevo Mazda incorpora discos de freno de mayor diámetro, suspensión más rígida, llantas de aleación de sección más ancha y se ha sustituido el diferencial de tipo viscoso por uno Torsen de funcionamiento mecánico. En materia de equipamiento lo más destacable es el airbag para el conductor, que es de serie.

El otro capricho de Mazda, llamado fríamente MX-3, ha variado sobre todo por dentro. Presenta unos interiores de nuevo diseño con líneas envolventes y mandos estudiados para un uso cómodo.

Otro de los elementos nuevos son las llantas de aluminio de cinco brazos que, estética a parte, permiten una refrigeración buena de los discos de freno. El airbag es de serie en ambas plazas delanteras. En cuanto al motor, que es un pequeño prodigio de suavidad y eficacia, no se ha modificado.

S.G.

LANCIA DELTA TURBO DS LE

Justo un año después de que el nuevo Lancia Delta apareciese en el mercado español, una nueva versión, dotada del motor turbodiesel completa la gama. Es un modelo que, sin renunciar al carácter deportivo tradicional de la marca, ofrece una economía de funcionamiento extraordinaria.

Motor 16
Prueba



LANCIA DELTA TB DS LE

VIRTUDES	DEFECTOS
Estabilidad y confort	Recuperaciones lentas
Equipamiento y acabado	Rumorosidad del motor
Prestaciones y consumos	Visibilidad hacia atrás
PRECIO: 2.598.000 PTAS	

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

DEFINIR al nuevo Lancia Delta TB DS resulta complicado, puesto que no es fácil determinar si

se trata de un ahorrador familiar con carácter deportivo o de un rápido deportivo con filosofía muy económica.

En cualquier caso, y como quiera que se defina, el Lancia Delta con el motor turbodiesel es todo un acierto. Conjuga un carácter y un comportamiento que satisfarán a los conductores más «racing» sin que por ello tengan que estar constantemente visitando el surtidor ★★★

Deportivo con corazón Diesel

para echar gasolina a 110 pesetas el litro. En este modelo, el gasóleo es el combustible utilizado, casi 20 pesetas más barato y, además, el motor muestra un consumo muy comedido a la hora de acelerar sin contemplaciones y dar rienda suelta a la vocación más deportiva.

El motor del Delta TB DS es el conocido cuatro cilindros de 1.929 centímetros cúbicos, con turbocompresor e intercooler (intercambiador de calor aire/aire), que ya se utilizaba en otros modelos del Grupo Fiat.

Aunque al ralenti tiene un traqueteo parecido al de los «jurásicos»

taxis con motor Perkins, su rendimiento está a la altura de las mecánicas de sus rivales más fuertes: Citroën ZX TD, Ford Escort TD, Peugeot 306 TD... y, como la mayor parte de ellos, desarrolla una potencia que se sitúa en torno a los 90 caballos. Bastante perezosa por debajo de las 2.000 rpm., lo que implica unas recuperaciones algo decepcionantes, es a partir de 2.500 rpm. donde muestra todo su carácter, para empujar con fuerza hasta las 4.100 vueltas, momento en el cual obtiene la máxima potencia. Por encima de este régimen no merece la

pena insistir, puesto que la curva de potencia cae rápidamente y el motor ya no progresa.

Con esto, el Lancia Delta TB DS obtiene unas prestaciones destacables que podrían ser mejores si no fuese por el peso excesivamente elevado de este coche. Rodar a más de 180 kilómetros por hora y acelerar como si de un coche de gasolina se tratase es posible en el Delta turbodiesel, sin que por ello se resienta nuestro bolsillo a la hora de tener que repostar.

Pero, quizá el apartado más destacable de este coche es su compor-



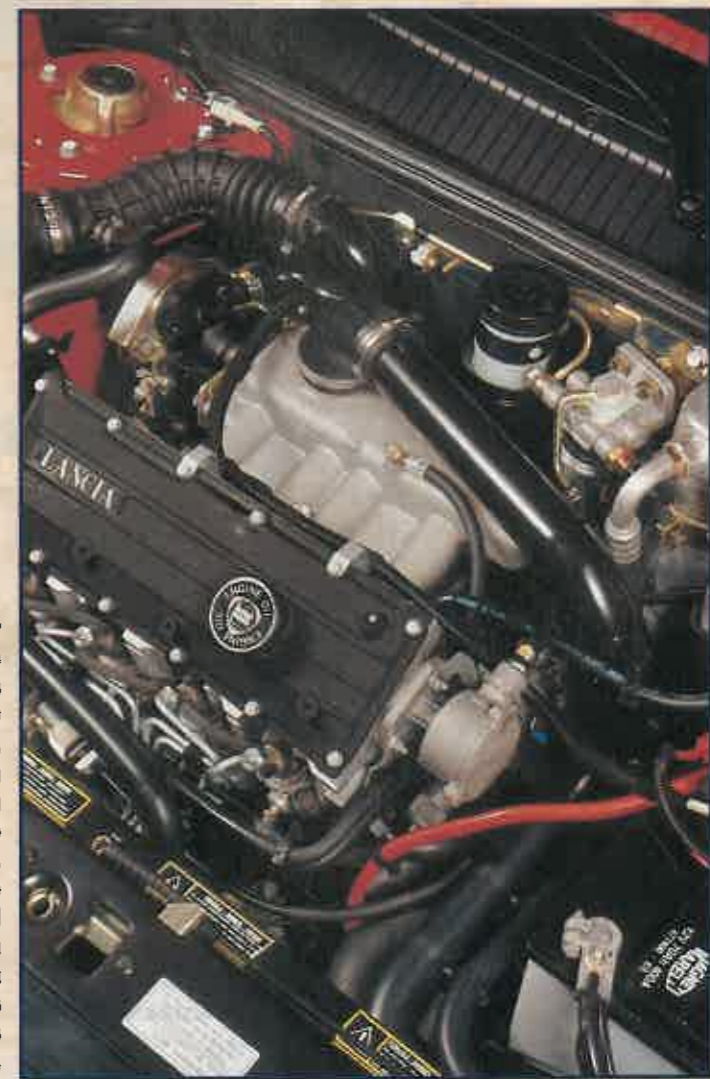
Mantener un ritmo elevado en carretera es posible en el Delta TB DS sin que el consumo final sea en absoluto alto.



Alerón trasero, llantas de aleación ligera, aletas delanteras y vías ensanchadas... El Lancia Delta Turbodiesel rebosa agresividad por los cuatro costados y denota un marcado acento deportivo.

tamiento en todo tipo de carreteras. El Delta TB DS permite satisfacer los ímpetus volantistas con total eficacia y seguridad aunque, por supuesto, todo tiene un límite. El mayor peso del motor turbodiesel origina un reparto de pesos algo desfavorable (65,2% delante y 34,8% detrás) que se traduce en un comportamiento ligeramente subvirador en cuanto se abordan con decisión las curvas más cerradas. Esta tendencia a tirar de morro no plantea realmente problemas, puesto que se controla simplemente con levantar el pie del acelerador, ♦♦♦

El motor turbodiesel de 1,9 litros desarrolla 90 caballos. Esta mecánica hace gala de un rendimiento sensacional, pero adolece de un traqueteo al ralenti que ya pasó a la historia en los motores actuales.





pero obviamente resta cierta eficacia. Precisamente para contrarrestar este mayor peso del motor, en el tren delantero se han ensanchado las vías con respecto al resto de los modelos de la gama y se ha recurrido a los pasos de rueda de la versión más deportiva, el Delta HF Turbo. Esta adopción, además de aportar un atractivo estético extra, permite incorporar una vía delantera 38 milímetros más ancha que en el resto de los modelos de gasolina y sólo 2 milímetros más estrecha que la vía del potente HF.

Otros aspectos que repercuten en la conducción son el manejo del cambio que, aunque se mueve con facilidad, presenta unos recorridos algo largos entre marcha y marcha que impiden cambiar con más rapidez; la dirección, bastante directa y con un grado de asistencia ideal y los frenos, dotados con ABS de serie y discos en las cuatro ruedas. Si bien tienen un tacto acertado, las distancias de frenado son algo largas y no resisten un trato duro, sobrecalentándose con facilidad y haciendo evidente la conveniencia de utilizar unos discos ventilados en el tren delantero que evacuarían mejor el calor.

Si la estabilidad en el Delta es muy buena, el confort de marcha no lo es menos, encontrando aquí otro aspecto que permite ensalzar el trabajo de las suspensiones, con un tarado idóneo que resuelve eficientemente el siempre difícil compromiso entre la estabilidad y el confort.



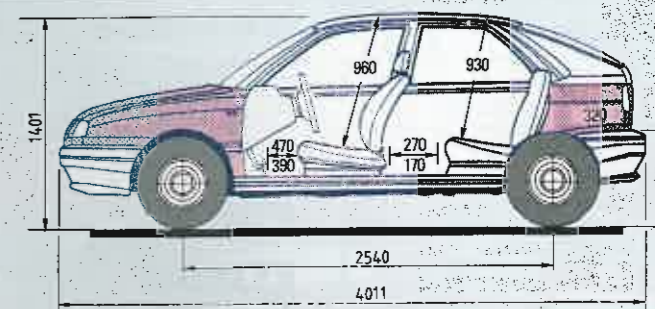
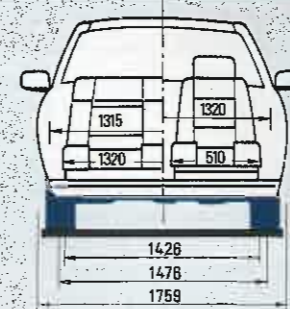
Tapicería en tejido Alcantara, un equipamiento de primera y un nivel de acabado de calidad ofrecen en este Delta una imagen privilegiada.

Pero, en el apartado de comodidad, también hay otros aspectos que ponen su importante granito de arena. Una cuidada insonorización, que filtra muy bien las molestas emisiones acústicas del motor, unos asientos de mullido acertado y tapizados con la agradable tapicería de Alcantara, una posición al volante sensacional (el volante y el asiento del conductor son regulables en altura) y una habitabilidad interior destacable, son algunos puntos más a tener en cuenta.

Lo cierto es que en las plazas traseras, si bien pueden acoplarse tres adultos, encontramos el espacio ideal para viajar confortablemente con sólo dos personas. El espacio para las piernas es correcto y la cota de anchura más que suficiente, pero no así la altura libre al techo, que queda bastante limitada y los más altos tendrán que hacer ejercicios contorsionistas para no tocar con la cabeza en el techo.

Donde no hay que hacer grandes esfuerzos para meter muchas cosas es en el maletero, con unas dimensiones y unas formas muy aprovechables que permiten transportar un buen número de elementos. Además, los asientos traseros, abatibles asimétricamente, amplían enormemente las posibilidades de carga. Buenos detalles, como la posibilidad de cerrar con llave los respaldos traseros abatibles para que los «cacos» no tengan acceso al maletero desde el habitáculo o la salida de aire para las plazas traseras, ♦♦♦

MEDIDAS



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 correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.929 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,6 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 19,2 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.100 rpm. Par máximo: 19 mkg (186 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: inyección indirecta con turbocompresor e intercambiador de calor. Combustible: gasóleo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª: 15,3 km/h. En 3ª: 23,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 33,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,3 km/h.

DIRECCION

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

FRENOS

Delanteros: discos (257 mm de Ø). Traseros: discos (240 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Bosch, de cuatro captores.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo MacPherson con brazos oscilantes inferiores. Trasera: independiente, con brazos tendidos. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 TR 14. Llantas de aleación de 6J x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.280 kg. Depósito de combustible de 51 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h: 181,8

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada: 18,5

1.000 m salida parada: 34,3

De 0 a 100 km/h: 13,7

Recorriendo (metros): 242

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª: 22,1

400 m desde 40 km/h en 5ª: 26,1

1.000 m desde 40 km/h en 4ª: 39,4

1.000 m desde 40 km/h en 5ª: 48,7

De 80 a 120 km/h en 4ª: 11,5

recorriendo (metros): 324

De 80 a 120 km/h en 5ª: 17,6

recorriendo (metros): 486

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,2 km/h de promedio: 7,4

CARRETERA

A 90 km/h de cruce: 5,3

En conducción rápida: 11,6

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce: 7,8

A 140 km/h de cruce: 8,5

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km: 6,8

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos: 700

FRENOS

A 60 Km/h: 18,3 m. A 100 Km/h: 49,3

m. A 120 Km/h: 72,5 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 58,3 dB. A 60 Km/h: 64,2 dB.

A 90 Km/h: 68,4 dB. A 120 Km/h: 71,8

dB. A 140 Km/h: 74,2 A Tope: 78,6

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

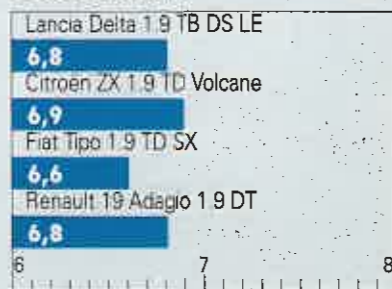
Elevalunas eléctricos traseros: 35.000 pesetas. Climatizador electrónico: 183.000 pesetas. Corrector de la altura de los faros: 12.000 pesetas. Antirrobo electrónico: 50.000 pesetas. Pintura metalizada: 40.000 pesetas. Autorradio: 78.000 pesetas. Predisposición de autorradio: 20.000 pesetas. Techo practicable con mando eléctrico: 108.000 pesetas. Espejos retrovisores exteriores con mando eléctrico y desempañador: 20.000 pesetas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



CONCLUSION

Competiendo en un segmento de gran rivalidad, el Delta ha recurrido a un precio y a un nivel de equipamiento que les pone las cosas muy difíciles al resto de sus rivales y le sitúan como uno de los modelos más interesantes del mercado.

El Delta y el ZX son los coches con una vocación más deportiva, mientras que el Tipo presenta el talante más ahorrador y el Renault 19 la carrocería más grande y espaciosa.

Pero, éstos no son los únicos rivales del Lancia: el Ford Escort CLX TD (2.249.000 ptas), el Peugeot 306 XTD (2.499.000 ptas) o el VW Golf 1.9 GL TDI (2.746.000 ptas) son también modelos turbodiesel a tener muy en cuenta.

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



FRENOS (A 120 Km/h, en metros)



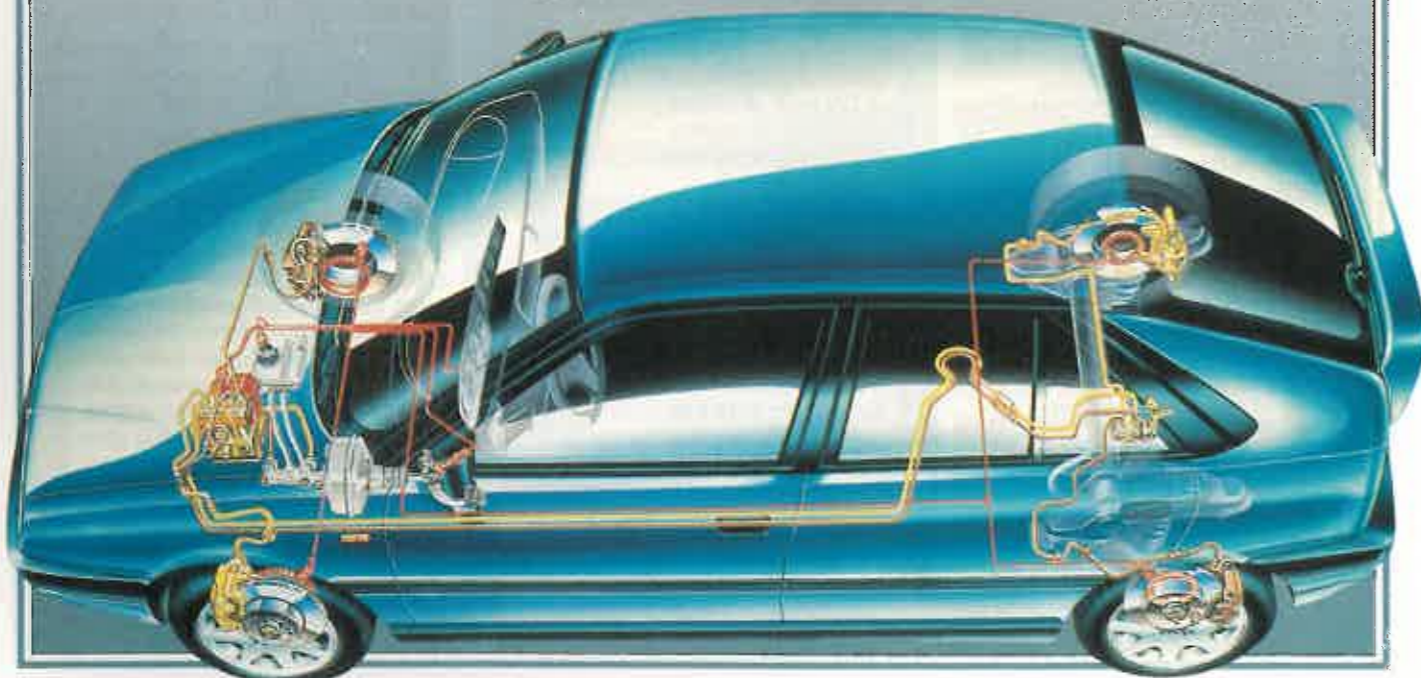
COMPRADOR

LANCIA. Importador: Fiat Auto España S.A. Antigua carretera de Barcelona, N-II km. 27,500. 28804 Alcalá de Henares, Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 649.500 ptas. **Plazos:** 48 de 55.728 ptas. **Precio final aplazado:** 3.324.438 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 24,66 ptas/km. **Coste financiero:** 42,85 ptas/km. **Coste por km. Total:** 67,5 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 50.006 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 218.328 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



El Delta TB DS hereda del potente HF la agresividad de las aletas más anchas y del espejo delantero.



En el interior del Lancia Delta TB DS LE se encuentran muchos detalles. Los asientos traseros abatibles tienen cerradura, los retrovisores y los elevalunas traseros (en opción) funcionan eléctricamente y el asiento del conductor es multirregulable.

quedan ensombrecidos por otros como la utilización de la poco práctica rueda de repuesto de «emergencia» o la falta en el portón trasero de un tirador que permita cerrarlo con más facilidad y sin necesidad de mancharse las manos.

Por lo demás no hay pegas que objetar, el nivel de acabado está a años luz del anterior Delta y se codea de tú a tú con la calidad de terminación de los modelos alemanes. La utilización de materiales agradables a la vista y al tacto y un remate cuidado configuran una presentación ejemplar que se completa con un equipamiento de serie de primera línea. El

modelo de esta prueba disponía del nivel de acabado más lujoso, la variante «LE» y lo cierto es que no se puede pedir apenas más cosas. Bueno sí, que el climatizador electrónico, muy eficaz y de sencillo manejo, se incorpore de serie, pero eso sería ya rozar la perfección. El toque final en el Lancia Delta TB DS LE (...cielos, cada vez las denominaciones son más complicadas) lo pone el apartado de la seguridad. En el nuevo modelo se ofrece de serie elementos como el ABS, el airbag para el conductor, los cinturones de seguridad con pretensores en las plazas delanteras, reposacabezas en todas

las plazas, protecciones laterales contra impactos, estructura reforzada... un buen número de elementos que contribuyen a preservar la integridad de los ocupantes, unos pasajeros que, al igual que el conductor, también disfrutarán de las excelencias de este vehículo familiar con carácter deportivo y un corazón turbodiesel capaz de aportar unas prestaciones sensacionales y unas velocidades de crucero elevadas sin que, por ello, se resienta la economía familiar a la hora de repostar. ●

VICTOR M. FERNANDEZ
 FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

SAAB 900 S 2.3

VIRTUDES	DEFECTOS
Calidad de acabado	Cambio de marchas con desarrollos largos
Motor elástico	Rueda de recambio de emergencia
Consumo de combustible bajo	

PRECIO: 3.786.225 PTAS

SAAB 900 S 2.3

Un sueco en familia

Los Saab 900 son coches con una fuerte personalidad, y su versión 2.3 destaca por ser el más equilibrado de la gama; gracias a una buena relación precio/calidad.

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

DE toda la gama 900, el 2.3 de 150 caballos se sitúa en un término medio que lo hace muy intere-

sante. Por unos 3,8 millones de pesetas se puede comprar un coche amplio, con un nivel de potencia más que razonable y con una calidad fuera de toda duda. Esta versión cuenta con el veterano motor de cuatro cilindros de 2.3 litros que la marca sueca ha utilizado con profusión en toda su gama durante los últimos tiempos. Este motor, a pesar de los años que tiene a sus espaldas, cuenta con una tecno- ◆◆◆

Motor 16
Prueba



logía puesta al día. Hay que recordar que Saab fue uno de los primeros fabricantes en montar un sistema de ignición directa, es decir una bobina independiente para cada bujía. Toda la electrónica de la gestión del motor es, así mismo, de última generación. En cuanto a características estructurales, este motor cuenta con árboles contrarrotantes para equilibrarlo y reducir las lógicas vibraciones de todo motor de cuatro cilindros. Este motor es de los denominados *cuadrados*, es decir que el diámetro y la carrera del cilindro son iguales. Esta configuración permite un excelente equilibrio entre la capacidad para trabajar a bajo régimen y la facilidad para subir de vueltas. El rendimiento obtenido es bueno, ya que, si bien en el plano de prestaciones puras se obtienen unas cifras que se pueden calificar como discretas, en cuanto a consumos, el Saab se muestra muy parco si se tiene en cuenta el nivel de potencia y peso del coche. Durante la prueba, con una conducción normal, el consumo medio se mantuvo por debajo de los diez litros, y sólo cuando se realiza una conducción algo más agresiva se superan los diez litros cada cien kilómetros; pero nunca con cifras exageradas. La responsabilidad de la bondad de estos consumos hay que buscarla en el binomio motor-desarrollos de cambio. Estos son más bien larguitos, con un desarrollo en quinta de 40 kilómetros por hora a mil vueltas del motor, que permite rodar en el límite de velocidad legal a un régimen de 3.000 revoluciones. En estas condiciones la suavidad de marcha es elogiada.

El Saab 900, aunque su aspecto pueda apuntar hacia otra orientación, es un coche de talante claramente familiar. Las suspensiones son suaves y confieren un ex-



El volante es regulable y cuenta con el inevitable airbag en el centro del mismo.



Los asientos, tanto delanteros como traseros, resultan bastante cómodos. Detrás se pueden alojar tres adultos sin demasiadas aperturas ni a lo ancho ni a lo largo.

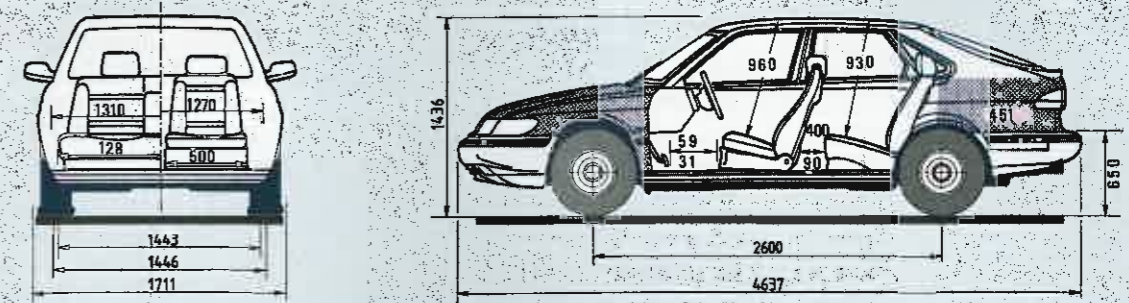


La llave de contacto se encuentra entre los asientos.

◆◆◆

◆◆◆

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.290 c.c.. Diámetro del cilindro: 90,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 21,4 mkg (200 Nm) a 4.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION
Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,8 km/h.

DIRECCION
Sistema.: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,1 m.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados (Ø 278 mm). Traseros: Discos (Ø 256). Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION
Delantera: Independiente de brazos oscilantes transversales y muelles helicoidales. Trasera: Eje semirrígido con barra Panhard.

RUEDAS
Neumáticos: 195/60 VR 15. Llantas de chapa de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.285 kg. Depósito de combustible: 68 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	210,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	30,6
De 0 a 100 km/h	9,4
Recorriendo (metros)	152
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,2
recorriendo (metros)	283
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,7
recorriendo (metros)	437

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 31,4 km/h de promedio	10,9
GARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,9
En conducción rápida.	11,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	8,4
A 140 km/h de crucero	10,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	670

FRENOS

A 60 Km/h:	16,1 m.
A 100 Km/h:	42,5 m.
A 120 Km/h:	62,4m.

SONORIDAD

Al ralentí:	50,6dB.
A 60 Km/h:	63,4dB.
A 90 Km/h:	63,5dB.
A 120 Km/h:	70,0 dB.
A 140Km/h:	71,8dB.
A Tope:	79,3dB.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

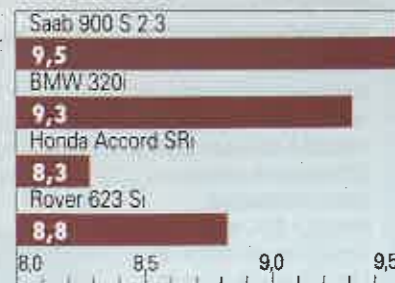
Pintura metalizada: 79.360 ptas. Tapicería de cuero: 257.280 ptas. Airbag para pasajero: 76.800 ptas. Climatizador automático: 128.000 ptas. Alarma antirrobo: 83.200 ptas. Control automático de velocidad: 71.680 ptas. Asiento trasero para niños: 52.480 ptas. Asientos de regulación eléctrica: 136.960 ptas. Calefacción para asientos delanteros: 60.160 ptas. Ordenador de abordo: 66.560 ptas. Techo solar eléctrico: 171.760 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

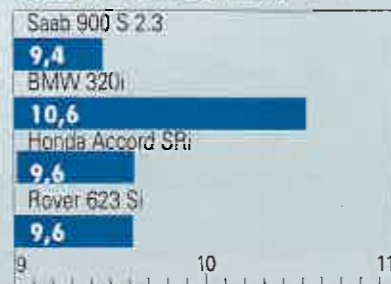
PRECIO (En pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En l. caja/ 100 kms)



VOLUMEN DE MALETERO (En litros)



CONCLUSION

El Saab 900 se encuentra un poco en tierra de nadie, pero por tamaño, motor y precio sus rivales más próximos son el BMW 320i, el Rover 623 Si y el Honda Accord con el motor 2.3. Los mejores argumentos del coche sueco frente a sus rivales se centran en el confort y en la amplitud interior. El motor resulta muy agradable, pero no puede competir frente a la garrá del BMW o la suavidad del los cuatro cilindros que montan el Honda y el Rover. En el apartado del rendimiento, el Saab destaca por unas cifras de consumo muy ajustadas, que se consiguen gracias a los desarrollos largos del cambio y a un motor que recupera muy bien desde pocas vueltas.

COMPRADOR

SAAB
Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 946.556 ptas. **Plazos:** 48 de 69.156 ptas. **Precio final aplazado:** 4.844.908 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 36,3 ptas/km. **Coste financiero:** 62,4 ptas/km. **Coste por km. Total:** 98,7 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 292.218 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carnet.



El muy cuidado diseño aerodinámico del Saab 900 no condiciona para nada la peculiar línea del coche sueco.

celente confort de marcha. Los balanceos de la carrocería se mantienen dentro de un orden cuando se rueda por carreteras en buen estado, pero al salir de la red principal, si las curvas se hacen más cerradas, los balanceos se acusan más.

El comportamiento del Saab no admite reproches. La dirección destaca por su rapidez y precisión, aunque tal vez peca de ser demasiado asistida, por lo que en según que carreteras se echa en falta un poco de tacto. Los frenos están a la altura de las prestaciones y no dan muestras de desfallecimiento por mucho que se abuse. En autovía o autopista, el coche se mueve como pez en el agua. Totalmente neutro y equilibrado. Si las curvas son más cerradas se empieza a apreciar un razonable tirón del morro que delata la condición de tracción delantera del Saab. Sólo cuando las curvas son muy cerradas es necesario recurrir al acelerador para controlar la tendencia del morro. El eje posterior, de los denominados semirrígidos, digiere bien los baches y las curvas, sin agitar en exceso a los ocupantes.

El cambio de marchas no plantea el menor problema en cuanto a precisión y rapidez.

En el interior del Saab 900 nos encontramos con un habitáculo am-

plio, capaz para alojar a cinco ocupantes sin grandes apreturas. El puesto de conducción tiene un diseño que delata la vinculación de la marca con la industria aeronáutica, ya que todos los mandos parecen envolver al conductor y quedan perfectamente al alcance de la mano. El volante es regulable en profundidad y la llave de contacto, otra peculiaridad de estos Saab, se encuentra en la consola central, al lado de la palanca de cambio. La llave, en lugar de bloquear el volante, como es normal en la mayoría de los coches, bloquea la palanca de cambio en marcha atrás. La visibilidad es buena en todas las direcciones, pero la iluminación queda un poco descompensada, ya que la luz larga es muy potente, mientras que el haz

de cruce queda un poco pobre, para un coche que es capaz de rodar a velocidades de crucero muy elevadas.

La instrumentación está acorde con lo que se lleva ahora, sólo lo fundamental: velocímetro, cuentavuelvas y termómetro de agua. Además la unidad probada contaba con un útil ordenador de abordo -que se ofrece como opción- que mantiene al conductor informado sobre cuestiones tales como consumos, velocidad media y autonomía.

Detrás hay una amplitud razonable que permite albergar a tres adultos siempre y cuando el trayecto no dure demasiado. En cuanto al maletero, nos encontramos con uno de los líderes del segmento en este aspecto. Se accede al mismo por un portón posterior que tiene apertura desde el interior. La arista de carga queda un tanto elevada.

A la vista de esto, queda claro que por este precio poco más se puede pedir, sobre todo si se trata de un coche con la imagen y la calidad tradicionales de Saab. Entre sus competidores los hay más baratos o más caros, que corren más o menos, pero pocos tienen la acusada personalidad que hace de un Saab un coche diferente.



El maletero se puede abrir desde el botón situado en la puerta del conductor.

VICTOR PICCIONE
 FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

VOLKSWAGEN PASSAT TDI Y GT 16V

La gama al completo

Con el TDI y el GT 16V, Volkswagen amplía la oferta de la gama Passat.



Con el TDI y con el GT 16V, se completa la gama Passat. El motor turbodiesel, de inyección directa, ofrece un rendimiento excepcional y unos consumos ajustados.



CON las versiones turbodiesel de inyección directa y el de gasolina de dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro, la gama Volkswagen Passat se ha completado. La marca alemana, teniendo en cuenta la demanda que tienen hoy en día los vehículos impulsados por motores de gasóleo, tenía mucho interés en disponer de la variante TDI. Y no se equivocaron, pues en los tres meses de vida de este coche, el TDI es la versión que más éxito está teniendo de la gama. Del total de los Volkswagen Passat vendidos en los últimos meses, el 44 por ciento de las ventas corresponden a las motorizaciones

diesel, siendo de éstas el 38 por ciento turbodiesel. Al ponerse al volante del Passat TDI, con un motor que rinde 90 caballos de potencia, se entiende el porqué de su éxito. Lo probamos en las nuevas pistas de IDIADA, en la provincia de Tarragona, en la pista de velocidad. En un trazado con cuatro carriles con dos largas rectas y dos curvas exageradamente peraltadas, con una longitud total cercana a los ocho kilómetros, en el que se puede circular a velocidades por encima de los 250 kilómetros por hora, pudimos constatar que este coche puede mantener sin problemas una velocidad cercana a los 180 kilómetros por ho-

ra, siempre con una rumorosidad mínima, que nos hace olvidar que se trata de un vehículo diesel; mostrándose como un vehículo ideal para realizar viajes de largo recorrido.

Tradicionalmente, los motores turbodiesel de inyección directa resultan más ruidosos que los que no cuentan con este tipo de inyección. Esto en el Passat lo han solucionado, en parte, gracias a la adopción de unos inyectores bimuelles, que en función de las necesidades del motor hace que funcione uno de ellos o los dos, variando la pulverización de la mezcla. El sistema de gestión es electrónico, similar al que se usa en la inyección de

vehículos de gasolina. También contribuye a mejorar la sonoridad el novedoso diseño de la cabeza de los pistones, que provocan una turbulencia que permite un llenado más óptimo de los cilindros. Todos estos avances técnicos permiten un consumo muy ajustado y contribuyen decisivamente a que este motor sea muy ecológico.

Con respecto a la versión 16 válvulas, en el mismo circuito de velocidad de IDIADA tuvimos ocasión de realizar varios giros a la pista con el acelerador pisado a fondo, pudiendo comprobar que en este circuito, sin ningún tipo de riesgo, el Passat 2.0i 16V GT, con 150 caballos de potencia,

permite circular al tope de sus posibilidades, a una velocidad máxima cercana a 215 kilómetros por hora, durante kilómetros, sin inmutarse.

Tanto el Passat TDI como el 2.0i 16V GT, están disponibles en los concesionarios de la marca. El TDI se puede elegir con dos niveles de equipamiento: CL y GL, con unos precios de 2.900.000 y 3.150.000 pesetas respectivamente. El GT 16V sólo es posible adquirirlo con un nivel de equipamiento único, el máximo previsto para este modelo por la marca a un precio de 3.630.000 pesetas. ●

M. MADRID

MERCEDES SLK

¡QUÉ PASADA!



Dos marcas alemanas de prestigio van a poner de moda un nuevo segmento a partir de 1995. El año que viene BMW y un año más tarde Mercedes, tienen previsto lanzar al mercado sendos *roadsters* exclusivos diseñados para un público joven, deportivo y sin duda con un importante poder adquisitivo. Mercedes ya presentó el prototipo SLK en el Salón de Turín y ésta es la primera toma de contacto. Se trata de un cabrio compacto, elegante y seguro que vuelve a potenciar el placer de conducir.





El prototipo va provisto de un motor de 2,2 litros de cilindrada y 150 caballos.



Detalles propios del estilo que dominará en el siglo XXI.



Afortunadamente los interiores son algo más vistosos que los de las berlinas. Pero es el prototipo.



¡QUÉ PASADA!

BRUNO Sacco es un mago del diseño y Mercedes tiene la suerte de tenerlo en sus filas. El italiano, fiel a la marca de la estrella desde hace años, quiere que su último «milagro» y creación, el prototipo SLK, sea un capricho de lujo, un *roadster* de ensueño con el que alcanzar sin complejos el año 2.000, pero también un deportivo más accesible que sus hermanos los SL.

SLK son las iniciales de Sporty (deportivo), Light (ligero) y Kurz (corto). Ciertamente al SLK se le ve más ágil que a un poderoso SL, no en vano el nuevo capricho de Sacco pesa media tonelada menos. Está realizado sobre la base de la Clase C y utiliza el eficaz esquema de suspensión de la berlina alemana del que destaca el sistema trasero Multilink.

La motorización ideal que el equipo técnico de la marca de la estrella ha creído conveniente para el SLK es la que se ha instalado en el prototipo, una mecánica de cuatro cilindros, 2,2 litros de cilindrada, 24 válvulas y 150 caballos de potencia, la misma que anima al Mercedes C 220. No son 150 caballos de «carreras», al menos así nos lo pareció en la berlina, pero quizá por eso se adaptan perfectamente a la filosofía de un *roadster* en el que la velocidad o las aceleraciones, a diferencia de un deportivo de raza, no es lo que más importa. No es sin embargo la única motorización prevista para el modelo definitivo que vea la luz en 1996. Para ajustarse más a



Las llantas tienen un bello diseño, como el resto del coche.



La seguridad del airbag, combinada con un cierto aire retro, receta ideal.



Biplaza con reposacabezas de seguridad.

La tradición deportiva de la marca está siempre presente.





¡QUÉ PASADA!

la idea de accesibilidad que se quiere ofrecer, Mercedes tiene en cartera planes para incorporar una motorización estandar de dos litros de cilindrada y cuatro válvulas por cilindro con 136 caballos de potencia, que abarataría considerablemente el precio final del coche; sobre todo en algunos países con impuestos en función de la cilindrada. A la hora de conseguir un rendimiento más espectacular podrían instalar un turbocompresor y subir la potencia hasta pasar de los 200 caballos. Sin embargo, y ya que este sistema de sobrealimentación no concuerda demasiado con la utilización que se le da a un vehículo así, sin duda será el motor de tres litros y seis cilindros en V con 220 caballos, en el que ahora trabajan los técnicos alemanes, la motorización estrella para el niño bonito de la casa.

Las primeras impresiones de conducción confirman la sospecha inicial: el SLK se agarra como una lapa a pesar de su tracción trasera. El sistema Multilink, en combinación con unos neumáticos Pirelli de 235/45 ZR 17, pegan el coche al asfalto y no dejan escapar ni un solo caballo de potencia en aceleración. El cambio es mucho más preciso que el ofrecido habitualmente por la marca con un carácter más deportivo. El prototipo y sus 150 caballos de potencia responden perfectamente a las solicitudes del conductor, y su rendimiento es el apropiado para «pasear» a más de 200 Km/h.



La tecla del techo eléctrico se pierde en un diseño innovador.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO Tel. (900) 12 35 05

CAMPASA Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA Tel. (91) 742 12 13

ADA Tel. (900) 10 08 99

AHSA Tel. (91) 259 46 05

DYA Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE Tel. (91) 441 33 44

RACE Tel. (91) 593 33 33

RACC Tel. (93) 200 07 55

ALFA ROMEO Tel. (900) 21 10 17

AUDI Tel. (900) 13 21 32

BMW Tel. (900) 10 04 82

CITROËN Tel. (91) 519 13 14

FIAT Tel. (900) 21 10 18

FORD Tel. (900) 14 51 45

HONDA Tel. (900) 30 80 80

LANCIA Tel. (900) 21 10 19

MAZDA Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES BENZ Tel. (91) 441 41 77

OPEL Tel. (900) 14 21 42

PEUGEOT-TALBOT Tel. (900) 44 24 24

RENAULT Tel. (91) 556 39 99

ROVER Tel. (900) 11 61 16

SEAT Tel. (900) 35 03 50

SKODA Tel. (900) 25 02 50

TOYOTA Tel. (900) 33 03 30

VOLKSWAGEN Tel. (900) 10 02 38

Table with 17 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Contains detailed pricing for various car models.

NOTA: La opción del Airbag en los Volkswagen es para conductor y acompañante. Opción (1): Elevalunas eléctricos en las cuatro ventanas: 178.000 ptas.

Table with 17 columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas, Airbag. Contains detailed pricing for various car models.

Opción (1): Kit deportivo compuesto por llantas de aleación, luces delanteras antiniebla y retrovisores eléctricos en el color de la carrocería: 107.000 ptas.

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación Nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for Alfa Romeo models.

AUDI

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for Audi models.

BMW

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for BMW models.

CITROËN

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for Citroën models.

FERRARI

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for Ferrari models.

FIAT

Table with 5 columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Lists used car prices for Fiat models.

Copyright Minor 16, 1994. Prohibida su reproducción.



Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Tempora SW 1.9 D, Regata Mare, Regata 70 S, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Fiesta C 1.1 4V 3p, Fiesta CLX Pac, etc.

HONDA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Prelude 2.3i 16V, Civic CRX 1.6i 16V, etc.

HYUNDAI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Pony 1.3 LS 3p, Pony 1.3 LS 5p, etc.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Mini Si, Mini Turbo, etc.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include XJS 3.6, XJS 4.0, XJS V12 Aut, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Sierra TD 4/5p, Mondeo CLX 1.8i 4p, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Y 10 Flia, Y 10 Fire, Y 10 Fire LX IE, etc.

MASERATI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 426/C, Biturbo 2500 ST, Spyder 2.8, etc.

MAZDA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 323 4WD, 323 GT, 323 F, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Galant 2.0 V6 24V 4p, Galant 2.0 V6 24V 5p, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Bluebird SLX 2.0, Bluebird SLX 2.0 D, Bluebird GT 1.8 T, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include X06 3.6, X06 4.0, Sovereign 3.2 Aut, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Micra 1.3S 3p, Sunny GTI 16V, Sunny SX, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R 4 TL/GTL, Supercinco C/Ty/Oasis 3p, Supercinco Five 1.4 3p, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Ibiza 1.6i 16V, Ibiza 1.8i 16V, Ibiza 1.9i 16V, etc.

SKODA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Favorit 1.6i 16V, Favorit 1.8i 16V, Favorit 1.9i 16V, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa GL y Swing 1.2 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Kadett 1.7 D 4p, Kadett 1.5 TD 5p, Kadett 1.7 D 5p, etc.

VAUXHALL

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Astra Base 1.4i 3p, Astra GL 1.4i 3p, Astra GT 1.4i 3p, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Corsa 1.0, Corsa Joy 1.2 3p, Corsa GL y Swing 1.2 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Kadett 1.7 D 4p, Kadett 1.5 TD 5p, Kadett 1.7 D 5p, etc.

VAUXHALL

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include Astra Base 1.4i 3p, Astra GL 1.4i 3p, Astra GT 1.4i 3p, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 106 XN 4V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 106 XN 4V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Coupé, 944 S, 944 S2, etc.

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include 944 Turbo (220), 944 Turbo Coup. (250), 944 S2/Turbo Cabriolet, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 93, 92, 91, 90, 89. Rows include R 4 TL/GTL, Supercinco C/Ty/Oasis 3p, Supercinco Five 1.4 3p, etc.

PIAGGIO BIMODALE ZIP & ZIP

Dos motores y un futuro

Piaggio ha revolucionado una vez más el complejo sector de los scooters, presentando como primicia el primer scooter equipado con dos motores, uno térmico y otro eléctrico.

La fuerte apuesta en favor del medioambiente que todos los fabricantes de motocicletas están haciendo en los últimos años ha llegado a su máxima expresión de la mano de Piaggio, que con su nuevo Zip & Zip Bimodale ofrece el primer scooter de contaminación «cero». Si bien debido a la extrema dificultad en obtener baterías que proporcionen una elevada autonomía, el Bimodale incorpora al mismo tiempo un clásico motor térmico, que con el simple accionamiento de un pequeño botón situado en el cuadro

El nuevo Zip & Zip se convierte en el primer scooter que ofrece la posibilidad de utilizar tanto un motor de gasolina como uno eléctrico, con las consiguientes ventajas que aporta en cuanto a contaminación se refiere.



de mandos se cambia un propulsor por otro. Las ventajas que ofrece este nuevo scooter son muy elevadas, sobre todo en aquellos países, como Italia, donde no se puede circular por los centros históricos sino es con vehículos de contaminación nula, una norma que con el tiempo se irá extendiendo por casi todo el mundo.

Esto es lo que llevó a los responsables de Piaggio a la realización del proyecto Bimodale, partiendo de uno de los más exitosos modelos del mercado, el Zip, del que se han vendido en Europa más de 70.000 unidades. Para ello, tan sólo fue necesario buscar el lugar en el que instalar las dos grandes baterías, y qué mejor lugar que debajo del asiento, el lugar destinado inicialmente para guardar el casco. Estas dos baterías proporcionan una potencia de 650 W a 6.800 revoluciones por minuto, con lo que el Zip & Zip llega a alcanzar una velocidad máxima de casi 30 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 30 metros en siete segundos. Lógicamente no son prestaciones como para poder compararlas con las de un motor de gasolina, pero hay que tener en cuenta que se trata del primer motor eléctrico instalado en un scooter y, sobre todo, del primero que se va a comer-

cializar. La autonomía que proporciona el nuevo Piaggio cuando se circula con el motor eléctrico llega hasta los 75 minutos, una cifra que permite realizar en ciudad numerosos desplazamientos. El tiempo de recarga de la baterías es de ocho horas con un cargador de alto rendimiento, que se conecta a cualquier toma de corriente de 220 voltios, pero bastan tan sólo cuatro horas para que la carga llegue hasta el 70 por ciento de su capacidad aunque, lógicamente, esto es algo que poco a poco se irá perfeccionando.

ALFONSO AGUILERA

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO

Monocilíndrico, dos tiempos con refrigeración por aire. Diámetro por carrera: 40,0 x 39,3 mm. Cilindrada total: 49,4 c.c. Relación de compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 4,1 CV a 7.200 rpm. Alimentación: un carburador de 12 milímetros de diámetro de difusor. Encendido electrónico.

MOTOR ELÉCTRICO

De funcionamiento continuo. Dos baterías de 12 V 40 Ah. Potencia: 650 W a 6.800 rpm. Tiempo de recarga 70%: 4 horas. Tiempo de recarga 100%: 8 horas.

TRANSMISIÓN:

Por correa trapezoidal. Cambio con variador automático. Embrague centrífugo automático.

BASTIDOR:

Parte delantera monocuna en acero, parte central y posterior en láminas de acero de alta resistencia. Horquilla delantera telescópica. Suspensión trasera con monobrazo con amortiguador hidráulico de doble efecto y muelle helicoidal. Freno delantero de tambor de 104 mm. de diámetro. Freno posterior de tambor de 104 mm. de diámetro. Neumático delantero 90/90-10. Neumático posterior 90/90-10.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.160 mm. Longitud máxima: 1.660 mm. Anchura máxima: 640 mm. Altura del asiento: 788 mm. Altura máxima: 1.230 mm. Peso en seco: 107 Kg. Depósito de combustible: 3,0 litros.

PEUGEOT BUXY

Vivir a la moda

La marca Peugeot se apunta a la moda de los scooter de neumáticos anchos y lanza el Buxy.

SON ya muchas las marcas que ofrecen entre su gama de ciclomotores una versión de estas características y, lógicamente, el fabricante francés no podía dejar de incluir en su oferta un modelo con el que hacer frente al resto de las marcas. Pero el nuevo Buxy incluye elementos que lo diferencian ligeramente, como el hueco portacasco situado en la parte delantera (con capacidad para 22 litros) o una completa gama de accesorios para cubrir to-



Los elementos que incluye el nuevo Buxy y su completa gama de accesorios le hacen diferente.

das las necesidades, desde parachoques delantero con protección incluso para el pequeño faro hasta un práctico cofre trasero de fácil anclaje que te permite llevarlo como maletín de mano, y en el que hay capacidad para poder llevar más de lo que uno pueda imaginarse.

En cuanto al propulsor que monta el Buxy, es un monocilíndrico de 49 centímetros cúbicos refrigerado por aire, el mismo que se utiliza en el modelo Zenith, aunque con los desarrollos ajustados a las enormes ruedas: en la parte delantera calza un neumático en medida 120, mientras que detrás utiliza un 130. En ambos casos, el modelo utilizado es el Michelin Reggae, un neumático de tacos, al más puro estilo trail, que si bien para circular por caminos ofrece un magnífico agarre, en ciudad no obtiene prácticamente ninguna ventaja, y prueba de ello es que los numerosos fabricantes de neumáticos van lanzando poco a poco nuevos modelos de similar medida pero con un dibujo de asfalto.

Otro de los aspectos llamativos del nuevo Buxy es la adopción en la parte delantera de una horquilla invertida firmada por Showa, que de esta manera ofrece una rigidez y una seguridad encomiable, además de un gran confort de marcha gracias al tacto suave que ofrece. También en esta zona delantera va acoplado un práctico freno de disco de 190 milímetros de diámetro, que asegura una enérgica frenada en cualquier situación, algo a lo que también contribuye el agarre que proporciona el enorme neumático delantero.

ALFONSO AGUILERA



II Torneo Prensa Ibérica de Golf para publicitarios

EL Grupo Editorial Prensa Ibérica, en colaboración con Ediciones Campaña y Heineken, organizó el día 15 de junio el II Torneo Prensa Ibérica de Golf para publicitarios. Los ganadores fueron: Luis Torres Corredor, en la primera categoría; José Luis López Pericas, en la segunda y Javier Rodríguez en la tercera. En la categoría femenina el Trofeo France Affiches fue para Carmen Milla, mientras el Trofeo Heineken a la bola más cercana a la bandera en el hoyo 7 correspondió a José Antonio Martín Mateos.

Maquetas y miniaturas

LA empresa Montaje Profesional Twin Cam realiza, por encargo y a escala, cualquier modelo de coche que los aficionados deseen. El resultado es de la más alta calidad y a un precio más que razonable. Sus modelos están teniendo bastante éxito, prueba de ello es que ya tienen plazos de entrega. También personalizan modelos industriales, conmemorativos y promocionales. Para más información, llamar al teléfono (91) 593 15 77 o en el número de fax (91) 593 12 17.



Nuevas defensas para los trail de Honda

FRANCISCO López, jefe de post-venta de Barral Moto, S.L., concesionario oficial Honda de Coslada (Madrid) y uno de los más grandes de esta marca en nuestro país, ha diseñado y creado una gama de defensas para todos los modelos trail de gama alta de Honda: Africa Twin, Transalp y Dominator. Estas defensas han sido creadas íntegramente por el propio Francisco López, y se caracterizan por su excelente acabado, tanto a nivel de pintura como de soldaduras, y por la extrema facilidad de montaje. Su precio aproximado ronda las veinte mil pesetas. Para más información se puede contactar con el teléfono 669 67 38 del propio concesionario.



Nuevos líquidos de frenos IADA

SUPER Dot 3 y Super Dot 4 ABS son los nuevos productos de la marca IADA, que complementan una amplia gama de líquidos de frenos, ofreciendo las máximas prestaciones dentro de las respectivas normas, alcanzando puntos de ebullición de 225 y 170 grados respectivamente. Los líquidos de frenos,

como elementos de seguridad, deben ser controlados periódicamente y cambiados en su totalidad cada 20.000 kilómetros o 2 años.



Equipo Tres con Daewoo Motor

DAEWOO Motor, división automovilística de Daewoo Corporation en España, ha asignado su cuenta publicitaria en España a Equipo Tres Publicidad, tras un concurso en el que participaron varias agencias. Daewoo Corporation es una de las compañías asiáticas más importantes del mundo. Está establecida en un gran número de países con presencia en multitud de sectores: acero y metal, químico, construcción naval, electrónica, textil e industria ligera, aeroespacial...

Va de intermitentes

SOY un apasionado del mundo del motor y tengo unas dudas que me gustaría me pudieran aclarar.

Referente a los pilotos traseros de los automóviles, ¿por qué en unos son oscuros, como en algunos GTi? Personalmente creo que los claros son más visibles. También quisiera saber por qué en los intermitentes delanteros varía el color del piloto, del amarillo al blanco, aunque las bombillas sean todas amarillas.

Por último, qué criterio siguen para conceder el número de estrellas en las pruebas de automóviles en el apartado de seguridad. Supongo que será la activa y la pasiva, variando por tanto en función del equipamiento.

RAÚL ALERTORN FUSTE
BARCELONA



R.- El motivo por el cual se emplean pilotos traseros oscuros o intermitentes delanteros con el piloto blanco es meramente estético.

Tiene razón al afirmar que los pilotos traseros claros son algo más visibles, pero lo cierto es que también los oscuros ofrecen un grado de visibilidad muy elevado, ofreciendo un nivel de luminosidad que permite verlos perfectamente. Hágase a la idea de que el efecto visual de estos pilotos oscuros podríamos compararlo con el de los cristales tintados: de fuera hacia dentro se ve con



¿QUE PASO EN REALIDAD?

Me gustaría conocer vuestra opinión sobre el siguiente caso:

Conduciendo un AX Image por la autopista «Y» de Asturias, a unos 120 Km/h., nos encontramos un Clio parado transversalmente y sin ningún alumbrado ocupando el carril por el que nosotros íbamos conduciendo; al verlo, según indican las huellas de frenada, a sólo 33 metros de distancia, dado que era totalmente de noche, no pudimos esquivarlo y le golpeamos por la parte delantera de su lateral izquierdo. El resultado es que nuestro coche rebasa al otro dando vuelta y media de campana y el otro queda girando sobre sí mismo donde acaba nuestra frenada.

El conductor del Clio sostiene que conducía a 90 Km/h. cuando siente un golpe por detrás y pierde el conocimiento, no recordando nada más. Me gustaría saber si es posible asegurar la veracidad o falsedad de alguna de las dos posturas con los datos que se tienen. Y que me proporcionen datos fiables de los metros que tarda

en frenar un AX de estas características, ya que el conductor del Clio alega que nosotros íbamos más deprisa.

EVA LEDO
AVILÉS

R.- Un Citroën AX Image frena, en condiciones ideales de asfalto, temperatura y climatología en 19,8 metros circulando a 60 Km/h., en 56,8 metros circulando a la velocidad de 100 Km/h. y en 77,9 metros, circulando a una velocidad de 120 Km/h. Estas frenadas las han conseguido probadores profesionales por lo que no sería extraño que aumentasen considerablemente en determinadas situaciones en vehículos manejados por conductores normales. Claro que un coche puede volcar al chocar contra otro aunque se circule a menos de 120 Km/h. y después de una frenada de 33 metros. Sin embargo dudamos, por lo que nos cuenta, que el otro vehículo circulase a 90 Km/h. Si el Clio tiene el golpe en su aleta delantera izquierda creemos que el caso se puede dar por zanjado.

mucha dificultad pero, de dentro hacia fuera, ofrecen una visión que no plantea problemas.

Como usted comenta, a la hora de valorar la seguridad de los coches tenemos en cuenta los apartados de seguridad activa (que incide en el comportamiento del vehículo para evitar los accidentes) y pasiva (se encarga de ofrecer la máxima protección a los ocupantes cuando el accidente se ha producido). De esta forma se valora positivamente la estabilidad, los frenos, la dirección, los neumáticos, sistemas de control de tracción, de suspensión pilotada..., en el apartado de seguridad activa y si dispone de elementos como el airbag, las protecciones laterales en las puertas, pretensores en los cinturones de seguridad, estructuras deformables, interiores realizados en material mullido, etcétera, al valorar la seguridad pasiva.

Tirón de orejas para ADA

LA otra tarde tuve una avería en la misma puerta de ADA en Rambla de Benipila, aquí en Cartagena, compañía con la que mi aseguradora tiene concertados los servicios de asistencia. Aproveché pues para pedirles ayuda a dos señores que se encontraban allí, a lo cual se negaron. Imagínese mi sorpresa cuando me dicen que acuda a un taller que está por allí cerca, que el chico del taller se ha marchado. Bueno, entonces les pido que por favor me dejen hacer una llamada por teléfono ya que mi compañía tiene sus servicios en la asistencia, a lo cual también se niegan. Entonces decidí ponerme yo mismo ma-

nos a la obra y para ellos pido que me dejen una llave que ellos tenían allí mismo y sin la cual yo no podía continuar, y aquí vino la tercera negativa. Quizá el motivo de esta actitud era que estaban «devorando» unos cafés con unos pastelitos y claro, lo primero es lo primero. El final de esta singular historia es que busco una cabina y llamo por teléfono a mi taller habitual y en breve acuden a la mismísima puerta de ADA a prestarme asistencia. Esperpéntico.

JOSÉ MANUEL RAMÍREZ
CARTAGENA

Jugar con fuego

QUISIERA comprarme un coche de segunda mano. Me han ofrecido un Renault Fuego por 150.000 pesetas con 10 años de antigüedad y me

(presuntamente deteriorado) de los amortiguadores. No tendría problemas para encontrar piezas mecánicas y las averías no serían en ningún caso más caras que las de un Clio, un 18 o un 21.

¿Un OVNI con ruedas?

DURANTE las vacaciones bajé a la playa dejando el coche en un parking. Cuando fui a recogerlo con toda la familia nos llamó la atención un coche aparcado. Era un coche antiguo, parecido a los típicos coches americanos de los años 50. No tenía marca y el morro lucía un anagrama que no conocí. Pero la mayor sorpresa vino cuando me di cuenta que no tenía manetas para abrir, ni las cuatro puertas ni el maletero. Las preguntas, pues, parecen obvias: ¿De



gustaría saber si tendría problemas a la hora de encontrar piezas si tengo alguna avería, si son caras las averías y si tiene algún problema este modelo aparte del consumo.

AGUSTIN DE LA CRUZ
MADRID

R.- Si su amor por los coupés le impide esperar a otra oferta mejor, adelante. El Fuego lleva el motor colgado por el eje delantero y un eje rígido posterior, el mismo esquema que el R-18, cuenta con un comportamiento delicado que seguramente habrá empeorado por el estado

qué coche se trata? ¿Cómo se abren las puertas y el maletero? Quiero felicitarles por su excelente revista, ya que encuentro que es la mejor revista de automóviles.

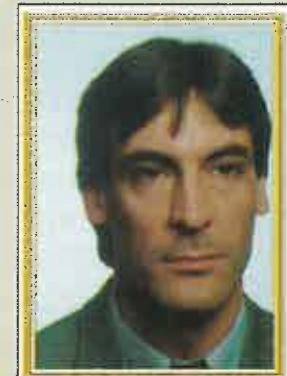
JORDI CAMPO
LLEIDA

R.- Lamentablemente no podemos ayudarle. Los preparadores privados hacen maravillas convirtiendo viejas chatarras en vehículos irreconocibles. Sólo en prototipos futuristas con sofisticados mandos a distancia habíamos observado esa ausencia total de tiradores.

OPINION

¿Un poco de fantasía? Relato breve de una homologación

¡Quién me mandará a mí meterme en esto! Tengo tiempo para reflexionar, ahora que la tensión se relaja. Me encuentro instalado, apretado firmemente por el cinturón de seguridad, en el asiento de un automóvil que se desplaza velozmente sobre la superficie, no tan regular como me gustaría, de una pista de ensayos, un día cualquiera de verano, en no importa que país. El sonido del motor girando al máximo de revoluciones, el aire cortado al paso del metal impulsado por cada gota quemada en los cilindros, las vibraciones, todo crea una sinfonía con un algo de locura. La temperatura dentro del habitáculo es insoportable, ninguna rendija en los cristales, ninguna rendija de ventilación abierta, el aire acondicionado reposando, todo sea por evitar los ladrones de potencia, por conseguir ese trocito de kilómetro que falta. Aprieto el botón rojo, luego el negro, los números comienzan su danza vertiginosa en el display del equipo instalado debajo de las rodillas de mi acompañante. Observo su cara, concentrada, un algo cansada; no es extraño después de la ya larga jornada, de las muchas vueltas, del salir por una puerta de un coche para entrar por otra del siguiente, el tiempo justo de arrancar la tira de papel que nos entrega nuestro amigo el Correvit, plegarla, guardarla, ¡uno más! ¿Cuál ahora? Nos movemos por la parte recta, plana, de la pista, apretando casi hasta el dolor el pedal del acelerador; ya se acerca, entramos en él, trepamos por su lomo, el horizonte se inclina hasta casi desaparecer detrás de la curva que ahora, como un agujero negro, parece tragarnos. Me siento pesado, noto que la sangre se agolpa en el lado contrario de mi cabeza, contrario al sentido en que gramamos, imposible apartar la vista de ese punto cercano en el cemento, delante del parabrisas. Estamos en el peralte, esa odiosa necesidad que consigue cambiar la curva en recta, girar sin mover el volante, hacer más corta la distancia entre el principio y el final de nuestro recorrido, esa parte de la pista que juega con nuestro sentido del equilibrio. ¡Por fin! Hemos terminado por hoy; detenemos el coche, caliente, crujiente, también cansado. Alguien retira los equipos, hacemos algunos comentarios, nos despedimos. ¡Hasta la próxima homologación!



Antonio Díez*

Durante el pasado año 1993, el personal del C.E.H.V. del INTA, y en el contexto de la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes y piezas de dichos vehículos, todo ello amparado en la normativa vigente, ha participado en la emisión de casi 2.000 informes técnicos, realizado un total de aproximadamente 500 ensayos; de ellos el 70% se corresponden a ensayos dinámicos en pistas, durante los que se recorrieron del orden de 25.000 kilómetros y trabajado sobre 1.000 vehículos.

*Antonio Díez es Ingeniero Técnico Industrial del Centro de Experimentación y Homologación del INTA.

WAYNE RAINEY EL MEJOR

Cuando era piloto, Wayne Rainey luchaba por ser el mejor y lo consiguió. Hoy su objetivo es el mismo y está llevando su nueva vida con idéntica determinación. Durante la temporada de Grandes Premios vive en Sitges. Con él estuvimos y hablamos de su nueva vida, de la gente, del mundo de las carreras e incluso probamos su Alfa Romeo adaptado.

SIGUIENDO el ejemplo de su mentor Kenny Roberts, Wayne Rainey, sin duda el mejor piloto del decenio y Campeón del Mundo de los años 90, 91 y 92, fijó su residencia en Sitges durante la temporada de competiciones. Diez meses después del accidente que ha cambiado por completo su vida, Rainey sigue gozando del clima mediterráneo en la Blanca Subur



entre carrera y carrera. Cuando llegamos a su anónimo y discreto chalet, entramos por el jardín sin necesidad de identificarnos. Una empinada rampa de cemento asciende hasta la residencia, y la ausencia de escalones delata la condición de su morador. Allí estaba Wayne, con su sonrisa y ese brillo en la mirada que uno recuerda como uno de sus rasgos más característicos, especialmente en los días de victoria. La acogida es cálida aunque su familia es más numerosa de lo normal. No sólo están Shae, su esposa, y Rex, su hijo, sino que sus padres y hermana acaban de llegar de «América», como dicen ellos.

Es algo más de mediodía y hoy, viernes, hay entrenamientos oficiales para un G.P. de Fórmula 1. «¿Te importa

que los veamos?», pregunta. De común acuerdo decidimos dejar el «trabajo» para más tarde y gozar con los monoplazas. Rainey observa con atención, con ojo de experto. De tanto en tanto, cuando uno de ellos ofrece una bella derrapada o un espectacular paso de curva, Wayne asiente con una exclamación: «Me gusta mucho, es muy divertido y más ahora que los coches

son mucho más espectaculares». En cuanto las imágenes nos muestran a Damon Hill pugnando por un buen tiempo, parece empujarle lanzando a media voz unos a la vez suplicantes e imperativos: «come on Damon!, come on!». Mientras observamos la pequeña pantalla se interesa por algunas soluciones técnicas, y al ver cómo se apasiona le pregunto si ha tenido la oportunidad de probar alguno. «En una ocasión me faltó muy poco para subirme en un McLaren...», responde con un punto de nostalgia que hace que no me atreva a inquirir el porqué no se llevó a cabo temeroso de que me diga que fue por culpa de su accidente. «El único monoplaza que he pilotado fue en una escuela de conducción, y me pareció muy divertido», sigue diciendo, pero sus palabras no dejan tras- ♦♦♦



lucir una impresión muy grande. La conversación derivó hacia dos de los pilares de la F-1. Uno vive, es Frank Williams, como él en una silla de ruedas. El otro es Ayrton Senna: «¿Sabes?, Ayrton fue el primero que me ofreció ayuda cuando yo estaba en el hospital. Se me ofreció para lo que necesitara, médicos, su avión para trasladarme, etc.». Lo dice pausadamente, dejando entrever su agradecimiento, con respeto y gravedad, pero no expresa sus sentimientos íntimos por la desaparición del brasileño. El que sabe lo que es sufrimiento y dolor, se guarda muy mucho de dejarse llevar por fáciles y falsos sentimentalismos. Cerramos el tema con un lacónico «La Fórmula 1 ha perdido mucho sin él».

Concluidos los entrenamientos, la conversación cambia de tercio. El es quien lanza la primera pregunta: «¿Qué dice la gente de Puig?», y se responde, «a mí me ha sorprendido mucho. Es muy trabajador, tal vez no sea el que tenga el mayor talento pero tiene una enorme voluntad. En ocasiones me pidió cómo afrontar algunas situaciones, sobre todo respecto a concentración. Necesita más confianza en sí mismo porque el paso a 500 es el cambio más importante de su carrera. Está en un equipo excelente, el de Sito, pero lo mejor que puede hacer es quedarse en Honda». Más adelante veremos el porqué de este último consejo... Hablar de Alberto implica hacerlo de Crivillé, pues ambos, además de españoles, son portaestandartes de una nueva generación: el relevo de Doohan y Schwantz: «Lo está haciendo muy bien, con mucha madurez, ya no conduce con «las pelotas», ahora emplea el cerebro y comete muchos menos errores. Crivillé puede ser el próximo cam-



En Sitges, Wayne vive con su familia y se apoya mucho en su hijo Rex.

peón del mundo. ¡Pero no este año!».

De los españoles pasamos a los demás y la crisis del equipo de Kenny es ineludible: «En Yamaha siempre ha sido igual. La moto es básicamente la misma desde 1990 y como en 1991 y 1992 también gané, su respuesta era «porqué hacer más si así ya ganas». Eso hizo que en 1992 estuviese a punto de firmar por Cagiva, que están haciendo un gran esfuerzo por ganar. En Yamaha prefieren ¡ahorrar!». La afirmación es contundente, y es que Rainey sabe que tuvo que luchar intensamente para ganar con una moto que era inferior a la de sus rivales, y sólo sus cualidades y las del equipo consiguieron llevarla a la victoria tal y como sigue explicando. «En 1993 cometí un error en Japón. Gané la carrera porque Kevin no iba bien, pero mi Yamaha iba muy mal, no corría y el tren delantero no giraba». Cuando Wayne

rememora esta victoria recuerdo claramente que nadie de los que ese día estábamos en Suzuka dudamos en darle a él todo el mérito, ya que venció gracias a su inteligencia y a su planteamiento de la carrera. «Le dije a la gente de Yamaha lo que pasaba pero no hicieron nada. Tanto es así que las cosas cada vez iban peor y después de Assen utilizamos un chasis ROC y ganamos en Montmeló». Estas palabras no suenan a satisfacción, más bien a desencanto. Wayne no parece feliz con la marca cuyos colores siempre ha defendido en el Campeonato del Mundo. «En la actualidad sucede lo mismo, la Yamaha no es la mejor moto y Cadalora no parece capaz de sobreponerse a ella: lo que ocurre es que Luca sólo va al máximo cuando la moto está perfecta y eso no ocurre siempre, en el 25 por ciento de las ocasiones la moto va bien y en el resto va mal, muy mal y entonces también hay que darle todo. Yo quería ser Campeón, ser el mejor, y siempre luchaba para serlo. Para ganar siempre hay que dar el máximo aunque la moto sea la más competitiva». Son palabras duras, incluso soberbias, pero cuando uno ha podido ver en acción a Wayne, esa determinación y esa fobia en su mirada cuando bajaba de la moto, correr a pesar del dolor de las lesiones, uno comprende que está legitimado para decir lo que dice. «De todos modos era un trabajo de equipo, cuando llegaba a boxes Mike Sinclair, mi ingeniero, sólo tenía que mirarme a los ojos para saber qué cambio tenía que hacerle a la moto».

Si este año la Yamaha de 500 no parece estar en su mejor momento, tampoco a la de 250 parecen sonreírle las cosas. El equipo de Wayne defiende los colores de la marca en esta categoría, pero al mencionar lo de su equipo, puntualiza raudo: «No, el equipo sólo se llama Team Rainey, pero ¡es de Kenny! La idea era hacer correr a Kenny Jr., pero cuando yo estaba en el hospital pensaron que podría llevarlo yo. Para mí es un reto y el año próximo las cosas cambiarán porque entonces sí será verdaderamente «mí» equipo. Correremos en 250 y será una escudería separada de la de Kenny». Ese es sin embargo un primer paso, puesto que Wayne lanza un desafío: «Mi meta es volver a 500 con mi propio equipo, pero sobre todas las cosas está la amistad con Kenny y antes de que pueda haber problemas lo dejaría». Por el momento los resultados son mediocres,

por no decir malos. «Sólo puedo decir una cosa: mala suerte, pero el motor es malo y el cigüeñal se rompe con mucha facilidad». De todos modos, como contrapunto, le sacamos a relucir que Harada, con sus lesiones en franca recuperación, vuelve a los puestos de cabeza. En este caso es el japonés centro de los elogios del americano: «Harada es muy bueno, mejor que los italianos. Tiene un estilo de pilotaje que hace que parezca fácil ir deprisa».

La charla surge amena, uno sólo tiene que apuntar los temas y Wayne responde con fluidez. De vez en cuando un torbellino rubio aparece en escena. Es Rex, el hijo de Shea y Wayne. Este, embelesado, le mira y a media voz suelta un «ha sido lo mejor que me podía suceder». El pequeño es juguetón y su padre le complace. Tiene una moto de plástico y el padre le reta: «Haz un caballito». Divertido, el pequeño la levanta como tantas veces hiciera Wayne en los circuitos. «Haz una derrapada», y Rex la inclina con determinación. Aprovechamos para hacer fotos y cambiar de ubicación para disponer del mejor ángulo: entonces Rex, con cara de esforzado, ayuda a su padre y empuja la silla de ruedas. Wayne le anima y sonríe satisfecho. «La familia es lo más importante en la vida. Si no tienes familia y amigos no tienes nada. Si no los tuviera a ellos, los tres Campeonatos del Mundo no servirían para nada». Y es que la vida ha cambiado mucho para Rainey y los suyos. Es él mismo quien saca el tema a relucir. Pienso que quiere demostrarnos, e incluso a sí mismo, que su nueva situación ya no es un handicap para él. Sabe, comprende y tiene asumido que su vida es ahora otra, pero está dispuesto a afrontarla con la misma determinación con la que otrora se dedicaba a ser Campeón del Mundo. «Es tu vida y has de luchar. Todo ha cambiado mucho para mí pero ahora mi vida es mejor, tengo más tiempo para mi familia, veo las cosas de otro modo, mis valores han cambiado, miro más a mí alrededor. Vivo más, «siento» más la vida. Antes todo estaba basado en las carreras, en ser Campeón del Mundo. Cuando corría para ser el mejor sacrificaba demasiado». Pese a su lesión, Rainey ha dominado la situación y se ha encontrado a sí mismo. «Cuando me ven dicen: «pobre Rainey, está en una silla de ruedas», pero yo estoy bien, no han de sentir pena porque soy



Con su Alfa Romeo adaptado Wayne sigue sintiendo la pasión por conducir.

mejor que antes. Es difícil de comprender, incluso me sucede a mí cuando veo a otra persona en esas condiciones, me olvido que yo también estoy en una silla de ruedas». Ese modo positivo de encarar la vida es una muestra más de su fuerza, la misma que le hizo ser Campeón y que ahora le empuja. «Si yo hice todo lo posible por ser el mejor, ahora tengo que esforzarme para mejorar cada día, quiero vivir la vida lo mejor que pueda». Sus palabras salen con convicción mientras su mirada se fija a lo lejos y prosigue: «Vas recuperando, no puedes parar. Has de trabajar, no puedes quedarte parado. Vas

marcándote metas, quemando etapas. Hoy, por ejemplo, 10 meses después de mi accidente, he notado que sentía, que percibía». Lo que para nosotros es algo que por ser tan natural ni siquiera valoramos, marca un avance en la recuperación de Wayne, en esa búsqueda de su nueva identidad. «Mi vida no se detiene, ahora está en cierto modo mucho más ocupada que antes, porque yo sólo me esforzaba en ser el mejor y ahora he de preocuparme de otras cosas, que si los mecánicos, que si el equipo, etcétera. También trabajamos para ser los mejores y estamos preparando muy a fondo la temporada 95», sentencia convencido. Recurrentemente aparecen dos palabras mágicas: esfuerzo y victoria. Son los dos parámetros que han regido la vida deportiva de Wayne y que ahora, pese a todo, siguen gobernando su existencia.

Vivir con una silla de ruedas -en ningún momento habla de parálisis, de minusvalía, de paraplejía, sino que sólo utiliza la expresión «silla de ruedas»- le ha supuesto ciertos problemas. Al no sentir desde medio cuerpo hacia abajo no nota el dolor y en ocasiones se lastima sin darse cuenta. «Un día me retorcí el pie debajo de la cama sin saberlo y otro, en el baño, no me dí cuenta de que me había equivocado de grifo y me estaba escaldando. Yo no me enteraba pero el pie sí. El cuerpo sí que siente, pero no llegan las señales al cerebro». Otro problema son las célebres barreras arquitectónicas. En su jardín, todo un puerto de montaña de cemento que se asemeja al célebre Stelvio, asciende hasta la casa. «Voy a modificarlo para hacerlo más seguro. ¡Ya he tenido algún accidente!», explica sonriendo. Con mayor gravedad prosigue: «En España no piensan mucho en nosotros. No hace mucho, en un ♦♦♦



Hablando sobre su hijo Rex, «ha sido lo mejor que me podía pasar».



Para él, las carreras son aún parte de su vida, aunque de forma distinta.

CONducIR CON LAS MANOS

«Ahora lo pruebas tú» me dice. Uno, atrevido, acepta encantado porque siente la necesidad de responder al reto y a la curiosidad. He conducido casi de todo: menos un tanque Sherman y un tren, pero nunca un coche adaptado. Tomo asiento y compruebo los mandos. En el volante un aro central oficia de acelerador: cuanto más lo oprimes, más gas. En la mano derecha, una barra semejante a aquellos cambios en el volante, es el freno y actúa al oprimirla hacia adelante. El embrague es automático, puesto que un ordenador detecta los movimientos de la palanca de cambios. En cuanto la tocas, embraga. Así pues, con sólo cogerla ya puedes poner primera y acelerar. Un botoncito «on-off» conecta y desconecta el sistema, con lo cual el coche puede también conducirse de modo convencional y así es como hago los primeros kilómetros. Llegamos a un lugar tranquilo, Wayne me hace parar y al tiempo que pone el pulsador en «on» me ordena: ¡Pies fuera! Los retiro, inserto la primera y con los pulgares comienzo a acelerar. ¡Nos ponemos en movimiento! Pienso que estar acostumbrado a la moto me da un sentido del tacto en el acelerador, y todo transcurre con facilidad, aunque tengo que ir muy concentrado. Segunda, más gas, un poco de freno, todo va bien. En una ocasión se me va la mano al pomo del cambio, pero el ordenador detecta mi maniobra y embraga, por lo

que el motor sube de vueltas: «¿me ocurría al principio», me tranquilizó Wayne. En las curvas puede cambiar y acelerar marcando la presión en el aro del acelerador con la muñeca de una mano mientras cambias la otra de posición. Poco a poco me voy habituando y cogiéndole el tranquillo. Wayne me explica que el ordenador tiene varios programas, y puede hacer los cambios más o menos como según quieras hacer la con-



ducción. Llegamos a su casa y, con suavidad, aparco. Ha sido toda una experiencia. El sistema Guidosimplex es fácil, y el embrague automático resulta de gran ayuda. Wayne opina que sería mejor disponer de mandos electrónicos en el volante como los Fórmula 1, lo que implicaría una dirección muy directa: «Así sería fantástico», dice y añade: «Lo ideal sería un manillar de moto...».



hotel de Madrid, la silla no pasaba por la puerta del lavabo. Esto no puede ser, en América en todas partes hay ayudas para nosotros y para los ciegos...». Siempre ve la parte positiva de los problemas: «Soy más normal que antes, tengo problemas de handicap pero mi cabeza funciona como antes». Ello no le impide sentenciar con la legitimidad que su circunstancia le otorga: «Usa tus piernas, no abuses de tu cuerpo, has de trabajar muy fuerte cada día porque todo puede acabar».

En Sitges, Rainey vive feliz con su familia. También le encanta la gente. «En España la gente es muy amable, magnífica, se esfuerzan en enseñar a hablar tu idioma». Ser famoso tiene un precio y cuando sale a la calle la gente le saluda. Es un problema cuando se quiere pasar desapercibido, y ahora para Wayne se ha agudizado: «Antes pensaban «tal vez sea Rainey» pero ahora están seguros», sentencia agríndice.

Junto a la puerta de su casa está aparcado su Alfa Romeo adaptado. Es un regalo de Fiat Suiza conseguido gracias a su amigo Claudio Ponti, y la adaptación es del sistema Guidosimplex puesto a punto por Clay Regazzoni; un equipamiento que costó tres mil dólares. «Vamos a dar una vuelta» me lanza tras explicarme el sistema. Wayne arranca con brío. Por la urbanización conduce tranquilo, pero pronto enfilamos una carretera de curvas. Allí se saca la espina y le extrae al coche todo su partido aprovechando a fondo los 230 caballos. Salimos de los virajes con un chirriar de neumáticos y el motor a tope de vueltas. Debe asirse fuertemente al volante al no tener fuerza en el cuerpo, si no se le iría hacia fuera: «Eso me ocurrió el primer día, casi me salgo por la ventana en la primera curva», explica riendo mientras ahora las toma inclinándose hacia adentro, como si pilotara una moto: «Lo ideal sería un arnés de cinco puntos pero no son legales en América». Su mirada es la de un chiquillo feliz mientras domina el potente Alfa en la difícil carretera. Wayne sigue siendo el mejor. Está ganando la carrera más importante: la de su vida. ●

JOSE LUIS AZNAR



FORD MOTORSPORT

Boreham, desde siempre

La historia deportiva de Ford, plagada de éxitos, se ha escrito en Boreham, donde tiene la marca del óvalo su base de competición.

FORD Motorsport está asentada en el condado de Essex, al noroeste de Londres, sobre lo que fue uno de los diez aeropuertos militares construidos por los americanos en los años cuarenta; allí durante la Segunda Guerra Mundial llegaron a vivir 700 pilotos americanos. Una vez concluida la gran contienda bélica, las pistas de este aeropuerto se convirtieron en un circuito. La primera carrera se disputó en el 50 y en el 51, John Surtees conquistó su primera victoria en moto. La última prueba se celebró en el 52; años más tarde, en el 55, Ford se

En Boreham Ford tiene su base deportiva, arriba se puede apreciar un momento del montaje del Escort de Vatanen para Nueva Zelanda. Wilson es el piloto de pruebas de Ford Motorsport.



asentó en Boreham, primero como un centro de resistencia de materiales y después ya como base de preparación de sus coches de carreras.

Desde que se asentó Ford Motorsport en Boreham, hasta hoy en día, han centrado sus mayores esfuerzos en la elaboración de los coches de rallyes que han defendido los colores de la marca. Primero fue con los Anglia y con los Cortina, pero sus mayores triunfos llegaron con los Escort a principios de los 70. Entre las múltiples victorias de este modelo destacan el primer puesto del Rallye Londres-Méjico en 1970 con Hannu Mikkola y Gunnar Palm y la victoria también con Mikkola en el 72 del Rallye Safari, siendo esa la primera vez que un europeo se imponía en esta prueba.

Tras más de una década desarrollando y evolucionando el Escort RS, una vez acabada la vida deportiva de ese modelo, se centraron en los coches de rallyes de Grupo B con el Ford RS200, un vehículo muy espectacular que no pudo demostrar su potencial; cuando se encontraba en fase de máxima evolución, en el 86, por razones de seguridad la FISA decidió suprimir los coches de este grupo. Con la llegada de los coches de Grupo A, en Boreham desarrollaron los Sierra Cosworth, tanto de rallyes como de circuitos, hasta el momento actual, en el que están llevando a cabo un programa muy completo en el Mundial de Rallyes con el Ford Escort RS Cosworth.



Ford Motorsport está reconstruyendo el coche con el que ganaron el Rallye Londres-Méjico con Mikkola. El Ford RS200 ha sido el modelo más espectacular que han hecho correr. Boreham sirve además como almacén de repuestos.



El Escort le ha dado a Ford los mayores éxitos en rallyes. De sus primeros triunfos, a principio de los 70, hasta la victoria conquistada en el último Rallye de Montecarlo ha pasado casi un cuarto de siglo.

Actualmente en Ford Motorsport, con Colin Dobinson a la cabeza, además de encargarse del mantenimiento y evolución de los Ford Escort Cosworth de rallyes, llevan la responsabilidad de la Copa Ford Fiesta, Fórmula Ford y el programa del Campeonato Inglés de Rallyes con Malcolm Wilson. Además gestionan la estrategia del Campeonato de Turismos; Boreham también sirve de almacén de los repuestos que ellos utilizan en sus coches y para sus clientes. El total de las ventas de repuestos en el 93 ascendió a 8 millones de libras esterlinas.

En el 95, en la base de Ford Motorsport en Boreham, habrá cambios importantes. Los Escort Cosworth del Mundial de Rallyes (no los harán correr ellos directamente) se los cederán a algunos equipos privados que contarán con el apoyo directo del centro de Boreham. Al preocuparse menos de los Escort, en Ford Motorsport van a centrar sus esfuerzos en desarrollar un coche de la categoría F-2, vehículos que quiere imponer la FIA en el 98 en perjuicio de los actuales coches de Grupo A turbo y con tracción integral. Al respecto, Colin Dobinson se alegra del amplio margen de tiempo que les deja la FIA para poder realizar un vehículo competitivo; sobre las normas que quiere imponer el máximo organismo del automovilismo, las acata pero no las comparte. En el 95, además de gestionar el programa de Turismos, se encargarán también de la ingeniería y el desarrollo de los Ford Mondeo V6, en lugar de Andy Rouse Engineering que es el preparador actual. ●

MANUEL MADRID

DE «COPI» CON MALCOLM WILSON

EN una de las pistas de pruebas que tiene Ford Motorsport en el centro técnico de Boreham, tuvimos la ocasión de compartir fuertes emociones sentados a la derecha de Malcolm Wilson, el piloto probador de la marca con los Escort RS Cosworth del Mundial de Rallyes. Para la ocasión eligieron un coche con pedigree, el Escort con el que François Delecour se adjudicó la victoria en el Rallye de

Montecarlo, una carrera en la que su triunfo prácticamente justifica el esfuerzo de todo el año.

Wilson nos demostró sus habilidades al volante y el potencial de este vehículo en una pista de asfalto. Antes de comenzar a rodar en serio, el piloto británico hace unas espectaculares piruetas para calentar los neumáticos, después se lanza a un buen ritmo por la pista elegida para la ocasión, muy estrecha, flanquea-

da por unos bordillos y en algunos puntos con el asfalto roto. Wilson, para no tocar con el coche en los bordillos laterales, realiza una conducción muy fina, lo que permite comprobar la estabilidad del vehículo, que se mantiene sobre la pista como si fuese por railes. También hay alguna zona en la que se requiere una buena potencia de frenada. Llegado el caso, el Escort Cosworth demuestra que este aspecto



técnico lo tiene perfectamente resuelto. La caja de cambios utilizada en este coche es de tipo convencional, pero Wilson ha tenido ocasión de probar la nueva caja de cambios de tipo secuencial que están desarrollando en Ford Motorsport; preguntado al respecto, el espectacular piloto inglés se inclina por la de tipo secuencial, que para él tiene una utilización mucho más rápida y precisa.

PADDOCK

A ROSBERG NO LE GUSTA EL MCLAREN F-1

Keke Rosberg ha devuelto a Ron Dennis el McLaren F-1 que recientemente había comprado y por el que pagó un millón de dólares. Rosberg aduce que es un coche desequilibrado e inconducible y dice que no lo quiere hasta que se solucionen los graves problemas de reparto de pesos que tiene.

EGOZKUE IMPARABLE

Nueva victoria para Pancho Egozkue en el Europeo de Montaña, que va camino de volver a ganar este año. El piloto vasco lidera el campeonato con 110 puntos tras su triunfo en Monte Campione, subida en la que Vlnyes fue segundo y Cinelli tercero. Por su parte, Andrés Vilariño no tomó la salida en esta cita italiana, que se celebrará por primera vez, al no estar satisfecho con el rendimiento de su barqueta que, pese a los esfuerzos del equipo, no acaba de mostrarse competitiva.



Los precios de las entradas para el Gran Premio de Europa, que se celebrará el 16 de octubre en Jerez, son los más bajos de todo el mundial de Fórmula 1. La tribuna VIP, la más cara, cuesta 15.000 pesetas y Pelousse, la más barata, 4.000 pesetas.

OBJETIVO: LLENAR JEREZ

Los precios de las entradas para el Gran Premio de Europa, que se celebrará el 16 de octubre en Jerez, son los más bajos de todo el mundial de Fórmula 1. La tribuna VIP, la más cara, cuesta 15.000 pesetas y Pelousse, la más barata, 4.000 pesetas.



KARTING

Un español Campeón del Mundo

EN la carrera celebrada en Ugento, Italia, el joven piloto de Genikart, Antonio García, se ha proclamado Campeón del Mundo de karting en la categoría Junior-Cadete. Tras este éxito, a los catorce años de edad, Antonio García se ha convertido en el primer español que ha logrado el galardón mundial en esta especialidad. Con un Campeonato de España de la categoría Cadete -en 1991- y decimoseptimo en último Campeonato de Europa, donde demostró su rapidez pero sucumbió por su inexperiencia, el joven madrileño se enfrentó a la prueba mundialista marcando el tercer mejor tiempo en los entrenamientos, por detrás del italiano Quintarelli y el yugoslavo Pavlovic, que luego sería su mayor rival en la consecución del título. Tras las diferentes mangas clasificatorias, en las que incluso lo llegaron a sacar de la pista, logró la séptima posición para la pre-final en la que sufrió un toque con Palovic, vencedor de esa manga, y fue sexto. Desde esta sexta plaza tomó la salida para la final, y lograba colocarse primero en la quinta vuelta, de las veinte de que constaba la carrera. Acosado al principio por Palovic, con el que intercambió la primera plaza en repetidas ocasiones, a mitad de carrera el madrileño lograba distanciarse lo suficiente para rodar en solitario y entrar vencedor en la meta, proclamándose Campeón del Mundo.

Rodó el nuevo Ferrari 043



EN el circuito de Imola, Ferrari preparó un simulacro de Gran Premio para probar el nuevo 043, que tan sólo completó 39 de las 78 vueltas previstas. Según Jean Alessi, la potencia del nuevo motor es la misma que las del 041, pero su aceleración es mayor. Tras este fallido intento, el equipo de Maranello volverá a programar otro simulacro de Gran Premio, después de la próxima carrera que tendrá lugar el día 31 en Alemania.



Nuevas normas para el CET

LA Federación Española de Automovilismo ha decidido aplicar, a partir de la próxima cita -el día 4 de septiembre en el Cirucito de Montmeló-, las nuevas normas que la FIA acordó en su última Asamblea General para los turismos. Así, los tracción trasera pasarán a pesar 25 kilos menos, es decir, 1.025 kilogramos, mientras que el peso de los delanteras se aumenta hasta 975 kilos. Por otra parte, las alas delanteras se autorizan sin mínimo de producción y se permite la participación de vehículos ocasionales a partir de la séptima prueba del campeonato, que no bloquearán ni puntuarán, siempre que incorporen un handicap de 25 kilos de peso. Por lo que respecta al Campeonato de España de Turismos, se permite utilizar los orificios de los faros como entradas de aire para aumentar la refrigeración del motor y la brida de los Ford Sierra Cosworth se aumenta hasta 40 milímetros.

Audiencia Real

LOS ganadores de la decimoquinta edición del Camel Trophy, los españoles Jorge Corella y Carlos Martínez, fueron recibidos por el Rey, al que entregaron los trofeos que conquistaron. Don Juan Carlos mostró su interés por el desarrollo del Camel y, al volante del Land Rover Discovery, recibió las explicaciones de los dos participantes en la aventura sobre el funcionamiento específico de los distintos accesorios del vehículo, específicos para este tipo de aventura.



PROTAGONISTAS



ECHAVE A LOS RALLYES

Muy popular entre los aficionados al ciclismo, «Fede» Echave no sabe si tendrá equipo para seguir dando pedales el próximo año; pero el futuro no le preocupa, ya que un proyecto, hasta ahora aplazado, ronda su cabeza. El ciclista lo tiene claro: «En cuanto deje la bicicleta me pasaré al mundo del automovilismo».



LA VICTORIA DE LAWSON

El pluricampeón del Mundo de Motos, Eddie Lawson, que cerró su carrera deportiva al final de la temporada 92 y ahora se ha pasado a los coches, ha ganado su primera carrera en cuatro ruedas. La victoria la logró en la prueba del campeonato Indy-Light que se celebró en Cleveland.

TODO UN FUERA DE SERIE

La clase de Jordi Tarrés es indiscutible y de nuevo ha colocado el listón más alto. La consecución de un nuevo título Mundial, el sexto, lo aleja aún más de cualquier otro piloto que quiera acercarse a su palmarés. Jordi será la referencia del mundo del trial en la próxima década, en la que seguirá acumulando triunfos. A sus seis mundiales absolutos se unen cuatro mundiales por equipos, 52 victorias en grandes premios, ocho Campeonatos de España y un largo etcétera.





PADDOCK

VIAJE ALTERNATIVO

Viajar de Sevilla a Barcelona, del 27 de agosto al 4 de septiembre, por caminos poco convencionales es la alternativa para coches y motos de Baobad. El precio es de 72.500 pesetas por persona y el teléfono para reservas, el 280 57 24.

SANTOS LESIONADO

En la carrera de Nürburgring, que contó con Jochen Mass, invitado por Mercedes, Manuel Santos no tuvo suerte. Tras una excelente actuación el sábado, que no se veía compensada con una buena clasificación -noven-, el piloto del Trans Club Cepsa tenía que retirarse en la Gran Final del domingo por sufrir una lesión en el brazo al ser embestido por otro camión en la salida.



Festival Porsche en Portugal

EN el circuito de Estoril se celebró la quinta prueba de la Copa Porsche 968 CS. A pesar de la presencia de carreras de Turismos, Citroën AX y BMW M3 portuguesas, la copa española fue la más competida en pista y la más seguida por los espectadores. Jesús Díez de Villarroel marcó las diferencias desde el principio, al imponerse en entrenamientos a Emilio de Villota y Miguel Angel de Castro; los que a la postre serían sus grandes rivales en carrera. En la categoría «Gentleman Driver» el más rápido fue Alvaro Bultó. Jesús Díez realizó una magnífica salida y tomó unos metros de ventaja sobre Villota y De Castro, que mantuvieron una bonita lucha durante las 12 vueltas que duró la prueba. Al final, Villota pudo con el joven piloto abulense y a punto estuvo de alcanzar a Jesús Díez. En cuarta

posición se clasificó el piloto invitado de Porsche España, el portugués Pedro Matos Chaves, por delante de Michel López. En categoría «Gentleman Driver» la victoria fue para Pedro Arpa, que se impuso a Alvaro Bultó tras un toque de éste con Balba González Camino; lo que retraso bastante a ambos. La próxima carrera se celebrará en Montmeló el 4 de septiembre.



Los españoles en la F-3 inglesa

MARC Gené, tras una excelente carrera, fue octavo en la décimo segunda prueba del Campeonato Británico de Fórmula 3, que se celebró en Snetterton, y en la que Pedro Martínez de la Rosa fue décimo primero. El tercer español participante en este cartamen, Iván Arias, tenía que retirarse en la segunda vuelta al romperse el motor de su monopla. La victoria fue para Ricardo Rossett que partía el primero en la parrilla de salida.



AL MUNDIAL DE ENDURO

Rovira, Roma, Puigdemont y Esteve -bajo la dirección técnica de Jordi Arcarons- compondrán el equipo sub-23 de la Federación Motociclista Española en los Seis Días Internacionales de Enduro. En este Campeonato del Mundo por Equipos también estarán, en la clasificación reservada a clubs y potenciados por la Federación Española, Llobet, Puigdemont y Gallardo.

Oriol Gómez: más cerca del título

En tierras asturianas se ha celebrado el Rallye de San Agustín, octava prueba puntuable para el Campeonato de España, que ha visto la victoria del piloto oficial de Renault, Oriol Gómez. De nuevo la lucha estuvo centrada entre el Renault y los dos Opel de Climent y Bardolet, que esta vez prefería volver a utilizar las llantas pequeñas

que pueden modificar las cosas. Tras los tres protagonistas y con la ausencia de Borja Moratal (que no ha podido resolver los problemas endémicos en los palieres de su Peugeot 306), Daniel Alonso no pudo en esta ocasión estar cerca de los F2, por lo que se tuvo que contentar con ganar el grupo N, tras algunos problemas mecánicos.



Daniel Alonso (abajo) vence en su tierra en Grupo N con el Escort Cosworth, mientras que Climent (arriba) no podía con Oriol Gómez (arriba), inspiradísimo y cada vez más cerca del título.



de 16 pulgadas, pero con neumáticos de perfil bajo. El piloto catalán se mostraba más a gusto que en rallyes anteriores, pero no pudo evitar que su compañero Climent, como siempre calzado con Michelin (frente a las Dunlop de Mia) le superara. La prueba, una vez más, fue un cerrado duelo entre Oriol y Climent -con Bardolet más cerca que en pruebas anteriores- con triunfo final y apretado de Oriol que, de esta manera, da un paso importantísimo para adjudicarse el triunfo final. Tiene ya 5 victorias, por una de cada uno de los pilotos de Opel, aunque quedan aún pruebas de más alto coeficiente

CLASIFICACIONES

1º Gómez-Martí (Renault Clio Williams) 2º Climent-Muñoz (Opel Astra GSi), a 27 seg; 3º Bardolet-Romaní (Opel Astra GSi), a 28 seg; 4º y 1º grupo N, Alonso-Belzunces (Ford Escort Cosworth), a 3 min, 35 seg; 5º Martínez Conde-Alonso (Renault Clio Williams), a 4 min, 04 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Oriol Gómez, 1.088 puntos; 2º Luis Climent, 942 p; 3º Mia Bardolet, 877 p; 4º Jaime Azcona, 680 p; 5º David Guixeras, 644 p; 6º Javier Azcona, 512 puntos.

PADDOCK

TAMBIEN GANO TARRES

Con el título asegurado, Jordi Tarrés volvió a demostrar que es el mejor ganando el Trial de Suiza, prueba que cerraba el Campeonato del Mundo y en la que Tommi Ahvala, segundo, se adjudicaba el subcampeonato. La ausencia de Colomer, que aún se resiente de sus lesiones, le impedía luchar por la tercera posición del mundial, que fue para Joan Pons, quinto en Suiza. Por su parte, la firma gerundense Gas Gas ha logrado el segundo título consecutivo de marcas.

ORIOI SERVA OCTAVO

El joven piloto catalán ha sumado nuevos puntos en el Campeonato de Francia de Fórmula Renault tras obtener la octava posición en la carrera celebrada en Paul Ricard. Servía, que salía decimonoveno, lograba remontar once posiciones.



TAMBIEN EN ENDURO

Mientras que Gas Gas y Paul Edmondson se proclamaban Campeones del Mundo de Enduro en los 2 Días de Hungría, Joan Roma, con Husqvarna, se adjudicaba el título europeo en 250 c.c. y Marc Puigdemont se hacía con el subcampeonato de 125 c.c., categoría en la que su compañero de Gas Gas, Isidre Esteve, ha sido cuarto.



Los BMW encomendados al equipo italiano Bigazzi ocuparon las dos primeras plazas del podio. Los vencedores fueron Tassin, Ravaglia y Burgstaller. Los 4 primeros coches fueron BMW 318iS.



DEPORTE

24 HORAS DE SPA

La armada invencible

BMW alineó en Spa un poderoso equipo de cuatro coches, que no tuvieron ningún tipo de oposición para conquistar las cuatro primeras plazas de la general. Una de las atracciones de la carrera belga fue la presencia de Nelson Piquet.

ESTA era la primera vez que los coches de la Clase 2 FIA participaban en las 24 Horas de Spa, un total de catorce coches se inscribieron en esta categoría y entre ellos dos equipos que sobresalían por encima de todos los demás, la potente armada BMW, que acudía con cuatro 318iS: dos para el equipo Bigazzi y los otros dos para el BMW Motorsport. Al volante de estos coches, se sentaron una verdadera constelación de estrellas del volante, entre las que hay que destacar la presencia del tres veces campeón del mundo de Fórmula 1, Nelson Piquet, y de Alain Ferté, piloto del equipo de Teo Martín en el Campeonato de España de Turismos y que tras la campaña que está realizando en nuestro país, acudió invitado por BMW Motorsport, además de los pilotos habituales de la marca: Cecotto, Winkelhock, Duez y Ravaglia.

Ante la poderosa armada BMW, solo había una alternativa válida y era la que presentaba Toyota que inscribió 3 Corolla, también con ases de reconocida fama a sus volantes como Chatriot, Thibaut y Hoy. Además hay que destacar al equipo Audi Bélgica con un 80 Quattro y Peugeot con un 405.



Nelson Piquet fue la gran atracción de las 24 Horas.

La experiencia de BMW en este tipo de carreras, propicio que sus cuatro coches dominaran de principio a fin de una forma insolente esta dura carrera de 24 horas. Su dominio comenzó ya en las tandas de entrenamientos, donde se pudo comprobar que sus rivales iban a ser ellos mismos. Desde la salida hasta el final de carrera, los cuatro coches alemanes se fueron turnando en cabeza, sin inconvenientes, y el problema técnico más destacable fue la rotura de la caja de cambios del coche en el que iba Piquet, problema que solucionaron en 22 minutos. Al final la mayor expectativa era la de saber si iba a ganar un Bigazzi o un Motorsport. Finalmente cruzaron la línea de meta en las primeras posiciones los dos co- **♦♦♦**



Ferté hizo equipo con Duez y Winkelhock. El piloto francés demostró encontrarse en un magnífico estado de forma.

El equipo Audi no pudo finalizar la carrera. Faltaba media hora para el final cuando tuvo que decir adiós con el motor roto.

ches de Bigazzi con Ravaglia-Tassin-Bürgstaller a la cabeza, talonados por Duez-Winkelhock-Ferté. Además, los cuatro BMW oficiales fueron los únicos coches de la Clase 2 que acabaron la carrera.

Por lo que respecta a sus rivales, todos se quedaron por el camino, los Toyota fueron quedando eliminados. El coche de Chatriot y el de Hoy con la correa de la distribución rota y

muy lejos de los boxes, el otro, con pilotos japoneses, tuvo que decir adiós al romperse el motor de arranque. El Toyota Carina de Hoy abandonó a tres horas del final y cuando marchaba en tercera posición. El Audi Quattro pilotado por Adams-Neugarten-Close, parecía que estaría en la llegada con el cuarteto alemán, pero a poco más de media hora para el final de ca-

rrera se quedó en la subida del Radillon con el motor roto.

En Spa hay que destacar la presencia de Teo Martín, que además de acompañar a su piloto Alain Ferté, estuvo en contacto con las altas esferas de BMW Motorsport. Paul Rosche, constructor del motor BMW de F-1, Meilinger, nuevo manager de marketing y Marc Surer, coordinador de competición, aseguraron a

SPA EN BREVE



FLOJA ACTUACION EN LA EURO CUP

En Spa también se disputó una carrera de la Eurocup Renault Clio. El vencedor fue Bernard Castagne. La presencia española se redujo a Joaquín Rodrigo e Ignacio Hervás, que finalizaron en posiciones retrasadas.

CUIDADO CON EL RADAR

En la línea de boxes la policía belga en colaboración con la holandesa, colocó un radar que limitaba la velocidad máxima a 50 kilómetros por hora, castigando con una multa de 20.000 francos belgas (80.000 pesetas aproximadamente) y una penalización de cinco minutos a todo el equipo que rebasase esa velocidad. Ferté la superó en una ocasión, pero al estar dentro del margen de error permitido sólo fue apercebido.

EN TODOS LOS FRENTEROS

Michel Neugarten se mostró especialmente activo durante todo el fin de semana. Participó en todas las categorías, menos en la Eurocup Renault Clio. Ganó la Challenge Venturi, las 4 Horas GT y la Copa Carglass, esta carrera con un Ferrari F-40.

LA AFICION RESPONDIÓ

Un total de 70.000 espectadores acudieron al circuito belga para presenciar las prestigiosas 24 Horas de Spa además del magnífico ambiente que rodea a esta prueba.



Uno de los atractivos de las carreras de 24 horas son los repostajes y cambios de pilotos que se realizan durante la noche.



Toyota presentó un fuerte equipo, pero las averías impidieron poder hacer frente a la poderosa escuadra alemana. Teo Martín estuvo en Spa acompañando a su piloto, Alain Ferté.



Teo que estarán presentes en la próxima carrera del CET, el 4 de septiembre en Montmeló para seguir de cerca las evoluciones del equipo español. Además, Teo Martín tiene interés en hacer debutar su segundo BMW 318iS Clase 2 FIA en Montmeló. Aprovechando su estancia en Spa tuvo conversaciones con Piquet, pero los compromisos del piloto brasileño le impiden correr en España, de todas formas Teo aseguró que en ese coche se montará un piloto del máximo nivel.

MANUEL MADRID



Aldo Bigazzi fue el gran triunfador de esta edición de las 24 Horas de Spa.

CLASIFICACION

- 1º Tassin-Ravaglia-Burgstaller (BMW 318iS), 520 vueltas;
- 2º Duez-Winkelhock-Ferté (BMW 318iS), a 4 v.;
- 3º Martin-Slaus-Heger (BMW 318iS), a 13 v.;
- 4º Piquet-Cecotto-Hoffmann (BMW 318iS), a 13 v.;
- 5º Konrad-Hermann-Ploeg (BMW 325i), a 71 v.;
- 6º Illen-Menage-Pirnay (BMW 325i), a 73 v.;
- 7º Steinlein-Muller-Anspann (BMW M-3), a 73 v.;
- 8º Welland-Welland-Maurer (BMW M-3), a 74 v.;
- 9º Luxen-Plennevaux-Chaballe (Opel Astra GSi), a 78 v. 1º Grupo Procar;
- 10º Dethier-Jacquemin-Bouche (Nissan Sunny), a 81v. 2º Grupo Procar.

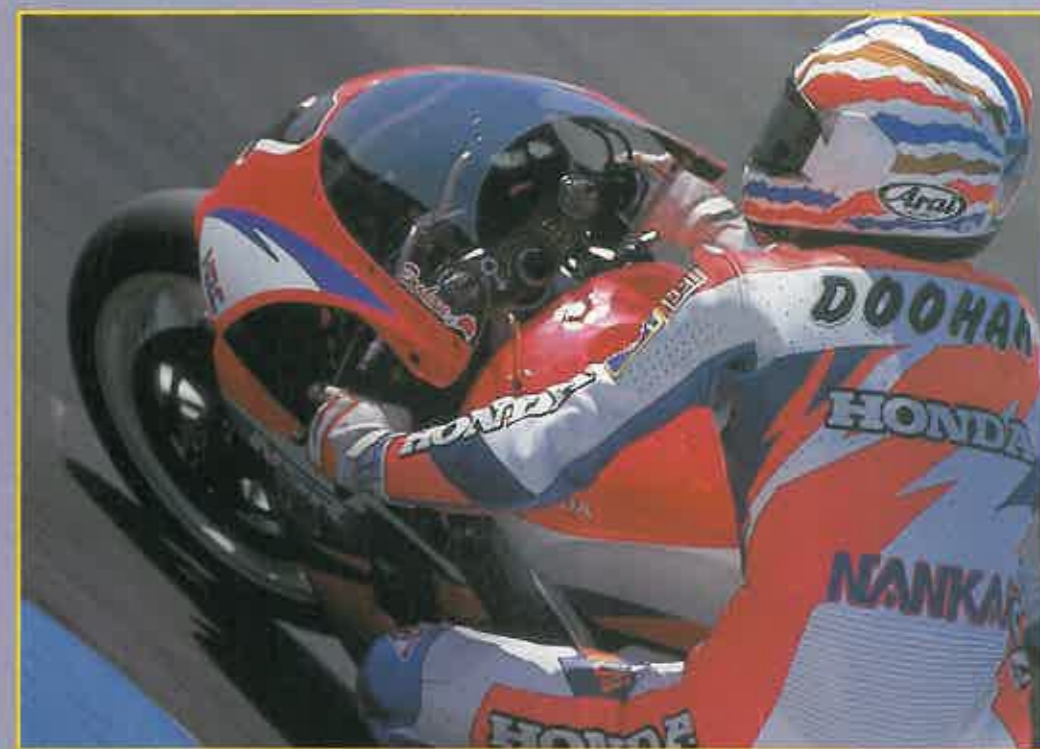
Todo parecía indicar que Doohan iba a conseguir su octava victoria, y séptima consecutiva, de la temporada. Eso era sin contar con la rabia de Kevin Schwantz en su circuito preferido.

LOS televidentes que vieron el noticiario de la BBC el sábado por la noche se enteraron que en el primer partido de cricket en veinticuatro años jugaban Inglaterra y Sudáfrica perdía la madre patria. También vieron como en un encuentro de rugby un jugador le mordía la oreja a otro hasta hacerle sangrar y asistieron a un espeluznante vuelo de Kevin Schwantz cuando, batallando con Doohan por la pole, en un exceso de confianza perdió el control de la Suzuki y saltó por los aires. El tejano tuvo suerte y salió del lance con sólo algunas magulladuras aunque tuvo que correr con una muñeca enyesada, que aún no estaba curada

desde su caída de Assen. Tal vez por eso el de Suzuki asistió el domingo a un servicio religioso en el circuito. «Sin duda Dios ha estado conmigo. Espero que a partir de ahora lo siga estando», decía el tejano.

La verdad es que nada hacía pensar que el resultado pudiera cambiar con respecto a los anteriores Grandes Premios puesto que, pese a un dominio inicial de Chandler, Doohan no tardó en hacerse con la cabeza de la carrera e ir construyendo una confortable ventaja. Kevin había salido regular, en la primera vuelta pasó quinto y bajó un puesto cuando Puig le adelantó, pero luego, con paso firme y merced a sus ya legendarias apuradas de frenada y a una acertada elección de neumáticos «escogió unos muy duros» fue acercándose a la cabeza de carrera. Cuando dio alcance a Doohan, éste poco pudo hacer ya

que el tejano se destacó hasta conseguir su segunda victoria del año. Doohan no puso peros: «tenía un par de problemas en la moto -dijo sin especificar cuales eran- pero incluso sin ellos hubiera sido muy difícil ganarle hoy a Kevin». Cadalora y las Cagiva de Kocinski y Chandler precedían a los españoles que tenían distinto humor cuando se bajaron de las motos. Alex estaba satisfecho; había tenido problemas con la moto durante todo el fin de semana y terminar sexto, con lo que asciende un puesto en la tabla general, era un buen resultado para el piloto de Marlboro. Para Alberto Puig, el hombre de Ducados, las cosas fueron al contrario; había arrancado bien y mantenía el ritmo



Pese a la victoria de Kevin Schwantz en Inglaterra, Mikel Doohan es el más claro favorito al título mundial en la categoría reina. El piloto de Honda lo sabe y por eso, astutamente, dejó irse a su rival conformándose con asegurar los puntos de una valiosa segunda plaza.

de Schwantz hasta que de nuevo volvió a sentir que sus brazos se agarrotaban y para poder terminar tuvo que aflojar y dejar escapar a Kocinski y Crivillé. El español era uno de los temas de conversación en el Gran Premio puesto que para el próximo año se siente en condiciones de negociar un contrato mejor. A estas alturas de la temporada eso es normal que suceda, pero no agradó demasiado a Sito Pons, a quien le disgustó saber que su piloto está en conversaciones con otros equipos y, lo que es peor, que eso se sepa. Para terminar con esta categoría hay que decir que una de las mayores atracciones fue la

presencia de la revelación del Gran Premio de Japón, Norifumi Abe, el joven de 18 años que sustituyó al lesionado Beattie. El japonés sólo duró tres vueltas en la primera sesión de entrenamientos y acabó en el hospital con la muñeca enyesada. Como Juan López Mella, que se rompió la mano izquierda y sufrió un esguince en la derecha.

En esta ocasión también la categoría de 250 fue un duelo entre italianos, aunque Okada estuvo más competitivo que de costumbre. Romboni arrancó como un poseso y se escapó en cabeza. Fue sólo un fuego de artificio fruto de un error puesto que había calzado su Honda con unos neumáticos excesivamente blandos que, aunque le permitieron escapar, pronto se degradaron y tuvo que sucumbir ante Biaggi, Capirossi y Okada. El hasta entonces líder del campeonato, Biaggi, comenzó a perder terreno

por problemas de su moto, que acabó gripándose y lanzando al piloto al suelo. Casi al final, Capirossi lanzó su ataque: «había montado neumáticos bastante duros que al principio de la carrera no me permitieron estar en cabeza, pero gracias a ellos pude luego remontar y distanciarme», explicaba satisfecho el nuevo líder del Mundial a quien en el podio acompañaban Okada y Romboni. Harada, Bayle, Ruggia, Waldmann y Aoki precedían a un todavía convaleciente D'Antin, cuyo brazo derecho le hace sufrir. Checa, una vez más, se ilustraba y terminaba duodécimo, pese a haber defendido durante muchas vueltas la décima posición. Maurel estaba muy satisfecho, pero no precisamente por el punto que le significa haber terminado decimoquinto sino porque «cada vez voy mejor y ruedo en tiempos que antes no podía conseguir». Decimonoveno Cardoso ♦♦♦

DEPORTE

GRAN PREMIO DE INGLATERRA DE MOTOCICLISMO

Schwantz pudo con Doohan

y vigésimo tercero De Juan, los privados lograban terminar, salvo Borja que no lo hacía porque en la primera vuelta Preining, «se ha equivocado en una reducción y se le ha atravesado la moto delante de mí. No he podido hacer nada por evitarlo». Peor suerte tuvo Hernández, víctima de una caída en los entrenamientos de



Manuel Hernández sufrió una impresionante y espectacular caída en los entrenamientos de esta décima prueba del mundial. El piloto español se rompió dos costillas y tiene un aplastamiento lumbar.

la que salía con dos costillas rotas y un aplastamiento lumbar.

Por fin parecían irle mejor las cosas a Torrontegui, que en la primera sesión oficial de entrenamientos logró el mejor tiempo y lo mantuvo hasta los últimos minutos de la segunda. En carrera el vasco se defendió como un león pero su moto era menos veloz que la de sus rivales. Tsujimura fue quien estuvo dominando durante todo el tiempo, salvo tres vueltas en las que Sakata pudo



De nuevo los italianos fueron los protagonistas en 250. La escapada de Romboni no duró mucho y Loris Capirossi, que pasa a liderar el mundial, se hizo con la victoria.



Los hombres de Cagiva realizaron una buena actuación aunque al final John Kocinski tenía que conformarse con la cuarta plaza mientras que Doug Chandler era quinto.



Tsujimura fue la estrella de 125. Dominó prácticamente toda la carrera e impuso el ritmo que le llevó a la victoria.



Herri Torrontegui mantuvo el mejor tiempo de los entrenamientos casi hasta el final. En carrera se defendió muy bien pero su moto era menos veloz que la de sus rivales.



En un circuito que nunca se le ha dado bien y con problemas en la moto durante todo el fin semana, Alex Crivillé fue sexto y asciende un puesto en el mundial.



Alberto Pulg no acabó contento. Mantuvo el ritmo de Schwantz hasta que los dolores en los brazos le impidieron seguir codeándose con los mejores.

CLASIFICACIONES

125 cc
1º Tsujimura (Honda), 44.22.659; **2º** Perugini (Aprilia), 44.22.926; **3º** Oetli (Aprilia), 44.24.118; **4º** Sakata (Aprilia), 44.24.290; **5º** Torrontegui (Aprilia), 44.24.512; **6º** Giro (Aprilia), 44.46.969; **10º** Aspar (Yamaha), 44.47.256; **18º** Maturana (Yamaha), 45.12.595; **22º** Alzamora (Honda), 45.30.947.

250 cc
1º Capirossi (Honda), 43.46.089; **2º** Okada (Honda), a 0.689; **3º** Romboni (Honda), a 1.181; **4º** Narada (Yamaha), a 5.123; **5º** Bayle (Aprilia), a 5.528; **9º** D'Antin (Honda), a 0.689; **12º** Checa (Honda), a 57.206; **15º** Maurel (Aprilia), a 1.3.353; **19º** Cardoso (Aprilia), a 1.19.607; **23º** De Juan (Aprilia), a 1.19.607.

500 cc
1º Schwantz (Suzuki), 47.31.632; **2º** Doohan (Honda), 47.33.998; **3º** Cadalora (Yamaha), 47.37.442; **4º** Kocinski (Cagiva), 47.43.892; **5º** Chandler (Cagiva), 47.48.096; **6º** Crivillé (Honda), 47.51.406; **7º** Pulg (Honda), 48.11.288.

ASI VA EL MUNDIAL

125 cc
1º Sakata, 183 puntos; **2º** Ueda 137 p; **3º** Tsujimura, 132 p; **4º** Oetli, 121 p; **5º** Raudies, 110 p; **6º** Aspar, 86 p; **7º** Torrontegui, 73 p; **21º** Giro, 8 p; **25º** Alzamora, 5 p; **29º** Maturana, 3 p.

250 cc
1º Capirossi, 168 puntos; **2º** Okada, 152 p; **3º** Biaggi, 144 p; **4º** Romboni, 129 p; **5º** Waldmann, 113 p; **8º** D'Antin, 74 p; **12º** Checa, 32 p; **27º** Castilla, 3 p; **28º** Maurel, 2 p; **29º** Cardoso, 1 p.

500 cc
1º Doohan, 231 p; **2º** Schwantz, 160 p; **3º** Kocinski, 120 p; **4º** Pulg, 112 p; **5º** Crivillé, 109 p; **15º** López Mella, 23 p; **24º** Miralles, 7 p.

arrebatarle el primer puesto. Tras Tsujimura fueron Perugini y Oetli los que se impusieron a Sakata y Torrontegui, que estaba contento: «podía haberle pasado pero era mi deber cubrirle las espaldas. Mi moto no corría como la suya pero los neumáticos iban fantásticos»,... y eran unos que le había pasado Sakata.

Giró, por fin acaba una carrera bien clasificado y no es que ser noveno sea lo que de él cabe esperar, pero vistas las circunstancias puede calificarse como un triunfo. El de Aprilia manifestaba: «al principio he ido con cuidado para que nadie me tirara pero después he cogido confianza y estoy satisfecho por los tiempos que he marcado». Justo detrás, pero muy desmoralizado por los altibajos técnicos de su moto, entraba Aspar que manifestaba «ya va siendo hora de que Yamaha tome cartas en el asunto. Así no podemos continuar». Su delfín, Maturana, concluía en decimotercero lugar y Alzamora, con problemas, era vigésimo segundo. ●

JOSÉ LUIS AZNAR



Excelente resultado de los Seat Toledo Marathon, con Erwin Weber (en la foto) en la tercera posición, solo superado por los dos Citroën oficiales. En estos días, Seat Sport decidirá el futuro de sus actuaciones, aunque está casi descartada la participación en el Dakar.



DEPORTE

BAJA ESPAÑA ARAGON

Citroën sin oposición

Timo Salonen llegaba a Zaragoza prácticamente deshidratado, con el aire acondicionado averiado. Fue éste el único incidente de una actuación de los Citroën que, por dominadores, fue casi insolente.





Citroën se ha permitido el lujo de diseñar una versión de su victorioso ZX Rallye Raid para las pruebas del tipo Baja. En los Monegros, como quince días antes en Portugal, ha vuelto a demostrar que son los mejores.



Fontenay fue en esta ocasión más rápido que Salvador Serviá y se impuso entre los vehículos de categoría T2.



Tras el abandono de Bruno Saby, líder tras el prólogo de la Baja, los Mitsubishi nunca estuvieron en condiciones de plantar cara a los Citroën. El japonés Shinozuka ni siquiera pudo superar a los Seat Toledo de Weber y Serviá.



Dalmáu logró colocar a su Mercedes en la séptima posición final, justo por detrás de los poderosos equipos oficiales y como primer piloto privado clasificado. Todo un éxito.

LA Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno está teniendo esta temporada un dominador absoluto: Citroën, vencedor de las tres primeras carreras e incluso del París-Dakar, que aunque no ha sido puntuable para el certamen, es la prueba más carismática del año. Y no sólo es Citroën la marca dominadora, si no que su piloto estrella, Pierre Lartigue, ha sido también el vencedor de las cuatro pruebas.

Con este aplastante dominio llegaban los Citroën a los Monegros aragoneses para disputar la clásica Baja España Aragón, donde la única oposición podría llegar de la mano de un equipo Mitsubishi muy poco motivado este año y un modesto equipo Seat que desempolvaba los Toledo Marathon, sin apenas diferencias respecto a los que debutaban el pasado año. Los Seat habían corrido en Portugal la Baja Nicola, como carrera de preparación para la cita hispana.

Es tal la especialización de Citroën en estas pruebas que se ha permitido incluso el lujo de tener dos tipos de coches: el convencional, que se utiliza en los raids africanos y el ZX más corto, especialmente modificado para las 3 pruebas tipo Baja del calendario (Portugal, España e Italia). Este ZX es ligeramente más corto de ejes, tiene una caja de cambios de tipo secuencial, con 7 velocidades, depósitos de gasolina en los laterales para un mejor centrado de pesos y aire acondicionado, que suponen una importante mejora en las condiciones de trabajo de los pilotos. Un aire acondicionado que se ha mostrado trascendental en esta Baja, con temperaturas en el interior del coche que habrían superado los 70 grados y nada menos que 10 horas y media de conducción.

En la Baja de Aragón, la etapa prólogo es importantísima, porque quien sale delante tiene todas las ventajas. Los adelantamientos, con el polvo, son prácticamente imposibles y significan asumir riesgos enormes. En estas condiciones, los coches se preparaban para el ♦♦♦



El veterano Salvador Serviá tuvo que inclinarse, en esta ocasión, ante el francés Fontenay, como él a los mandos de un Mitsubishi Pajero, y conformarse con la segunda posición entre los coches de categoría T2, prácticamente de serie, y la décima posición final.



Uno de los momentos más espectaculares de todo el recorrido de la Baja fue el vadeo del río Gállego. En la fotografía se puede apreciar como el Seat Toledo Marathon de José María Serviá, refresca su carrocería durante escasos segundos.



Aún es posible encontrar vehículos sorprendentes y espectaculares en la Baja, como este Quad, luchando contra el polvo y el tórrido calor de los Monegros.



Francesc Selga cuajó una muy buena actuación sobre su Suzuki Vitara.

prólogo con meticulosidad. Todos suprimen el peso superfluo, taran los turbos al máximo soplado, colocan neumáticos más rápidos y ruedas más pequeñas y sacan a relucir sus mejores dotes de pilotaje.

La sorpresa vino por parte de Mitsubishi, cuyo piloto, Bruno Saby, un veterano especialista de rallyes, superó a todos sus rivales, entre los que estaban los tres Citroën (Lartigue, Salonen y Auriol), los dos Seat (Weber y Serviá) y el segundo Mit-

sector. Sin embargo, el motor de su coche comenzó a fallar y no tuvo más remedio que dejar pasar a dos de los Citroën, el de Lartigue y el de Salonen, mientras que Auriol se retrasaba ligeramente el golpear contra unos arbustos y romper su alerón trasero; lo que le hacía perder restabilidad en recta.

Pocos kilómetros después, Saby tenía que abandonar. Con tres Citroën en cabeza, todo estaba prácticamente decidido. Auriol, rompió su dirección asistida, por lo que no pudo impedir que Weber colocara a su Seat en tercera posición, mientras que Serviá, que también superó al francés, a duras penas pudo contener el ataque de Shinozuka, de quien finalmente se desembarazó en la última asistencia. En la cabeza, Lartigue, generosamente, dejó pasar a Salonen conformándose con un segundo puesto que le supone ya matemáticamente el título mundial. Aunque a punto estuvo también de ganar esta Baja porque Salonen, con una avería en su aire acondicionado, corrió los últimos kilómetros absolutamente agotado. A poco que Lartigue hubiera forzado la situación, se habría apuntado su quinta victoria consecutiva, todo un record muy difícil de imaginar.

Tras los tenores, excelente el séptimo puesto de Ramón Dalmau, primer piloto privado. Destacable fue también la actuación de Salvador Serviá (yaya fin de semana familiar, con tres actuaciones!), aunque en esta ocasión tuvo que inclinarse ante el francés Fontenay en la lucha entre los coches de serie.

J. M. CERNUDA

FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

CLASIFICACIONES

1º Salonen-Gallagher (Citroën ZX), en 10 horas 27 minutos 15 segundos, a un promedio de 77,67 kilómetros por hora. 2º Lartigue-Perin (Citroën ZX), a 2'21". 3º Weber-Hiemer (Seat Toledo), a 24'58". 4º Serviá-Oller (Seat Toledo), a 38'15". 5º Shinozuka-Magne (Mitsubishi Pajero), a 39'52". 6º Auriol-Picard (Citroën ZX), a 40'25". 7º Dalmau-Foj (Mercedes 500 GE), a 1.33'38". 8º Neveu-Da Silva (Buggy Bourgoin), a 1.49'20". 9º Fontenay-Musmara (Mitsubishi Pajero), 1º T1, a 1.51'11". 10º Serviá-Quandt (Mitsubishi Pajero), 2º T1, a 1.56'39".



¿QUÉ PASA, NO
HA VISTO NUNCA
UN PERRO POLICÍA?



PARA LA GENTE QUE LE GUSTA LA GENTE.

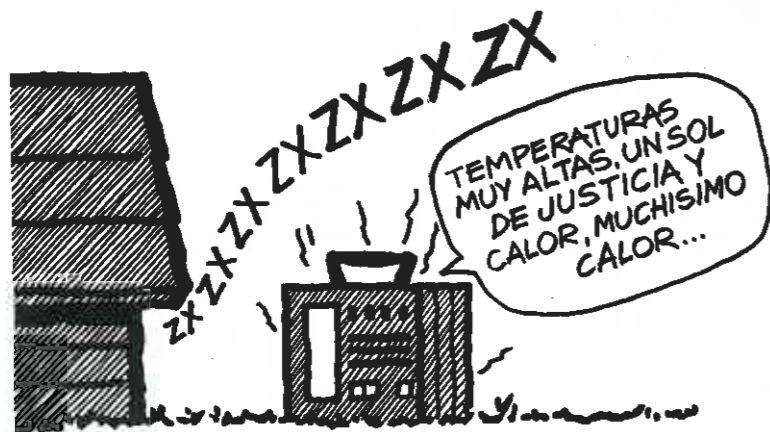
Si no eres un lobo solitario, te encantará compartir todo lo que significa un Renault Espace. Su sorprendente espacio interior. Su estudiado sentido del confort. Su amplia visibilidad. Su libertad de movimientos. Y, por supuesto, la seguridad de sus frenos ABS. Su dirección asistida.

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** representación autorizada Off. Equipamiento expuesto disponible según versiones.



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

SEMANAL
Motor 16

2 de agosto 1994 • Núm. 563 • 375 ptas.

**NUEVO
LANCIA K**

EL SUCESOR
DEL THEMA



VOLSKWAGEN POLO GT

**EL PEQUEÑO
DEPORTIVO DE VW
AL DESCUBIERTO**

EXCLUSIVA



AL VOLANTE DEL MERCEDES SLK

¡QUE PASADA!

