



SEMANAL Motor 16

16 de agosto 1994 • Núm. 565 • 375 ptas



OPEL TIGRA
Coupé de bolsillo

NOVEDADES DE
OTOÑO

FORD SCORPIO

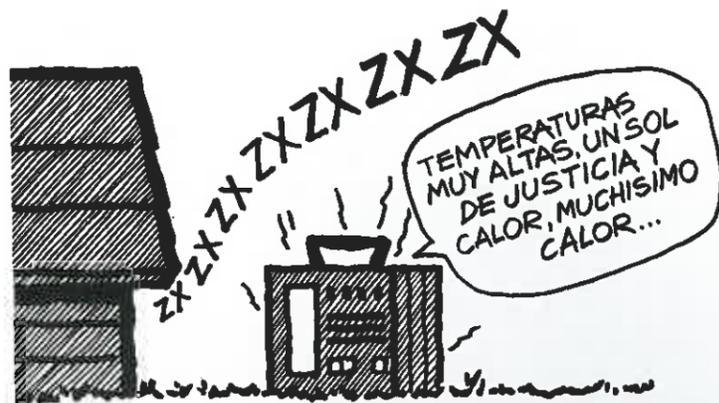
La ambición más grande



VW POLO
Un alemán hecho en España

LANCIA K
Armonía de lujo y diseño





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

- 5 **EDITORIAL**
- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **FOTOS ESPIA**
Fiat Spider. Ya rueda el nuevo deportivo italiano.
- 14 **LO ULTIMO**
Volkswagen Polo. El pequeño de Volkswagen está listo para iniciar su vida comercial.
- 18 **Moragón.** Es el sueño de un aficionado con forma de gran deportivo.
- 20 **Novedades de otoño.** La vuelta de las vacaciones va a animar el mercado.
- 26 **Maserati Quattroporte.** Lujo para toda la familia es lo que ofrece este coche de la marca del tridente.
- 30 **A FONDO**
Mitsubishi Colt GLXi. La marca japonesa inicia su ataque en el segmento de los coches pequeños con el Colt.
- 36 **MOTOS**
Yamaha XJ 900 S Diversion. Es la nueva apuesta de Yamaha en el terreno de las motos semideportivas.
- 40 **REPORTAJE**
Los efectos del calor. Las temperaturas veraniegas afectan al vehículo, conviene tomar precauciones.
- 43 **ESPECIAL FIAT**
- 59 **PRECIOS**
- 86 **DEPORTE**
A todo gas.
- 88 **Campeonato de España de Rallyes.** Oriol Gómez y Renault, los dominadores del campeonato.
- 92 **Ferrari 412 T1B.** El coche que devolvió a Ferrari los laureles.
- 95 **Rallye Madeira.** La isla portuguesa acoge un rallye espectacular.
- 98 **JUAN BALLESTA**



18 **Moragón:** un vehículo de lujo para iniciarse en la conducción deportiva.



26 **Maserati Quattroporte.**



36 **Yamaha XJ 900 Diversion.**



30 **Mitsubishi** entra en el segmento de los coches pequeños con el Colt GLXi.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 580 euros.



¿Su comunicación es de las que encienden pasiones? ¿Su publicidad realza los beneficios de su producto?
 ¿Sus promociones son brillantes? En definitiva ¿ponen sus mensajes en marcha a quién usted quiere, cómo y cuándo quiere? Si no es así, llámenos, encontraremos la respuesta más adecuada a cada una de sus preguntas.

DMB&B
 Grupo de
 Comunicación

Lagasca, 88. 7º. Tel. (91) 431 48 11. Avenida Diagonal, 512. Tel. (93) 416 01 60. Gran Vía, 81. 5º. Tel. (94) 441 46 00.
 28001 Madrid. 08006 Barcelona. 48011 Bilbao.

Presidente
 Jesús de Ramón-Laca
Consejero Delegado
 José-Ventura Olaguibel del Olmo

Director:
 Angel Carchenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** **Director Comercial:** Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

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

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** SGEL. Avda. Valdelepara, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPE. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Distribución 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).

El fuego purificador

LA escena no podía ser más perfecta; parecía el rodaje de «Bullit» sin Steve McQueen y con Francis Ford Coppola tras la cámara, que interpretaba la acción en clave años 90: velocidad, dólares, nacionalismo, peligro, fuego y Jos Verstappen que, metido en su Benetton, iba camino de convertirse en la nueva Juana de Arco con casco y sin espada. Como todo lo que rodea a la Fórmula 1, también aquel fuego fue efímero, fue un fuego de paja con sabor a Hollywood y drama de celuloide.

Desaparecido el peligro, las lenguas de doble filo interpretaban el accidente del Benetton en el G.P. de Alemania de forma tragicómica. A lo mejor, decían, la hoguera ecológica (ya que de gasolina verde se trataba), era la máxima expresión del espectáculo, peligroso y controlado por las importantes cabezas que, sin nada que hacer y bajo la inspiración de los dioses, inventaron de nuevo los repostajes en la F-1, sin darse cuenta de que eso era el juego de la guerra, sin balas pero con fuego de ése que duele y quema sin contemplación.

Ahora, con el drama que no fue y que descansa en el pasado, las cabezas pensantes estudian la fórmula mágica para la Fórmula y así evitar que, por culpa de los repostajes, un Gran Premio se convierta en el eco de «Apocalypse Now», con su escena espeluznante y singular del napalm propinado por los Phantom. Cualquiera que sea la solución paliativa al problema latente de la hoguera en cada repostaje, siempre será una chapuza. Si se habla de seguridad hasta los extremos de tener que talar robles centenarios para modificar el trazado de Monza, no tiene lugar el juego de la guerra con balas que no matan y gasolina de verdad.

Sin embargo, nadie puede negar

con toda su inmensa parafernalia tecnológica, mágica y despiadada, parece la gran pantomima de la vida a 300 kilómetros por hora. Sin llegar a un ejercicio de imaginación que pretenda competir con el «Drácula» de Coppola, en aquella hoguera de Hockenheim se podía ver reflejada la azarosa situación de nuestra industria automovilística.

Hasta los instantes que precedían al fuego, el Benetton era brillante, variopinto y triunfal como nuestra industria en el ecuador de la pasada década. Ya que todo iba viento en popa a toda vela, ¿por qué no repostar energía y seguir en la ilusión del tobogán del bienestar? Dicho y hecho, se orquestó una infraestructura ficticia, frágil y quimérica; semejante al hecho de repostar para dar más espectáculo y riqueza al asunto. De pronto, la realidad;

un insospechado olor a gasolina, prelude de una crisis pedregosa e ingrata que culminó en una fogata de la que nadie se salvó. Verstappen, atrapado y sin oxígeno como una industria sin recursos, intentaba encontrar un respiro. Los extintores, el Plan Renove, los ungüentos milagrosos, la bajada de precios, el mono ignífugo y el parque móvil ya en la UVI, vencieron el fuego purificador y mientras en Benetton están armando otro monoplaça, en España, madre del sol, como dice Umbral, el pasado mes de julio se han vendido 101.467 coches, equivalente a un 17 por ciento de incremento frente a las cifras del año anterior. Es de esperar que cara a un futuro sensato, los de la 1 guarden las mangueras y que los diestros que manejan los hilos de la Industria, se olviden de números astronómicos y empleen sensatas medidas de pequeño agrimensur.

GIGI CORBETTA

SEMÁFOROS

El Ayuntamiento de Madrid se ha gastado

centenares de millones en colocar paneles informativos en la vía de circunvalación M-30. Pero resulta que apenas ofrecen información puntual y concreta de las circunstancias en que se desarrolla el tráfico. Por si fuera poco, en agosto, desaparece el personal encargado de manipular los paneles, que se limitan a ofrecer mensajes genéricos: recomendar el uso del casco o el cinturón de seguridad. El día 1, un accidente de tráfico colapsó la vía en un monumental atasco (coincidía con Operación Salida) y los paneles informativos hacían cualquier cosa menos informar.

Por fin Tele 5 ha adoptado una buena decisión

sobre la Fórmula 1. Con el nuevo horario, de la 1 de la madrugada, se acaba la obligación de oír tantas inconveniencias. El buen aficionado se las compondrá para ver vía satélite la retransmisión de cualquiera de las cadenas europeas, con los comentaristas adecuados, desplazados al circuito; no como la cadena de la Once y el Wonderbra, que todo lo que pagan es el taxi hasta los estudios. Gracias, Lazarov por alejar de todos nosotros la tentación de ver la F-1 en español.



SUSTITUTO DEL F-40

El Ferrari 130 a punto

El sustituto del mítico F40 ya va cobrando su forma definitiva. Las últimas fotos, captadas en las proximidades de la fábrica, dejan ver cómo la carrocería va perdiendo el camuflaje y queda perfectamente definida.

También está claro que el nuevo modelo va a superar en todo a su predecesor. Se

puede decir que el F130 va a ser un verdadero Fórmula 1 de calle, superior en prestaciones a las del mítico F40. En Ferrari se mantiene un secreto absoluto respecto a la fecha de su presentación, pero todo parece indicar que podrá ver la luz a mediados del 95.

(Fotos Giovanelli)

SE LLEGO AL ACUERDO

La Generalitat, con Seat

Al fin se ha firmado el acuerdo entre Seat y la Generalitat de Cataluña por el que el gobierno autonómico concede una ayuda financiera de 8.000 millones, que vienen a sumarse a los 32.000 concedidos por el Gobierno central.

El apoyo del gobierno catalán se ha centrado en los proyectos de Desarrollo y Formación, para asegurar la continuidad de la empresa como marca independiente y como empresa autónoma.

En otro orden de cosas, se ha conocido también la concesión de ayudas por valor de 54.000 millones de pesetas por parte del Gobierno alemán a Volkswagen para remodelar la antigua fábrica de Trabant en Zwickau, donde se producirá el nuevo

Polo. Esta ayuda estatal ha sido aprobada por los organismos comunitarios, mientras que las firmadas por el Gobierno español aún se encuentran pendientes de la aprobación de la CE.



AVANCE ESTADISTICO DE VENTAS

Más de 100.000 coches en julio

AUNQUE las cifras oficiales que habitualmente hace públicas Anfac aún no se conocen, se sabe ya que en el pasado mes de julio se han vendido en nuestro país 101.467 coches nuevos. Frente a las 86.700 unidades vendidas el año anterior, esto supone un incremento del 17 por ciento.

En este mes de julio se han dado varias circunstancias que permiten ser moderadamente optimistas. Aunque esperamos poder ofrecer los datos oficiales en la próxima semana (si en Anfac se deciden a trabajar en agosto), podemos ya adelantar que por primera vez desde 1992 la tasa de variación interanual es positiva; concretamente, un 4,03 por ciento. Es decir, en los últimos 12 meses (de julio 93 a julio 94) se han vendido más coches que en los 12 meses precedentes (julio 92 a julio 93). La Tasa era de -24,15 por ciento en diciembre, lo que indica que no sólo existe una recuperación, sino que está siendo más rápido de lo esperado. El Plan Renove y las ventas de coches de alquiler (75.000 en los seis primeros meses del año) están ani-

TASA DE VARIACION INTERANUAL



mando las ventas. El mes de julio es tradicionalmente el mes en que más ventas se realizan. Pues bien, en el 94 se ha superado en un 3,28 por ciento el promedio de los últimos cinco años. Estas cifras positivas sobre promedios de meses anteriores se han dado también en mayo y junio, por lo que puede decirse que no ha sido ésta una recuperación puntual de un mes, sino que indica un repunte esperanzador. Ahora, a esperar a la finalización del Renove para ver qué pasa.

De buena fuente

Renault cae también en manos de una empresa multimedia

Estos días se lleva a cabo en Francia el proceso de privatización de Renault. Una de las firmas que más posibilidades tiene de hacerse con el control es el grupo Hachette, a través de Lagardiere. Hachette, uno de los holdings más poderosos en comunicación, ya controla Matra, el fabricante de los Espace. El desembarco de Hachette en Renault pone de manifiesto el interés de los grupos multimedia por controlar a la industria de automoción... o viceversa. Recuérdese el control de Fiat sobre Rusconi, o viceversa, y las conexiones entre Mercedes y la Bundesbank, propietario de un emporio periodístico en Alemania.

Calvet no tiene suerte en Japón

Jacques Calvet, presidente de PSA, es el abanderado de la ofensiva europea contra Japón. Sin embargo, el presidente de Peugeot no tiene demasiada suerte, porque, tras una ofensiva para vender los 405 en el país del sol naciente, resulta que ha habido que llamar a los compradores por un defecto de fabricación que podía producir un incendio en los coches. Naturalmente, los medios de comunicación japoneses no han dejado pasar el hecho y han sacado los colores a la marca francesa. Más de 1.700 unidades han tenido que cambiar un cable del encendido que rozaba un conducto de gasolina.

El Fiat Punto ayuda a Fiat

A comienzos de año se firmó el despido de 5.000 trabajadores de Fiat. Sin embargo, sólo van a producirse 2.000 gracias al inesperado éxito de ventas del Punto. Otro modelo de Fiat, el Coupé, está teniendo tanto éxito en Italia que se ha superado ya el año de demora en la entrega y hay clientes dispuestos a pagar el doble por la concesión de una unidad.

El Ministerio de Hacienda estudia reducir la Tasa de Matriculación

Lo que tienen verdaderamente claro es que no se va a anunciar. La hipótesis de trabajo que se maneja es la reducción paulatina de la Tasa de Matriculación, en una cuantía próxima a un punto en cada trimestre. Esto permitiría suprimir este impuesto en un plazo razonable de tres años, sin que la demanda de automóviles se retraiga. En el Ministerio se cree que nadie retrasaría un año la compra de un coche nuevo para ahorrarse un 4 por ciento y que la disminución de ingresos para el Estado comenzaría a ser apreciable cuando la crisis económica ya estuviera prácticamente vencida.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Boston tuvo que insertar en su segundo disco, hace ya 15 años, una nota que aseguraba que en sus grabaciones no había ningún truco electrónico y todos los sonidos provenían de instrumentos convencionales.

Después de un largo lapso, el grupo de Tom Scholz ha vuelto con el álbum «Walk on» (MCA MCD 10973) sin que se note nada el paso del tiempo. Es de suponer que lo hacen a propósito, para intentar rescatar a sus admiradores de antes. ¿Pero se imaginan ustedes que Seat volviera a lanzar el 600 sin cambiar para nada aquellos motores que tanto se calentaban? Pues algo así ha hecho Boston, con canciones muy bien construidas y resueltas, pero que no representan ningún avance sobre sus discos anteriores. Y para eso, les preferimos en «More than a feeling» que en cualquiera de los temas de este nuevo álbum.

Paul Carrack es uno de esos personajes difíciles no ya de catalogar, sino incluso de seguir en su carrera de cantante, compositor y miembro de diversos grupos. El álbum «Twenty-one good reasons» (Chrysalis ERG 27221 2) consigue, en sus 21 canciones, ayudarnos en esta especie de gimkhana que empieza con su trabajo en el grupo Ace, prosigue con un tema de su estancia en Squeeze, dos colaboraciones con Carlene Carter, 12 temas propios y su trabajo como vocalista en Mike and The Mechanics. Carrera más tortuosa que un rallye de tierra, pero llena de grandes momentos musicales que recomendamos a quienes gusten de discos variados sin necesidad de incluir artistas diferentes.

Los Neville Brothers están conociendo una nueva juventud, 30 años después de sus primeros éxitos y empujados por las numerosas co-

laboraciones de su mejor voz, Aaron Neville, en discos de diversas figuras. El disco «Live on Planet Earth» (Polygram A&M 540 225-2) repasa su carrera al completo con algunos homenajes notables, como el que rinden a Curtis Mayfield y Bob Marley en el medley final o la recuperación del «Ama a quien está contigo» de Stephen Stills. Un directo como éste, que además se anuncia como «el único directo autorizado de los Neville Brothers» para combatir los muchos piratas reunidos a lo largo de los años, ofrece una imagen mucho más real de este grupo familiar de lo que puedan ser las intervenciones meramente vocales de Aaron, la imagen más difundida del grupo en los últimos tiempos. Buena música negra, con ritmo y armonías vocales.

Como propina, una recopilación de buenas canciones. «Funky Funky» (Arcade 3200362) es un doble disco perfecto para amenizar largos y monótonos recorridos en coche. Se subtitula «lo mejor del funk» que es esa música bailable, vitalista y divertida que no es moda de un tiempo determinado, sino privilegio de animados músicos negros que han ido incrustándola en la mejor etapa soul, en los años del sonido discoteca y hasta en las épocas más rigurosas de la new wave, el punk o la movida. ¿Algunos nombres ilustres? Pues ahí van James Brown, Earth, Wind & Fire, Herbie Hancock, O'Jays, Sly and the Family Stone, Isaac Hayes, Commodores y KC and the Sunshine Band. Con este reparto de lujo es casi imposible aburrirse a bordo del coche.

JOSÉ RAMON PARDO

NUEVO ATLAS MICHELIN DE ITALIA

Michelin acaba de publicar su Atlas de Carreteras de Italia, una obra realizada con toda la precisión, equilibrio y claridad que caracterizan a su fondo editorial. Este nuevo atlas se une a los ya publicados de España y Portugal, Europa, Francia y Gran Bretaña e Irlanda. La obra reproduce un mapa de grandes itinerarios de la península itálica. A continuación dedica 103 páginas a la cobertura cartográfica de aquel país a escala 1/300.000. Posee una completa información sobre puertos, aeropuertos, monumentos, castillos, palacios, parques nacionales, playas... Su precio es de 2.750 ptas.



16 TOLEDOS PARA LOS MOSSOS D'ESQUADRA

Francisco Zurita, responsable de ventas especiales de Seat, hizo entrega a finales de julio de 16 vehículos Seat Toledo a Xavier Pomés i Abella, director general de Seguridad Ciudadana de la Generalidad de Cataluña. Se trata de 16 unidades del modelo Seat Toledo 1.8 GLX que han sido adquiridos por la Generalitat y que serán utilizados como coches patrulleros.

EL MAS LIGERO DEL MUNDO

Teléfono Micro-Tac Elite

MOTOROLA ha lanzado al mercado el teléfono de bolsillo más ligero del mundo, el Micro-Tac Elite, que sólo pesa 113 gramos. El Micro-Tac Elite es el teléfono móvil más avanzado y aparece justo cinco años después de que Motorola creara el primer Micro-Tac, con el que nacieron los teléfonos de bolsillo.

El Micro-Tac Elite ofrece, por primera vez en un teléfono de bolsillo, un contestador automático digital.

Este tipo de teléfonos de bolsillo revolucionaron el mundo de la tecnología no sólo por su estilo, ganador de varios premios, sino también por las variadas características que reúnen. La introducción del Micro-Tac Elite reafirma el liderazgo y la innovación de Motorola en este campo.

«Desde 1956, Motorola se ha comprometido con los usuarios de telefonía móvil en ofrecerles terminales cada vez más perfectos tecnológicamente, más duraderos y más cómodos; el Micro-Tac Elite es un paso dentro de esta estrategia», señala Luis Ezcurra, director general de Motorola Telefonía Móvil.

El primer Micro-Tac de Motorola se lanzó en 1989 y fue seguido dos años después por el Micro-Tac Lite. En 1992 fue el Micro-Tac Ultra Lit, que rompió la barrera

ra del teléfono móvil más ligero del mercado. Este esfuerzo de miniaturización de los teléfonos móviles de Motorola es posible gracias a la tecnología de los circuitos avanzados, por un lado, y de la evolución de los diseños en plástico y otros materiales que reducen el peso del producto al

mismo tiempo que proporcionan una excelente prestación y durabilidad.

El nuevo modelo posee una familia de baterías «inteligentes» de litio, que ofrecen la mayor duración por llamada por gramo de peso que cualquier otra batería (60 minutos de conversación o 100 horas de espera). Las baterías adicionales permiten hasta 2 ó 3 horas de conversación. La pantalla es grande y de dos líneas, con indicadores permanentes de señal recibida y de batería e iconos de menú para acceso rápido.

El contestador automático digital es opcional, siendo el primer teléfono del mundo que contesta en lugar de su propietario, haciendo posible que quien llame deje un mensaje. El cargador interno es rápido y elimina la necesidad de llevar un cargador; simplemente se necesita un adaptador a la red que se conecta directamente al aparato. Posee nueve tonos de llamada para diferenciar el del propio teléfono.



KINVOX: CATALOGO PROFESIONAL

Radiovox S.A., importante firma especializada en la fabricación y comercialización de radiocassettes y productos de Car Audio, acaba de lanzar al mercado su nuevo catálogo Kindvox de accesorios de instalación, imprescindible para la labor del concesionario y del instalador profesional de Car Audio. Dicho catálogo se podrá obtener en los distribuidores de zona o en Radiovox S.A. Teléfono: (93) 490 81 40 y fax: (93) 490 11 16.

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

FOTOS
ESPIA

FIAT SPIDER

Asignatura pendiente

Dentro del plan de renovación de producto acometido por el fabricante italiano, está prevista la aparición de un Spider a imagen y semejanza del mítico 124 Spider que se dejó de fabricar en 1985. Con esta novedad, el Grupo Fiat supera una asignatura pendiente.

AUNQUE el programa de desarrollo y presentación en público no concluirá hasta el verano de 1995, ya está muy definido cómo va a ser el nuevo Spider con sello Fiat.



El Tipo cambia la cara

El Tipo no se queda al margen del fuerte ritmo de novedades impuesto en el Grupo Fiat. Ya está a punto una lavada de cara para él. Las modificaciones más importantes se centran en la nueva calandra, que sigue la línea impuesta por el Punto. En el interior las novedades se harán esperar un poco, pero hay una nueva familia de motores esperando para ser utilizados en diversos modelos.

Después de ver el alarde de diseño desarrollado con el Coupé, hay mucha expectación por ver si el diseñador griego Zapatinas puede superar el reto. En líneas generales, la estética del coche va a seguir la tradición familiar de los *Touring Superleggera* de los años 50 y 60. La mecánica y el esquema de las suspensiones serán los del Fiat Punto, pero montados sobre una plataforma totalmente nueva con una longitud total de 3,9 metros.

Si bien el diseño y el desarrollo del proyecto ha sido responsabilidad directa de Fiat, con una presencia muy importante de Paolo Cantarella, la construcción del coche se ha encargado a Carozzeria Maggiore, que deberá construir entre 10.000 y 12.000 unidades al año de la nueva *Touring Superleggera* en la antigua fábrica de Lancia situada en Chivasso.

A pesar de su nombre, que hace referencia a los antiguos deportivos

italianos contruidos con carrocerías de aluminio, el nuevo Spider estará realizado en acero. Su estructura responde a las tendencias actuales, con el motor situado delante en posición transversal.

Se trata de un cuatro cilindros de 1.749 centímetros cúbicos que forma parte de la nueva familia de motores denominados SuperFires, que agrupa motores de cuatro y cinco cilindros. En principio, el cuatro cilindros tiene un rendimiento de 132 caballos, que pueden llegar a 150 con una versión de cinco válvulas por cilindro.

El peso del conjunto se mantiene por debajo de los 1.000 kilos, por lo que las prestaciones del nuevo modelo serán de primera fila. La seguridad en el nuevo Spider está asegurada por la incorporación de doble airbag y refuerzos laterales contra golpes.

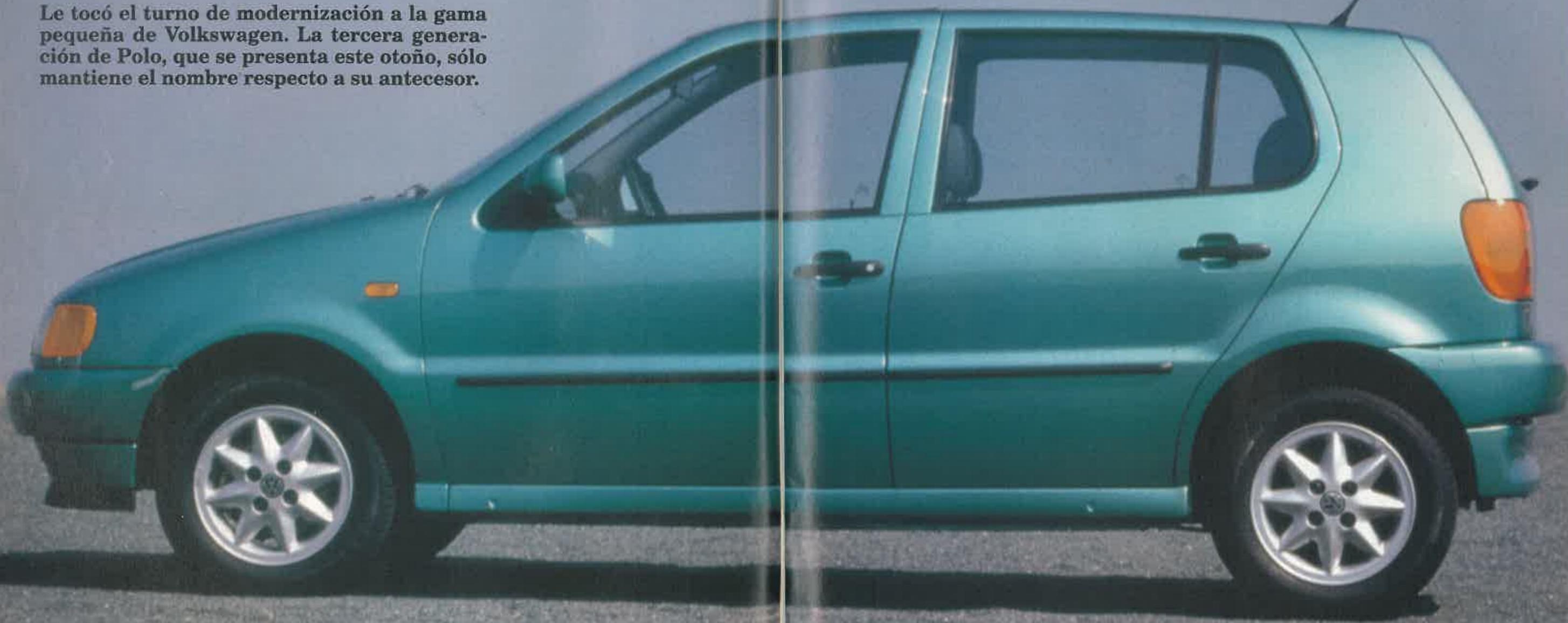
NUEVO VOLKSWAGEN POLO

Sólo mantiene el nombre

Le tocó el turno de modernización a la gama pequeña de Volkswagen. La tercera generación de Polo, que se presenta este otoño, sólo mantiene el nombre respecto a su antecesor.



El frontal del nuevo Volkswagen Polo tiene un cierto parecido con el de su hermano el Golf.



Entre el equipo de serie se podrá contar con un volante regulable en altura en todas las versiones.

Unas suspensiones parecidas a las del Volkswagen Golf aseguran la estabilidad del Polo.

mavera del próximo año se ampliará la gama con una versión diesel de 1,9 litros de cilindrada con 64 caballos de potencia. Desaparece la versión sobrealimentada G-40 de compresor volumétrico, de cara a cumplir con las normativas ecológicas sobre emisiones de escape, que entrarán en vigor en la Comunidad Europea a partir de 1996.

Una de las peculiaridades de los motores y transmisiones de los nuevos Polo es la de estar montados sobre unos grandes *silent blocks* en los anclajes de los largueros. Los pasajeros se benefician así de una mecánica carente de vibraciones (sobre todo en el diesel) y mayor silencio dentro del habitáculo. Las potencias de las distintas versiones del Polo son transmitidas por una caja de cambios de cinco velocidades, reestructurada para potenciar más una

buena respuesta de recuperación que una gran velocidad punta. Con todo, la velocidad máxima oscila entre los 145 kilómetros por hora de la versión de 1,0 litros de cilindrada y los 172 de la 1.600.

Como la seguridad dinámica es parte muy importante en un coche, se ha incrementado la distancia entre ejes en siete centímetros y la estructura de la suspensión, con amortiguadores de gas, es ahora parecida a la del Golf.

El equipamiento y las opciones se actualizan. De serie se podrá regular el volante en altura en todas las versiones que dispondrán, además, de un indicador de intervalos de servicio en el cuadro de instrumentación. La dirección es asistida de serie con el motor de 1.600 centímetros cúbicos y opcional en los demás. El sistema antibloqueo de frenos se compra a parte para todos los nuevos utilitarios del fabricante alemán, así como el airbag tanto el del conductor como el del acompañante.

S.G.P.



LOS automóviles envejecen antes que las personas; resulta que un coche con diez años, más o menos, sobre sus ruedas, está estéticamente obsoleto. Este es el caso del utilitario de Volkswagen, el Polo, cuyo primer modelo apareció en el año 1975 y del que se vendieron 1.100.000 unidades. Después de algunos retoques faciales, en 1981 se crea la segunda generación de Polo, con carrocería de dos volúmenes y coupé, con el fin de seguir compitiendo en la onda mercantil de un segmento muy prolijo y competido. En 1990 los responsables de diseño de Volkswagen le hicieron un lavado facial que aguantará hasta este próximo otoño, fecha en la que empezará a venderse el nuevo Polo, un coche que tiene la peculiaridad de ser totalmente nuevo de rueda a rueda.

Lo primero que llama la atención del rejuvenecido Polo es el parecido de su frontal con el de su hermano mayor, el Golf. Las líneas son ahora más redondeadas y perfilan una ligera forma en cuña. Salvo el faldón delantero, el neófito prescinde de todo aditamento aerodinámico, puesto que el estudiado diseño enrasa los elementos sobresalientes de la carrocería, incluidos los cristales y los faros. Una idea, en cuanto a la efectividad del nuevo diseño, nos la da la cifra del coeficiente aerodinámico respecto al antiguo modelo: 0,32 en el nuevo, frente a 0,36 del ya viejo Polo.

Aunque la longitud total del nuevo modelo se ha acortado en cinco centímetros, el espacio interior se aprovecha de forma sorprendente para un utilitario. La habitabilidad resulta, pues, francamente buena,

gracias también a un incremento de 8,5 centímetros a lo ancho y de 7 en altura. También se ha pensado en los que viajan con numerosos objetos personales: el interior dispone de estuches en los asientos y en las puertas, y de pequeños huecos en la consola central. En cuanto al maletero, con 20 litros de más de volumen, ofrece una capacidad de 260 litros y la posibilidad de ampliarlo abatiendo los respaldos de los asientos traseros. Por último, la carrocería del nuevo Polo estará disponible en versión de dos o cuatro puertas.

Los nuevos Polo se moverán con motores de gasolina y de gasóleo. Los propulsores de gasolina abarcarán un abanico de potencias que van desde los 45 caballos hasta los 75, con cilindradas desde el litro hasta el 1,6. En pri-



MORAGON

Made in Spain

En España hay amantes del automóvil que no se resignan a que en nuestro país la industria del automóvil se limite a la fabricación de coches de tipo utilitario y se aventuran en la realización de un exclusivo deportivo como éste.

EL Moragón, pues así se llama este modelo, es un biplaza de 200 caballos realizado en España con elementos mecánicos de Saab y Audi. Sobre un bastidor tubular con una batalla de 2.450 milímetros, con una carrocería realizada en fibra. Emplea el motor de cuatro cilindros de dos litros sobrealimentado, que se utiliza en el Saab 900, con una potencia máxima de 200 caballos. Este motor va montado longitudinalmente, por lo que se emplea una caja de cambios manual de cinco velocidades de origen Audi. El peso total del conjunto se mantiene en los 1.350 kilos, por lo que las prestaciones están a buen nivel. La velocidad máxima está por encima de los 230 kilómetros por hora.

El resto del coche emplea elementos mecánicos específicamente diseñados para este modelo. En el interior encontramos una cuadro de instrumentos también de origen



El Moragón es un biplaza en cuyo interior se han cuidado mucho los detalles. La instrumentación y parte del salpicadero son de origen Saab, igual que los asientos.



El motor es un Saab dos litros turbo con 200 caballos de potencia.



Las anchas vías, el reparto de pesos y el bajo centro de gravedad permiten una buena estabilidad.

miento, puede rondar los nueve millones de pesetas.

J&F, la empresa que ha puesto en marcha el proyecto, confía en atraer el interés del público que busca, ante todo, diferenciarse tanto en imagen como en prestaciones. El teléfono de contacto de J&F es: (91) 401 77 31.

V. P.

para el **OTOÑO**

NOVEDADES

Tal y como pasa todos los años, los fabricantes preparan sus mejores galas para la vuelta de las vacaciones. Los meses de septiembre y octubre, con la obligada cita del Salón de París, van a ser fecundos en novedades que están llamadas a ser las protagonistas de la próxima temporada.



OPEL TIGRA. En septiembre se presenta en sociedad el coupé, basado en el Opel Corsa, que se fabricará en Zaragoza.

Alfa Romeo. La marca italiana centra sus esfuerzos en el 145, modelo que viene a sustituir al 33 con once años de vida a sus espaldas. Presentado en el pasado Salón de Turín, el 145 llegará a España con cuatro motorizaciones diferentes: tres con motor boxer de gasolina y un cuatro cilindros en línea turbodiesel. Su comercialización en España está prevista para las primeras semanas de septiembre. No obstante, no es éste el

único campo en el que Alfa está trabajando, ya que para antes de final de año se presentará oficialmente el Alfa Romeo Spider. Este modelo, del cual ya se ha distribuido la primera foto oficial, tiene prevista su comercialización la primavera del 95.

Audi. Después de un año movidito con gran cantidad de novedades, esta marca empieza el curso con

la comercialización de su buque insignia, el A8. Esta gran berlina de lujo viene avalada por el revuelo levantado al ser el primer coche fabricado en una serie más o menos grande con una carrocería autoportante de aluminio. Se inicia su comercialización con dos versiones: un V.6 de 2,8 litros y el V8 de 4,2 litros de capacidad.

BMW. Con la nueva Serie 7 recientemente lanzada, las novedades de BMW se centran en la llegada de nuevas versiones. Lo más importante es el 750 con el motor de doce cilindros en V. Esta nueva versión, punto culminante de la gama, vendrá acompañada de las versiones de carrocería larga. Así mismo, el fabricante alemán ha anunciado la aparición de una versión de cuatro puertas del BMW M3. Con esta versión, el M3 pasa a ser una de las berlinas más agresivas del mercado. Otras sorpresas que verán la luz en los próximos meses se refieren a nuevos motores, tal y como el nuevo diesel de cuatro cilindros de 1,7 litros y 90 caballos.



ALFA ROMEO SPIDER. Este modelo está llamado a ser el más codiciado de la nueva gama de Alfa Romeo. Sobre esta misma base se va a realizar un coupé con todo el carácter de la firma.



ALFA ROMEO 145. Cuatro versiones del 145 están preparadas para iniciar su comercialización a lo largo de este otoño. Desde un 1.4 hasta un 1.7 16V, hay ofertas para todos los gustos.



LANCIA K. Su presentación tendrá lugar en el próximo Salón de París.

Citroën. El protagonismo de las novedades de Citroën se lo va a llevar el Evasion; monovolumen realizado en conjunto con el grupo Fiat que supone una auténtica revolución para este segmento. Inicialmente, el Evasion va a estar disponible en dos versiones de 123 y 150 caballos respectivamente, siempre en gasolina. En cuanto al ZX, se va a iniciar en España la comercialización de la versión Break, con lo cual se amplía todavía más la oferta de familiares del fabricante francés.

Chrysler. El desembarco de los americanos se va a producir de la mano del Neon, modelo de la gama media de Chrysler diseñado para satisfacer los gustos de americanos y europeos. El modelo viene avalado por un importante éxito de ventas en el mercado americano. Se trata de un coche de 4,36 metros de largo, dotado de un motor de dos litros de cuatro cilindros y 145 caballos que entra de lleno en la categoría de las berlinas de clase media.

Ferrari. Es sorprendente la actividad que está desarrollando Ferrari. En estos meses se realizarán ♦♦♦



VOLVO 960. Un nuevo motor, de 2,5 litros de capacidad, amplía la oferta de Volvo en su gama alta para este otoño.



CITROËN EVASION. Los monovolúmenes de Fiat-PSA van a ser grandes protagonistas del mercado los próximos meses.

las primeras entregas de los 355 en España mientras que, a nivel internacional, se dará a conocer el denominado F130, que en realidad es el sustituto del F-40.

Fiat. Al igual que el resto de sus compañeros de aventura, en Fiat se van a centrar en el lanzamiento del Ulysse, el monovolumen desarrollado conjuntamente con el Grupo PSA. Sus características mecá-

nicas son idénticas a las del Citroën y Peugeot, pero con una presentación y equipamiento personalizado. Por otra parte, Fiat prepara una serie de pequeños retoques en la gama Tipo a la espera de la renovación definitiva del modelo, prevista para dentro de algo más de un año.

Ford. El nuevo curso en Ford estará marcado

por la presentación, en el Salón de París, del nuevo Ford Scorpio. El buque insignia de la marca sufre un cambio radical. Aunque la plataforma se mantiene respecto al anterior Scorpio, todo el exterior y la decoración interior cambian. Se abandona la carrocería de cinco puertas y se modifica ligeramente la suspensión posterior. En cuanto a las mecánicas, hay muchas novedades. La parte baja de la gama se verá impulsada por el motor dos litros del Mondeo, con 136 caballos. El modelo intermedio será impulsado por el nuevo V6 Duratech, que acaba de ser introducido en el Mondeo, mientras que el tope de gama seguirá siendo el V6 con culatas Cosworth de 195 caballos. También habrá una versión turbodiesel con un motor de 2,5 litros. Su venta se iniciará a finales de año.

El resto de la novedades de Ford se centran en el inicio de la venta del Mondeo 24 V con el motor V6 de 170 caballos.

Honda. El secreto que tradicionalmente aplican



LANCIA DEDRA STATION WAGON. A la vez que se va a renovar la imagen del Dedra, aparece una versión familiar, inexistente hasta ahora.

FORD SCORPIO. En el Salón de París aparecerá el buque insignia de Ford.



los japoneses a sus nuevos productos tan sólo ha dejado filtrar que el nuevo Honda Concerto se dará a conocer en septiembre. Este modelo se fabricará en el Reino Unido en la planta que el fabricante tiene en Swindon y es totalmente nuevo. De hecho es muy probable que incluso el nombre se cambie dejando de lado la denominación actual.

Jaguar. El primer producto totalmente nuevo desarrollado bajo la tutela de Ford verá la luz en septiembre. Por una parte, el nuevo coche vuelve a los



FORD SCORPIO. La imagen del nuevo Ford Scorpio ha sufrido un cambio bastante radical respecto al anterior modelo.

orígenes de la marca con la recuperación de unas líneas que se habían diluido con el tiempo. El X300 recupera las formas redondeadas y el característico doble faro de los Jaguar. Bajo la piel, la renovación es total, con una tecnología de primera fila, fruto de la estrecha colaboración de los departamentos de investigación y desarrollo de Jaguar y Ford.

Land Rover. Por fin, después de algunos retrasos, el proyecto Pegasus va a ver la luz. Se trata del heredero del Range Rover que se presenta a finales

de agosto y se empezará a vender antes de final de año. Es más largo, más ancho y más alto que el actual Range Rover, pero va a coexistir con él, ya que en principio no está previsto el cese de la producción del actual modelo. La confusión vendrá por la decisión de mantener el mismo nombre para el nuevo modelo. Mecánicamente se mantienen las bases del anterior modelo, es decir, tracción total permanente y carrocería de aluminio. La electrónica ha irrumpido en el Rang Rover con un sistema antibloqueo de

frenos mejorado y un control de tracción que relega al conductor a ser un mero espectador en las situaciones difíciles. Habrá un motor de gasolina de ocho cilindros en V de 4,6 litros y 230 caballos, y un turbodiesel, de origen BMW, de 2,5 litros

Lancia. Muchas cosas nuevas en poco tiempo. En los primeros días de septiembre llegará el nuevo Lancia Dedra. Un lavado de cara que pone al día la imagen de un coche que tiene ya a sus espaldas más de cinco años. Esta renovación irá acompañada de la presentación del Dedra Station Wagon, con lo que la marca italiana se introduce en el segmento de los familiares de la gama media.

No obstante, los platos fuertes son el nuevo Lancia Kappa, sustituto del Thema, y el Lancia Z, versión personalizada Lancia del monovolumen Fiat-PSA. El Z está llamado a ser la versión de más nivel, por lo que, en principio sólo está prevista la versión 2 litros turbo de 147 caballos. En cuanto al sustituto del Thema, ♦♦♦

para el TOÑO

NOVEDADES



FERRARI F355. En España se van a empezar a realizar las primeras entregas del último Ferrari.



TOYOTA RAV4. Este es el todoterreno más fácil y agradable de conducir que se puede comprar por unos tres millones.



CITROËN ZX BREAK. Con cierto retraso respecto al resto de Europa, se empezará a vender en septiembre. CHRYSLER NEON. El responsable de asegurar el desembarco americano.



llamado Kappa, su llegada todavía se hará esperar unos meses, pero su presentación oficial tendrá lugar en octubre.

Mazda. Después de las mejoras introducidas en la gama en los MX3 y MX5, el próximo hito de esta marca es la sustitución de su modelo de batalla; el 323. El nuevo coche, que ya se está comercializando en Japón, ha sido remozado totalmente y, entre su diferencias respecto al modelo anterior, hay que destacar la incorporación de un nuevo motor de seis cilindros en V.

Mercedes. Tiene casi a punto la renovación de la Clase E, que será dada a conocer en octubre o noviembre. En principio se mantendrán los motores, pero más adelante se introducirá el nuevo V6 que está desarrollando la marca.

Nissan. Una nueva edición del Maxima tiene prevista su aparición a la vuelta del verano. Se trata de un coche de alto nivel que viene a competir con los altos de gama. Cuenta con un motor de seis cilindros en V y 195 caballos.

Opel. Ya es tradicional que Opel presente sus novedades a primeros de septiembre. Este año hay dos modelos que centran la atención. Por una parte el Astra sufre la mejora más importante desde su aparición. Un nuevo frontal y detalles de exterior completan la reforma que afecta a cuestiones de equipamiento, seguridad y mecánica (la incorporación del airbag del conductor



PEUGEOT 106 1.5D. Nuevos motores disponibles en el más pequeño de los modelos de Peugeot. MAZDA 323. El más famoso de los Mazda se renueva totalmente antes de final de año.



como elemento de serie y la introducción de amortiguadores de gas). Unos nuevos motores 1.6 de gasolina y 1.7 Turbodiesel completan las novedades de la gama. El Opel Tigra, coupé realizado sobre la base del Corsa es la otra gran novedad. Su presentación está prevista hacia mediados de septiembre y todo está preparado para su comercialización posterior. Se fabricará en la fábrica zaragozana de Figueruelas.

La gama Corsa también tiene sorpresas. Un nuevo Corsa con motor 1.4 de 16 válvulas y 90 caballos amplía la oferta de los modelos más populares.

Peugeot. Al igual que el resto de sus socios, Peugeot se va a centrar en el lanzamiento del 806, el monovolumen, pero no sólo esto tiene preparado. Además de la comercialización de nuevas versiones del 106, como la que incorpora el nuevo motor diesel 1.5, Peugeot tiene preparado un 306 de tres volúmenes con carrocería de tres puertas. Desde que desapareció el 305, la marca del león no tenía un co-

che de corte clásico en este segmento. Las motorizaciones serán semejantes a las que se emplean en la carrocería de tres puertas, con la excepción del motor 16 válvulas.

Porsche. Este otoño los nuevos 911 se beneficiarán de la tracción total permanente, en lo que es un paso más hacia la total renovación de la gama, que se culminará con la aparición del nuevo Turbo en la primavera del 95.

Renault. La gama Laguna se va a completar con la llegada de un nuevo motor turbodiesel y un dos litros con culata de 16 válvulas y 140 caballos, que se va a situar en la zona media alta de la gama.

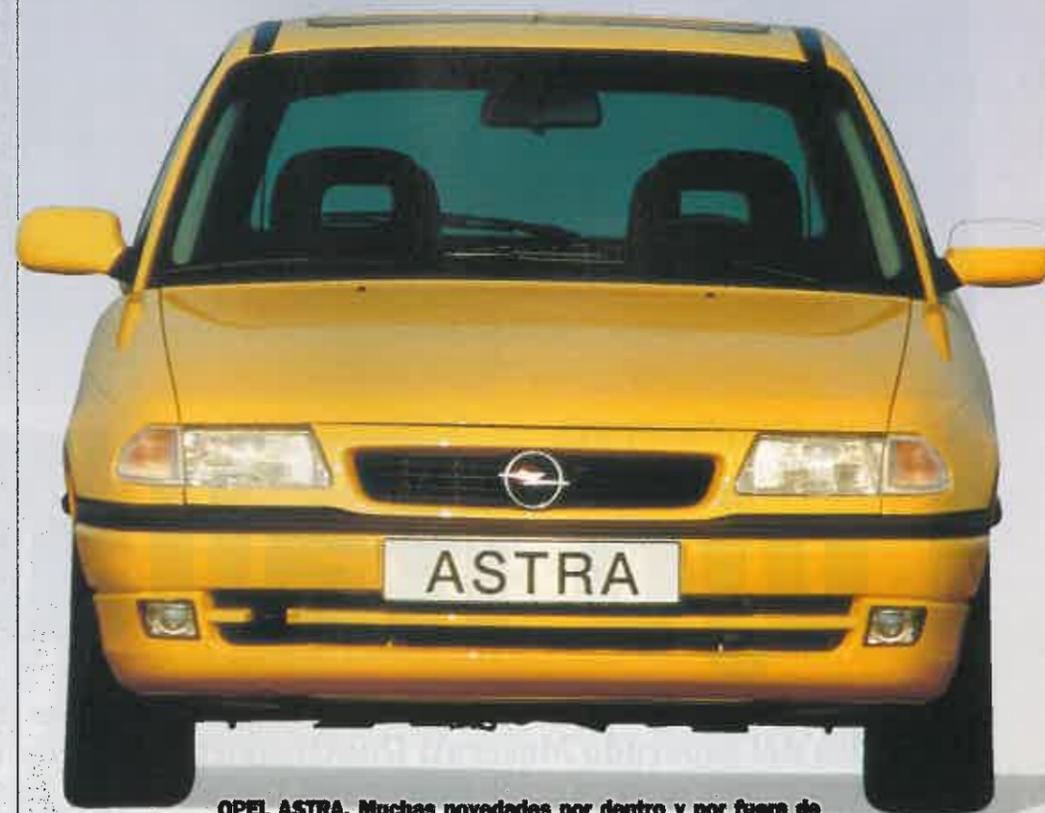
Saab. Después de renovar el 900, Saab se centra en el 9.000, que se va a beneficiar de los nuevos motores V6 de tres litros que se emplean en los nuevos Opel Omega. Este motor desarrolla 206 caballos y pone al 9.000 a la altura de sus competidores, dotados de mecánicas de seis cilindros.

Toyota. Nada más regresar de vacaciones, los res-

ponsables de Toyota en España darán a conocer el precio del Rav 4 en nuestro país. La cifra no debería superar los tres millones de pesetas. Las expectativas de ventas de este peculiar todoterreno en nuestro país rondan las 600 unidades al año. Hacia final de año, o tal vez a principios del próximo, el Lexus sufrirá una renovación que afectará, principalmente, al motor que incrementa su potencia. Exteriormente habrá una ligera evolución con formas algo más redondeadas.

Volvo. A la espera del nuevo modelo, sustituto del 400, que se fabricará en colaboración con Mitsubishi en Holanda, las novedades de Volvo se centran en la gama 900, que ahora dispone de un nuevo motor de 2,5 litros.

VICTOR PICCIONE



OPEL ASTRA. Muchas novedades por dentro y por fuera de los Opel. El aire de familia se acentúa con estos cambios.



MASERATI QUATTROPORTE

Lujo italiano

Por fin, a finales de septiembre, se hará entrega de las primeras unidades del esperado Maserati Quattroporte, una máquina lujosa y clásica, como es norma en la marca del tridente, pero cuyas líneas encajan a la perfección con el estilo futurista del nuevo siglo.



AL Maserati Quattroporte le pasa lo mismo que a algunas mujeres, te dan plantón para hacerse las interesantes. Pero tras este juego aparece el protagonista, fascinante, para dejar sin habla al que ha tenido la paciencia de esperar.

El nuevo estilo del Maserati Quattroporte es perfecto para el nuevo siglo. Unas líneas muy personales, cortes definidos y soluciones funcionales envuelven un diseño que se caracteriza por su simpleza y elegancia. La forma en cuña del nuevo Maserati acentúa la línea alta de la cintura como si de un atleta

listo para batir el récord de los cien metros lisos se tratase.

Con unas proporciones perfectamente naturales y equilibradas, el Quattroporte nació del lápiz de Marcello Gandini, diseñador tímido pero muy apreciado por los que le conocen. En años anteriores, De Tomaso recurrió a distintos diseñadores, entre ellos el afamado Giorgetto Giugiaro, para encargar el diseño de sus Maserati. Pero para su última obra ha querido que sea Marcello Gandini, padre del Miura, Countach, de los primeros BMW Serie 5, el que diera forma al Quattro- ♦♦♦



El lujo de la piel y las maderas nobles envuelven al conductor que se sienta a los mandos del nuevo Maserati Quattroporte. En la parte alta de la consola central no podía faltar el grande y característico reloj de los coches que fabrica la marca del tridente.

porte. El proyecto entusiasmó al antiguo responsable de Maserati, Alejandro De Tomaso, que en 1987 dio la luz verde, sólo que por razones distintas se retrasó. Cuando todo estaba dispuesto para su presentación en el Salón de Ginebra del año pasado, un derrame cerebral paralizó a De Tomaso y la presentación se suspendió. Luego Fiat se hizo cargo de Maserati y los puestos de responsabilidad pasaron a manos de Paolo Cantarella y Eugenio Alzati. Estos retomaron el proyecto del Maserati Quattroporte sin alterar en lo más mínimo su diseño, que se muestra en todo su esplendor.

No todo lo nuevo por el hecho de ser nuevo tiene que ser mejor. El Maserati Quattroporte aprovecha motor y chasis de otros modelos. Debajo del capó del nuevo Maserati rugen dos distintas versiones del majestuoso motor de seis cilindros,

doble árbol de levas por bancada en cabeza, cuatro válvulas por cilindro, doble turbina de sobrealimentación y dos *intercooler*. De las dos versiones previstas, la primera cubica 1.996 centímetros cúbicos y desarrolla 300 caballos de potencia. Este

FICHA TECNICA	
MOTOR:	Delantero longitudinal, de seis cilindros en V. Compresión: 7,6 a 1. Potencia máxima: 300 CV (211 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 35 mkg (343 Nm) a 3.000 rpm.
TRANSMISION:	A las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis velocidades.
FRENOS:	Delanteros y traseros de discos autoventilados y Antibloqueo de frenos.
SUSPENSION:	Delantero y trasero independiente con regulación electrónica y barras estabilizadoras.
PRESTACIONES:	Velocidad máxima más de 260 km/h. De 0 a 100 km/h: 5,9 segundos. De 0 a 1.000 km/h: 25,9 segundos.
PESO EN ORDEN DE MARCHA:	1.515 kilos.
CAPACIDAD DEPOSITO COMBUSTIBLE:	80 L.

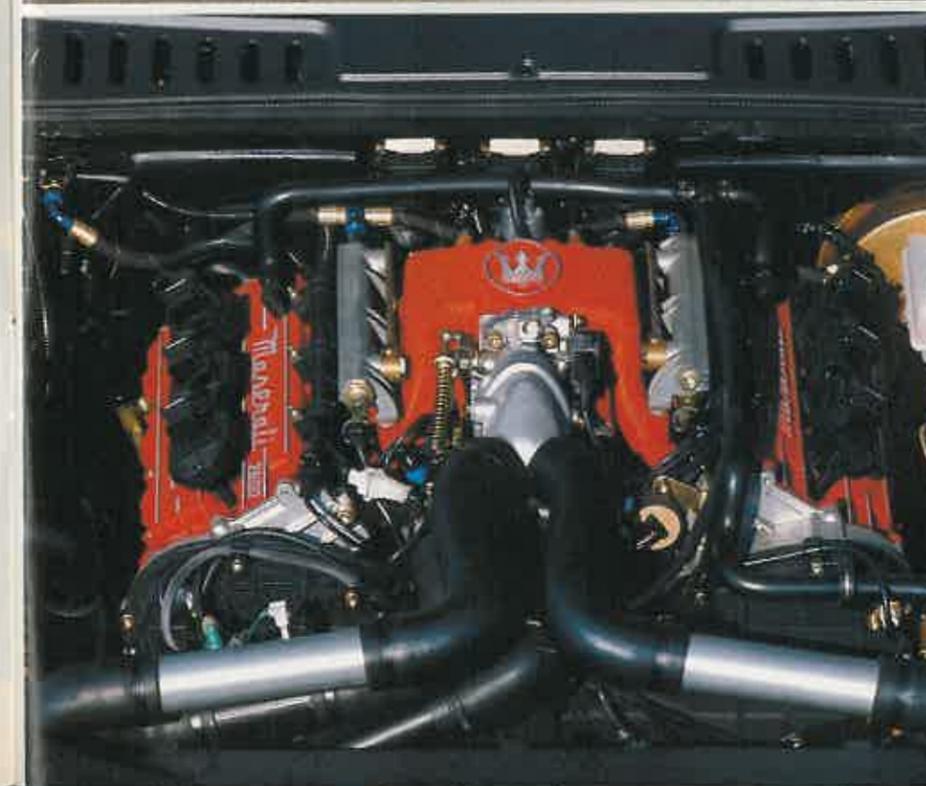
motor se acopla a un cambio de seis velocidades. La segunda versión alcanza una potencia algo inferior, 284 caballos, por motivos fiscales, pero con una cilindrada de casi tres litros. Esta versión transmite la potencia del motor a través de un cambio manual de cinco marchas o de uno automático de cuatro. Son versiones de carácter distinto pero que desarrollan unas prestaciones de vértigo. Según el constructor, en ambos casos el Maserati es capaz de alcanzar los cien kilómetros por hora en 5,9 segundos y de conseguir una velocidad máxima por encima de los 260 kilómetros por hora.

La mano de Fiat en Maserati ha permitido equipar en tiempo récord al Quattroporte con un mecanismo antibloqueo de frenos y airbag. Dos elementos fundamentales para la propia seguridad.

Las personas que han tenido el



Para impulsar a los nuevos Maserati Quattroporte se ha recurrido a los motores ya conocidos de seis cilindros en V, cuatro árboles de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro, dos turbocompresores y doble *intercooler*, que tantas satisfacciones han dado a la marca durante años. Las potencias van desde los 284 caballos a los 300.



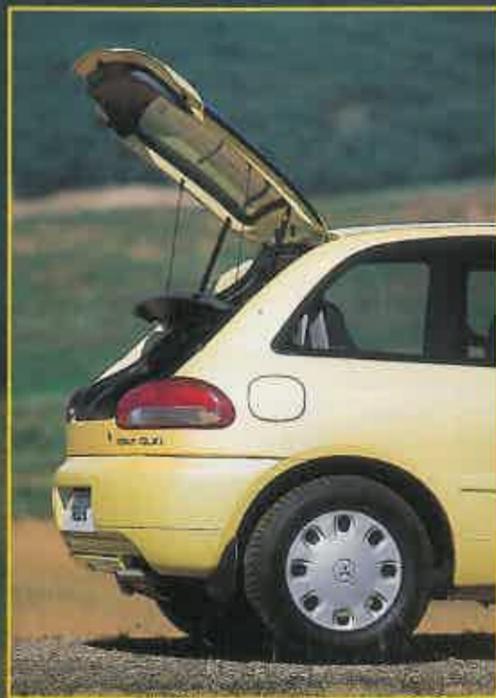
privilegio de probar los ejemplares preserie del Quattroporte en carretera, coinciden en alabar una estabilidad extraordinaria, gracias a la influencia de un diferencial autobloqueante de laminillas ya utilizado en el Ferrari 412. Pero también quedaron impresionados por la habitabilidad, el confort y la buena visibilidad. Eugenio Alzati, el nuevo patrón de Maserati, asegura que el retraso en el proyecto del Maserati Quattroporte ha merecido la pena. «Hemos tenido algunas dificultades en adaptar el nuevo diferencial autobloqueante, pero la Quattroporte es fantástica de guiar. Con toda seguridad los primeros coches estarán listos en septiembre.» Al fin y al cabo, algunos meses de más después de un retraso de cuatro años no son nada.

GIANCARLO PERINI

MITSUBISHI COLT 1.6 GLXi

Arma blanca

Ya se puede adquirir en España el Colt, un coche de pequeña cilindrada de la marca japonesa Mitsubishi que se comercializa en otros mercados desde hace tres años.



Motor 16

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

EN España siempre se asocia Mitsubishi sobre todo a sus magníficos todoterrenos, los Montero. Ahora irrumpe con el Colt y amplía la escasa oferta existente en turismos que limita su presencia al Galant, al Space Wagon (a caballo entre familiar y monovolumen) y a los deportivos Eclipse y 3.000. Todos los modelos Mitsubishi cuentan con un servicio de garantía que asegura las piezas tres años y seis para la corrosión de la carrocería. Mitsubishi dispone en la actualidad de 23 concesionarios en toda la península, pero la red se incrementará a 39 antes de finalizar el año. Todo modelo nuevo

llama la atención por la novedad de sus formas, el Colt de esta prueba lo hizo sobre todo por su color, un amarillo limón muy vistoso. De los comentarios el más frecuente fue: «¿Cómo mola el color!». Pero aparte de la gama de tonalidades distintas y juveniles, el Colt aporta un motor de funcionamiento muy agradable.

Dotado con un propulsor de 1.600 centímetros cúbicos y 16 válvulas, los 113 caballos de potencia del Colt no aceleran como un rayo, pero tro-

tan acompasadamente sin baches de potencia desde pocas revoluciones hasta su límite. Alcanza los 190 kilómetros por hora reales y se recupera con dignidad en la cuarta marcha, en quinta es más perezoso, lo que hace necesario cambiar con frecuencia de velocidad. Es un propulsor que convence para su litro seiscientos de cilindrada. Resulta elástico, grato de conducir e incluso modesto en lo referente a consumo.

El diseño del Colt es de claro corte japonés, especialmente en su parte trasera, muy redondeada y con ópticas ovaladas. En el interior, los casi cuatro metros de longitud no se aprovechan en su plenitud. Aunque el maletero se amplía abatiendo por partes los respaldos de los asientos traseros, su capacidad es escasa y el espacio en las plazas traseras resulta estrecho. Dos personas se acomodan; tres, con dificultad. Entrar a las plazas traseras, puesto que el coche es un tres puertas (dos... ★★★

MITSUBISHI COLT 1.6

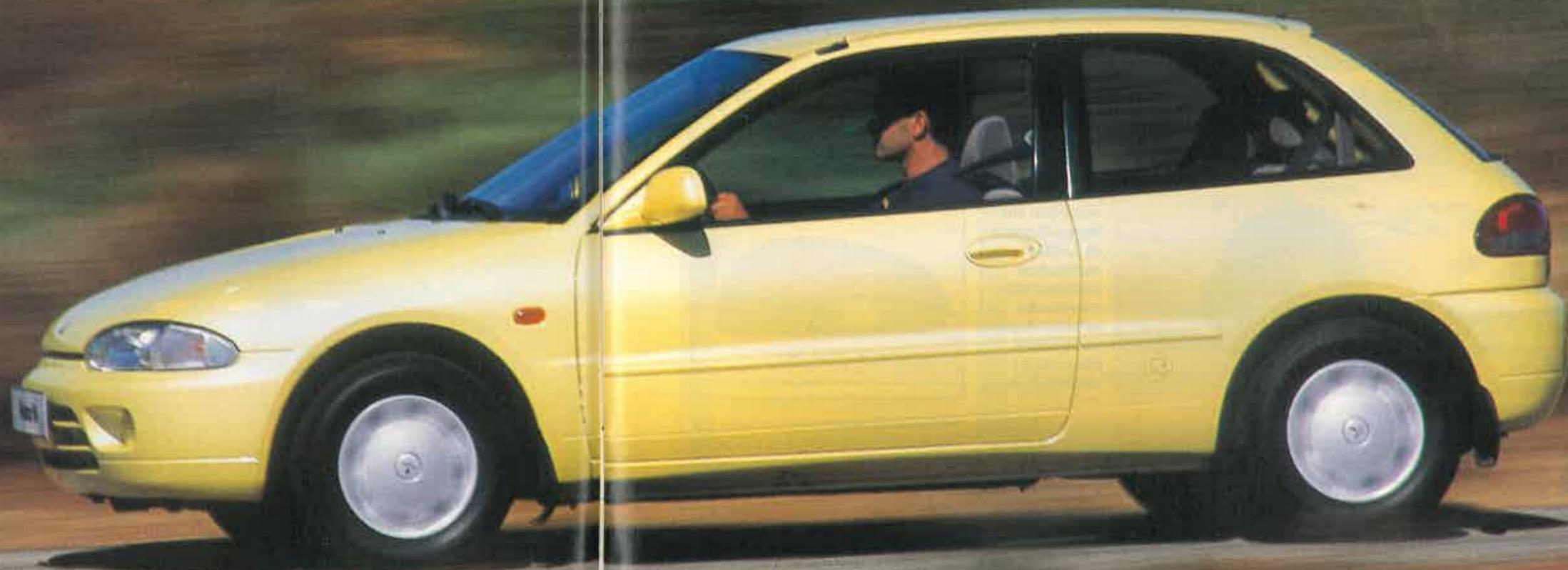
VIRTUDES

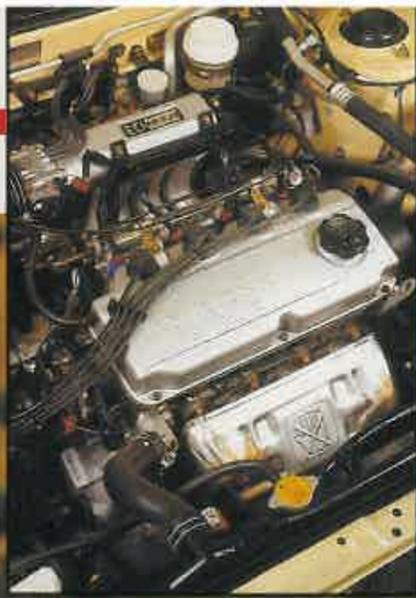
Motor agradable
Consumo aquilatado
Línea diferente

DEFECTOS

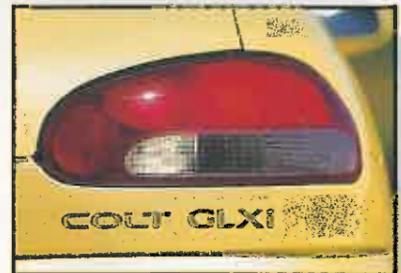
Relación precio-equipamiento
Frenos poco resistentes
Maletero escaso

PRECIO: 2.325.000 PTAS.





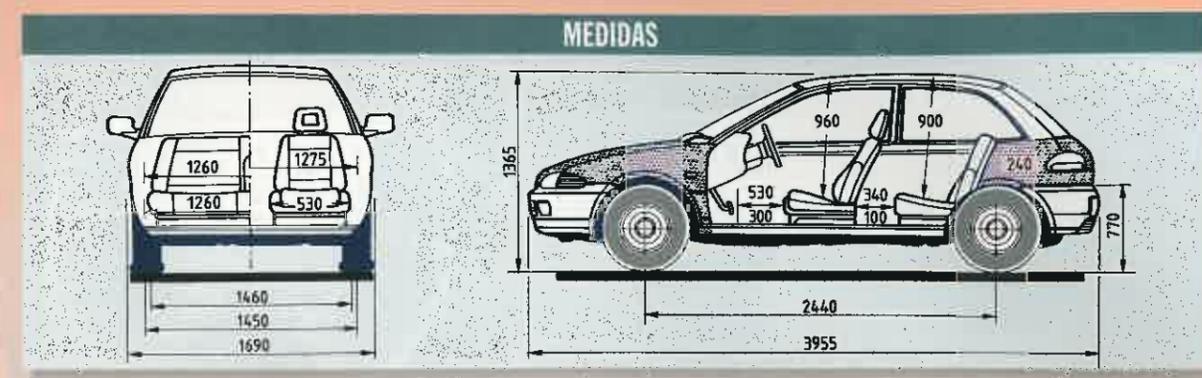
El Colt de Mitsubishi dispone de una gama de colores vistosos y juveniles que engalanan sus líneas. El motor de 1.600 centímetros cúbicos y 113 caballos de potencia destaca por la buena elasticidad y velocidad punta.



más portón trasero), es menos complicado por la puerta del acompañante. Se abate el respaldo y se desplaza la banqueta hacia adelante. En el lado del conductor solamente se abate el respaldo. Los asientos delanteros son suficientemente cómodos y envolventes, a pesar de carecer de regulación en la zona lumbar. El del conductor se puede elevar, pero la palanca que sirve para esto es complicada de usar y se maneja con dificultad al disponer de poco espacio si se cierra la puerta.

Ambos asientos delanteros están dotados con una memoria que vuelve los respaldos a su posición de origen, cuando se abaten para entrar a las plazas posteriores. Al volante, la postura de conducción es correcta; la columna de la dirección se desplaza en altura y dispone de una plataforma cómoda para apoyar el pie izquierdo. Destaca la regulación en altura de los cinturones de seguridad por su facilidad de manejo, así como el apoyabrazos central, cuyo interior hace

las veces de cajón portaobjetos. La consola central adjunta dos soportes para bebidas y los reposacabezas traseros se regulan en altura al igual que los delanteros. Con todo, el equipamiento es escaso en función del precio, los 2.325.000 pesetas no incluyen el aire acondicionado. A parte de lo ya mencionado, de serie equipa elevalunas eléctricos delanteros (detrás las ventanillas son fijas), regulación eléctrica de los retrovisores, apertura por control remoto desde el interior del malet-



FICHA TECNICA

MOTOR
Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata en aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.597 c.c. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 77,5 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 113 CV (83 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14 mkg (137 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo a partir de 95 octanos.

TRANSMISION
Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34 km/h.

DIRECCION
Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados (ø 234 mm). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION
Delantera: Independiente tipo McPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas acero de 5J X 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 945 kg. Capacidad del depósito de combustible: 50 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	190
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,7
1.000 m salida parada	32,9
De 0 a 100 km/h	11,1
Recorriendo (metros)	191
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,5
recorriendo (metros)	349
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,8
recorriendo (metros)	476

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	8,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción rápida	11,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,2
A 140 km/h de cruceo	8,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	7,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

FRENOS

A 60 Km/h:	20,2 m.
A 100 Km/h:	58,0 m.
A 120 Km/h:	83,2 m.

SONORIDAD

Al ralentí:	43,2 dB.
A 60 Km/h:	63,2 dB.
A 90 Km/h:	68,2 dB.
A 120 Km/h:	72,6 dB.
A 140K m/h:	74,5 dB.
A Tope:	79,4.

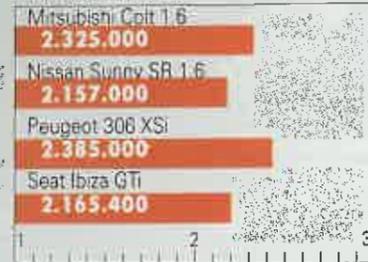
EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP
Cuentarrevoluciones	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Reloj de carga batería		●	
Ordenador de abordó		●	
Cierre centralizado	●		
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevalunas eléctricos del.	●		
Elevalunas eléctricos tras.		●	
Retrovisores reg. a distancia	●		
Volante regulable	●		
Asiento regulable en altura	●		
Asiento post. partido	●		
Apertu. maletero desde el int.	●		
Aire acondicionado			●
Climatizador automático			●
Salida de aire plazas post.		●	
Techo solar		●	
Llantas de aleación		●	
Lavafaros		●	
Limpia luneta post.	●		
Faros antiniebla		●	
SEGURIDAD			
Airbag conductor		●	
Airbag acompañante		●	
Pretensor cinturones		●	
Asiento para niños		●	
Reposacabezas traseros	●		
OPCIONES:			
Pintura metalizada: 30.000 ptas.			
Aire acondicionado: 175.000 pesetas.			

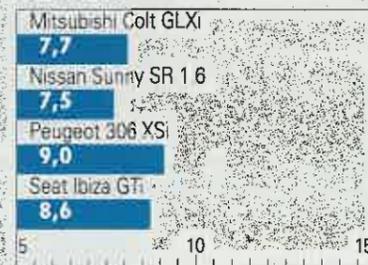


FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



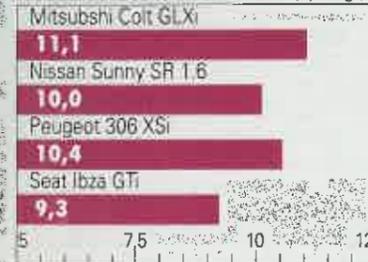
CONSUMO MEDIO (En l cada 100 kms)



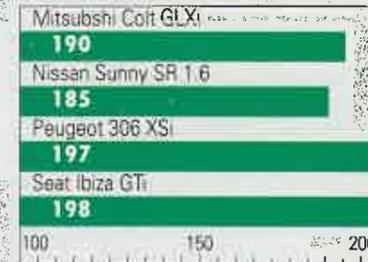
CONCLUSION

Varios son los rivales del Mitsubishi Colt. A parte de los cuatro más directos de los gráficos, citamos el Honda Civic 1.5 coupé, un coche casi medio metro más largo, alrededor de 300.000 pesetas más caro y con diez caballos menos. El Opel Corsa GSi y el Renault Clio RSi, más reducidos de tamaño, tienen potencias muy similares, pero es en precio donde el Renault aplasta (1.915.000 pesetas) aunque no disponga de aire acondicionado de serie. El Suzuki Swift GTi y el VW PoloCoupé G-40 son más baratos, de carrocería más pequeña, pero sobre todo tienen motores de menor cilindrada que en el caso del Polo recurre a sobrealimentación.

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



VELOCIDAD MAXIMA (km/h)



COMPRADOR

Importador: MMC Automóviles España, S.A. María Tubau, 7- Torre A. Ctra Fuencarral-Alcobendas, km. 12.2. 28050 Madrid. Teléfono (91) 358 96 97. **Garantía:** Tres años y seis de anticorrosión sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 23 puntos en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 581.250 ptas. **Plazos:** 48 de 49.872 ptas. **Precio final aplazado:** 2.975.103 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 km. **Coste de uso:** 25,6 ptas/km. **Coste financiero:** 38,3 ptas/km. **Coste por km. Total:** 63,9 ptas/km.

SEGURO
Seguro mínimo obligatorio: 50.006 ptas./año.
Seguro a todo riesgo: 200.268 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.



34/ Motor 16



Los interiores del Colt están cuidados, el asiento del conductor y la columna de la dirección se regulan en altura pero en la parte posterior el espacio es justo. Entre el equipamiento de serie se echa en falta el aire acondicionado.

ro y del depósito de gasolina, y poco más. Por el momento las opciones se limitan al aire acondicionado y la pintura metalizada. Elementos de seguridad como el airbag o los pretensores para los cinturones de seguridad no están previstos.

En carretera, el Mitsubishi Colt 1.6 se conduce fácil. Se llega a rodar a velocidades elevadas sin que apenas se note. No obstante, la suspensión poco firme, una dirección de asistencia variable a la que le falta precisión y el volante de poco grosor, invitan a una conducción tranquila cuando la carretera se vuelve sinuosa. Los frenos funcionan correctamente siempre y cuando se dejen



El apoyabrazos delantero central sirve también como un cajón portaobjetos.

enfriar, si no tienden a calentarse y se alargan las frenadas.

El «pequeño» de Mitsubishi se presenta con una gama de colores de lo más atractiva que resalta sus formas diferentes. Por el momento se vende en versión única con motor de 1.600 centímetros cúbicos. Un propulsor que destaca por sus andares vivarachos que aprovechan la potencia en todo su espectro. El precio nos parece caro si tenemos en cuenta que no equipa aire acondicionado de serie y que es un coche sin grandes alardes tecnológicos.

S.G.P.
 FOTOS: JOSÉ A. DIAZ

YAMAHA XJ 900 S DIVERSION

Más Diversión

Yamaha acaba de dar otro paso en el campo de las motos semideportivas. Para asegurarse el éxito nada mejor que partir de una base que ya goza de excelente acogida en el mercado, la Diversión 600, y potenciarla mediante un incremento de la cilindrada hasta los 900 centímetros cúbicos.

LA filosofía del fabricante japonés va bastante más allá de la simple potenciación de un motor y esta nueva moto, la Diversión 900, toma el relevo de una de las viejas glorias de la casa, de una de las motos que mejor sabor de boca ha dejado, la XJ900, que salió al mercado

en 1983. Con ello atacan el sector de las motos superiores a los 750 centímetros cúbicos de cilindrada partiendo de una motocicleta sana y con una imagen y filosofía acordes a los tiempos actuales, aunque se quiere seguir con el espíritu ya característico de la predecesora: moto

turística y tragamillas y de fácil mantenimiento.

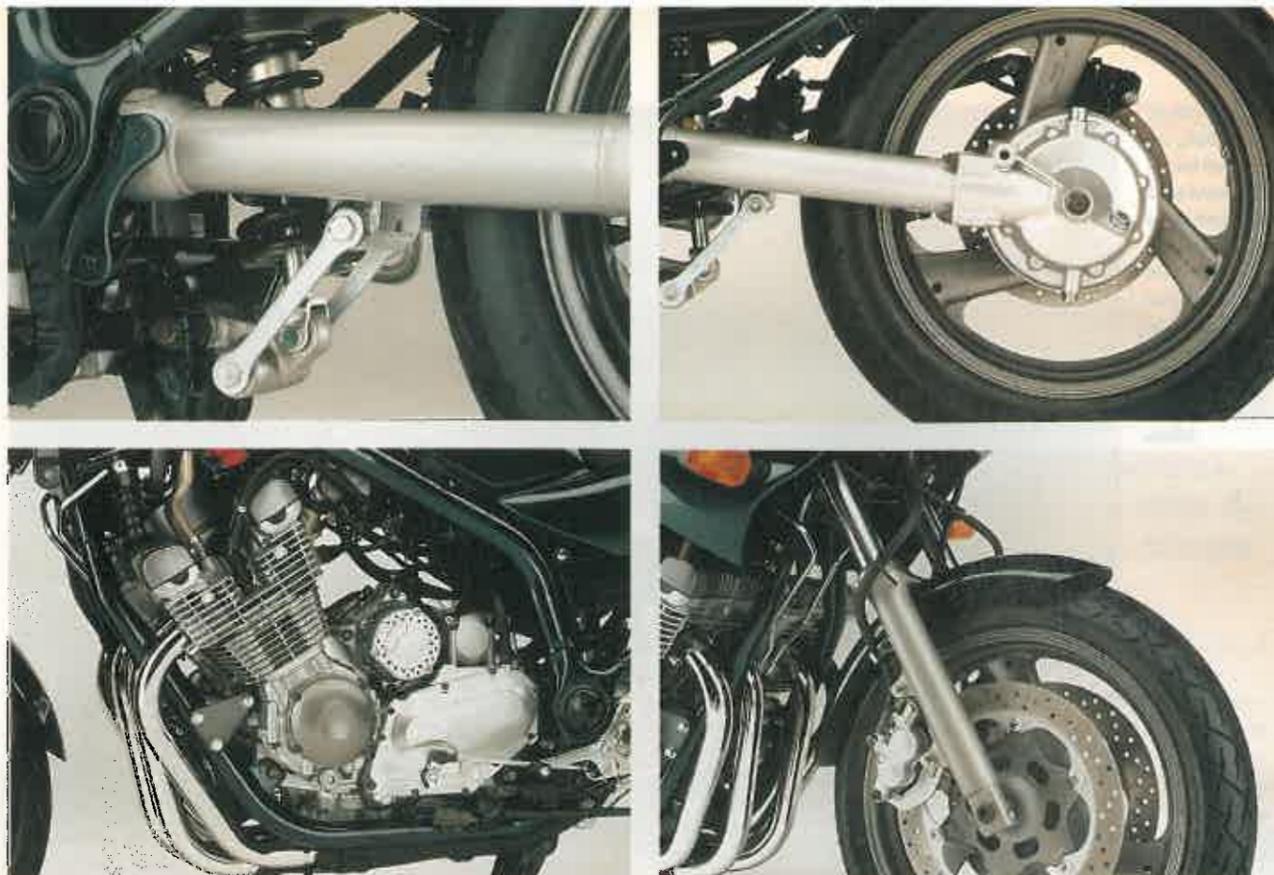
Si empezamos por el motor tenemos que decir que se trata de un cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, doble árbol de levas, refrigerado por aire. Ubicado inclinado 35 grados hacia delante, permite

El motor de la Diversión 900, un cuatro cilindros en línea, la convierte en una económica tragamillas. La intención de Yamaha es relevar a su moto más carismática, la XJ900, que ya cuenta con 11 años.



que los carburadores, unos Mikuni de depresión y 34 milímetros de difusor, y los conductos de admisión estén alineados y el tiro sea prácticamente directo. Unido a una caja de aire de nada menos que 8 litros de capacidad y un encendido electrónico digital combinado con el sistema TPS -sensor de posición del acelerador- la respuesta del motor es progresiva en todo el régimen de utilización, en cumplimiento de una de las premisas fundamentales a la hora de diseñar este propulsor. Un aligeramiento de las partes móviles internas ayuda a incrementar la potencia, mientras que un retoque en el perfil del árbol de levas permite gozar de un mejor par a medio régimen. Un radiador de aceite y la refrigeración interna de los pistones por chorro de aceite contribuyen a la longevidad de este propulsor.

Cambio de cinco velocidades y cardán de transmisión secundaria son dos puntos fundamentales en esta nueva Diversión. En efecto, primero el cambio no precisa de seis velocidades en virtud de la elasticidad del motor. En este mecanismo se ha buscado, sobre todo, la suavidad y la precisión. Con el cardán se da cumplimiento a otro requisito: el bajo mantenimiento en una moto pensada para hacer largos galopes rutereros. Este carece de reacciones parásitas y el tacto es exce- ◆◆



El chasis de la Diversion 900 está basado en la tecnología Génesis, que se caracteriza por dotar a todos sus modelos de una doble viga perimetral que confiere a la moto rigidez y manejabilidad, sin pecar de un peso excesivo. Los frenos están compuestos por dos discos delante de 320 milímetros y un disco trasero de 267 milímetros, ambos con pinzas de doble pistón.

lente, con lo cual la cadena más vale dejarla únicamente para los «quemados», que esos saben aguantar con estoicismo su farragoso mantenimiento.

Si pasamos al chasis, también aparecen en este apartado novedades.

Es de tubo de acero de sección redonda, en el que los dos superiores tienen un generoso diámetro de 48,6 milímetros. Está basado en la tecnología Génesis, propia del fabricante de Iwata, y por ello su arquitectura es la de un doble viga perimetral que proporciona rigidez y manejabilidad con un peso muy razonable, al tiempo que deja suficiente espacio interno para la caja de aire y los carburadores. El motor está anclado con *silent-blocks*, una vez más en aras del confort del tra-

metral que proporciona rigidez y manejabilidad con un peso muy razonable, al tiempo que deja suficiente espacio interno para la caja de aire y los carburadores. El motor está anclado con *silent-blocks*, una vez más en aras del confort del tra-

El puesto de conducción cuenta con dos amplios espejos retrovisores y un completo cuadro de instrumentos, al que no le falta detalle.



PARA LA PEQUEÑA, MAS COLORES

TAMBIÉN llegan los cambios a la Diversion 600, pero para ésta mucho más modestos, puesto que sólo se trata de una nueva gama de colores que se añade a los ya existentes. Así, además del verde oscuro metalizado, se ofrece ahora un nuevo granate oscuro también metalizado. Otro de los cambios afectan al logotipo y, en lugar de la ya conocida elipse, se da paso un esquema bicolor como fondo de la palabra Diversion. La versión sin carenado se podrá obtener ahora en negro, además del ya conocido y llamativo amarillo canario. En ésta desaparece la denominación antes citada y únicamente, además del obvio Yamaha, se exhibe la referencia XJ 600N, en la que la última consonante significa «Naked», es decir «desnuda», en alusión a la ausencia de carenado.

Los cambios externos más destacados de la Diversion afectan a la gama de colores, a la que se añade un nuevo granate oscuro. La versión sin carenado, normalmente en amarillo, se podrá adquirir ahora en negro. El clásico logo de la elipse se ha sustituido por la palabra Diversion sobre fondo bicolor.



gamillas. En la suspensión delantera nos encontramos con una horquilla convencional con barras de 41 milímetros de diámetro y un recorrido de 140. Detrás, anclado al monobrazo de transmisión, un amortiguador regulable en precarga de muelle trabaja siguiendo un esquema de progresividad variable, el conocido «monocross» de la casa que en esta ocasión tiene 110 milímetros de recorrido.

Nada nuevo bajo el sol, pero sí eficiencia y confort. Para frenar, dos discos delanteros de 320 milímetros con pinzas de doble pistón, y detrás un disco de 267 milímetros también

con pinza de doble pistón. Por fin, para completar el todo, un carenado que ofrece una buena protección, pese a no ser de dimensiones impresionantes, y un depósito de combustible con 24 litros de capacidad capaces de autorizar una generosa autonomía.

La posición de conducción es rutilante y por ello el piloto va erguido y cómodo pero protegido del viento por el carenado. Amplios retrovisores, un cuadro de instrumentos completo en el que puestos a pedir sólo falta un reloj horario, espacio portaobjetos bajo el asiento y como accesorios unas maletas y un anti-

FICHA TECNICA

MOTOR: De cuatro cilindros, refrigerado por aire. Diámetro por carrera: 68,5 x 60,5 mm. Cilindrada total: 892 c.c. Relación de compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 89,4 CV a 8.250 rpm. Par máximo 8,5 Kgm a 7.000 rpm.

ALIMENTACIÓN: Un carburador Mikuni BDSR 34/4. Encendido electrónico.

TRANSMISIÓN: Primaria por engranajes. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco.

BASTIDOR: Chasis doble cuna. Horquilla delantera telescópica hidráulica de 140 mm. de excursión. Suspensión trasera con monoamortiguador central y 110 mm. de excursión. Freno delantero doble de disco de 320 mm. de diámetro con pinza de un sólo pistón. Freno posterior de disco simple de 267 mm. de diámetro. Neumático delantero 120/70-17 58V. Neumático posterior 150/70-17 69V.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes: 1.300 mm. Longitud máxima: 2.230 mm. Anchura máxima: 735 mm. Altura del asiento: 795 mm. Altura máxima: 1.300 mm. Peso en seco: 239 Kgs. Depósito de combustible: 24 litros.

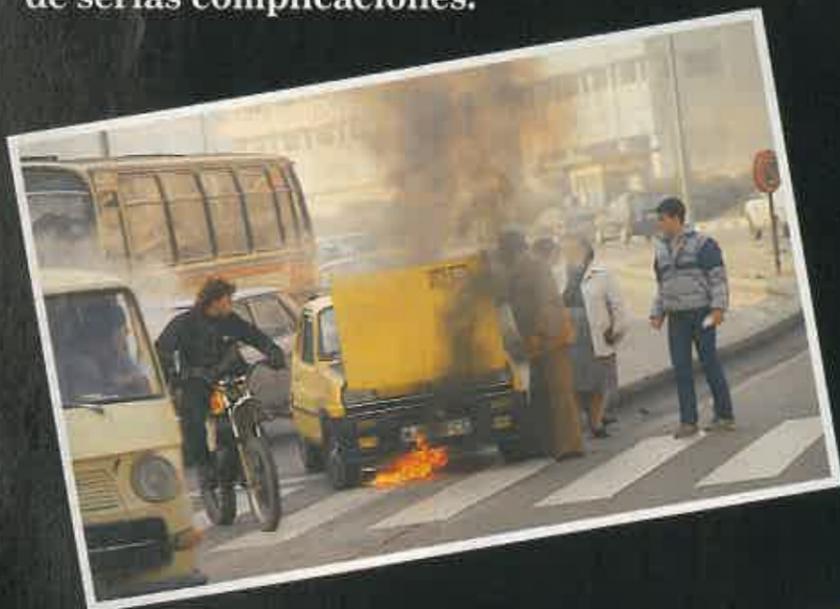
robo, para el cual está previsto un hueco para ubicarlo, contribuyen al equipamiento de esta moto que se podrá adquirir en dos colores: negro y verde oscuro metalizado. La Diversion 900, que saldrá al mercado en el transcurso del próximo otoño, tiene ante sí una difícil misión, la de hacer olvidar casi un mito como la XJ900, pero para ello cuenta con unos buenos ases. El ser una moto cómoda, versátil, rutilante y manejable, conceptos hoy en día casi olvidados pero echados de menos por muchos motoristas.

JOSÉ LUIS AZNAR

EL VERANO DE LOS COCHES

EL CALOR Y SUS EFECTOS

¡Al fin las vacaciones! Nos espera el agua, la playa, el sol, el descanso... calor, pero el calor trae consigo también incendios, fatiga, sudor y, en lo que respecta al automóvil, un montón de serias complicaciones.



EL calor es la fuerza que eleva la temperatura, dilata los cuerpos, evapora los líquidos y funde los sólidos. Esta definición, que nos puede parecer una pequeña exageración, afecta tanto a los hombres como a las máquinas, como veremos a continuación.

La carrocería del automóvil es la primera en acusar los efectos dañinos de nuestro astro. Es sabido que el sol y el salitre marino son los agentes externos que más perjudican al envoltorio de nuestro vehículo. La pintura pierde brillo y su coloración original; las piezas de plástico se decoloran e incluso agrietan; las gomas del limpiaparabrisas se resquebrajan; los asientos almacenan más calor que una manta eléctrica al máximo de resistencia y el volante no hay quien lo agarre. ¿Qué hacer? Desde luego elegir tonalidades claras para nuestro vehículo. Estas, a parte de ser más seguras porque se ven mejor, absorben menos calor al reflejar los rayos solares, las oscuras absorben calor.

Puede haber una diferencia de temperatura de cinco grados entre un vehículo blanco y uno negro en su interior.

Los vehículos con amplias zonas acristaladas transmiten más calor, pero muchas marcas ofrecen cristales tintados atérmicos. Incluso existen coches con sofisticados mecanismos de paneles solares en el techo, que ponen en funcionamiento un compresor para bajar la temperatura dentro del habitáculo. En cuanto a las tapicerías, las más calurosas son las de cuero. Las normativas europeas para los constructores de automóviles exigen que las piezas que componen el interior de un coche aguanten sin deformarse 110 grados de temperatura. Pero no sean tan estoicos como un compañero que, por prisas, no ventiló el coche expuesto al sol, agarró con fuerza y valor el volante para desaparecer y acabó con ampollas en la palma de las manos. Contra esto, cualquier protección que pongamos al volante puede servir, menos los parasoles de cartón que se extienden a lo largo del parabrisas. Se han dado casos de coches incendiados al tener el cristal un pequeño quebranto y actuar como una lupa sobre el cartón.

Tan importante como dejar airear el coche antes de entrar, es no olvidar objetos que se inflamen, suelen hacerlo a partir de los 50 grados. El interior de un coche llega a superar los 60 grados. Hace poco llamó a esta redacción un usuario para comentar que su vehículo se había incendiado a causa de un mechero olvidado. Y desde luego, cuidado con los extintores de bolsillo de spray, explotan con facilidad y en caso de incendio no sirven prácticamente para nada. En general, no se aconseja dejar dentro de un coche, que normalmente va a estar expuesto al sol durante varias horas, ni comida, bolígrafos, aerosoles, cintas de cassettes, compact-disc y por supuesto ni niños ni animales. La comida se pudre, los bolígrafos se doblan y se sale la tinta, los aerosoles explotan, los compact-disc se arquean, las cintas de cassettes se estiran y se pegan, y los mamíferos mueren por asfixia.

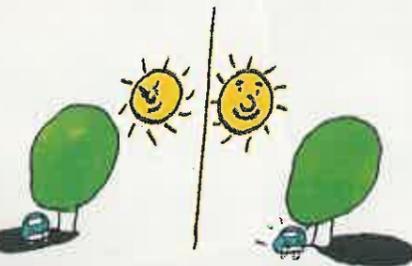
El calor afecta también a muchos de los componentes de un coche. Se ha dado el caso, en coches con pantallas de cuarzo líquido, que, ♦♦♦



ACEITES Y GASOLINAS



El aceite no sólo sirve para lubricar el coche sino que también es un elemento refrigerante. Si en invierno el aceite circula en el interior del motor a una temperatura de 110 grados, en verano lo hace a 120 ó 125. Pero lo que peor le sienta al aceite es pasar de estar a poca temperatura a mucha de golpe. Por esto, si recorremos muchos kilómetros por ciudad conviene cambiar el aceite más a menudo, se debería cambiar por horas de funcionamiento y no por kilómetros recorridos. En ciudad, la temperatura del aceite y también del agua se mantiene constantemente en el límite, puesto que la circulación lenta no permite que entre aire en cantidad suficiente para refrigerar. Si además sometemos el coche a paradas frecuentes, la cosa se agrava. El aceite que funciona constantemente a altas temperaturas pierde viscosidad y eficacia. Un buen remedio, en verano, es cambiar a un aceite de mayor viscosidad. Por ejemplo, si a su coche le pone un aceite de W 20/40 sería bueno cambiarle a un W 20/50. El 40 ó 50 indica la capacidad que tiene el aceite para mantener la viscosidad a alta temperatura. Los mejores aceites son, sin discusión, los sintéticos, aguantan un abanico mucho mayor de temperaturas. La gasolina, con la subida de temperatura, sufre un proceso de evaporación de sus elementos volátiles. Es recomendable usar gasolina de 98 octanos, que, al ser más pesada, tiene menos elementos volátiles. El gasóleo es más estable en temas de calor.



después de varias horas al sol, se quedaron sin iluminación. Afortunadamente la información volvió a aparecer cuando el coche volvió a una temperatura razonable.

Los frenos se calientan sobre todo por abuso, pero el calor acelera el proceso. Si los discos se vuelven de color rojo cereza, quiere decir que el acero ha alcanzado una temperatura de 700 grados. El calor se transmite a través de los conductos al líquido de frenos que empieza a hervir. Al hervir se produce una emisión de gases, aparecen entonces burbujas en el circuito, el pedal del freno se hunde y el coche no volverá a frenar correctamente hasta que no se purgue el circuito. Aunque las llantas en aleación de aluminio permiten una mejor refrigeración de las pastillas de frenos, es aconsejable no dejar el freno de mano echado después de un uso prolongado del pedal. Las pastillas se pueden llegar a quedarse pegadas a los discos. Cuando la canícula aprieta, hasta los amortiguadores pierden eficacia al perder viscosidad.

En general, conviene revisar con frecuencia el nivel de los líquidos del motor, ya que el efecto de la evaporación hubiera podido hacerle perder volumen.

La obligatoriedad del uso de las gasolinas sin plomo hace indispensable el uso del catalizador. En época de calor, hay que tener un especial cuidado, si su coche equipa catalizador, en no parar ni circular por zonas de hierbas y matojos. El catalizador funciona a altas temperaturas y podría provocar un incendio. El aire acondicionado es el mejor remedio contra el calor. En verano se le puede considerar como un elemento de seguridad. Evita el agotamiento físico que produce el exceso de sudoración y, en consecuencia, la aparición del sueño. ●

S.G.P.

EL MEDICO OPINA

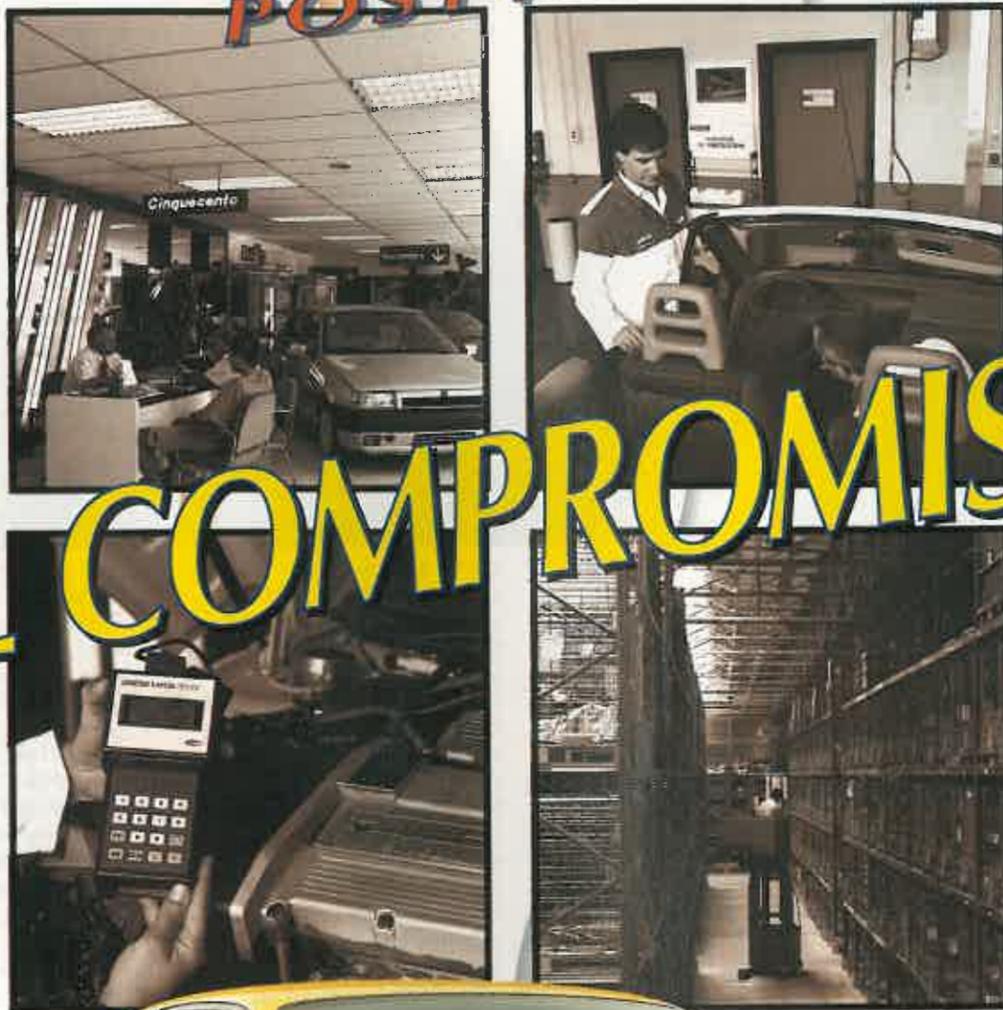
Cuando la temperatura sube el organismo humano necesita eliminar el exceso de calor. Se produce la sudoración. Pero la eliminación del exceso de calor a través del sudor supone una pérdida de agua y de sal que hay que reponer. Si no se restablecen estos elementos, el cuerpo se resiente y tiende al agotamiento, baja la tensión y, como consecuencia de esta debilidad, aparece el sueño. Si la deshidratación persiste puede ocasionar incluso calambres, afortunadamente de escasa duración. Es importante, pues, en esta época del año en la que emprendemos viajes largos, parar en cuanto aparezca el menor síntoma de laxitud. La recuperación es rápida y al alcance de todos. No hay más que parar en un sitio fresco y reponer el líquido y la sal perdida. Cualquiera de las bebidas comerciales típicas son ricas en sal, si no, conviene acompañar el agua con algo sólido que contenga sal (los dulces también tienen sal). Nunca es prudente forzar la fatiga, induce a desconcentrarse al volante, en algunos casos propicia la irritabilidad y hasta se puede producir un fallo visual.

Las comidas tienen que ser siempre ligeras, el exceso de grasa retrasa la digestión; nunca alcohol, que agrava la sudoración, entre otras cosas; los estimulantes ricos en cafeína tampoco son recomendables para iniciar un viaje, producen taquicardia, que es un factor contribuyente del estrés. Lo mejor es estar bien hidratado de agua y sal y parar a reponer cuando la sudoración sea ya excesiva.

Desde luego, la mejor arma para combatir el calor en los coches es el aire acondicionado. Altamente aconsejable menos para aquellas personas que tengan predisposición a padecer enfermedades de vías respiratorias o pulmonares.

ESPECIAL

FIAT
POSTVENTA



¡EL COMPROMISO!



Motor 16

**ENTREVISTA
CON
ALFONSO
TARRIO**
(Director de
Postventa de
Fiat Auto España)

–Fiat está haciendo un enorme esfuerzo por mejorar su asistencia postventa. ¿Se trata de recuperar el tiempo perdido o de una ofensiva comercial en otro escenario?

–Es cierto. Fiat está haciendo un gran esfuerzo por ofrecer una postventa moderna y eficaz con ofertas de nuevos productos, como la Cita Previa, Servicios Rápidos, Vehículo Sustitutivo, Asistencia en Carretera... etcétera, recogidos en el Fiat Plus Service, que acercan la postventa al usuario. No podemos olvidar que, hoy en día, el automóvil es una auténtica necesidad; de él depende nuestra movilidad y, por tanto, su utilización profesional o de ocio. Por ello, cada vez más, la calidad de la postventa es una motivación de compra y exigencia del usuario. Esto es también una prueba más de madurez del mercado. Por todo esto, el objetivo de Fiat no es otro que ofrecer un servicio postventa eficaz, que permita a nuestros clientes satisfacer todas las expectativas que han depositado en nuestros automóviles.

–A pesar de la mejora del producto, ¿tiene sentido insistir en la oferta de Postventa?

–Naturalmente que sí. Independientemente de las mejoras que ha experimentado el producto y aunque los nuevos modelos no necesitan ninguna revisión hasta los primeros 15.000 kilómetros, siempre es necesaria una postventa eficaz. Además, estamos dirigiendo los esfuerzos no sólo al mantenimiento y reparación, sino también a mejorar notablemente la satisfacción del cliente. Solamente cuando el automóvil se para es cuando nos damos cuenta hasta qué punto es difícil prescindir de él y lo importante que es la movilidad. Por ello, facilitar la entrega y recogida del automóvil a través de la Cita Previa y horarios extensivos, reducir al máximo la permanencia del vehículo en el taller por medio de los servicios rápidos y resolver los problemas de los clientes en las reparaciones largas mediante vehículos de cortesía son parte importante de



nuestra oferta Postventa que recoge el Fiat Plus Service.

–La estructura Fiat, con tres marcas diferenciadas, ¿de qué manera hace más compleja la asistencia? ¿Hay una estrategia común o cada marca tiene sus propios criterios?

–Más compleja, en ningún caso. Creo que solamente más eficaz.

Fiat se ocupa de la formación y medios técnicos de las tres redes de Concesionarios, que son independientes para cada marca, siendo luego los concesionarios los que ofrecen el servicio a nuestros clientes. La unificación de las tres marcas nos ha permitido optimizar el rendimiento de nuestras instalaciones, medios humanos y técnicos, logrando una mayor eficacia a través de un mejor nivel de

preparación de nuestras redes de concesionarios. En cuanto a la estrategia, creo que viene definida en las respuestas anteriores: lograr un servicio eficaz que permita al usuario de un automóvil satisfacer todas las expectativas que había puesto en su coche cuando decidió la compra. Creo que el mercado no admite otro tipo de estrategia; el reto es evolucionar tan rápido como el mercado.

Para superar este reto estamos trabajando mucho y con mucho entusiasmo.

–Como resumen, ¿esta «ofensiva» postventa, es un esfuerzo de la técnica o de la imaginación?

–Esta ofensiva la veo como un gran esfuerzo técnico llevado adelante con mucho trabajo en equipo, entusiasmo y con una gran dosis de imaginación.



Fiat Auto España ha iniciado en estos últimos meses una

ofensiva postventa sin parangón en la industria del automóvil. Sus responsables, conscientes de que hoy en día, la atención al cliente es tan importante o más que la calidad intrínseca del producto, se han embarcado en el ambicioso proyecto de ilusionar a sus clientes. Los compradores de cualquier Fiat deben ser conscientes de que la marca no quiere limitarse a venderles un coche y cumplir con la obligación de atenderlo, sino que su compromiso va mucho más allá. Esto es lo que queremos contar al lector.

**ESTRUCTURA
DE
POSTVENTA**

El equipo humano responsable de la Postventa del grupo Fiat es de reciente nombramiento. Bajo la dirección de Alfonso Tarrío se encuentran tres Areas: Marketing, Asistencia Técnica y Coordinación con la Red. Adolfo Rodríguez es el responsable de Marketing de Postventa, que engloba las áreas de Asistencia y Recambios; entre sus funciones cabe destacar su responsabilidad en la Política de Servicio y de

Presencia de Post-Venta y la política Comercial de Recambios, con Isidoro Dueñas encargado de la creación, promoción y publicidad de los Servicios Asistenciales. Como responsable de la Asistencia Técnica se encuentra Eugenio Sánchez, del que dependen las áreas de Homologaciones, Publicaciones y Utilaje, Formación, Garantías y Producto. El responsable del Centro de Recambios es Pedro Orejas.



Adolfo Rodríguez.



Isidoro Dueñas.



Pedro Orejas.



Eugenio Sánchez.

GARANTIA DEL PRODUCTO



EL PERSONAL DE ASISTENCIA Y ALMACEN GARANTIZA EL MEJOR SERVICIO.



LA seguridad de Fiat en sus productos le ha llevado a

ofrecer un conjunto de garantías que superan a la mayoría de lo ofrecido por las marcas rivales. Las carrocerías de los modelos Fiat no sólo han evolucionado en el diseño estructural, también los materiales elegidos y los tratamientos aplicados han aportado una notable mejora a los estándares de calidad, lo que les permite aumentar su duración en el tiempo. Así, todos los Fiat gozan de ocho años de garantía antiperforación por corrosión y tres años de la pintura original. Esto es posible porque todos los elementos de la carrocería



están fabricados en acero galvanizado, protegido por los tratamientos anticorrosión más avanzados del mercado, con las más modernas técnicas de pintado. También, en muchos de los concesionarios, le ofrecen un coche sustitutivo mientras el suyo permanece en reparación. Es un servicio más de la garantía.

SUPER SERVICE FIAT

A la compra de un Fiat, también se puede adquirir el Super Service Fiat. Es una prolongación de la garantía que, a un precio muy moderado, cubre los gastos de las posibles reparaciones (materiales y mano de obra) de las averías que pudieran producirse en los dos años siguientes al cese de la garantía contractual. Estas garantías son fruto de la confianza de Fiat en sus productos, confianza basada también en la formación del personal de postventa.

PLANES DE FORMACION

Para la formación

del personal técnico, Fiat cuenta en Alcalá de Henares con un moderno centro de formación, complementado con más de 20 aulas de formación en distintos concesionarios regionales. Cada concesionario a través de sus diferentes operarios, recibe un mínimo de cinco cursos anuales, que pueden ampliarse hasta ocho. Son cursos de formación técnica, comportamentales, de atención al cliente y de gestión del taller. Además del Centro de Formación, toda la red mantiene su personal técnico en permanente actualización a través del departamento de producto y de las publicaciones técnicas. Cada novedad, innovación tecnológica o desarrollo de producto se comunica a los técnicos, lo que va a permitir garantizar cualquier intervención de reparación o mantenimiento.

OBJETIVO: EL CLIENTE

Con el objetivo prioritario de satisfacer las necesidades de los clientes, en Fiat se es consciente de la necesidad de que el personal de la red de asistencia esté involucrado y motivado para ofrecer el mejor grado de servicio posible. Para ello se han creado dos concursos de carácter internacional, Top Technician y Profesional Club, orientados a fomentar esta motivación. Top Technician es un concurso que premia a los mejores técnicos Fiat de cada país europeo. Profesional Club está destinado a premiar a los mejores responsables de asistencia técnica y de recambios, que hayan sabido fomentar el trabajo en equipo y logrado la mayor satisfacción entre sus clientes.

FIAT CINQUECENTO

Este pequeño automóvil, de 3,2 metros de longitud, constituye el primer escalón en la gama de Fiat. Vehículo eminentemente urbano, es el heredero de los míticos Fiat 500 y 600 sobre los que se asentó la motorización de la Europa mediterránea en los años 60. Hoy, como segundo coche familiar, ofrece una habitabilidad sorprendente con una mecánica sencilla y fiable.

GAMA: tres versiones, con motores de gasolina de 31 y 41 caballos. Una sola carrocería.

PRECIOS: entre 820.000 y 1.120.000 pesetas. Oferta especial para el Plan Renove por la que puede comprar un Cinquecento por 660.000 pesetas de precio final.



GARANTIA EN LA REPARACION



TODOS los coches tienen que ser atendidos a lo largo de su vida. No reconocer este principio básico de la automoción es erosionar la imagen de una marca. Todos los coches se averían y lo que hay que procurar es solucionar los problemas con la mayor celeridad, garantía y los menores trastornos para el usuario. Con esta filosofía trabaja el equipo de Postventa de Fiat Auto España. Desde que el coche entra en el Servicio Oficial, a través de la formación del personal de recepción, hasta un año después de abandonarlo (periodo que cubre la garantía de las reparaciones), el propietario de un Fiat es objeto de un importante número de acciones y operaciones destinadas a disminuir o eliminar los contratiempos. Todas las reparaciones

tienen un año de garantía. Si por esa misma avería tiene que volver al taller, no le va a costar ni una peseta, ni en materiales ni en mano de obra. Es más: este año no se extingue al finalizar la garantía normal, como suele ocurrir con otras marcas. Tampoco se cancela esta garantía si cambia el propietario del vehículo.

RECAMBIO ORIGINAL.

Una de las razones por las cuales la organización Fiat puede garantizar la calidad de sus reparaciones es por la utilización de recambios originales en todos sus servicios oficiales. Esto obliga a una compleja logística de distribución de recambios, sólo posible con la existencia de un Centro de Distribución de Recambios, situado en el conjunto de edificios que componen su sede social,

en los alrededores de Madrid. Este almacén surte a la Península Ibérica (Portugal incluida), Baleares, Canarias, Melilla, Ceuta y Andorra. Tiene una superficie de 30.000 metros cuadrados cubiertos, susceptible de ser ampliada si en el futuro se necesitase. Con más de 70.000 referencias, de él salen diariamente 550 expediciones con más de 25.000 kilos de material. Dos líneas de servicios, la normal y la urgente, se encargan de que en menos de 24 horas cualquier pieza de repuesto esté en su lugar de destino. Más de 80 personas se encargan de que todo esto sea posible, con la ayuda de un eficaz sistema informático en red para que cada punto solicite sus suministros habituales para reposición de stocks y para reparaciones menos habituales.

FIAT PUNTO

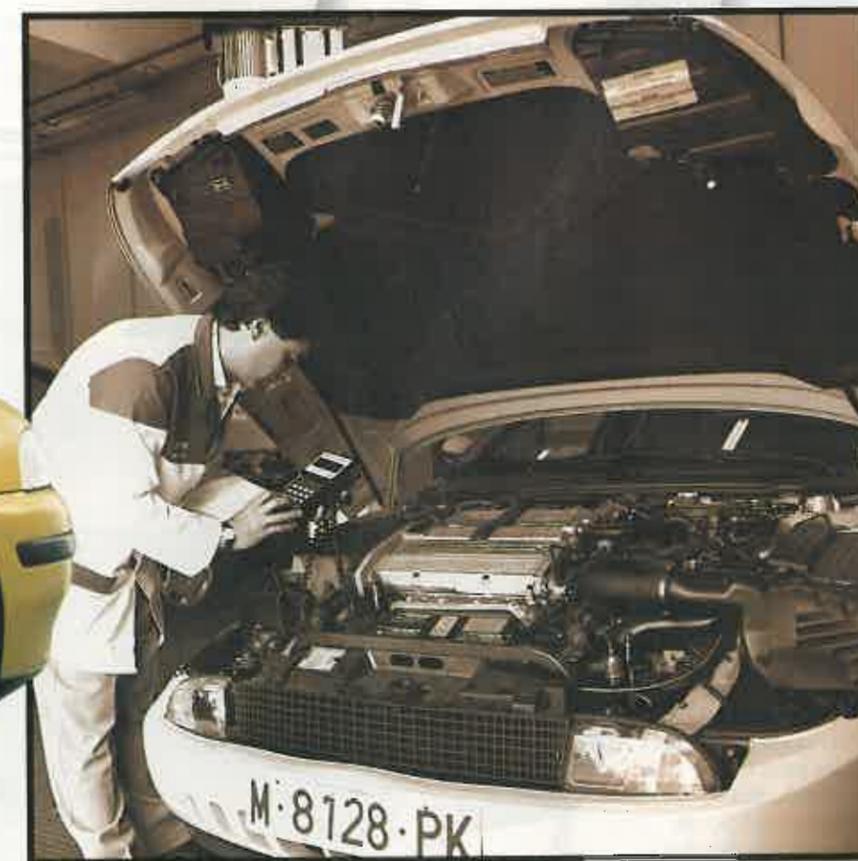
El más moderno Fiat, nacido en el pasado oñofio y que marca un punto de inflexión en los sistemas de producción del holding italiano. Sustituye al Fiat Uno, el modelo más producido por Fiat en su historia. Es el clásico polivalente de 3,76 metros de longitud y portón posterior que se ofrece ya en una gama muy completa, en la que se incluye, desde hace pocas semanas, un interesante descapotable.

GAMA: 21 versiones diferentes. Carrocerías de 3 y 5 puertas y dos Cabrio. Motores de gasolina de 55 a 136 caballos y diesel de 72 caballos.

PRECIOS: el más barato cuesta 1,2 millones de pesetas y el más caro, el GT Turbo, supera los 2 millones por muy poco.



FIAT OFRECE UN AÑO DE GARANTIA EN TODAS LAS REPARACIONES.



SERVICIOS DE POSTVENTA



CUALQUIER REPARACION PUEDE SER PAGADA CON LA TARJETA FIAT CARD.



LOS TALLERES DE FIAT OFRECEN UN SERVICIO RAPIDO DE REPARACIONES.

FIAT TEMPRA

Es la berlina de tres volúmenes derivada del tipo. Un coche de utilización eminentemente familiar y fabricado indistintamente en Italia y Brasil. En sus 4,35 metros de longitud ofrece una excelente habitabilidad y uno de los maleteros más capaces del segmento.

GAMA: 13 versiones en tres carrocerías, de 3 y 5 puertas y un reciente Station Wagon. La motorización incluye motores 1,4; 1,6 y 1,8 y 2 litros de gasolina, así como el tradicional motor 1.9 diesel atmosférico y turbo.

PRECIOS: entre 1,7 y 2,6 millones de pesetas para todos los modelos. Los familiares, entre 2 y 2,2 millones de pesetas

del aceite o de las pastillas de freno, por citar algunos ejemplos. No hay sorpresas en los precios, ni esperas. Puede también recurrir al sistema de cita previa. Con sólo marcar el teléfono del concesionario, se concierta

el día y la hora para realizar las intervenciones que el automóvil necesite. Sin tiempos de espera. Incluso,

en algunos de estos concesionarios, un operario le recoge y le entrega su

coche, en su domicilio o en su lugar de trabajo; para que no pierda tiempo.

FIAT ASSISTANCE

Y si está de vacaciones y tiene un percance mecánico, el señor García siempre cuenta con Fiat Assistance. Durante las 24

horas del día, un teléfono gratuito (900 21 20 18) le permitirá contactar con este servicio, que le ofrece el remolcado de su automóvil hasta el servicio más cercano, la estancia en hotel y los gastos de viaje, así como un vehículo de sustitución que le permita continuar su viaje. Y siempre con la tarjeta Fiat Card en la cartera. Por una sencilla razón: porque

podrá pagar con esta tarjeta de crédito en todos los servicios oficiales de la marca. Aunque algunas de las intervenciones están cubiertas por las garantías, y son por tanto gratuitas, cualquier otra reparación, gasto, accesorio o servicio, puede abonarse con la tarjeta, sin necesidad de hacerlo en efectivo. En todo el territorio nacional y en el extranjero. Todos sabemos las incomodidades de pagar en efectivo en el extranjero, con la pérdida de liquidez que ello supone o la espera hasta encontrar un banco abierto. Esto ha acabado con la tarjeta de Fiat que es, además, totalmente gratuita para los usuarios de la marca.

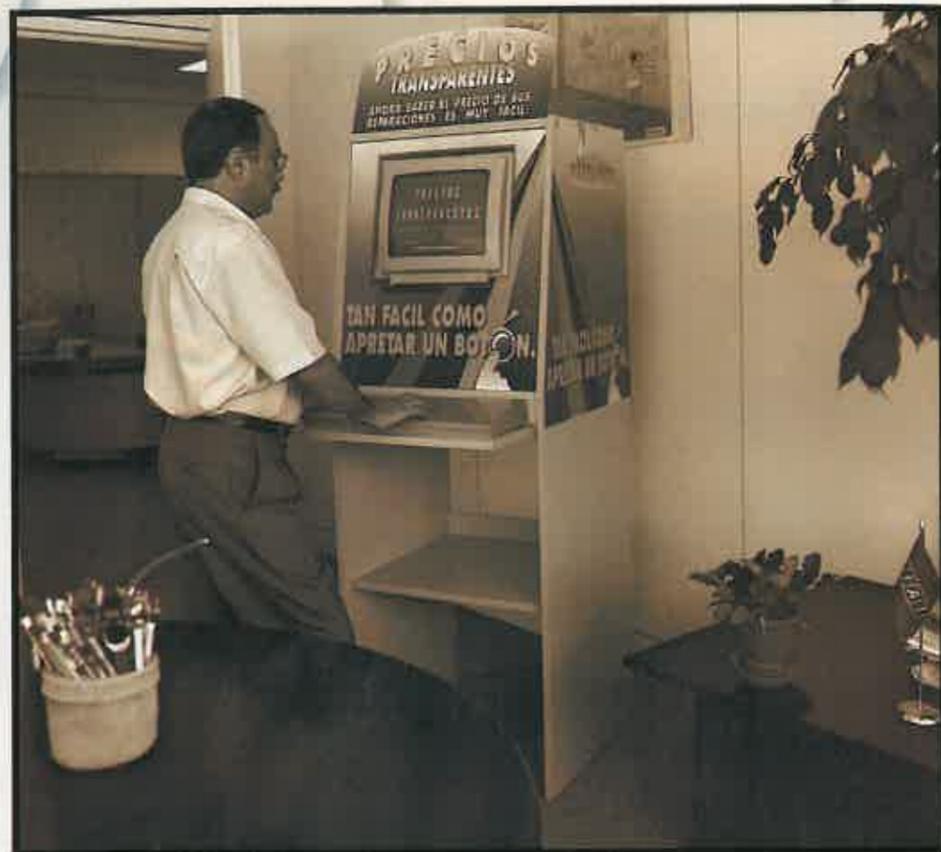


UN día cualquiera, el señor García, propietario de cualquier

modelo Fiat, que va a salir de vacaciones, decide llevar su coche al taller, para una revisión de rutina. Sabe que es gratuita y comprende una revisión de los elementos de seguridad, reglajes y niveles. Esta es una de las muchas ofertas de verano. Para las reparaciones más comunes, encuentra en su taller habitual un servicio rápido; tiempos cerrados para las operaciones más habituales: cambio de batería, de un silencioso,



TRANSPARENCIA INFORMATIVA



FIAT AMPLIA SU FILOSOFIA DE TRANSPARENCIA, AL PRECIO DE LA REPARACION.



UN ORDENADOR LE INDICARA EL PRECIO DE LA REPARACION A EFECTUAR.

modelos. Nada de sorpresas, ni complementos o recargos. Cuando se anuncia un Fiat Punto por 1.277.000 pesetas, éste es el precio que tiene que pagar cualquier comprador, descuentos al margen. Transparencia que se ha extendido en estas semanas

hacia el precio de las reparaciones. En los concesionarios oficiales de Fiat los clientes encontrarán, en lugar visible, un expositor en el que, con un manejo sencillísimo, se conoce

exactamente el coste de la reparación que va a efectuar. Tiempo, tarifa, precio e impuestos. Todo pormenorizado y sin

sobresaltos ni sorpresas. Fiat tiene al servicio de los usuarios un departamento encargado de las Relaciones con los Clientes. Un departamento para

solicitar información o aclarar dudas; algo así como un *ombudsman*, que atiende en el teléfono de Madrid (91) 885 37 47 o también por fax en el (91) 885 34 70. Cualquier usuario puede ponerse en contacto con este departamento, en otra iniciativa de esta transparencia informativa y

honestidad para sus usuarios. Todas las facturas de los talleres se entregan en un «folder» o carpetilla en la que no sólo se agradece al usuario la confianza depositada en la marca, sino que se le informa sobre algunos puntos de interés y derechos del cliente: garantía de las reparaciones, recambios originales, servicios de cita previa, materiales...



DE poco sirven todas las acciones de postventa si no se

genera una relación de confianza entre el usuario y la marca. Esta relación de confianza se puede basar en varios aspectos, pero en Fiat han elegido como pilar sobre el que asentar esta confianza la transparencia informativa. Un usuario bien informado es siempre un usuario convencido. Se puede acertar o errar, pero lo que nunca se debe hacer es perder la confianza en la marca. Esta es la filosofía con la que se desarrollan una serie de iniciativas puestas en marcha por Fiat. Hace ya años que Fiat inició esta política al cerrar sus precios de venta de sus



FIAT COUPE

La marca italiana ha presentado hace pocas semanas su modelo más espectacular: el Coupé, cuyo éxito de ventas ha sorprendido a propios y extraños. Se trata de un precioso coupé que utiliza la plataforma del Tipo y es heredero de la tradición italiana de los coches deportivos con estilo propio. Un coche de colección.

GAMA: 3 versiones. Una con motor de 142 caballos y dos con la motorización turbo de 195 caballos, en dos niveles de equipamiento.

PRECIOS: el más barato cuesta 3,5 millones y el más caro 4,2 millones. Una versión intermedia del turbo cuesta 3,94 millones de pesetas.

ESPECIAL VACACIONES



POR si la asistencia postventa habitual no fuera

suficiente, para el verano, los responsables de Fiat han puesto en marcha una serie de iniciativas específicas de la época estival. Hay que tener presente que España recibe más de 45 millones de turistas, de los cuales cerca de 25 lo hacen por carretera y alrededor de 20 entre el 15 de junio y el 15 de septiembre; es fácil calcular que más de medio millón de Fiat llegan a la península en estas semanas. Info Fiat es un conjunto de puntos de información (12 en total) sobre las principales carreteras de España, con especial atención a los usuarios extranjeros. Existe además



EL SERVICIO DE GRUA HASTA EL SERVICIO FIAT MÁS PRÓXIMO ES GRATUITO.

un teléfono con asistencia en varios idiomas: el 900 10 08 16.

En este mismo sentido de la atención a los extranjeros, Fiat ha editado un pequeño menú de averías en varios idiomas, para facilitar a quienes entren en sus servicios oficiales la explicación de sus averías. No es fácil para un alemán explicar al recepcionista de Almendralejo que la transmisión de su Croma hace un extraño ruido al reducir de marcha, por ejemplo. Con este manual es más fácil que se haga entender.

En el verano, no sólo se dispone de un teléfono de asistencia las 24 horas del día, sino que la mayoría de los concesionarios en las zonas turísticas han ampliado su jornada laboral. Habrá incluso algunos talleres abiertos las 24 horas, sábados y domingos incluidos. En el teléfono de asistencia 24

horas se puede solicitar un servicio gratuito de grúa hasta el más próximo servicio oficial. La revisión gratuita previa a las vacaciones es uno de tantos servicios específicos del verano que se ofrecen a los clientes de Fiat.



LOS TALLERES DE FIAT AMPLIARÁN SU HORARIO LABORAL ESTE VERANO.



FIAT POSEE UN TELÉFONO DE INFORMACIÓN EN VARIOS IDIOMAS.



FIAT PUNTO CABRIOLET

Desde hace unas semanas, Fiat ofrece para su modelo más reciente, el Punto, una versión descapotable que se perfila como el coche cabriolet más barato del mercado. Con una carrocería diseñada por Bertone, el Punto es un excelente compromiso entre diseño y seguridad.

GAMA: 2 versiones con los motores de 55 y 75 caballos, diferenciadas también por un más completo equipamiento en el ELX.

PRECIOS: Entre 2,25 y 2,6 millones de pesetas.

OBJETOS DE DESEO



bolso de viaje, con varios compartimentos, realizado en tela y cuero; ideal para escapadas de fin de semana. Su precio, 14.300 pesetas.

disponible para todos los modelos de Fiat, el tradicional volante de madera, a un precio de 23.840 pesetas.



el pomo de madera, adaptable a todos los modelos del grupo Fiat sin necesidad de intervención mecánica. Un detalle de buen gusto y deportividad. Su precio es de 8.800 pesetas.



las llantas de aluminio, de menor peso, mejoran el comportamiento y la estética. El precio del juego de las cuatro unidades es de 59.040 pesetas.



la seguridad de los niños no tiene precio. Las sillas portabebés de Fiat están diseñadas por expertos en ergonomía y medicina. El precio de este modelo es 18.534 pesetas.



para ejecutivos agresivos y muy identificados con su marca preferida. Maleta tipo aviación con cierre de código numérico. Su precio, 11.540 pesetas.

diseño italiano para los pañuelos de seda natural, en vistosos colores. El precio, 7.593 pesetas.



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, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, sistema de climatización

y capota eléctrica de última generación.

El Punto Cabrio es un espacio diseñado para disfrutar con absoluta seguridad. Carrocería reforzada, barras laterales de protección, cinturones con pretensor, sistema 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 Mannesman, resisten más de dos veces el peso del coche. Punto Cabrio, un lugar para vivir entre el cielo y la tierra, un espacio infinito para disfrutar del sol y las estrellas.

PUNTO CABRIO S 2.250.000 Pts.

PUNTO CABRIO ELX 2.595.000 Pts.

Patente y Bases IVA, transporte e imp. de instalación incluidos.

PUNTO CABRIO. LA RESPUESTA. FIAT

PRECIOS NUEVOS

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Inola 2	1.630.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 Is	1.910.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 H	2.070.000	1.712	107	188	9,5	8,4	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie	Serie
155 1.7 Twin Spark	2.335.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000	60.000
155 1.8 Twin Spark Lux	2.785.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000	60.000
155 2.0 Twin Spark	3.065.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
155 2.5 V6	4.045.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 Q4	4.780.000	1.995	190	225	7,0	10,8	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
155 2.0 TD	2.735.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000	60.000
155 2.5 TD	3.395.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
164 2.0 Twin Spark Luxe	3.909.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
164 3.0 V6 24V Super	5.751.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Super Aut	5.988.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6 24V Q4	7.144.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	4.409.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
164 2.5 TD Super	4.762.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ARO															
Aro 10 Techo Lona	918.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0								

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Lona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				106.800		50.850
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie				106.800		50.850

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
AUDI															
80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.0 E 16V Quattro Concept	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.6 E V6 Aut.	4.525.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.6 E V6 Quattro	4.690.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.8 E V6 Avant	4.590.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
80 1.9 TDI Avant	4.060.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
A6 2.6 V6	4.867.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
A6 2.8 V6	5.604.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
A6 2.5 TDI	5.157.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 S4 4.2 V8 Avant	9.594.000	4.172	280	247	6,6	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0 E 16V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	5.160.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.667.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2 Quattro	7.237.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Avant S-2 Quattro	7.197.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Avant RS2 Quattro	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6	10.946.000	3.582	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6 Aut.	10.946.000	3.582	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
BERTONE															
Frecclimber 2 R I	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,8	378,0	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	64.369	Serie
Frecclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecclimber 2.7 I Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
BMW															
318i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
318i Compact Aut	3.215.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie			



COVA 81



A. ARGUELLES

Andrés Mellado, 76 - Tel.: 549 57 88 - 549 64 71

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDAD

a la hora de Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPÉ S2	91	120.000	FIAT	TEMpra 1.6	92	38.000	PEUGEOT	405 SRI	90	33.000
AUDI	COUPÉ 20V	91	90.000	FORD	FIESTA 1.4 CLX 3P	90	16.000	PEUGEOT	505 GTD T INTREC.	88	26.000
AUDI	90	89	42.000	FORD	ESCORT XR3 I	90	22.000	PEUGEOT	605 SWL	90	58.000
AUDI	90 2.3E	92	58.000	FORD	SIERRA 2.0 S	87	25.000	RENAULT	CLIO 1.7	92	27.000
AUDI	100 2.2 I	90	56.000	INNOCENTI	DE TOMASO TURBO	88	16.500	RENAULT	CLIO 16V	92	32.000
AUDI	100 2.8	92	97.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	ROLLS ROYCE	SILVERT SPIRIT	85	220.000
AUSTIN ROVER	METRO	88	13.000	LANCIA	THEMA 16V	91	45.000	SABB	9000 S AUT	92	58.000
BMW	316	87	23.800	LANCIA	THEMA TURBO 16V	90	42.000	TOYOTA	CELICA 2.000 GTI	92	70.000
BMW	325 I CABRIO	88	87.000	LANCIA	DEDRA 2.0 IE	92	43.000	VOLKSWAGEN	POLO COUPÉ 1.3	89	15.000
BMW	535 I 24V	91	70.000	MAZDA	323 F	90	24.000	VOLKSWAGEN	GOLF VR 6	93	71.000
BMW	524 TD	90	77.000	MERCEDES - BENZ	190 E 2.5 16V	89	85.000	VOLKSWAGEN	GOLF CL	90	25.000
BMW	525 I 24V	93	95.000	MERCEDES - BENZ	260 E AUT.	90	84.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
BMW	535 I	89	87.000	MERCEDES - BENZ	300 E	90	87.000	VOLKSWAGEN	2.0 INY	88	22.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES - BENZ	300 CE 24V	91	125.000	VOLVO	960 AUT.	93	95.000
BMW	850 I	90	170.000	MERCEDES - BENZ	300 TE	86	80.000	JEEP	CHEROKEE LIMITED	92	70.000
CITROËN	AX 1.4 TRS 3P	90	16.000	MERCEDES - BENZ	300 E 24V	91	115.000	SUZUKI	VITARA	92	39.000
CITROËN	BX 1.4 TGE	90	19.000	MERCEDES - BENZ	560 SEC	89	96.000	NISSAN	PATROL GR	93	87.000
CITROËN	BX 1.6 TRS	90	22.000	NISSAN	200 SX	90	54.000	ROVER	RANGE ROVER	90	50.000
CITROËN	CX 2.2 TRS	90	24.000	NISSAN	PRIMERA 2.0 SLX	92	36.000				
CITROËN	ZX DIESEL	92	37.500	OPEL	KADETT GSI 16V	89	30.000				

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

GARCIA PROL
BMW 524 TD, garantía 1 año, 2.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

Ford Escort 1.8 diesel, M-KD, garantía 6 meses. 790.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

Mercedes 300 E, techo eléctrico, llantas, año 86, garantía 6 meses. Tel: (91) 541 00 36.

Volkswagen Corrado JLX, G-60, año 90, garantía 6 meses. 1.600.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

BMW 524 TD, garantía 1 año, 2.400.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
BMW 525 TDS metalizado. Garantía un año. 3.900.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Cheers 1.8D 4 p, 5 meses, garantía 1 año. 1.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Opel GME Rascal, año 88, M-JT, garantía 6 meses. 590.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Renault Espace Quadra año 89, A/A, garantía un año. 2.290.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
BMW 525 TDS metalizado. Garantía de un año. Precio, 3.900.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Orion 1.6i Ghia, A/A, M-KV, 6 m. garantía. 890.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV. 2.200.000 ptas. Un año garantía. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Porsche 944, año 87, garantía un año. 1.690.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Rover 216, Año 89, garantía 6 meses. 490.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Orion 1.6 i Ghia A/A M-KV, 6 meses garantía. 890.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL GARCIA PROL

GARCIA PROL
Volkswagen Golf GTI año 91, garantía 6 meses. 1.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Seat Toledo 2.0i Sport, A/A, año 92 garantía un año. 1.500.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Escort 1.8 diesel, M-KD, garantía 6 meses. Precio, 790.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Volkswagen Golf GTI 16V, A/A, año 88. 950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Suzuki Vitara JLX A/A C/C, D/A, E/E, año 92, garantía 1 año. 1.350.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Fiesta Cheers 1.8 diesel 4 puertas, 5 meses, garantía de un año. Precio, 1.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Golf GTI 16V A/A, Llantas. Garantía 6 meses. 1.190.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Peugeot 405 SRI A/A año 89, garantía 6 meses. 950.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL
Ford Mondeo CLX, P/M, RD, M-OV, garantía un año. Precio, 2.200.000 ptas. Tel: (91) 541 00 36.

GARCIA PROL

GARCIA PROL



OFERTAS DE LA SEMANA

- BMW 524 TD AÑO 89 ULTIMO MODELO 3.900.000 Ptas
- BMW 325 CABRIO, TECNICA M, MODELO 91. 3.400.000 PTAS
- FORD ORION 1.6 GHIA, M-KV 890.000 Ptas
- FORD FIESTA XR2 AÑO 88 390.000 Ptas
- FORD FIESTA CHEERS 1.8 D 4 Puertas 5 meses 1.190.000 PTAS
- MERCEDES 300 E, Año, Techo, Llantas 1.790.000 Ptas
- MERCEDES 260 E AUT. A/A MODELO 91 2.950.000 PTAS
- MERCEDES 300 CE AUT. FULL. AÑO 90. 3.990.000 PTAS
- NISSAN 3000 V6 CORTO, GLS MD 92 2.650.000 PTAS
- PEUGEOT 405 SRI A/A año 89 950.000 Ptas
- PORSCHE 944 A/A Año 87 1.890.000 Ptas
- RENAULT ESPACE QUADRA, Año 89 2.290.000 Ptas
- ROVER 216, Año 89 490.000 Ptas.
- TOYOTA CELICA 2.0 GT A/A Año 87 850.000 Ptas
- VOLKSWAGEN GOLF, 16V, A/A, año 88 950.000 Ptas

C/JUAN ALVAREZ MENDIZÁBAL 39
MADRID 28008
TEL: (91) 541 00 36

Motor 16

Fundación Purina

HACE unas semanas informábamos de la intensa campaña que la Fundación Purina, sociedad sin ánimo de lucro en beneficio de los animales, realiza para evitar el abandono de los animales domésticos, especialmente en la época estival. Dentro de esta campaña, Purina ha lanzado dos guías y un mapa que informan sobre todo lo necesario para viajar con su perro o su gato: consejos, Guía de Residencias para animales de compañía y mapa de carreteras con hoteles que los admiten. Para obtener estos folletos o cualquier tipo de información puede dirigirse al teléfono (93) 284 24 60 o al fax (93) 210 31 60.



Avis: récord de ventas

LA empresa Avis, compañía líder de alquiler de vehículos en Europa, obtendrá, si se cumplen las previsiones, un importante récord de ventas de vehículos de alquiler. El 100% de los vehículos que se comercializan como coches seminuevos en el mercado, tras haber sido utilizados para alquiler, tienen su venta comprometida hasta febrero de 1995. Para Adrián Franco, director de Ventas de Vehículos Usados de Avis Espa-



ña, los vehículos cuentan con una doble garantía. Por un parte la que ofrece el propio fabricante del vehículo y, por otra, la garantía extra que ofrece Avis.



Premio Volkswagen para Bosal

UNO de los mayores fabricantes de sistemas de escape del mundo, Bosal, ha recibido de Volkswagen el Premio «Value to the Customer 1993» por el suministro de convertidores catalíticos. Karel Bos, presidente de Bosal, recibió el galardón de manos del director Internacional de Compras, José Ignacio López de Arriortúa, en el curso de un acto celebrado el pasado mes de junio en la ciudad alemana de Hanover.



Winston Genuine Fun

CON el buen tiempo, el equipo Winston llega en vehículos todo-terreno a las principales ciudades españolas. Durante todos los fines de semana, las chicas Winston visitan todos los locales de moda. Ellas lo han puesto todo al rojo vivo con atractivos regalos Winston y con la fiesta Winston Genuine Fun: una fiesta llena de sorpresas en la que incluso se sortea un exclusivo scooter Piaggio Typhoon Winston.

Nueva planta ITT en Hungría

EN la ciudad húngara de Veszprem, situada a unos 120 kilómetros al suroeste de Budapest, ITT Automotive Europe GmbH de Francfort (empresa de accesorios para automóviles) inauguró su primera planta de producción en Europa Oriental. Entre los asistentes a la inauguración se encontraban el señor Göncz, presidente de Hungría; Klaus Lederer, presidente de ITT Automotive Europe GmbH; Timothy D. Leuliette, presidente de ITT Automotive y Laszlo Diössy, alcalde de la ciudad de Veszprem.



Nuevo cargo

JOSE Luis Urrestarazu, presidente de la Federación Nacional Empresarial de Alquiler de Vehículos con y sin Conductor (FENEVAL), ha sido elegido vocal del máximo organismo consultivo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes: el Consejo Nacional de Transportes por Carretera. Urrestarazu es, además, miembro del Consejo de Turismo de la CEOE y del Consejo de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico.



PADDOCK

MAS MADRUGADORES

Para evitar las horas de más calor, la quinta prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, que se celebrará el 27 de agosto en Zaragoza, se iniciará a las 8 de la mañana y la llegada del primer participante será a las 14,17. Habrá un total de 100 kilómetros cronometrados, divididos en cuatro rapidísimos tramos de firme liso y compacto.

CAMIONES EN DONINGTON

En la sexta prueba del Campeonato de Europa de Camiones, celebrada en Donington, Manuel Santos fue décimo en la final del sábado y el domingo; con problemas en la carrera clasificatoria, logró remontar en la final hasta la novena posición. El piloto madrileño mantiene la duodécima posición en el Campeonato.



TARRÉS CELEBRÓ SU TÍTULO

Jordi Tarrés celebró su nuevo título mundial anotándose el triunfo sobre las complicadas zonas del VII Trial Indoor de Guadalajara, en el que estuvieron los mejores pilotos españoles. Además, Tarrés y Paul Edmondson fueron homenajeados por Gas Gas, marca con la que han obtenido este año los títulos mundiales de Trial y Enduro.

Listos para el Mil Lagos

PROBABLEMENTE, Carlos Sainz será el único representante de Subaru en el Mil Lagos, la próxima cita del Mundial en la que el piloto español tendrá que defender sus opciones al campeonato frente a los dos pilotos de Toyota, Juha Kankunen y Didier Auriol, también candidatos al título. En Finlandia, Subaru centrará los esfuerzos en el piloto español, ya que su compañero de equipo, Colin McRae, disputará en Australia un rallye puntuable para el Campeonato Asia-Pacífico, carrera que, si las necesidades del equipo lo requieren, puede ser compatible con la prueba del Mundial. Otra de las novedades de la cita fin-



RALLYES

landesa será el regreso de François Delecour, ya recuperado de su gravísimo accidente y reciente vencedor de un rallye en Finlandia, prueba en la que el piloto francés volvía a tomar contacto con las carreteras. Al regreso de Delecour se añade en el Mil Lagos la ausencia de Miki Biasion, que en esas fechas se concentrará en la preparación de la siguiente prueba del mundial, el San Remo. Por su experiencia en esta carrera, Tommi Hakinen ocupará el puesto de Biasion en la carrera finlandesa, en la que además la marca del óvalo contará con Bruno Thiry, con RAS, y Ari Vatanen, con SMS, para puntuar en el mundial de marcas.

McLaren F1 para correr en GT

CINCO McLaren F1, especialmente preparados para las carreras de GT, van a ser construidos por un fabricante que considera pueden ser vehículos muy competitivos en esta modalidad deportiva. La intención es vender estos coches a equipos privados, a los que

proporcionarían repuestos y asistencia técnica. Estas cinco unidades, de las cuales tres están ya prácticamente vendidas, se producirían dentro del programa de fabricación de los coches de calle, que sólo tiene capacidad para fabricar tres unidades al mes.



TURISMOS

Mejoras aerodinámicas para los Mondeo

EN la próxima carrera del Campeonato de España de Turismos, el 4 de septiembre en el Circuito de Cataluña, los Mondeo del equipo Ford contarán con mejor aerodinámica, al incorporar un alerón trasero y un faldón delantero. El equipo espera que estas modificaciones, encaminadas a mejorar el apoyo y la estabilidad en curva, mejoren notablemente la competitividad del Mondeo en las dos últimas pruebas de la temporada, ya que Ford, como ya

anunciara Nissan, ha decidido saltarse la carrera de Alcañiz. Para compensar la ausencia de los dos coches oficiales e incentivar la participación de los Escort Cosworth en Alcañiz, la marca del óvalo dará 250.000 pesetas, como prima de salida, a Barrios y García Galiano, pilotos que dominan el apartado de turismos del CET con sendos Escort. Además, si alguno de los dos vence en la carrera turolense recibirá un premio especial de 500.000 pesetas.



MONTAÑA

Vinyes junior ganó en Mont Doré

EN la Subida a Mont Doré, la prueba más clásica del Europeo de Montaña, Pancho Egozkue tuvo que conformarse con la cuarta posición, aunque sigue dominando el certamen. La victoria fue para el joven andorrano Juan Vinyes, que con su Osella BMW fue segundo en las dos mangas, mientras

que Egozkue, también con Osella BMW, se imponía en la primera, disputada bajo una intensa lluvia, y el francés Bernard Chamberod, con Norma, lo hacía en la segunda. Por su parte, Andrés Vilariño, que sigue evolucionando su Norma para hacerlo más competitivo, era tercero.

PADDOCK

DUDAS SOBRE MONZA

Sigue en el alero el G.P. de Italia, aunque no cesa la búsqueda de soluciones. Mugello está definitivamente descartado por el deficiente e insuficiente acceso al circuito y en Monza se continúa trabajando para solventar los problemas. A la propuesta de Fabrizio Barbazza de un nuevo sistema de vallas articuladas -aire/agua- para la curva de Lesmo, se une una nueva posibilidad de modificar esta problemática curva talando tan sólo 50 árboles, ninguno de ellos centenario. En breve se espera la solución definitiva para la celebración de esta carrera.

BRIATORE DEJA LIGIER

A raíz de la polémica de Benetton, Flavio Briatore ha decidido dejar la dirección de Ligier, que puede quedar en manos de Prost y la gente que le apoya para hacer realidad el equipo Azul, es decir, una escuadra totalmente francesa con la que sueña el Campeón del Mundo.



POLEMICOS REPOSTAJES

Mientras que McLaren, Tyrrell y Williams han realizado una petición formal a la FIA para que suspenda los repostajes en carrera por considerar que sólo aportan peligro y no aumentan el espectáculo, Ferrari y el resto de las escuderías italianas opinan todo lo contrario.

CAMPEONATO
DE ESPAÑA DE RALLYES

ORIOLO MAS CERCA

El retorno de Renault al Campeonato de España de Rallyes no ha podido ser más afortunado. Su piloto oficial, Oriol Gómez, se encuentra muy cerca de lograr un título que hace más de diez años que no es para los del rombo.

Las dos victorias consecutivas de Oriol Gómez, en las dos últimas pruebas del Campeonato de España de Rallyes, han puesto el título nacional al alcance de la mano del piloto de Renault. Aunque dos de las cuatro pruebas que faltan por disputar son de alto coeficiente, muy

mal se tienen que dar las cosas para que no supere en al menos una de ellas a los pilotos de Opel, que nunca han podido derrotar este año al Clio Williams oficial.

Se han disputado ya ocho carreras, de las 12 de que consta el calendario. Los dos Opel, de Climent y Bardolet, han participado en todas ellas. Por cierto, logrando terminar también en todas las dos coches, lo que constituye un récord de fiabilidad muy difícil de igualar. En Tenerife no estaba Oriol, pero los Opel no pudieron vencer a un Clio privado conducido por José María Ponce. En Orense, un problema mecánico con el embrague en una asistencia, obligó a abandonar al Renault cuando marchaba en cabeza. En Córdoba, en el Sierra Morena, un accidente en el primer tramo retrasaba a Oriol, que solo pudo acabar en cuarta posición. En las cin-

TODOS LOS PODIOS DE LA TEMPORADA

CORTE INGLES	TENERIFE	SANTANDER	CORDOBA	LLANES	ORENSE	LUGO	AVILES
1º Oriol (Renault)	1º Ponce (Renault)	1º Oriol (Renault)	1º Climent (Opel)	1º Oriol (Renault)	1º Bardolet (Opel)	1º Oriol (Renault)	1º Oriol (Renault)
2º Bardolet (Opel)	2º Climent (Opel)	2º Climent (Opel)	2º Bardolet (Opel)	2º Climent (Opel)	2º Climent (Opel)	2º Climent (Opel)	2º Climent (Opel)
3º Climent (Opel)	3º Pizar (Ford)	3º Bardolet (Opel)	3º Morata (Peugeot)	3º Bardolet (Opel)	3º Castrión (Ford)	3º Castrión (Ford)	3º Bardolet (Opel)



Luis Climent es el piloto más rápido de Opel y el mayor rival del Renault oficial.

co pruebas restantes, Oriol venció con más o menos dificultades.

En estas pruebas, Luis Climent se ha mostrado sistemáticamente más rápido que el actual campeón, Mía Bardolet, aunque el valenciano tuvo que inclinarse ante el catalán en dos ocasiones, por problemas mecánicos en ambas. La única diferencia entre estos dos coches son los neumáticos: Michelin de 16 pulgadas para Climent y Dunlop de 17 para Bardolet, pero no parece ésta la razón de la superioridad de uno

sobre otro. Más bien habría que achacarla a un especial momento de forma de Luis y a una falta de motivación de Mía.

Podría pensarse que en Orense, tras el abandono de Oriol, el director del equipo Opel debería haber impuesto un criterio de equipo, dejando que Climent ganara el rallye. Ferrer actuó con deportividad, dejando que ganara quien mejor clasificado marchaba, aunque es probable que a la larga esta decisión no haya sido la mejor. En todo caso, cuando faltaba medio campeonato, no se podía saber qué consecuencias tiene una u otra decisión y lo mejor era sin duda dejar las cosas en su desarrollo natural.

Con el sistema de puntuaciones, en el que sólo se retienen seis resultados, ya todos los pilotos descuentan. En un cálculo por encima, los máximos puntos que puede obtener Climent son 1.206, ganando en el Príncipe de Asturias y Cataluña. A Oriol, para superar este valor, sólo le faltan 118 puntos reales. Una victoria en el Príncipe le proclamaría automáticamente campeón. Tiene cinco victorias de seis posibles, por lo que tampoco es nada sorprendente que sueñe con el título, en su primer año con Renault. Sin duda, la elección acertada del equipo que dirigió el desaparecido Bernard Tramont.

El Campeonato de España se ha limitado a estos tres pilotos. Se es-



Con un Clio Williams, Javier Azcona persigue lograr el Campeonato de Grupo N.

peraba más de Borja Mortal y su Peugeot, pero se ha mostrado muy poco fiable mecánicamente. El viejo 309 abandonó en la primera prueba del año, aunque luego hizo tercero en Córdoba, y el nuevo 306 aún no ha llegado a la meta en sus tres primeras apariciones. En estas circunstancias, tampoco hay muchos elementos de juicio para conocer verdaderamente las posibilidades del que se esperaba fuera el gran rival del Clio. Si el 306 no ha dado en su debut el resultado esperado, por el contrario, los pequeños 106 han cuajado una actuación más que memorable. Han terminado todas las pruebas en las que han corrido, que han sido siete, y lo han hecho además a un ritmo fortísimo que han llevado a sus dos jóvenes pilotos, Jaime Azcona y David Guixeras, a las posiciones cuarta y quinta del Campeonato de España.

A la espera de la llegada de los equipos oficiales de Seat y Citroën, que podría producirse este mismo año, como preparación para la temporada del 95, e incluso del Nissan, el Campeonato de España se limita de hecho a esta media docena de hombres. El resto de participantes se inscriben en los diversos certámenes monomarca: Copa Ford Cosworth, Desafío Peugeot, Copa Renault y Copa Hyundai. El Trofeo Fiat Cinquecento no está incluido verdaderamente en el Campeonato de España, ya que es un híbrido de rallyes y circuitos, disputado con coches que no están homologados por la Federación.

La Copa Ford, que se anunció con alharacas y golpes de bombo, se ha convertido en un paseo para el gallego Germán Castrillón. Los que

El gallego Germán Castrillón no sólo es el primero entre los Ford Escort Cosworth, sino que encabeza el Campeonato de España de Coches de Serie.



parecían sus rivales lógicos, Daniel Alonso y Pedro Diego, han arrojado la toalla. El avilesino, más preocupado por los resultados al *scratch* que por el Campeonato, ha forzado demasiado su montura y no ha logrado finalizar más que el rallye de su ciudad de residencia. En cuanto a Diego, tras una salida en Santander, ha dejado el certamen. Germán ha ganado las cuatro pruebas puntuables y nadie le va a impedir hacerse con el título y muy probablemente el Campeonato de España de Coches de Serie.

En este certamen, su gran rival es Javier Azcona, dispuesto a demostrar que con un Clio de serie se puede estar muy arriba en el grupo. No incluso ganarlo, como ocurrió el



Jaime Azconan es uno de los candidatos al Peugeot oficial para el año 95.

pasado año en Fancia. El mayor de los Azcona es también líder de la Copa Clio, por delante de Fuster. Pero de los campeonatos monomarca hablaremos en otra ocasión.

La reglamentación F2, puesta en marcha el pasado año, va poco a poco (demasiado lenta, tal vez) animando a las marcas. Ya hay tres y se anuncian otras dos. Pero habrá que modificar el calendario. No es lógico que de las 11 pruebas, siete se celebren en el noroeste peninsular, cuando entre Galicia y Asturias no suman el 15 por ciento de las ventas de coches que es, en última instancia, lo que importa a los equipos oficiales.

JOSÉ MARIA CERNUDA



Los pequeños Peugeot 106 (en la foto David Guixeras) han causado un gran asombro, tanto por el nivel demostrado por sus pilotos, como por su fiabilidad mecánica.



Mía Bardolet, el actual Campeón de España hasta que finalice la temporada 94, no está este año tan fino como el anterior.



El debut del Peugeot 306, con Borja Moratal al volante, ha sido menos brillante de lo que esperaba en los inicios del año.

FERRARI 412 T1 / 412 T1 B

Por fin, los laureles

El nuevo Ferrari 412 T1B, es el monoplaza que, nacido de la discordia y hecho de remiendos, ha devuelto al Cavallino el placer de la gloria. Gustav Brunner ha logrado remediar los problemas congénitos del monoplaza diseñado por John Barnard y su equipo de ingenieros británicos.

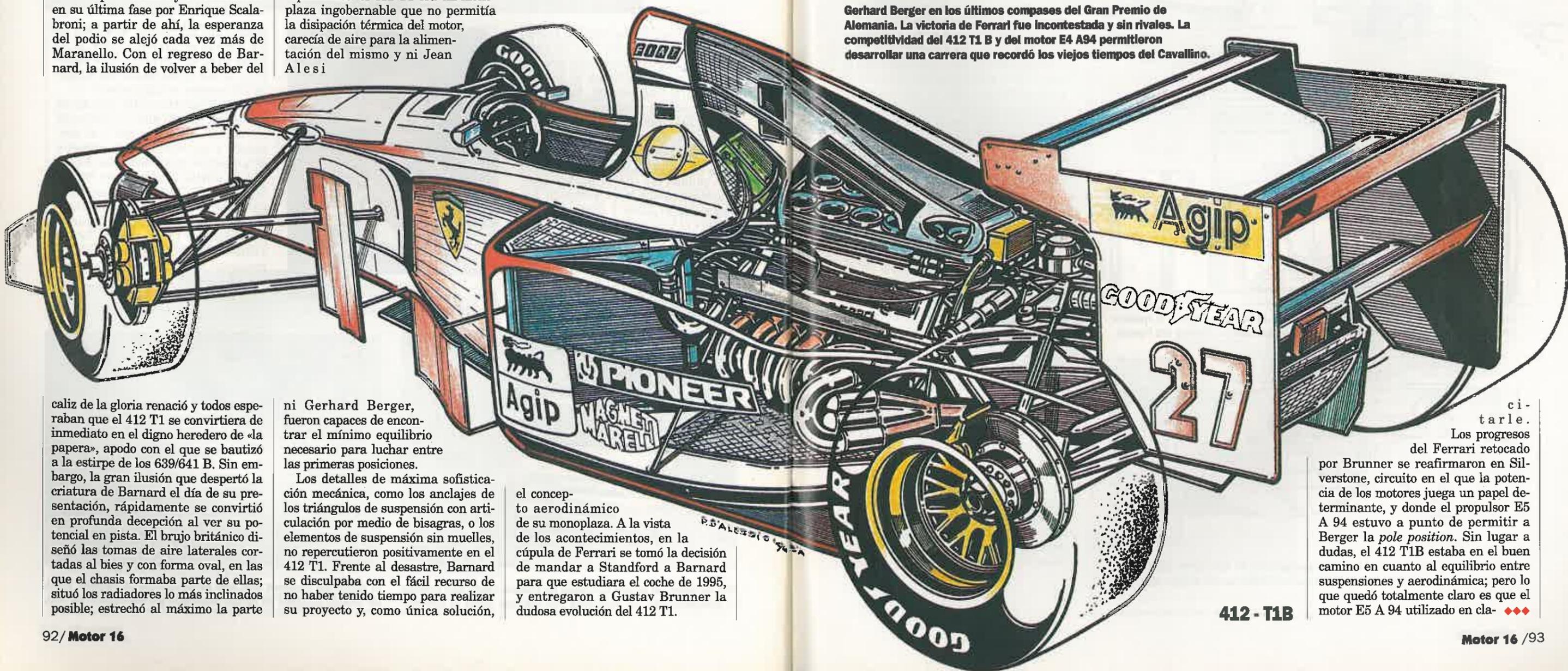
NINGUN ferrarista puede olvidar que John Barnard fue el hombre que puso en las manos de Ferrari la posibilidad de volver a ser Campeón del Mundo. Aquellos Ferrari 640, 641 y 641 B, fueron coches magníficos diseñados por Barnard y evolucionados en su última fase por Enrique Scalabroni; a partir de ahí, la esperanza del podio se alejó cada vez más de Maranello. Con el regreso de Barnard, la ilusión de volver a beber del

final de los laterales y todo lo relacionado con la toma de aire para el motor y dio por válido un cambio transversal cuyo peso era excesivo para un buen reparto de pesos.

El resultado no pudo ser más decepcionante: el 412 T1 era un monoplaza ingobernable que no permitía la disipación térmica del motor, carecía de aire para la alimentación del mismo y ni Jean Alesi

aconsejaba Ferrari que le dejaran hacer otro coche para 1995.

Los acontecimientos de Imola dieron lugar a considerables modificaciones en los monoplazas, y Barnard dijo que esos «retosques» destrozarían



caliz de la gloria renació y todos esperaban que el 412 T1 se convirtiera de inmediato en el digno heredero de «la papera», apodo con el que se bautizó a la estirpe de los 639/641 B. Sin embargo, la gran ilusión que despertó la criatura de Barnard el día de su presentación, rápidamente se convirtió en profunda decepción al ver su potencial en pista. El brujo británico diseñó las tomas de aire laterales cortadas al bies y con forma oval, en las que el chasis formaba parte de ellas; situó los radiadores lo más inclinados posible; estrechó al máximo la parte

ni Gerhard Berger, fueron capaces de encontrar el mínimo equilibrio necesario para luchar entre las primeras posiciones.

Los detalles de máxima sofisticación mecánica, como los anclajes de los triángulos de suspensión con articulación por medio de bisagras, o los elementos de suspensión sin muelles, no repercutieron positivamente en el 412 T1. Frente al desastre, Barnard se disculpaba con el fácil recurso de no haber tenido tiempo para realizar su proyecto y, como única solución,

el concepto aerodinámico de su monoplaza. A la vista de los acontecimientos, en la cúpula de Ferrari se tomó la decisión de mandar a Standford a Barnard para que estudiara el coche de 1995, y entregaron a Gustav Brunner la dudosa evolución del 412 T1.



Gerhard Berger en los últimos compases del Gran Premio de Alemania. La victoria de Ferrari fue incontestada y sin rivales. La competitividad del 412 T1 B y del motor E4 A94 permitieron desarrollar una carrera que recordó los viejos tiempos del Cavallino.

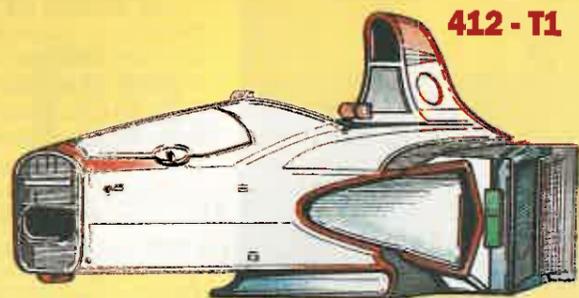
Con ocasión del Gran Premio de Francia, se alineó el 412 T1 operado por Brunner, que adquirió la sigla 412 T1B. El técnico austriaco eliminó las tomas laterales ovales por otras de corte clásico, introdujo timones laterales, amplió los radiadores y las salidas de aire posteriores, ensanchó la toma de aire para el motor adaptándola a la nueva reglamentación, que prohíbe la toma con presión dinámica, y puso en marcha la construcción de un cambio transversal con carcasa de titanio, cuyo peso era siete kilos más ligero que el de electrón. Cuando Barnard vio por primera vez el 412 T1B en Magny Cours, desaprobó la labor de Brunner; sin embargo, una vez terminado el Gran Premio, se vio en la obligación de feli-

citarte.

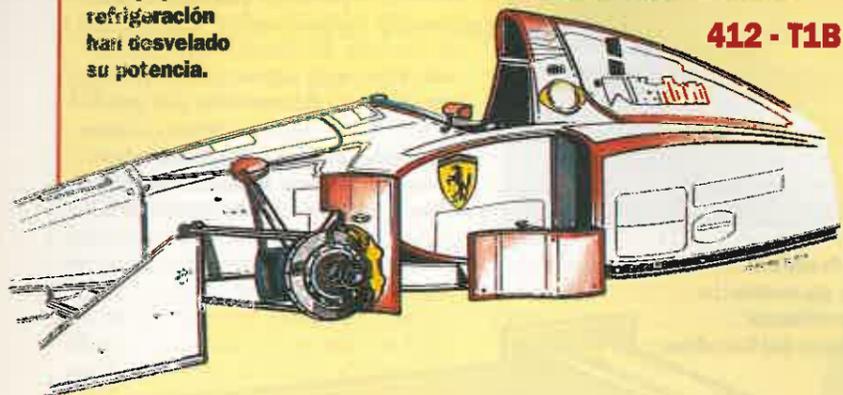
Los progresos del Ferrari retocado por Brunner se reafirmaron en Silverstone, circuito en el que la potencia de los motores juega un papel determinante, y donde el propulsor E5 A 94 estuvo a punto de permitir a Berger la *pole position*. Sin lugar a dudas, el 412 T1B estaba en el buen camino en cuanto al equilibrio entre suspensiones y aerodinámica; pero lo que quedó totalmente claro es que el motor E5 A 94 utilizado en cla- ♦♦♦

412 - T1B

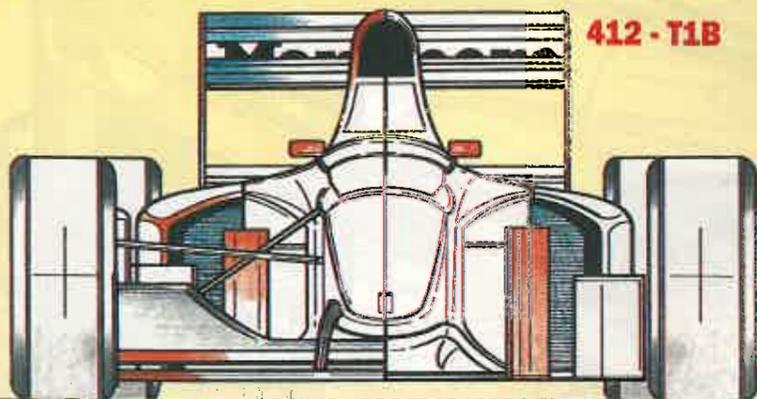
Los cambios practicados en las tomas de aire laterales han sido el truco mágico para el 412 T1. El aumento del caudal del aire para el motor y el flujo para su refrigeración han desvelado su potencia.



412 - T1

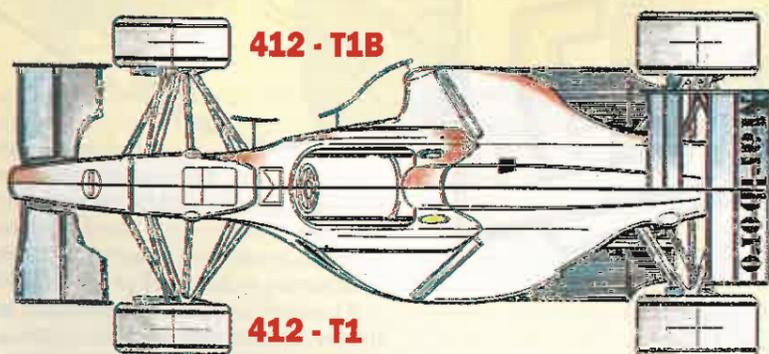


412 - T1B



412 - T1B

Los cambios en el reglamento técnico de la FISA han obligado a realizar cambios sustanciales en la configuración aerodinámica frontal del Ferrari.



412 - T1B

412 - T1

Cualquier semejanza entre los dos monoplazas es una mera casualidad. La quimera aerodinámica de Barnard ha resultado ser un simple ejercicio.

sificación y el E4 A 94 empleado en carrera, eran los propulsores más potentes de cuantos había en Silverstone. Los 800 caballos del E4 y los 815 del E5, con un régimen de rotación de 15.800 revoluciones por minuto estaban respaldados por una total fiabilidad mecánica, anteriormente puesta en entredicho por la precaria refrigeración y la escasa alimentación de aire que causaban las tomas diseñadas por Barnard. Con todo esto, el Ferrari 412 T1B había logrado alcanzar un nivel de competitividad equivalente al de Williams FW 16 B y en cuanto a motor, muy superior al Benetton B 194. Con estas coordenadas, el equipo Ferrari se presentó en Hockenheim con todas las cartas en regla para hacerse con la victoria ya que, en dicho circuito, la potencia del motor se emplea a tope durante el 67 por ciento del trazado y la sexta velocidad alcanza por seis veces cada vuelta el tope de revoluciones del motor.

Unos problemas electrónicos penalizaron el quehacer de Alesi; sin embargo Berger, libre de todo problema mecánico, hizo la *pole position*, que desde 1982 Ferrari no lograba en Hockenheim y, por si fuera poco, Alesi registró el segundo mejor tiempo, que valió a Ferrari un doblete glorioso que no conseguía desde 1990.

Llegado el momento de la verdad, y libre del disparate que se le ocurrió a Mika Hakkinen, Berger emprendió una carrera sin rivales, tanto es así que de ningún modo Schumacher lograba adelantar a Berger, y los Williams que rodaban en las últimas posiciones, excepto algunas vueltas rápidas, marcaban tiempos inferiores a los del Ferrari de Berger. Evidentemente, tras la victoria incontestada de Hockenheim, los coches del Cavallino se perfilan los más competitivos en circuitos rápidos por la potencia de sus motores y, junto a esto, hay que valorar su adaptabilidad y buen equilibrio en las zonas viradas.

A pesar de tener el único motor de 12 cilindros, el peso de los monoplazas es inferior a los 550 kilos, razón por la que llevan lastre, y el elevado consumo de combustible los penaliza levemente. A estas alturas de la película, surge una pregunta: ¿Ha sido realmente necesario Barnard en esta etapa? El tiempo lo dirá.

GIGI CORBETTA
PAOLO D'ALESSIO



RALLYE VINHO DE MADEIRA

AGHINI SE SACO LA ESPINA

Andrea Aghini llegaba a Madeira dispuesto a no dejarse arrebatar el triunfo que perdió el pasado año por un aparatoso accidente. En esta ocasión no dio opción y con un Toyota Celica de Grifone se adjudicó todas las pruebas especiales, batió diez records y demostró su gran superioridad.



Andrea Aghini y el Toyota Celica se mostraron imbatibles en este rallye.

AUNQUE el Campeonato de Europa de Rallyes está en crisis, y esta crisis se deja sentir en todas las carreras del Europeo, Madeira es sin duda una de las pruebas más carismáticas del calendario. Por su carisma, y por la excelente organización y la eficaz promoción, este rallye cuenta habitualmente con una de las mejores inscripciones en este tipo de pruebas, ya que a los pilotos que siguen el Europeo siempre se unen algunos otros equipos de renombre internacional y máxima categoría, como en esta ocasión eran Andrea Aghini y Alex Fiorio.

Tras su indiscutible victoria el pasado año, Patrick Snijer partía como máximo favorito de esta edición. El piloto belga, gran conocedor del Rallye Vinho de Madeira, que



La segunda posición en Madeira permite a Snijers afianzar su liderato en el Campeonato de Europa. El portugués Peres -a la izquierda- también con Escort Cosworth, logró la tercera plaza y el título nacional. Baroni -a la derecha- tuvo que retirarse.



ha corrido nueve veces, tenía puestas sus esperanzas en volver a ganar para escalar un peldaño más que afianzara su liderato en el Campeonato de Europa, campeonato que desde hace diez años se le escapa y que lleva camino de lograr en 1994.

También acudían a la cita portuguesa otros tres hombres que siguen el Europeo, Cesar Baroni, Vanio Pasquali -el máximo rival de Snijers- y Sergio Pianezzola que, junto a Snijers, Andrea Aghini y Alex Fiorio, eran los candidatos a ocupar los puestos de cabeza, con permiso de los pilotos portugueses, que en esta carrera podían dejar

sentenciados los títulos nacionales. Sin embargo, los planes de Snijer no se cumplieron ya que, aunque no se jugaba nada (pues se encuentra muy retrasado en la clasificación del Europeo), Andrea Aghini tenía una deuda pendiente desde el pasado año, en que perdió el triunfo por culpa de un aparatoso accidente, cuando luchaba por la victoria con Patrick Snijers.

Pese a la bruma y la lluvia, el piloto del Toyota comenzó imparable y desde la primera especial se colocó en cabeza, adjudicándose uno a uno todos los tramos, aumentando su distancia sobre el segundo clasificado en cada uno de ellos. Tras el im-

parable italiano, al que sólo un percance podía arrebatarse en esta ocasión el triunfo, el francés Baroni y el belga Snijers, con sendos Escort Cosworth, mantenían una cerrada lucha por la segunda posición. Por su parte, Alex Fiorio había quedado muy pronto fuera de carrera por problemas eléctricos del Lancia Delta. Los esfuerzos y el buen hacer de Baroni, que se mantenía segundo al final de la primera etapa, no se veían compensados; el piloto francés, acosado por Snijers que iba acortando distancias, penalizaba y poco después problemas eléctricos del Escort le obligaban a dejar la carrera, quedando el belga del equipo

Decepción para Vanio Pasquali. La rotura del motor del Escort le impedía lograr una cuarta plaza en el rallye y sumar puntos para el Europeo, en el que se mantiene segundo, tras el ya prácticamente inalcanzable Snijers.



La lucha de los Sierra Cosworth de Pereira, en la foto, y Sousa por ser el tercer portugués y mejor piloto isleño añadió espectáculo. Apenas tres segundos los separaron.



Bastos cómodamente situado en una segunda posición que no tuvo problemas para mantener hasta el final.

Por detrás, los Escort de Pascuali y el portugués Peres mantenían un cerrado duelo, mientras Pianezzola marchaba algo más descolgado. Sin embargo en la segunda etapa se quedaban en el camino el Escort Cosworth de Vanio Pascuali y el Lancia Delta de Sergio Pianezzola, el primero con el motor roto y su compatriota como consecuencia de un vuelco.

El abandono de su rival italiano permitía a Fernando Peres subir al podio y hacerse con el campeonato portugués, mientras que Jorge Bica, a más de diez minutos del vencedor, también se veía beneficiado y colocaba el Lancia Delta en la cuarta plaza. Por su parte, el Renault Clio Williams de José Macedo, séptimo de la general, era el mejor en la categoría F2.

Coincidiendo con el rallye de Madeira, en Alemania tenía lugar otra

prueba del Europeo, el Hunsrück Rallye, de coeficiente diez. La victoria de Deeping en la carrera alemana le ha permitido empatar con Chatriot en el tercer lugar de la clasificación provisional del certamen, mientras que la segunda plaza en Madeira de Snijers le ha permitido sumar 300 puntos para seguir encabezando la clasificación provisional del campeonato, con una cómoda y prácticamente insalvable diferencia sobre su máximo rival, Pascuali, que no ha podido sumar nuevos puntos al tener que abandonar en la isla portuguesa.

RAMON RODRIGUEZ

CLASIFICACIONES

1º Aghini-Farnocchia (Toyota Celica 4WD) 3 hora, 7 minutos, 27 segundos; 2º Snijers-Colebunders (Ford Escort Cosworth), a 2 min. 44 seg; 3º Peres-Caldeira (Ford Escort Cosworth), a 4 min. 21 seg; 4º Bica-Capelo (Lancia delta HF Integrale), a 10 min. 15 seg; 5º Pereira-Abreu (Ford Sierra Cosworth), a 15 min. 18 seg.

CAMPEONATO DE EUROPA

1º P. Snijers, 1.600 puntos. 2º V. Pasquali, 960 p; 3º F. Chatriot y A. Deeping, 600 p; 5º P. Liatti, 584 p; 6º E. Cunico, 560 p.



ESTO ES UN COCHE, GREGORIO.
YA NO TIENES LA MOTO; LA
HAS VENDIDO ¿RECUERDAS?



"Hay niños que no le dejan a uno leer una revista tranquilo"

Tienen hambre, están enfermos y viven en la más absoluta pobreza. No les ignores y ayúdanos a sacarles de la miseria apadrinando a uno de ellos. Si quieres saber cómo, recorta y envíanos este cupón. Verás que no cuesta tanto leer una revista tranquilo.

Nombre.....

Dirección.....

Localidad.....

Provincia.....

C.P.....Tel.....



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD



SABOR AMERICANO POR UN DOLAR^(*)

**145
145**
PTAS.



^(*) Bueno... poco más o menos.



OPEL TIGRA
Coupé de bolsillo

NOVEDADES DE
OTOÑO

FORD SCORPIO

La ambición más grande



VW POLO
Un alemán hecho en España

LANCIA K
Armonía de lujo y diseño



Unicos