



F-1 EN HUNGRIA: SCHUMACHER ARRASO

SEMANAL

Motor 16

23 de agosto de 1994 • Núm. 566 • 375 ptas.

El familiar más rápido frente al mito deportivo

AUDI *Contra* PORSCHE

Audi Avant RS2



Porsche 911
Carrera

SERVIRED LE REGALA LA GASOLINA DE TODO UN AÑO.



MÁS DE 5.000 TITULARES SERVIRED VAN A GANAR MILES DE LITROS DE GASOLINA.

Entre el 1 de Junio y el 31 de Agosto, cada vez que pague la gasolina con su Tarjeta ServiRed podrá recuperar, el importe de la operación realizada, si ésta resulta premiada. Y lo que es mejor, puede conseguir gratis, además, la gasolina de todo el año. Un año sin pagar la gasolina es el regalo de su Tarjeta ServiRed. Su Tarjeta Visa Electron en Hipermercados, Grandes Almacenes, Restaurantes y en dos millones y medio de establecimientos más.



Bases depositadas ante Notario.

5 EDITORIAL
6 LA FOTO
8 PUNTO DE MIRA
14 FRENTE A FRENTE
Audi RS2 Quattro/Porsche 911 Carrera Coupé. Gracias a la tecnología Porsche se puede comparar un familiar, el Audi, con un deportivo.

24 A FONDO
Toyota Carina E 2.0 D. Motor diesel para el modelo más popular de Toyota.

30 TECNICA
Bugatti EB 110. El coche italiano, de metano, es uno de los más rápidos del mundo.

32 REPORTAJE
Emblemas: el espíritu de las marcas. La historia de los emblemas de cada marca.

38 Austria, ruta barroca. Viaje a las ciudades del Imperio.

42 FUERA DE SERIE
Ricart 1928. El coche que se quemó en la Expo ya está restaurado.

47 PRECIOS

74 CUENTENOS SU CASO

76 MOTOS
Aprilia Classic.

80 DEPORTE
A todo gas.

83 Porsche 968 CS Copa. Un juguete para mayores.

88 Copas Renault. Un auténtico semillero de campeones.

92 F-1 Hungría. Michael Schumacher arrasó.

98 JUAN BALLESTA



76 Con la Aprilia Classic, la marca italiana crea una «minicustom» muy original.



83 Porsche 968 CS Copa.



24 Nuevo Toyota Carina 2.0 D.

42 Ricart, el coche quemado en la Expo, único en el mundo, ya está restaurado.



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



PANORAMICA DEL ROYAL ALBERT HALL.

Para usted o para McLaren quizá sólo sea un automóvil. Pero para Kenwood esto es en realidad el Royal Albert

Hall. Un Auditorio de lujo donde sus ingenieros pusieron a prueba una de las más sofisticadas tecnologías en Car

Audio conocidas hasta ahora. Con esta vocación en la investigación, ahora se puede disfrutar de sintonizadores

con el sistema K2l que separa limpiamente la emisora seleccionada evitando la más mínima interferencia con las

demás. O el sistema de información por radio RDS con 8 funciones. O del cambiador de CD más pequeño del

mercado con capacidad para 10 discos y dotado de un sistema de amortiguación que mantiene el sonido estable

sobre cualquier pavimento por el que circule. O de altavoces seleccionados de entre una amplia gama. Si ya

dispone de automóvil, Kenwood dispone del equipo idóneo para

convertirlo en un Auditorio de lujo. Agradecerá escuchar su música

preferida en las mejores condiciones. Y agradecerá ahorrarse los

150 millones que McLaren pide por uno de estos automóviles.



KENWOOD
CAR AUDIO.

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente 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, Simonetta Garhi, 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:** Mercedes Noguera. **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 1^a D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1996. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

E D I T O R I A L

El sexo de los oficios

LAS ingratitudes de la Historia se basan en conceptos nefastos que han llegado hasta nuestros días sanos y salvos. Arrastrar una herencia de siglos y pretender de inmediato el divorcio, indefectiblemente crea confusión de valores, y los más avisados se aprovechan para colgarse el medallón de profeta, experto en la nada y profesor de teorías maduras en la barra de cualquier bar. Si por una parte, don Tricliniano, con el apoyo de su cachava y a la sombra de la boina centenaria, afirma que la mujer ha de estar en la cocina y con la pata quebrá, por otra, Sonsoles de Rompeyrasga va desenfundada camino del infarto en el empeño de demostrar que dar el biberón es menester de hombres, la halterofilia es cosa de mujeres, la pamea es prenda varonil y que la máxima expresión de un aizkolari sería Naomi Campbell con la kaizkora a cuestas.

En el fondo, se trata de buscar un sexo a cada oficio o menester y colgar el cartelito de bisexual a gran parte de ellos, según interese al personal. Conducir, la noble disciplina de manejar con destreza un automóvil, bien sea por la vía pública o por el serpenteo de un circuito, es cosa de quien lo sabe hacer, el sexo no cuenta. En una estadística llevada a cabo recientemente, se ha demostrado que el 50 por ciento de los europeos considera que la mujer es buena conductora. Concretamente los irlandeses, los holandeses y los alemanes, alaban la destreza femenina con el volante. Sin embargo, griegos, italianos y españoles, opinan lo contrario, como si de un frente mediterráneo antifeminista se tratara, o de aquellos sitios donde el calor aprieta. Junto a esto, en 1991 se hizo un estudio similar en los Estados Unidos de América, y curiosamente resultó que los estados del sur, donde se siente grima por la tez oscura, criticaban rotundamente el matrimonio

mujer-volante, y los del norte, todo lo contrario. Dilucidar quién tiene la razón en este contencioso, se puede convertir en la Guerra de los Cien Años, para terminar igual que comenzó. Lo que está claro es que hay disciplinas propias de la mujer y del hombre; la gimnasia rítmica, el tenis, la natación, la moda, la facilidad de conversación y el culto por el nido, son actividades de un claro sello femenino. Aunque en el automovilismo deportivo no se pueden olvidar los nombres de Lella Lombardi, Divina Galica, Michelle Mouton y otras, no cabe duda de que ese invento tan masculino que es el automóvil, es reacio a entrar en simbiosis con la mujer y viceversa. Es un fenómeno tan curioso como el hecho de que muchos intelectuales del mundo no saben conducir y son sus mujeres las que manejan el parque móvil. Si la niña juega con aviones, convierte una botella de Coca-Cola

en el coche fantástico y juega a la guerra, mientras, su hermanito hace comiditas, colorea el vestido de la princesa y conserva impoluta su vestimenta; de verdad, en serio, es para mosquearse.

El automóvil es un invento del hombre con nombre de mujer; en su máxima expresión deportiva ha sido el hombre quien ha forjado su historia; en virtud del morbo de la conducción, se ha jugado la fortuna, ha perdido la vida, lo ha dado todo, y siempre con la presencia de la mujer. Carecer de actitud para un ejercicio como el de conducir forma parte del juego de la vida, de esa aventura misteriosa que ha de estar basada en el sentido común, en la ética, en los principios primitivos de la vida, y jamás se debe convertir un volante en un arma ni en una razón de discriminación, cualquiera que sea.

GIGI CORBETTA

INSTANTES DE INFIERNO

Es el napalm de la Fórmula 1 que arrastra en su resplandor la belleza de un Benetton B 194, la calcifica y la convierte en chatarra millonaria.

En el mar de llamas, una pincelada blanca y roja, el hombre, Jos Verstappen, apresado en su habitáculo convertido en un crisol que le arrebató la bocanada de aire más anhelada. Son momentos de un indescriptible pánico, instantes en los que al hombre se le ha ido el dominio de la máquina de las manos.

A veces la tecnología, explotada y subyugada, desata su fuerza brutal sin sentimientos y convierte en llamas su rebeldía autodestructiva, como si de un alejamiento eterno del hombre se tratara. La combustión controlada se traduce en esa mágica potencia que lleva al piloto a lo más alto del podio y, al mismo tiempo, destruye lo que el ser humano ha hecho en virtud del culto a la gloria.

FOTO: AUTOMEDIA



SEMÁFOROS

Nos vendieron hace un par de años que los precios de los combustibles se fijarían quincenalmente, en función de la fluctuación del dólar y del precio del petróleo. Pues bien, resulta que ahora el dólar está en su cotización más baja del año y el barril de petróleo no ha subido desde octubre de 1993, pero al ministro Pedro Solbes no le salen las cuentas y nos sube la gasolina en una cuantía que no se conocía desde 1992. En cuanto han visto los primeros síntomas de recuperación económica y las cifras del paro descienden levemente, nuestros responsables económicos dan otra vuelta a la tuerca de la recaudación.

De vez en cuando, sólo de vez en cuando, algunos de nuestros responsables sindicales hacen las cosas bien. En este caso, han sido los hombres de UGT y CGT quienes han tenido que decirles a los de CCOO que ya está bien de frivolidades; que convocar una huelga de ferrocarriles para el día 31 de agosto es de una irresponsabilidad inconcebible. Suerte que hayan logrado convencer a los chicos de Comisiones y se desbarate el plan inicialmente previsto: paralizar el país y amargar las vacaciones a millones de españoles.



EL PRIMER PREPARADOR

Punto Cabrio, por Hormann

EL especialista germano Hormann (fax: 08 374/5654) acaba de presentar un kit para el Fiat Punto Cabrio, el primero que se ofrece para el más barato de los descapotables del mercado. Se trata de ofrecer una imagen personalizada del Punto, con unas generosísimas ruedas de 215/40 en llanta 16, spoiler delantero, amortiguadores Koni de gas, suspensiones rebajadas

en 40 milímetros y algunos detalles en el interior, como recubrimiento de madera y volante de cuero. Con una ligera preparación de motor, consistente en modificar la electrónica y el escape, se obtienen 20 caballos suplementarios, capaces de poner al Punto 90 a una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora. El precio en Alemania de este kit es de 240.000 pesetas.

SOLO UN 6 % SON PELIGROSAS

Las mujeres, buenas conductoras

ALREDEDOR del 50 por ciento de los hombres europeos piensan que las mujeres son buenas conductoras, según concluye el nuevo estudio de Europcar Interrent de los Conductores Europeos 1994, que analiza los hábitos y costumbres de más de 11.000 conductores. Irlandeses, holandeses y alemanes alaban mayoritariamente a las conductoras, mientras que los españoles, italianos y griegos son los europeos más críticos con la forma de conducir de las mujeres, en una muestra más del típico machismo mediterráneo, que no nos abandona.

El estudio muestra que un 6 por ciento de las mujeres se define como peligrosas, mientras que únicamente el 1 por ciento

se considera agresiva o impaciente. El 40 por ciento de las conductoras europeas piensa que los hombres conducen correctamente, mientras que un 22 por ciento reprocha su agresividad.



ECONOMIA PLANTEA UN 5 %

La gasolina, por las nubes

CUANDO la mitad de los españoles está de vacaciones, el Ministerio de Economía ha decidido subir el precio de los combustibles; algo que solía hacer la Administración franquista, de quien parecen haber aprendido tanto nuestros actuales responsables socialistas.

Pero esto no es nada comparado con lo que prepara el equipo del ministro Solbes para primeros del 95: una subida del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (gasolinas y gasóleos). La subida, que se incluirá en el Proyecto de Presupuestos del Estado para 1995, supondría un incremento en el precio de la gasolina entre cinco y seis pesetas por litro, situándose el precio en el entorno de las 120 pesetas. No conviene olvidar que el precio real de esta gasolina no llega a las 40 pesetas, siendo las 80 pesetas restantes impuestos.

En otro orden de cosas, este próximo octubre entra en vigor una nueva norma sobre emisiones de motores diesel, que obliga a los fabricantes de automóviles a homologar unas menores cifras de contenidos tóxicos.



El Oxido de Nitrógeno (NOx) pasa de 8,0 a 7,0 gr/Kwh; el Monóxido de Carbono (CO) de 4,5 a 4,0; las partículas sólidas son las que más se reduce, pasando de 0,36 a 0,15 gr/Kwh, mientras que los Hidrocarburos residuales mantienen los mismos niveles.

Frente a este exigencia comunitaria, en nuestro país no se va a cumplir la normativa de contenido en azufre de los gasóleos, lo que prácticamente deja inservible la nueva norma sobre contaminación. Los gasóleos comercializados en España son de mayor contenido en azufre que los que se venden en la mayoría de los países europeos.

De buena fuente

Por fin la verdadera batería sin mantenimiento

Hace ya más de diez años que se comercializan las llamadas baterías sin mantenimiento. Sin embargo, y pese al nombre, exigen una periódica revisión de los niveles de agua y ácido. Esto al fin va a terminar, porque la firma francesa Fulmen va a comenzar a vender la primera batería sin orificios de llenado. Al igual que la batería de una cámara de video o de un teléfono, no necesita ningún mantenimiento especial. Será un 15 por ciento más cara y esperan iniciar su comercialización a partir de este mes de septiembre.

Menos alcohol en sangre para los conductores americanos

En Estados Unidos, el alcohol sigue siendo la principal causa de accidentes de tráfico. En el pasado año se produjeron 39.250 muertes, de las cuales 17.461 fueron provocadas por el alcohol. El NHTS, organismo encargado de la legislación ruter, quiere introducir una variante en la tasa de alcohol permitida, reduciendo para los menores de 21 años esta tasa de 0,8 a 0,2.

El Espace pierde en los tribunales

La Corte Europea de justicia ha desestimado una demanda interpuesta por Matra, el fabricante del Renault Espace. Matra se queja de que el acuerdo entre Ford y Volkswagen, para fabricar conjuntamente un coche monovolumen, va a crear sobrecapacidad en los mercados europeos. La Corte, tras más de dos años de estudios y reflexiones, ha desestimado el recurso.

La de Clinton es más larga que la de Reagan

Bill Clinton ha estrenado limousina. Se trata de un Cadillac Fleetwood Brougham, especialmente modificado para el Presidente norteamericano, realizada, bajo la supervisión de los servicios secretos, en General Motors. La primera sorpresa es que la longitud de esta limousina es de 6,85 metros, algo más larga que la utilizada por Reagan, que tenía que contentarse con 6,62. El «Cad-One» utiliza un poderoso motor V8 derivado del Chevrolet Corvette, de 5,7 litros de cilindrada, pero apenas se conocen detalles mecánicos ni del equipo de comunicaciones de la berlina presidencial, con las águilas doradas en los laterales de las puertas. Tanta longitud sólo sirve para los dos asientos delanteros (conductor y escolta) y dos sillones de cuero detrás, con dos transportines suplementarios.

PARA LOS JOVENES, CLASES CONTRA MULTAS

La Policía Local de Blanes (en Cataluña) ha tenido la excelente idea de condonar las multas a los motoristas si a cambio asisten a una



clase de Seguridad Vial. Las infracciones por exceso de ruido, ir dos en un ciclomotor o no llevar casco son de las más habituales en este colectivo y en las clases se les explica el porqué de las sanciones y los peligros que entraña no seguir normas como la del casco o carecer de seguro. El éxito ha sido total, tanto que se dan dos clases diarias por semana puesto que a la primera se personaron más de cien «alumnos». Esta iniciativa es pionera en la comunidad catalana y los promotores se decidieron a aplicarla en cuanto que la mayoría de accidentes en la localidad involucran a los ciclomotores y, muy especialmente, a los conductores comprendidos entre 14 y 24 años.

10/ Motor 16

UN NUEVO REGLAMENTO LOS REGULA

Francia: no a los radares escondidos

LA Gendarmería francesa se ha visto obligada a elaborar un reglamento para regular el funcionamiento y la localización de los radares de control de velocidad, siguiendo los criterios impuestos desde el Ministe-

rio de Transporte y que se basan en tres principios:

- ◆ No pueden estar ocultos
- ◆ Los únicos criterios para utilizar radares son los de la seguridad vial
- ◆ Los controles de radar deben ser más indulgentes cuando la circulación es débil y más severos cuando es intensa.

El ministro de Transportes, Bernard Bosson, ha tenido finalmente que ceder a la presión popular y a los comentarios de la prensa (especialmente de la prensa del motor) y ha aceptado que el actual sistema, con radares ocultos y radares móviles, tiene un componente recaudatorio que hay que erradicar. «La idea —ha dicho Bosson— es sustituir la represión por la formación». En el Ministerio se ha creado una comisión para estudiar este nuevo reglamento y se espera que, a partir del próximo año, los agentes franceses comiencen a aplicarlo en los primeros días del año próximo. Mientras tanto, en España se siguen matriculando Citroën ZX con placas provinciales y equipándolos con antenas frontales para el montaje de los radares móviles.

ACCIDENTES DE TRAFICO

Atención: se ha bajado la guardia

DURANTE el pasado mes de julio se contabilizaron en las carreteras españolas 362 accidentes mortales, con el resultado de 434 muertos. Una cifra que continúa



en la tendencia a la baja iniciada hace ya cerca de cuatro años.

En los siete meses transcurridos del presente año 1994, se han producido 2.376 muertos, lo que significa 490 muertos menos que en el mismo periodo del año anterior. En la media móvil (promedio de los 12 meses anteriores), nos encontramos ya en una cifra esperanzadora: 360 muertos/mes, frente a los 572 muertos/mes de enero de 1991. Pero no hay que bajar la guardia, porque en los primeros días de este mes de agosto, tras el éxito de la «operación salida», se ha disparado la cifra de muertos. En el fin de semana de los días 5 al 7, se han matado en nuestras carreteras 71 personas, cifra estremecedora que pone de manifiesto lo tantas veces dicho: el peligro no está en el viaje de vacaciones sino en los fines de semana, con jóvenes y alcohol en la carretera; jóvenes con alcohol que no controlan los radares de la Guardia Civil y sobre los que la vigilancia, a partir de las 10 de la noche, es poco menos que simbólica.



ARCEN-BICI EN LA M-607

Una auténtica barbaridad

HACE unas semanas informábamos de que en la carretera M-607, la llamada autovía Madrid-Colmenar, tras la operación de asfaltado, se había procedido a pintar el arcén de color rojo para advertir a los automovilistas de la frecuente presencia de ciclistas en esta vía.

Este arcén no sólo se ha pintado, sino que se han llevado a cabo una serie de pequeñas obras y señalizaciones que sólo sirven para producir confusión. Nos hemos intentado poner en contacto con el MOPU, con la Comunidad de Madrid e incluso con la firma constructora, sin que nadie nos informara del responsable de esta barbaridad. Desde la DGT se nos ha informado que no se trata en modo alguno de un carril para bicicletas y que todo conductor que tenga que detenerse, por avería, indisposi-

ción o cualquier otra causa, debe hacerlo en el carril, obligando a las bicis a salir a la calzada ¡de una autovía! Tampoco nos han sabido informar por qué se ha pintado un ceda al paso en las intersecciones con este arcén. Según la señalización, un automóvil que quiera abandonar la vía, tiene que ceder el paso a los ciclistas y, consecuentemente, detenerse en plena calzada ¡de una autovía! Como temeridad añadida, el nuevo arcén elimina o acorta los carriles de aceleración, importantísimos en las vías rápidas, pero que, en el criterio del responsable de tal desaguizado, no deben de servir para nada. Seguiremos intentando conocer al responsable de esta decisión; al ingeniero de caminos que ha firmado el proyecto, para que nos explique sus criterios y sus conocimientos sobre seguridad vial.

ESCUELA DE CAN PADRO

Más Seat

LA escuela de conducción de Can Padró acaba de recibir 20 vehículos Seat, con lo cual su flota pasa a ser de 50 unidades entre los Toledo, Córdoba e Ibiza. El acto de entrega lo llevó a cabo el director de Asuntos Externos y Comunicación de Seat, Rafael Casas, quien se mostró muy interesado por las enseñanzas que allí se imparten y sorprendido por la habilidad de algunos de los monitores, como es el caso de Cañellas Junior. La escuela, cuyo director general es Enrique Balboa, pertenece al grupo Eulen, mientras que José Fernández la dirige sobre el terreno y Salvador Cañellas, en el plano técnico, imparte al menos 36 cursos de fin de semana al año, además de los específicos para empresas o grupos.



ACUERDO ENTRE FORD CREDIT Y AEGON

Ford Credit ha puesto a la venta en toda su red de Concesionarios y Servicios Oficiales un nuevo e interesante seguro, por el que no tendrá que abonar los pagos de su préstamo si no pudiera hacer frente a ellos por enfermedad, accidente, incapacidad en el trabajo e incluso fallecimiento. Este nuevo



servicio es el resultado del acuerdo firmado entre Ford Credit y la multinacional de origen holandés Aegon, con el fin de mantener su filosofía de mejora constante de los servicios que ofrece a sus clientes.

SALVADA LA PLANTA DE MANZANARES DE SUZUKI

La multinacional japonesa tiene en España tres factorías, con mayor o menor control. En Linares (Jaén), una planta en la que se construyen los Suzuki y que atraviesa una de sus etapas más críticas. En Asturias dispone de una planta para la construcción de motocicletas de baja cilindrada. Finalmente, en la localidad de Manzanares (Ciudad Real), tiene una planta para la fabricación de componentes para Linares y Gijón. En los últimos meses, los trabajadores de Manzanares han venido negociando con Suzuki un plan de viabilidad que



finalmente se ha concretado. El acuerdo prevé la creación de una nueva empresa bautizada Suzuki Manufacturing Spain, con capital suscrito por Suzuki y a la que los gobiernos autonómico y central subvencionarán con cerca de 7.000 millones de pesetas. Esta nueva empresa garantizará la continuidad del suministro de componentes para diferentes plantas de Suzuki, previa una reducción de personal pactada ya con los representantes laborales. De los 93 puestos de trabajo suprimidos tras la reestructuración, 22 son jubilaciones anticipadas y el resto bajas incentivadas. Una buena noticia pues para el sector.



AHORA CON AIRBAG

Mejoras en los Honda Accord

EL importador Honda para España anuncia una serie de pequeñas mejoras en su gama Accord, que sigue estando compuesta por seis versiones. Desde el 2 litros de 2,5 millones, hasta el 2,3 litros SR de 4 millones. Las mejoras anunciadas consisten en inserciones de madera en el salpi-

cadero para el LS 2.0 y el 2.3 SR, nueva parrilla frontal cromada y un nuevo salpicadero en color negro. También, a partir de ahora, el airbag se ofrece opcionalmente en las versiones de 2 litros y de serie en el SR 2.3, tanto para el conductor como el acompañante.

YAMAHA AXIS PLUS

Más seguro y con más equipamiento

YAMAHA ha lanzado al mercado una nueva versión de su ciclomotor Axis. Se trata del Axis Plus. Como su denominación sugiere de modo inequívoco, se trata de una mejora de la versión básica, mejora que afecta directamente al equipamiento para potenciar muy especialmente la seguridad activa y el acabado.

Tal vez lo más importante, en cuanto que afecta de modo directo a la seguridad, sea la adopción de un freno de disco delantero Brembo de 126 milímetros de diámetro. Este se acompaña de llantas de aleación de aluminio de tres palos y neumáticos de mayor sección para incrementar la estabilidad.

Unos conmutadores de nuevo diseño y un sillín más amplio y cómodo complementan las mejoras prácti-

cas, mientras que en el campo de las estéticas cabe citar una nueva pintura verde metalizada que incluye también ahora el portaequipajes, un embellecedor del tubo de escape y un diseño más juvenil de las calcas decorativas. Invariables permanecen como características más importantes el motor de 49 centímetros cúbicos refrigerado por aire, la suspensión telescópica delantera y el amplio espacio para poder llevar objetos.

Este modelo, que con las mejoras citadas se convierte en uno de los mejor equipados del mercado, es fabricado por Yamaha Motor España S.A. en sus instalaciones de Palau de Plegamans y desde ahí se exporta a toda Europa. Su precio es de 225.000 pesetas.



ITARSA, AHORA TAMBIEN AUTOBUSES

Itarsa, uno de los concesionarios de Mercedes Benz más importantes de Madrid, amplía su negocio a la venta de autobuses. La gama puesta a la venta cubre toda la oferta del fabricante alemán, que va desde el pequeño microbús 811D hasta la serie de autocares O 404, con modelos carrozados, como chasis para carrozar. Las instalaciones de Itarsa, situadas en la calle Isla de Java nº 5, acogen perfectamente la nueva actividad, ya que el concesionario maneja un gran volumen de vehículos industriales y pesados de la marca, así como toda la gama de turismos.



ESCAPATE

Editada por la revista Restauradores, la guía Rutas de Escape es un pequeño libro para llevar en el coche y que recomienda nueve recorridos por la geografía española. Patrocinado por Ford, la obra muestra la mejor forma de conocer ciudades como Cáceres, San Sebastián, Granada, Segovia, y también La Rioja, Asturias, Galicia, Santander y Tarragona. Las rutas, pensadas para realizarse en un fin de semana, nos muestran, además de la historia y cultura, la riqueza gastronómica de cada rincón.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Seguramente Eric Clapton ha editado más recopilaciones de su trabajo que discos originales. Cada uno o dos años aparece en el mercado alguna colección de los grandes éxitos del que fuera guitarrista de Yardbirds, Mayall, Cream, Blind Faith y Derek & the Dominos, mezclando sus grabaciones en solitario con algunos hits conseguidos en estas formaciones. «The Cream of Clapton» (Polydor 521 881 2) es el último por el momento y además de diez canciones con Clapton como solista ofrece seis con Cream y dos con Derek & Dominos, entre ellas su inmortal «Layla». Así que si usted es de los que no tienen ningún «grandes éxitos» de Eric, es la ocasión de hacerse con ésta. Y si tiene otra, compre ésta para el coche, porque Clapton nunca defrauda y le hará los kilómetros más cortos, los atascos más agradables y la vida, en general, más amable.

Y ahora una recomendación para jóvenes marchosos. Mis recomendados se llaman Arrested Development y su nuevo álbum «Zingalamaduni» (Chrysalis ERG 29274 2). Oídos sin atención parecen unos raperos más. Pero su concienciación cívica, que les llevó a la banda sonora de «Malcolm X», les convierte en activistas de la lucha de integración de los negros americanos. Todo lo cual está muy bien, si uno entiende perfectamente el inglés o si se siente oprimido por la sociedad blanca. Para los demás

puede que sea simplemente música, pero incluso en este terreno son diferentes y han logrado aceptación en los medios blancos. De todas formas, si odias el rap, no se te ocurra meterlo en tu coche.

Antonio Vega también ha tenido que luchar contra muchas adversi-

dades, pero es más inteligible para el público blanco y español. El que fuera co-líder de Nacha Pop, desahuciado por muchos para la música, ha regresado con «Océano de sol» (Polydor 523 016-2), su primer disco completo como solista. Y confirma la promesa que fue «El sitio de mi recreo», la única canción inédita que había en su anterior álbum. El creador de «Chica de ayer» no podía fallar y su certero instinto para llegar al corazón del oyente se mantiene en esta producción de Phil Manzanera, otro nombre de garantía. Ideal para viajes románticos o para estacionar el coche, en compañía, al borde de la carretera.

Gitano Nuevo, subtítulo de Flamenca de hoy, es un doble álbum (Arcade 3200412) recopilatorio que mezcla en sus 25 temas una serie de clásicos y heterodoxos del flamenco con nombres muy interesantes y una música excelente para poner en el coche cuando se piensa en viajar hacia el Sur. Y eso que muchos de sus intérpretes viven en Madrid y Barcelona. Una mezcla de nombres que van desde Ketama, Pata Negra o Aurora hasta la guitarra de Tomatito y Enrique de Melchor y las voces de Lole y Manuel, Veneno, Martirio o Parrita. Y como colofón, el regalo del «Proculo olivarte» de Bambino. Como se ve, una selección de modernos flamencos tocando todos los palos que se hacen actualmente y sin nada que ver con las clásicas antologías del flamenco, menos recomendables para escuchar en coche. Para un viaje largo y con sol, que es lo que corresponde a esta época, una colección inmejorable.

JOSÉ RAMON PARDO



AUDI AVANT RS2 CONTRA PORSCHE 911 CARRERA

Hasta ahora hubiera sido inconcebible comparar una berlina familiar con un puro coupé deportivo. Gracias a la nueva tecnología, y a Porsche, uno puede plantearse tan insólita alternativa.



AUDI RS2

VIRTUDES
Prestaciones
Comportamiento eficaz
Carrocería exclusiva y discreta

DEFECTOS
Consumo elevado
Autonomía escasa
Retrovisores pequeños

PRECIO: 10.400.000 PTAS.

Dos caras, una moneda

QUE decir del Porsche 911 Carrera? Para cualquier automovilista apasionado significa todo un fetiche rodante. Infinitos anhelos deportivos corren tras su rebufo desde los años 50, hasta llegar al actual deportivo de la fábrica de Zuffenhhausen. Con su nuevo eje trasero multibrazo LSA, el motor boxer de seis cilindros gestionado electrónicamente y los últimos adelantos en seguridad, el coupé europeo por excelencia marca una nueva referencia en la categoría deportiva.

Pero si el 911 no necesita ninguna presentación en socie- ♦♦♦



PORSCHE 911 CARRERA

VIRTUDES
Comportamiento noble
Precisión de conducción
Mecánica brillante

DEFECTOS
Posición de los pedales
Volante no regulable
Plazas traseras justas

PRECIO: 11.526.400 PTAS.

Motor 16
Prueba

dad, el Audi RS2 requiere algo más para situarlo en la cada vez más compleja oferta del automóvil. Su concepto es totalmente inédito y, en algunos aspectos, disparatado. Una apariencia banal esconde la friolera de 315 caballos, conseguidos tras una minuciosa y carísima preparación mecánica.

Fenómenos como el RS2 encuentran su explicación en cambiantes corrientes y modas entre ciertos inconformes automovilistas que, siempre ávidos de novedades, exigen modelos cada vez más osados y originales. Alemania, terreno abonado para este tipo de experimentos, ha sido testigo en los últimos meses de una corriente particular en la que se busca disponer de un coche más o menos convencional, familiar y de carrocería «station wagon» pero con altas prestaciones. El aspecto lúdico del coche viajero y turístico se ha fusionado con el espíritu deportivo para dar lugar a estos familiares superlativos y ciertamente muy exclusivos. Todo ello sin renunciar a un componente de discreción también apreciado por esta clase especial de clientes.

¿Por qué entonces comparar coches tan dispares si sus nexos son aparentemente tan escasos? Las razones vienen en primer lugar derivadas de términos absolutos: sus prestaciones. Corren prácticamente lo mismo, superando ambos los 260 kilómetros por hora, y aceleran de forma similar incluso con algunas ventajas en ciertos casos para el Avant RS2, gracias a su tracción integral. La diferencia de potencia, favorable al motor turbocomprimido del Audi en nada menos que 43 caballos, queda igualada por el lógico «handicap» representado por los 225 kilogramos de más. Vemos pues que, a pesar de las diferencias de concepto, los resultados cronometrados sobre la pista de pruebas son

perfectamente equiparables. Otro punto en común entre ambos coches, y éste mucho más íntimo, es la importante labor de Porsche en el desarrollo del Audi Avant RS2. Puesto a punto en el centro que la marca posee en Weissach, la exclusividad mecánica de los coupés alemanes se ha transplantado con todo su potencial al hasta ahora más burgués Audi 80, consiguiendo tan asombroso resultado. El cinco cilindros turboalimentado «convencional» proveniente del S2 ha recibido un tratamiento especial Porsche, conllevando un incremento potencial de 85 caballos. El increíble par

motor conseguido en su respuesta se conjunta con la adopción del sistema de tracción integral Quattro, consiguiéndose una eficacia que, en un coche más ligero, se acercaría más a la competición que al carácter sencillamente deportivo. Porsche no ha querido dejar al conductor desvalido ante tanta potencia y ha dotado al RS2 del generoso sistema de frenos del 911 Turbo, así como de sus llantas de 17 pulgadas y sus pequeños retrovisores aerodinámicos. Este carácter híbrido en el desarrollo del RS2 entabla suficientes lazos familiares entre la berlina y la saga de coupés como para emparentarlos en esta insólita comparativa, en la cual cualquier conclusión será válida, ya que será fruto de la pasión, más que de la razón.

Sin entrar en valoraciones sobre el habitáculo, capacidad o confort, que evidentemente resultarían absurdas, nos centraremos en las impresiones de conducción, campo donde el RS2 rompe esquemas preestablecidos y sorprende al fabuloso 911 Carrera. Ya durante el contacto que Motor 16 tuvo ocasión de mantener con el RS2 en Alemania, más de un confiado conductor de Porsche se sorprendió al ver en su retrovisor central como se le apro-

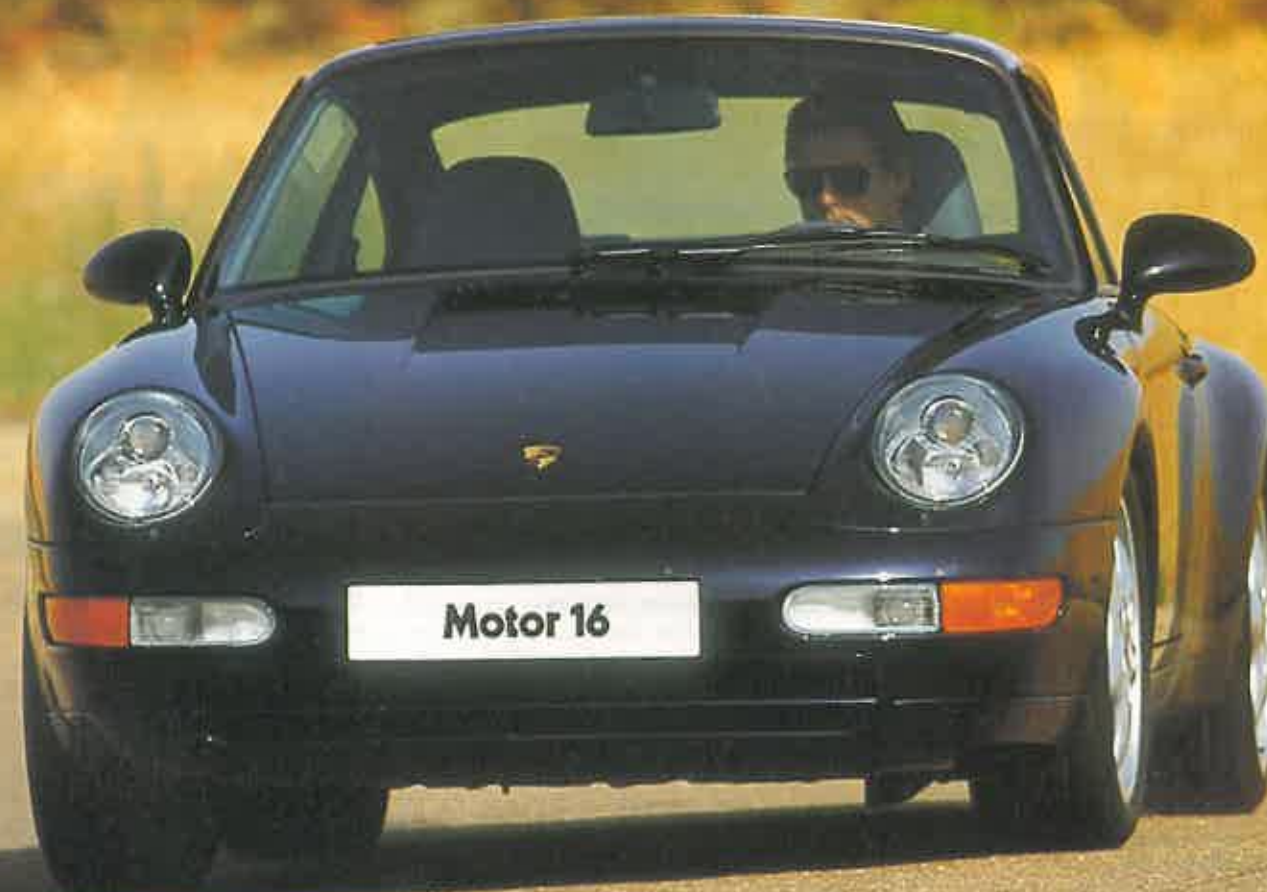


La iluminación es un aspecto que se ha cuidado mucho en ambos modelos, dadas sus prestaciones.

El Audi RS2 se aprovecha del sofisticado sistema de tracción total para conseguir un comportamiento fuera de toda duda.



La agilidad que confiere al Porsche su tamaño y su bajo centro de gravedad es la gran ventaja frente al poderío de su rival.





El Audi mantiene el reparto de los elementos de la gama 80, pero con unos toques muy especiales, tales como las esferas blancas.



El nuevo Audi Avant RS2 dispone de dos cómodas plazas en la parte posterior.

Se veía el frontal de un extraño Audi 80 con inusuales tomas de aire. En las autopistas libres de limitación de velocidad, la aparición del Audi RS2 por el carril izquierdo re-

sultaba tan sorprendente como la de un caballo percherón esprintando por delante del pelotón de cabeza del Grand National.

Pero no es la velocidad punta precisamente el punto más importante de un coche moderno. Y en el conjunto de características del Audi RS2 no deja de ser anecdótico. Se trata de un coche de lo más versátil. A pesar de disponer de más potencia que la mayoría de coches deportivos, puede utilizarse tranquilamente para ir de compras por el centro de la ciudad sin que su mecánica proteste y sin que notemos diferencias respecto a las versiones «normales» de la gama Audi. Por debajo de las 6.000 revoluciones por minuto el motor funciona con servil suavidad. Por encima, hay que estar avisado y todo es posible, hasta ver en la consola del económetro gastos de combustible puntuales superiores a los 40 litros a los cien kilómetros. En este apartado, y en igualdad de condiciones, se da la



Delante, el Audi cuenta con unos asientos Recaro que sujetan bien el cuerpo.

paradoja de ser el Porsche 911 Carrera más sobrio en el consumo que el Audi RS2, lógico resultado en el rendimiento del cinco cilindros, más pequeño de cubitaje pero mucho



Aunque el Porsche 911 ha variado mucho, el interior ha mantenido el mismo aspecto a lo largo de su dilatada vida comercial.



Los respaldos posteriores pueden ser abatidos para utilizarlos como maletero.

más exprimido en su potencia. Partiendo de que las prestaciones son similares, se da la paradoja de que hay que ir con más tiento en el Audi que en el Porsche. Y ello es conse-



Las plazas posteriores del 911 son casi simbólicas, sólo para trayectos cortos.

cuencia de la increíble eficacia del primero, en el que es más fácil confiarse gracias a su aparente docilidad. La barrera que hay entre la simple conducción y el pilotaje de-



Delante se puede adoptar una postura cómoda, ideal para conducir y viajar.

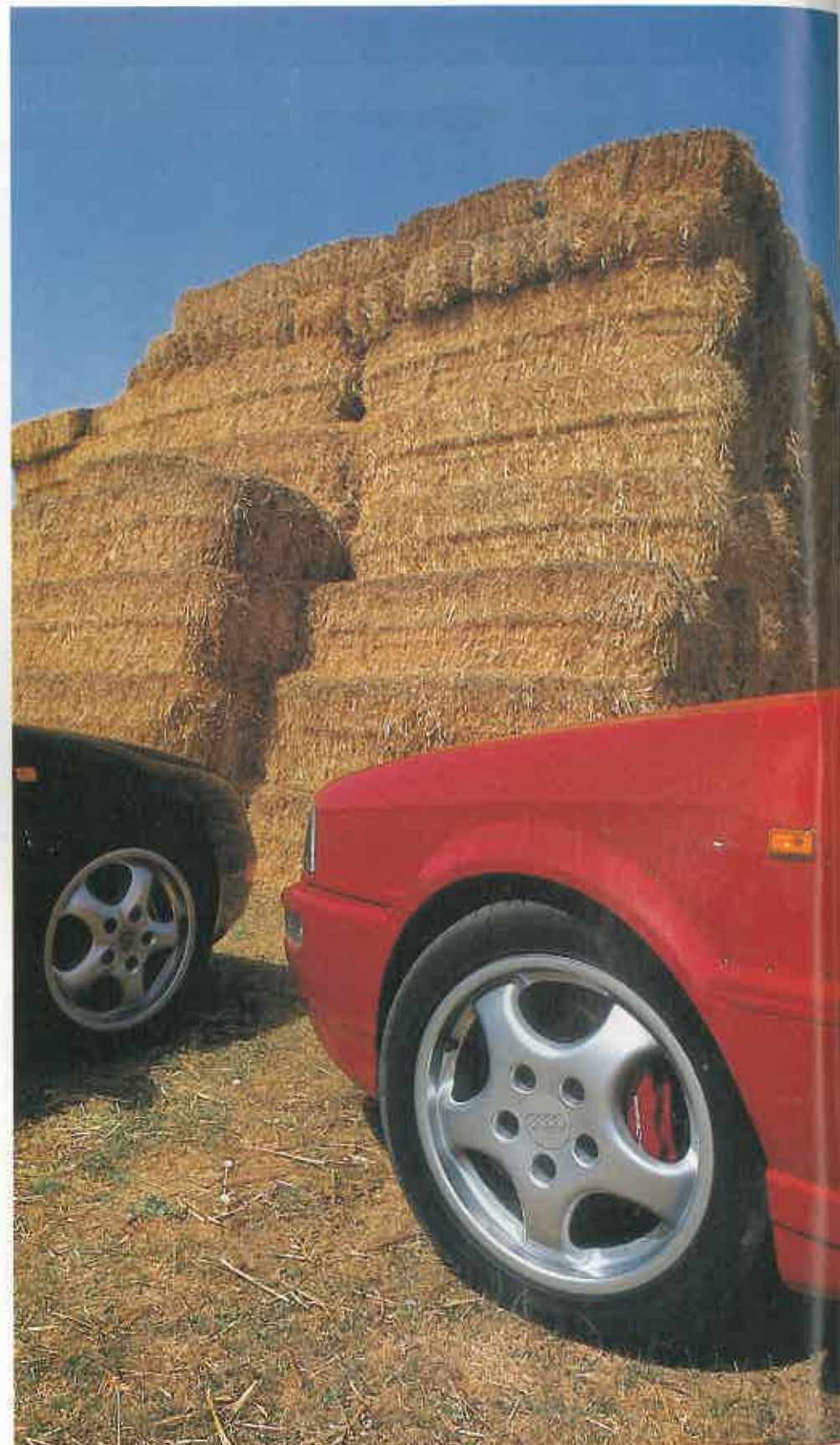
portivo está bastante más allá en la berlina. Por reparto de peso, por su tracción integral (con diferencial central Torsen y trasero de bloqueo manual) y por una curva de

rendimiento más suave, las reacciones del Audi RS2 resultan mucho más neutras. Mientras, el Porsche, de suspensiones mucho más duras, tracción trasera y una personalidad más indómita a medio régimen, avisa mucho antes de que no conduci-
mos un coche convencional.

Aquí hay que añadir que, pese a un tarado de suspensiones perfectamente admisible en una confortable berlina familiar, la amortiguación del Audi no acusa desestabilizaciones en los balanceos de la carrocería, evidentemente mucho más acusados que los casi inexistentes del Porsche. En montaña, la eficacia del Audi sigue asombrando, sobre todo al recordar que su tonelada y media larga no es precisamente lo más apropiado para conseguir agilidad en curvas. Sin el sobresaliente resultado de los frenos, sería ciertamente imposible acercarse a los asombrosos límites de este familiar único. El Porsche 911 Carrera ganó mucho con la adopción del sistema de suspensión trasera LSA, siendo a todas luces más ágil (y más seguro) que sus antecesores.

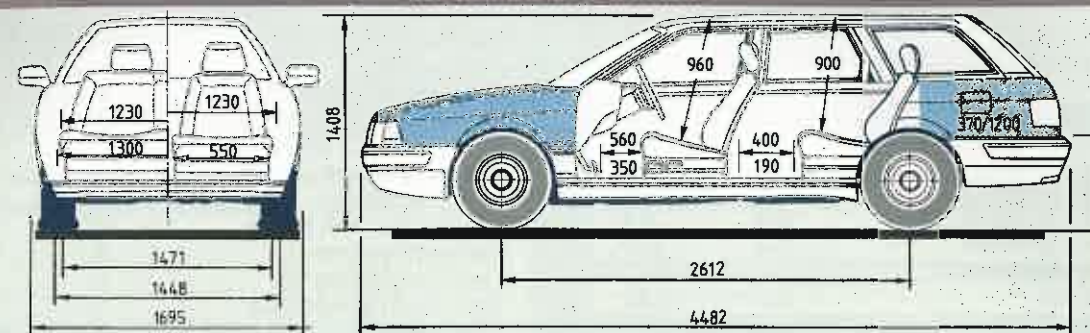
En conducción estrictamente deportiva, no gusta demasiado la dirección del Audi, bastante más imprecisa que la de su rival, más especializado. La ambigüedad del modelo se nota sobre todo en este punto, donde se ha preferido dar prioridad a una cómoda desmultiplicación asistida que al perfecto dominio de la trayectoria. Por lo demás, el cambio de seis marchas y los mandos están a la altura de un coche de altas prestaciones en cuanto a su eficacia y precisión. El acabado interior del que se ha dotado al RS2 (asientos Recaro, volante exclusivo o relojes con fondo blanco) confieren una atmósfera deportiva suficiente para saber distinguirlo de sus hermanos de gama.

Disponer de uno de los coupés más carismáticos de la historia de automóvil o disponer del «break» más potente del mercado son dos formas de ver esta difícil confrontación. Gustos personales, razones prácticas y, por qué no, tendencias a la moda resolverán el dilema. Evidentemente, los compradores de deportivos de altas prestaciones no se suelen mover por argumentos de tipo práctico, pero no hay que dar la espalda a la posibilidad de ir



El Audi Avant RS2 desafía a los deportivos tradicionales con unas prestaciones y un comportamiento envidiable. La funcionalidad ha llegado a este exclusivo mercado.

AUDI AVANT RS2 / MEDIDAS



AUDI AVANT RS2 / FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en culata accionados mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.226 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 315 CV (232 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 40,8 mkg (400 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbo e intercooler. Combustible: Gasolina sin plomo 98 RON.

TRANSMISION

Tracción a las 4 ruedas permanente. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Diferencial central Torsen y trasero de bloqueo manual. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,4 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 39,0 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS

Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Tipo McPherson con brazos triangulares y barra estabilizadora. Trasera: Doble triángulo y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 245/40 ZR 17. Llantas de aleación de 7J x 17 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.595 kg. Capacidad del depósito de combustible: 64 l.

PORSCHE 911 CARRERA / FICHA TECNICA

MOTOR

Trasero longitudinal de seis cilindros horizontales opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por bancada accionados mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de ocho apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100,0 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 272 CV (200 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (329 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo 98 RON.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,3 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 40,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 30,4 mm). Traseros: Discos (Ø 29,9 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: PseudoMcPherson con barra estabilizadora. Trasera: Multibrazo LSA con efecto direccional.

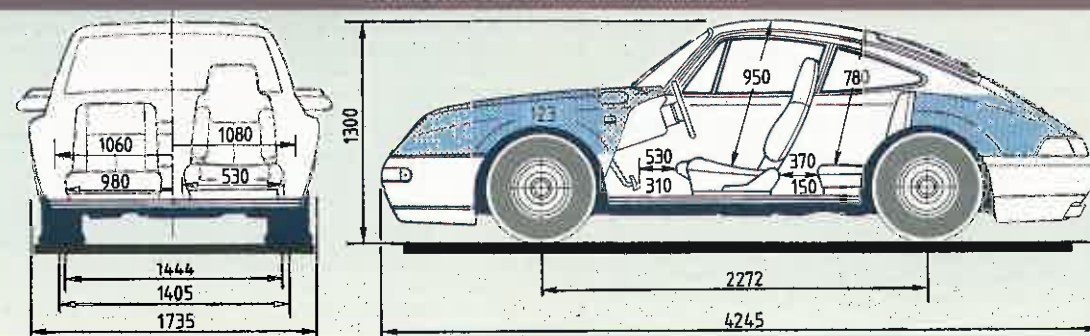
RUEDAS

Neumáticos: 205/55 ZR 16. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l (92 opcional).

PORSCHE 911 CARRERA / MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	AVANT	CARRERA
CIUDAD		
A 21,1 km/h de promedio	15,5	14,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	8,1	7,8
En conducción rápida	16,9	15,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	10,4	9,4
A 140 km/h de cruce	13,3	12,0
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	13,4	12,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	477	565

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	AVANT	CARRERA
Km/h	262	265
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	13,6	13,7
1.000 m salida parada	25,0	24,5
De 0 a 100 km/h	5,3	5,9
Recorriendo (metros)	85,1	90,2
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,3	15,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,6	17,7
400 m desde 40 km/h en 6ª	24,3	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,5	28,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	32,8	30,3
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	38,2	36,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	7,4	8,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	11,9	12,8

FRENOS

VELOCIDAD	AVANT	CARRERA
A 60 Km/h:	15,5	12,0
A 100 Km/h:	41,9	34,8
A 120 Km/h:	56,0	51,2

Medidas en Db	AVANT	CARRERA
Al ralentí:	54,2	57,2
A 60 Km/h:	66,5	65,4
A 90 Km/h:	68,2	70,1
A 120 Km/h:	69,3	73,9
A 140 Km/h:	71,4	75,2
A tope	78,2	79,8

COMPRADOR

AUDI. Importador: Volkswagen-Audi España, S.A. c/ de la Seiva. Edificio Gémini. Polígono Mas Blau. El Prat de Llobregat. 08820 Barcelona. Teléfono: (93) 402 81 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 952 puntos de asistencia en toda España. **PORSCHE. Importador:** Porsche España S.A. Avda. de Burgos, 87 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES



ADQUISICION

AUDI	PORSCHE
FINANCIACION. Entrada mínima: 2.600.000 ptas. Plazos: 48 de 223.083 ptas. Precio final aplazado: 13.307.989 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms Coste de uso: 90,5 ptas/km. Coste financiero: 171,5 ptas/km. Coste por km. Total: 262,04 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 695.555 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACION. Entrada mínima: 2.881.600 ptas. Plazos: 48 de 247.245 ptas. Precio final aplazado: 14.749.347 ptas. COSTE POR KM. Recorrido anual: 15.000 kms. Coste de uso: 78,92 ptas/km. Coste financiero: 190,1 ptas/km. Coste por km. Total: 262,04 ptas/km. SEGURO. Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 758.764 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Después de pasar por los laboratorios de Porsche, el cinco cilindros de Audi desarrolla la friolera de 315 CV de potencia.



El mítico motor de seis cilindros opuestos ha recibido una inyección de potencia y está preparado para durar aún mucho.

a esquiar sin tener que mandar por correo el equipo o poder llevar unas bombonas para la práctica del buceo, sin olvidarnos con la posibilidad de contar con cuatro plazas reales para el uso cotidiano. La ex-

clusividad del Audi viene avalada por el reducido número de unidades que se espera importar. Estas no superan la docena. El Porsche sigue teniendo la capacidad de atracción para hacer girar la cabeza a la con-

currencia. Dos caras muy distintas de una misma y valiosísima moneda de más de diez millones.

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



Relojes adicionales para el Audi RS2.



Todas las ventanillas son eléctricas.



En el 911 los botones son incómodos.



Dos estilos externos totalmente diferentes esconden unas formas y unas posibilidades sobre el asfalto muy semejantes.

TOYOTA CARINA

VIRTUDES

Interior muy
amplio
♦
Economía de
funcionamiento
♦
Maletero muy
capaz

DEFECTOS

Dirección
sensible
♦
Potencia justa a
plena carga
♦
Interior muy
sobrio

PRECIO: 2.740.800 PTAS.

TOYOTA CARINA 2.0D

Trotón incansable



Sigilosamente, casi por la puerta trasera, la gama Carina se ha enriquecido con una versión diesel, fundamental para competir en el complicado segmento de las berlinas medias. Los 73 caballos de su motor guardan muchas sorpresas.

El comportamiento del Carina Diesel apenas se ve afectado por el incremento de peso sobre el eje delantero.



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

CON unas dimensiones externas algo más generosas que la media de los rivales del segmento, el Carina es una de las berlinas que mejores cotas de habitabilidad interna ofrece, por lo que es un claro objetivo para todos aquellos que buscan un coche de clara vocación familiar. Si a esto se le añade la posibilidad de ahorrar al máximo, gracias a una excelente mecánica diesel, tenemos la mezcla perfecta de coche familiar y económico.

Evidentemente, 73 caballos no son muchos para tirar de un coche que pesa 1.155 kilos, pero son suficientes para rodar desahogadamente en unas condiciones normales de carga, incluso con el aire acondicionado conectado. Hoy por hoy, la gama Carina no dispone de versión diesel sobrealimentada, pero lo cierto es que este modelo cubre bien las necesidades, siempre y cuando no se busquen unas prestaciones fulgurantes. Salvo que se apuren al máximo las posibilidades de carga del coche, se puede mantener una velocidad cruce en torno a los 130 kilómetros por hora,



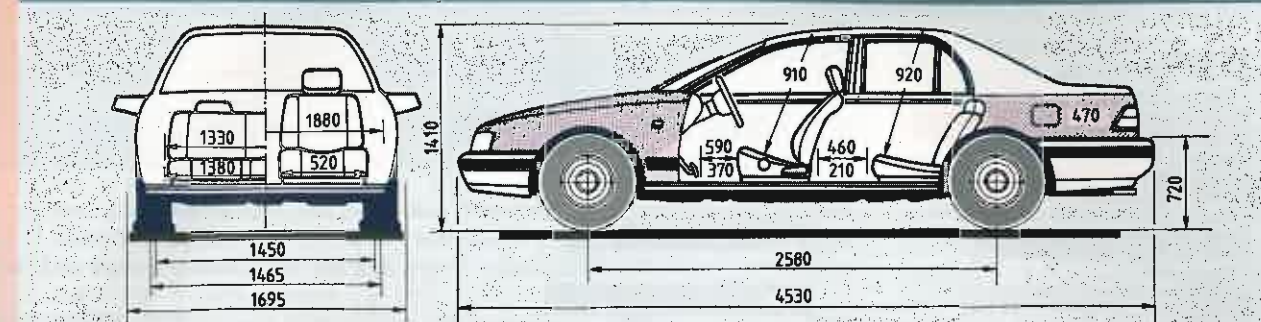
Exteriormente apenas se diferencia de sus hermanos con motor de gasolina.

sin tener que hacer malabarismos con el cambio de marchas. Lo mejor es que, a dicho ritmo, el consumo resulta verdaderamente contenido, hasta el punto de que a pesar de no contar con un depósito de combustible especialmente grande (60 litros) se puede alcanzar una autonomía de 800 kilómetros sin prestar demasia-

da atención al pie derecho. Este motor, un cuatro cilindros de arquitectura convencional, tiene un bajo nivel de vibraciones, lo cual permite obtener un nivel de confort razonable para una berlina. El ruido, característica de los motores diesel, se deja sentir con nitidez al ralentí y bajas revoluciones pero se va atenuando según aumenta el ritmo de giro, hasta casi confundirse con los ruidos normales de rodadura.

Aunque fabricado en la planta que la marca tiene en el Reino Unido, el Carina tiene esa suavidad de manejo típica de todos los productos japoneses. Esto se pone en evidencia, sobre todo, en el cambio de marchas, cuyos movimientos son rápidos cortos y precisos, sin que en ningún momento haya que hacer sobre la palanca más esfuerzo que el estrictamente necesario para cambiar su posición. La elección de los desarrollos nos parece acertada y en buena consonancia con el rendimiento del motor y las características del coche. El hueco que hay entre la segunda y la tercera velocidad sería criticable en otro modelo, pero no en éste, que cuenta con un motor muy voluntarioso a la hora de recuperarse desde lo más bajo del cuentavueltas. En quinta se puede rodar por nuestras carreteras principales sin casi tener que cambiar. Las reducciones a cuarta se limitarán a los posibles adelantamientos y a los repechos más fuertes. En es- ◆◆◆

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.975 Centímetros Cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 milímetros. Carrera: 85 milímetros. Compresión: 23,0 a 1. Potencia máxima: 73 CV(54 Kw) a 4.800 rpm. Par máximo: 13,4 mkg (132 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Bomba inyectora. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,1 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, con sistema de asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo Mac Pherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con dos brazos transversales y un tirante longitudinal. Barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 HR 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.155 kg. Depósito de combustible: 60 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 163,3

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 20,3

1.000 m salida parada 37,7

De 0 a 100 km/h 16,8

Recorriendo (metros) 296

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 20,5

400 m desde 40 km/h en 5ª 23,3

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 38,4

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 43,9

De 80 a 120 km/h en 4ª 14,9

recorriendo (metros) 419

De 80 a 120 km/h en 5ª 21,3

recorriendo (metros) 659

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD A 32,1 km/h de promedio 7,8

CARRETERA A 90 km/h de cruce 5,2

En conducción rápida. 8,3

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce 7,0

A 140 km/h de cruce 8,6

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 6,9

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 810

FRENOS

A 60 Km/h: 19,3 m. A 100 Km/h: 55,2m. A 120 Km/h: 81,9 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 52,2dB. A 60 Km/h 63,5dB. A

90 Km/h: 67,8dB. A 120 Km/h: 69,5

dB. A 140Km/h: 72,3dB. A Tope: 76,5dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería		●	
Ordenador de abordo		●	
Cierre centralizado		●	
Mando a dist. apert. puertas		●	
Elevavinas eléctricos del.	●		
Elevavinas 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: 31.000 pesetas.



FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)

Toyota Carina 2.0D	2.740.800
Citroën Xantia 1.9D	2.553.000
Nissan Primera 2.0D	2.465.000
Peugeot 405 GLD	2.489.000

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

Toyota Carina 2.0D	16,8
Citroën Xantia 1.9D	17,6
Nissan Primera 2.0D	16,9
Peugeot 405 GLD	18,1

CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 km)

Toyota Carina 2.0D	6,9
Citroën Xantia 1.9D	6,6
Nissan Primera 2.0D	6,3
Peugeot 405 GLD	6,4

AUTONOMIA (En kms)

Toyota Carina 2.0D	810
Citroën Xantia 1.9D	930
Nissan Primera 2.0D	900
Peugeot 405 GLD	1.040

CONCLUSION

Este segmento se encuentra poblado, principalmente, de berlinas dotadas con motores sobrealimentados, por lo que los rivales del Carina, con potencias en torno a los 70 caballos, se limitan a estos tres. Frente a ellos, el Carina presenta una excelente relación entre tamaño y espacio interior, así como un nivel de consumo y prestaciones, más o menos a su mismo nivel. El Peugeot destaca por su enorme autonomía, que se consigue gracias a un depósito de combustible con una capacidad superior y a un consumo ligeramente inferior. El Nissan Primera parece calcado en cuanto rendimiento del motor, aunque es algo más remolón.

COMPRADOR

TOYOTA

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

ADQUISICION

FINANCIACION. Entrada mínima: 2.740.800 ptas. **Plazos:** 48 de 58.791 ptas. **Precio final aplazado:** 3.507.167 ptas. **COSTE POR KM.** Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 25,9 ptas/km. **Coste financiero:** 45,2 ptas/km. **Coste por km. Total:** 71,1ptas/km.

SEGURO

Seguro mínimo obligatorio: 42.271 ptas/año. **Seguro Gran Todo Riesgo:** 219.622 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.



La instrumentación se limita a los elementos más habituales, con dos relojes grandes: el velocímetro y cuentavueeltas. Los asientos son cómodos y tienen un tejido agradable, aunque caluroso en verano. Detrás caben perfectamente tres adultos.



Bajo el capó delantero se encuentra un motor muy voluntarioso y capaz de sorprender, siempre que no se apuren las posibilidades de carga. En el equipamiento no hay lagunas.



tas circunstancias, si se rueda con el aire acondicionado conectado, es bueno ayudar al motor desconectando el sistema momentáneamente, hasta superar el obstáculo.

El incremento de peso apenas ha modificado los hábitos de comportamiento del Carina. Tal vez se ha acentuado ligeramente la tendencia a tirar de morro pero, al tener unas prestaciones mucho más limitadas que sus hermanos de gasolina, esto apenas se nota. La dirección tiene una cierta ligereza que obliga a corregir la trayectoria con más frecuencia de lo normal, pero en términos generales, la conducción del Carina es agradable y relajada. En cuanto a los frenos, no hay pega ni en eficacia ni en resistencia.

En el interior nos encontramos con un habitáculo amplio, capaz para cinco adultos sin demasiadas apreturas y con un maletero preparado para devorar todo el equipaje imaginable. La decoración es más bien tristonca, con mucho plástico, pero con una calidad y unos ajustes que no admiten reproche. En definitiva, un coche funcional. La posición al volante es buena. El aro queda perfectamente centrado delante del conductor y su posición se puede ajustar en altura. Delante queda un cuadro de instrumentación con lo indispensable: velocímetros, cuenta-vueeltas, termómetros de agua y aforador de combustible.

En cuanto al equipamiento, hay que decir que es muy completo, sobre todo si se compara con la competencia más directa.

Además del aire acondicionado, el Carina Diesel tiene elevavinas eléctricos en las cuatro ventanillas, cierre centralizado, servodirección de asistencia variable y todo un sinfín de pequeños detalles.

El Carina Diesel encaja perfectamente en la filosofía de coche familiar amplio sin problemas y sin pretensiones. Sus argumentos se centran en la economía de uso y en la fiabilidad mecánica. El único punto en el cual queda en clara desventaja frente a sus rivales es en lo relacionado con la red de asistencia. Este inconveniente se ve compensado por la garantía de tres años que ofrece el fabricante.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ.

BUGATTI EB 110 DE METANO

El milagro

El gas metano, como energía alternativa para motores de explosión, no es ningún descubrimiento, sí lo es su adaptación a un motor de más de 500 caballos de potencia.

EL metano es un gas combustible componente principal del gas natural y con una densidad muy inferior a la del butano. Su utilización en el sector de la automoción no es nueva, ya que muchos constructores lo han investigado en su afán por encontrar energías alternativas y a la vez respetuosas con la naturaleza. Sin embargo nadie hasta ahora había probado este tipo de combustible en un Dream Car. Bugatti lo ha hecho en uno de los vehículos más rápidos del mundo, en su deportivo más carismático, el EB 110, para demostrar que el ahorro en consumo y las bajas emisiones no están reñidos con las prestaciones.

Y las cosas han funcionado, Bugatti Electronics, una filial de la marca especializada en sistemas de inyección electrónica para combustibles gaseosos, ha ultimado, preparado y registrado para su funcionamiento

namiento en cualquier automóvil el sistema Ecogas 2000. Este representa un refinamiento tecnológico para el sector de la automoción, superando con ventaja la normativa antipolución y asegurando a la vez prestaciones y fiabilidad al margen de un coste de producción bajísimo.

La transformación a metano de un Bugatti EB 100 GT, realizada con la colaboración de la firma SNAM, ha dado un resultado excepcional, proporcionando un aumento de potencia de 90 caballos (de 560 CV a 8.200 rpm. a 650 CV a 8.200 rpm.) respetando la normativa sobre emisiones, mejorando las prestaciones y el consumo y demostrando que se puede adaptar tanto a un vehículo utilitario como

a un deportivo. Símbolo de tecnología y de equilibrio con la naturaleza, Bugatti no sólo ha realizado un fino ejercicio de técnica, sino que ha colocado los cimientos de una tecnología verdadera, consolidada, disponible hoy para todos y, lo más importante, a un coste competitivo.

El sistema ECOGAS 2000 está constituido esencialmente por una central electrónica de control con microprocesador dotado de un software específico y de una inyección que se aplica sobre el aparato de alimentación original del vehículo. La central analiza constantemente la señal del sensor y controla la alimentación del carburante al motor.

El control se realiza básicamente sobre la señal de la sonda Lambda, la cual analiza el contenido de oxígeno en los gases de escape. El sofisticadísimo software de control autoadaptativo interpreta y elabora la señal ordenando la cantidad de combustible que se debe inyectar.

Las ventajas son numerosas y el sistema es universal y aplicable a cualquier motor de ciclo Otto, independientemente de sus características. También es el

único sistema que puede transformar a gas, sin problemas, un motor de ciclo diesel. El cambio gas-gasolina se puede realizar automáticamente, sin baches de potencia y manteniendo las prestaciones. Disminuye sensiblemente, el consumo sobre todo cuando se requieren las prestaciones más elevadas, momento en el que se puede conseguir un ahorro del 30 por ciento respecto a la alimentación por gasolina, sin duda un auténtico milagro.

GIANCARLO PERINI

Romano Artioli, presidente de Bugatti Automobili, en la presentación del Sistema Ecogas desarrollado por su filial Bugatti Electronics. Utilizando el metano y un sistema sofisticado de inyección, el EB 110 puede ganar 90 caballos de potencia (hasta los 650 CV) disminuyendo el consumo y las emisiones.



ESPIRITU DE MARCA

Desde un sencillo escudo de una ciudad, un nombre o simplemente las iniciales del fabricante, hasta una mujer alada, un toro, un caballo o una cigüeña. Son los emblemas de las marcas.



ESPIRITU DE MARCA

VOLKSWAGEN significa coche del pueblo. Los responsables de la firma germana no se rompieron la cabeza al pensar en un emblema: una V y una W. Rolls Royce significa, literalmente, los coches más lujosos del mundo. Su mascota no es otra que una preciosa estatua de la mujer alada, más conocida como el Espíritu del Extasis. Si en el primer caso la historia de cómo se encontró el emblema pasa desapercibida, en el segundo ocurre todo lo contrario. Fue uno de los primeros directores generales de Rolls-Royce, Claude Goodman Johnson, un hombre que se refugiaba en los museos y galerías de arte de la tensión de la fábrica, quien encargó a Charles Sykes la realización de una mascota exclusiva que iría colocada en el radiador de los coches ingleses. A Johnson le encantaba la estatua de Nike, la Diosa de la Victoria, y sólo le dijo a Sykes: «Quiero algo bello, como Nike». El resultado fue el Espíritu del

La mujer alada que representa a Rolls Royce no es otra que el «El Espíritu del Extasis», creada por Charles Sykes para Claude Goodman Johnson.

ALFA ROMEO



Anonima Lombarda Fabbrica Automobili fue fundada en Milan en 1910. En el primer emblema no figuraba la palabra Romeo, un emblema redondo con la cruz roja, símbolo de la ciudad lombarda y «il Biscione», una serpiente que se usaba como amuleto por los longobardos, antiguos pobladores de Lombardía; es una leyenda antiquísima y se encuentra en la Biblia como símbolo de transgresión y muerte.

BUGATTI



El elefantito únicamente aparece en el radiador de los modelos Royale. Fue hecho por Rembrandt, el hermano de Ettore, que se le ocurrió hacerlo de pie y por supuesto con la trompa hacia arriba, como símbolo de progreso y suerte.

BMW



El ingeniero Franz Josef Popp registró como marca la Bavarian Motor Works en 1917. Se trataba de una hélice en movimiento en blanco y azul con las siglas colocadas en la parte superior.

CITROËN



En 1913 André Citroën funda la Sociedad de Engranajes Citroën. Los dientes de los engranajes en forma de chevrones es su emblema.

Regimiento Real de Caballería de Piemonte, fundado en 1662 por Vittorio Amadeo II de Saboya. El Cavallino Rampante lo heredó Francesco Baracca, el mejor piloto de la Primera Guerra Mundial, que lo llevaba pintado en el fuselaje de su avión biplano. La

madre de Baracca, la condesa Paolina, fue quien le dijo a Enzo Ferrari que pusiera el cavallino en sus coches porque le traería suerte. En el escudo sólo se añadió como fondo el color amarillo de Módena. En cuanto a emblemas, las marcas con tradición deportiva se llevan la palma. Es el caso de Alfa Romeo. La Anonima Lombarda Fabbrica Automobili se fundó en Milan en 1910 y en el escudo aparece la cruz roja y una serpiente. La cruz es el símbolo de la ciudad lombarda y el

FERRARI



En palabras de Enzo Ferrari, la historia del Cavallino Rampante es fascinante. El caballo era el símbolo del Regimiento Real de Caballería de Piemonte, fundado en 1692 por Vittorio Amadeo II de Saboya. El Cavallino lo heredó Francesco Baracca, el mejor piloto de la I.G.M., que lo hizo pintar en el fuselaje de su avión. La madre de Baracca, la condesa Paolina, convenció a Ferrari de que pusiera en su coche el cavallino rampante porque le traería suerte.

HISPANO SUIZA



La cigüeña con las banderas de España y Suiza. Símbolo más español, imposible.

La americana Pontiac se remonta a los orígenes de su país. Su emblema es la cabeza de un indio. He aquí una versión.

Biscione era un amuleto usado por los longobardos, antiguos pobladores de Lombardía; es una leyenda antiquísima y también se

♦♦♦

ESPIRITU DE MARCA



JAGUAR

JAGUAR SPO.

La marca británica nació en 1935. El nombre no responde a una tradición. Fue elegido entre varios que propusieron el equipo publicitario. Jaguar era un motor utilizado en el Primera Guerra Mundial.

encuentra en la Biblia como símbolo de trasgresión y muerte. El escudo ha ido evolucionando con el paso del tiempo en pequeños detalles. También de Milan, aunque abandonó pronto la ciudad para emigrar a Francia, no es otro que el genial Ettore Bugatti. En la mayoría de sus coches únicamente aparece el nombre sobre un escudo oval, similar al de Ford, excepto en uno: el

LAMBORGHINI



Las personas que nacen el 28 de abril son del signo Tauro. Tienen la agresividad, determinación, iniciativa y la pasión por las cosas materiales. Ferruccio Lamborghini nació ese día. Introduce muchos nombres españoles: Diablo, Espada, Urraco, Jarama, Miura.

Royale. Encima del radiador del coche que ha sido el más valorado, y lo sigue siendo, en la historia aparecía el «elefantito». El hermano de Ettore, Rembrandt, fue el autor del emblema que lo hizo de pie y con la trompa, por supuesto, hacia delante como símbolo de potencia, progreso y suerte. Otro símbolo original es el toro de Lamborghini. Las personas que nacen el 28 de abril son del signo Tauro. Son personas con una fuerte personalidad, con iniciativa, agresividad, determinación y pasión por las cosas materiales. Ferruccio Lamborghini nació ese día. Un

hombre de campo que puso el emblema del toro, fiel reflejo de su carácter. Muchos de sus coches han tenido y tienen nombres españoles: Miura, Espada... y Diablo.

Un símbolo con un gran prestigio es, sin duda, el Tridente de Maserati. Alfieri Maserati, un piloto intrépido, decidió construir sus propios coches en un sencillo local de Bolonia en 1914. Mario, el hermano de Alfieri, se encargó del emblema copiado de la estatua de Neptuno, símbolo de la ciudad italiana. Otras marcas de coches son nombres de mujer, es el caso de Lotus y Mercedes. En el

LOTUS



Lotus es el apelativo que Colin Chapman llamaba a su mujer.

La letra B alada y uno de los felinos más rápidos representan a dos de las marcas inglesas más ilustres: Bentley y Jaguar.

MASERATI



Alfieri Maserati, un piloto intrépido, decide construir sus propios coches en una planta baja de la ciudad de Bolonia en 1914. Uno de sus hermanos, Mario, es el realizador del emblema: el tridente de la estatua de Neptuno, símbolo de la ciudad de Bolonia.

primero es el apelativo que Colin Chapman llamaba a su mujer y el segundo es el nombre de la hija de Emil Jellinek, un aristocrático hombre de negocios austriaco, socio de la marca, que ganó una carrera con un coche bautizado con ese nombre. Además la famosa estrella de tres puntas significa las tres formas del transporte: tierra, mar y aire. No menos curioso es el de Mitsubishi. Yataro Iwasaki, fundador de la compañía en 1870 empezó con una

MERCEDES



Mercedes era el nombre de la hija de Emil Jellinek, un aristocrático hombre de negocios austriaco que fue socio de la marca. La estrella de tres puntas significa las formas naturales del transporte: tierra, mar y aire.

PEGASO



El escudo del caballo en posición de salto de cabra o cabriola que durante mucho tiempo ha sido el emblema de la Escuela de Equitación Española en Viena. De la mitología griega: el héroe Belerofonte cabalgó en busca de la Quimera a lomos del corcel negro Pegaso, hijo de la sangre de Gorgona que fuera domado por la diosa Atenea. El ingeniero español Wilfredo Pelayo Ricart Medina quería un automóvil con el nervio, la velocidad, la potencia, la línea y la estabilidad de los pura sangre.

pequeña empresa de transportes cuyo emblema era el dibujo de tres diamantes colocados uno debajo del otro. Fue la base del actual, pero están unidos por el vértice y significa la unión de las familias. O el de Rover, un barco vikingo, asociado al significado de la palabra que indica persona que

PORSCHE



En el año 1863, Ferdinand Porsche padre, agradecido a la ciudad donde tuvo su primer taller, Stuttgart, y en especial al distrito de Zuffenhausen, eligió el escudo de esta ciudad alemana para representar a sus vehículos: los Porsche.

viaja sin rumbo. Y el relámpago del Opel que anteriormente había sido un zeppelin. Peugeot también recurre a un animal, el león, que simboliza entre otras cosas la velocidad del corte de las sierras, puesto que la marca también hacía artículos de acero. La hélice en movimiento de un avión y los dientes de los engranajes en forma de chevrons, BMW y Citroën, representan las primeras actividades de sendas marcas. Otras más nuevas, como Jaguar, tienen la «lamentable» historia de que el nombre

Los Bugatti se reconocen por su nombre; excepto el Royale, caracterizado por el elefantito.

griega. El héroe Belerofonte cabalgó en busca de la Quimera a lomos del corcel negro Pegaso, hijo de la sangre de Gorgona, que fuera domado por la diosa Atenea. El escudo del caballo en posición de salto de cabra o cabriola, ha sido durante mucho tiempo el emblema de la Escuela de Equitación Española de Viena. El ingeniero español Wilfredo Pelayo Ricart Medina quería un coche con las características de un pura sangre, un objetivo plasmado en el Pegaso Z-102.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ



TROFEO CLUB JAGUAR



AUSTRIA

Ruta Barroca



Servus es el saludo de Austria, la nación corazón de Europa. Bosques, ríos, lagos, montañas, llanuras y mucho imperio conforman este país de mayoría católica. Naturaleza y arte fundida en perfecta comunión que reciben al viajero con sonrisa abierta. Servus Austria. ➔



AUSTRIA es el país de la pulcritud, el orden, de la civilización programada, nunca desmedida, y siempre en convivencia con la naturaleza. Orgullosos de su historia, los austriacos conservan las reliquias de su imperio con orgullo y con buena parte del dinero de sus impuestos. Edificios, calles y ciudades enteras conservan el esplendor de antaño. Sólo el tráfico, los escaparates y las hordas de turistas sitúan al viajero en el siglo XX, pues es frecuente ver al austriaco ataviado con su traje tradicional los días de fiesta.

Viena es paso obligado para entender lo que ha sido Austria. Capital del imperio, ofrece al turista la mayor muestra de grandeza arquitectónica, fomentada por la Archiduquesa de Austria María Teresa, la mamá barroca y única mujer que accedió al trono. El palacio de Schönbrunn (fuente bella), combina la grandiosidad barroca con un jardín preciosista. Belvedere atesora una importante colección de cuadros. El vasto complejo real enlaza palacios convertidos en museos con pasajes, plazas, estatuas, iglesias y siempre jardines. En una de estas iglesias, los domingos, las voces de los Niños Cantores de Viena envuelven al oyente hasta la levitación. En las cuadras reales, los caballos de la Escuela Española de Equitación bailan al son de los vales. Las nostálgicas carrozas de caballos, los Fiaker, retumban sus cascos por los ancestrales adoquines. Pero Viena es sobre todo música. En los meses de verano numerosos espectáculos musicales se reparten por toda la ciudad. Son célebres en la plaza del Ayuntamiento las escenificaciones, en pantalla gigante, de las óperas y conciertos de mayor aclamación.

La tentación se vive andando por la extensa zona peatonal espolvoreada de escaparates lujosos e irresistibles que conviven con la catedral de San Esteban, en estilo gótico, y muy dentro del corazón del vienes por su perdurar a través de los siglos. Para los más coloristas, la Plaza de las Cortes exhibe en sus tenderetes muñecas expresivas, postales antiguas, porcelanas y arte popular mezclado con quesos y chacina regional. Los cafés de Viena, donde se almuerza, sosiegan el estómago en salones de época, y la noche tiene su alterne en los bares del barrio judío, zona denominada el triángulo de las Bermudas, se sabe cuando se entra pero no cuando se sale.

Tras dejar Viena, el camino de la ruta barroca está salpicado de abadías como la

de Klosterneuburg, el Escorial de Austria o Melk, con su notoria biblioteca. Las abadías en Austria son, además, colegios públicos regentados por monjes que viven del turismo y de la producción de un vino blanco que es un auténtico regalo para el paladar. El camino a orillas del Danubio descansa en Krems, puerto fluvial de intenso tráfico hacia el Mar Negro. Típico de esta zona son las bodegas de vino que, aparte de una cata, ofrecen sabrosas comidas caseras siempre y cuando la puerta de entrada luzca una corona entrelazada de ramas y flores. También es frecuente ver cultivos de fresas o frambuesas recolectados por los propios compradores que pesan su cesta al salir y pagan. Las frutas que puedan comer durante la recogida son gratis.

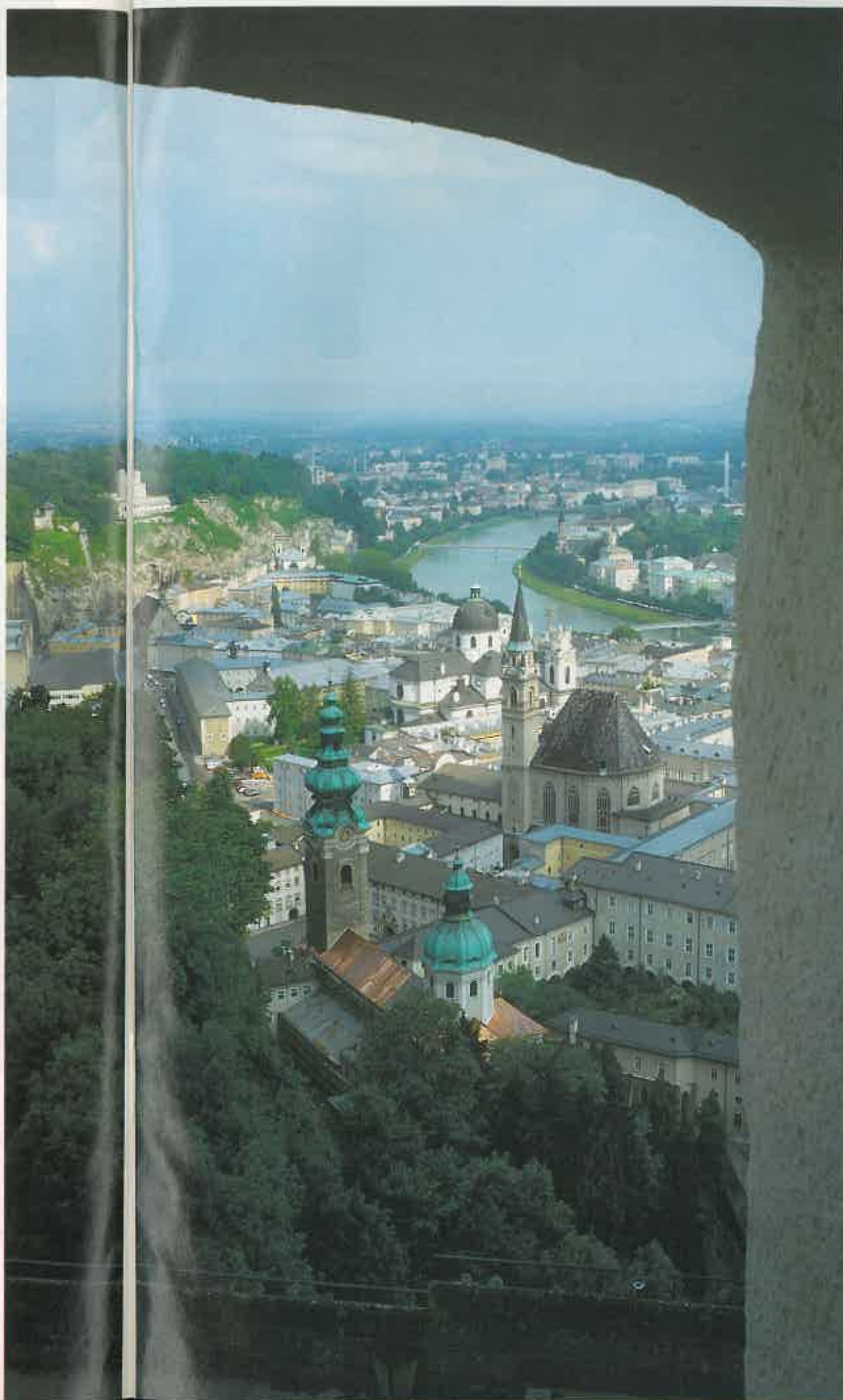
Mariazell es un famoso centro de peregrinaje para rendir culto a su Virgen, cuya leyenda guarda relación con la de Monserrat en Cataluña. Es por esto que los catalanes tienen su propio altar en Mariazell y viceversa. Es un delicioso pueblo entre montañas animado por numerosos puestos callejeros en donde los cirios, escapularios y estampitas se venden junto a unos pastelitos en forma de corazón que se conocen hasta en Hawái.

Después de parada y fonda en Graz, ciudad muy viva que posee un ingente museo de armas antiguas (con sus pertrechos se podría armar un ejército de 8.000 hombres), surge una bella y romántica ciudad en la que confluyen dos ríos, Steyr. Steyr es como una pequeña joya construida en tres niveles. Todos los años los ríos se desbordan inundando las primeras casas, pero cuentan que hace años el agua alcanzó una altura de diez metros. Steyr fue famosa por su comercio fluvial de hierro. El mineral era transportado en barcas gobernadas por los remos de 4 ó 5 hombres, cuyo requisito imprescindible era el no saber nadar, para que en caso de zozobra concentraran su esfuerzo en salvar la barcaza, en consecuencia el hierro y de rebote sus vidas.

Meta final de la ruta barroca es la arzobispal Salzburgo. Treinta y ocho iglesias, un castillo, palacios, fortificaciones, casas de colores y un impresionante conjunto monumental flanqueado por un río, es lo que se ofrece al turista al correr el telón. Salzburgo, ciudad natal de Mozart y de Ferdinand Porsche, celebra todos los años los famosos festivales de verano, por los que se ha llegado a pagar hasta cuatro millones de pesetas por una representación de ópera.

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ A. DÍAZ



DATOS DE INTERÉS

Oficina de Turismo Austriaco: Plaza de España, Torre de Madrid, Pl. 11/8, 28008 Madrid. Teléfonos: (91) 547 89 23/24. Las autopistas en Austria son gratis. Cuidado con los límites de velocidad: 130 km/h en autopista, 100 km/h en carretera y 50 km/h en ciudad. Las multas por exceso de velocidad pueden llegar hasta el medio millón de pesetas, se pagan en el momento y admiten tarjetas de crédito.



Por suerte, el chasis del Ricart 1928 era de hierro y no de acero. De esta forma quedó bastante dañado pero no desapareció. De cualquier forma, la reparación fue realmente laboriosa, ya que había quedado, como puede comprobarse, en lamentable estado.



FUERA DE SERIE

RICART 1928

Hermanos de fuego

El incendio del Pabellón de los Descubrimientos, cuando todavía no se había inaugurado la Expo de Sevilla, supuso la destrucción de muchas joyas. Dos de ellas fueron el Ricart y la New Hudson de la colección de Salvador Claret, que hoy vuelven a lucir como en su mejor momento.

SALVADOR Claret «hijo» sonríe como un niño satisfecho, no para de dar vueltas alrededor de «su» coche y los parabienes y felicitaciones no cesan de abrumarle. Acaba de presentar en sociedad, en el Aeropuerto de Girona-Costa Brava, el Ricart de 1928 y la pequeña New Hudson de 1914 que el fuego del Pabellón de los Descubrimientos estuvo a punto de reducir a cenizas. Unos hierros calcinados, unos neumáticos carbonizados y unos cromados chamuscados era todo lo que quedaba de las bellas reliquias que antes del incendio habían estado

valoradas en 650.000 pesetas la moto y 8 millones el Ricart. Hoy vuelven a brillar como antaño gracias a los desvelos de Salvador Claret, que se impuso recuperar lo antes posible estas joyas.

«Nos enteramos del incendio del día 18 de febrero por la televisión —manifiesta Claret—. Al día siguiente los organizadores se pusieron en contacto con nosotros, pero hasta el 11 de abril no recibimos los restos en Sils». Claret sigue explicando: «Primero restauramos la moto, un trabajo mucho más sencillo porque sobre todo las piezas dañadas son

mucho más fáciles de encontrar. Luego decidimos «ir» a por el coche», sigue explicando. Dado que algunas partes eran irrecuperables y puesto que el Ricart es una pieza única, la reconstrucción fue todo un reto, aun para expertos como los de la Colección de Salvador Claret. «Todo estaba quemado, la madera de la carrocería y muchos elementos vitales como el depósito o el radiador. El primero lo hicimos de nuevo y en cuanto al segundo encontramos uno de características y medidas similares», sigue narrando nuestro hombre, quien prosigue: «Una ♦♦♦



vez totalmente desmontado tratamos el chasis y los trenes delantero y trasero al chorro de arena. Reparados los carburadores y reconstruida la parte eléctrica, el motor se puso de nuevo en marcha y tampoco la reparación de los frenos y el diferencial fue excesivamente difícil. Con la caja de cambios hubo que hacer un invento a base de varillas

La experiencia que supuso probar la moto resultó inenarrable: no gira, no frena... Pero también constituye un hecho irrepetible.



NO LLEVAR CASCO, TE PUEDE COSTAR CARO



Multa de hasta 15.000 ptas.



RICART 1928: NOBLE ANTEPASADO

Wilfredo Ricart es uno de los nombres más legendarios de la historia del automovilismo español. Ingeniero y precoz talento, enseguida se dedicó a la industria del automóvil. Tras diversas vicisitudes, en 1926 fundó la empresa «Motores y Automóviles Ricart, S.A.». El vehículo que nos ocupa es el chasis 028 bis tipo competición, construido en 1928, de cuyo modelo sólo se construyeron una decena de unidades y de los cuales no sobrevive ninguno más. Este ejemplar fue donado a la Colec-

ción Claret por Manuel Tarruella en 1970 y fue reconstruido en 1985. La carrocería es de los años 50 y se ignora su constructor, mientras que el motor procede de un deportivo británico.

Al acto de presentación del Ricart asistía una persona muy especial: Wilfredo Ricart III, nieto del insigne ingeniero. Ricart reconocía con emoción que el hecho de haber reconstruido el coche y volver a verlo funcionar era el mejor de los homenajes que se le podía hacer a su abuelo.



De forma irónica, el coche lleva un Curro con el trasero bastante chamuscado.

para reconstruir la torreta de la varilla, pero con la carrocería y con el interior las cosas se fueron complicando. Esta, por suerte, era de hierro y no de aluminio, por lo que quedó dañada pero no desapareció, aunque volverle a dar su forma fue un trabajo sólo al alcance de expertos. El resultado sólo cabe verlo:

O CARÍSIMO.



José Vicente Pastor: No llevaba casco.

Dirección General de Tráfico



¡Perfecto! También obra de especialistas fueron la tapicería de piel negra y el salpicadero de madera recubierto de aluminio, mientras que para coronar la obra fueron precisos distintos viajes a ferias de recambios francesas en donde se realizaron los relojes Jaeger -velocímetro, cuentavueltas, manómetro de aceite, termómetro de agua y amperímetro-, el volante «flexo» y los demás detalles que completaban la restauración.

Después de dos años de trabajo, en el que han intervenido más de diez especialistas (algunos como el renombrado tapicero Andreu Ribó, que además se encargó de todo lo referente a la carrocería, y Agustín Boix, que se ocupó de la mecánica y la electricidad) Claret está la mar de satisfecho: «Nos cabe el honor de ser los primeros que hemos restaurado algo dañado en el incendio, pero lo más importante es que con este trabajo hemos contri-



Para poder recuperar fielmente el interior del Ricart, fue necesario acudir a las ferias de recambios francesas, donde se obtuvieron, entre otras cosas, los relojes, el volante y otros detalles.



buido a salvar dos piezas históricas y muy especialmente el Ricart, que al ser el único que queda en pie tiene un valor incalculable para el pa-

trimonio automovilístico de nuestro país.

Evidentemente, Motor 16 se dio una vuelta con los dos vehículos. La pequeña y simpática moto del año 14 nos deparó una singular y agradable experiencia. Ni acelera, ni frena, ni gira, pero ¡caramba, qué ilustrativa y divertida resultó la aventura!

Con el coche tampoco era cuestión de alcanzar altas prestaciones porque, entre otras cosas, el motor -y eso Claret no lo esconde- no es el original. Aquí lo importante era volver a ver cómo de nuevo volvía a estar en pie y funcionando una pieza de la historia de nuestro automovilismo. Que los frenos fueran ineficaces o que alguna llanta necesitara un equilibrado no tenía la menor importancia, porque el aire que nos daba en la cara nos decía que el viejo Ricart estaba absolutamente feliz de volver a rodar.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR



En la presentación de las piezas restauradas, el Ricart y la New Hudson, se contó con la presencia especial del nieto de Ricart.

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

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

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 16v	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 16v	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 16v	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	Serie	180.000	80.000
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.748.000	1.773	126	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 2.0 Twin Spark	3.065.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 155 2.5 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	1.985	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.735.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	60.000
● 155 2.5 TD	3.395.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 164 2.0 Twin Spark Lux	3.909.000	1.995	146	210	9,9	8,6	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V 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	5.986.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.144.000	2.959	230	240	7,5	12,1	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 2.5 TD	4.409.000	2.500	125	202	10,8	7,3	455,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 2.5 TD Super	4.762.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

ARO															
Aro 10 Techno Lux	318.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techno Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expandir 1.9 D 4WD	1.875.135	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								

ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Lux	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	

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	9,8	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 E 16V Quattro Compel	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	206	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Quattro	4.860.000	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	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDI Avant	4.060.000	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	2.451	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
● Coupé 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E 16V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 E V6	5.160.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.8 E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 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	11,6	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6	10.946.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 3.6 Aut.	10.946.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2	11.919.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● V-8 4.2 Aut.	11.919.000	4.172	280	248	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE															
Freeclimber 2 R1	2.652.501	1.596	100	150	15,8	9,9	328,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	154.369	Serie
Freeclimber 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
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 T. Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW															
● 316i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 316i Compact Aut.	3.215.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 316i Coupé	3.400.000	1.596	102	195	12,7	8,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 316i Coupé Aut.	3.670.000	1.596	102	192	14,2	8,6	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 316i 4p	3.295.000	1.596	102	195	12,8	9,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 316i 4p Aut.	3.560.000	1.596	102	192	14,1	10,9	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i S Coupé	4.020.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 318i S Coupé Aut.	4.315.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 318i Cabrio	4.885.000	1.796	116	194	11,4	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i Cabrio Aut.	5.185.000	1.796	115	169	12,4	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i 4p	3.613.000	1.776	115	201	11,3	10,1	448,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i 4p Aut.	3.920.000	1.776	115	200	12,3	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i S 4p	3.825.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i S 4p Aut.	4.120.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 320i Coupé	4.455.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 320i Coupé Aut.	4.785.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

Radar sí, radar no

LA fuerte polémica que ha provocado la puesta en funcionamiento de los radares móviles junto con la iniciativa de Motor 16, consistente en regalar un adhesivo inscrito con la frase «Yo no soy el radar móvil», ha propiciado que un buen número de lectores escriban a nuestra redacción opinando sobre el asunto. Hay comentarios para todos los gustos y demasiadas cartas para poder publicar todas, por lo que extractamos algunas de las más interesantes.

● Desde que apareció la noticia de la próxima puesta en funcionamiento de los radares móviles esperaba ver alguna opinión en esta sección sobre la «barbarie» de tal medida; pero no es ahí donde lo encuentro sino que viene en el Editorial del número 560. Lo titulan «el fantasma del miedo», como también de miedo y sangre ponían a la última campaña de Tráfico en otro número de la revista.

Pero, ¿a quién cree usted que meten miedo con estas medidas? ¿Al con-



Las sanciones de tráfico siguen siendo motivo de fuerte polémica. Las nuevas normas de la DGT no pueden ser menos.

ductor que acostumbra a tomarse la carretera como un circuito de velocidad y poner sus propias limitaciones y normas, o al que sólo en algunas circunstancias supera escasa-mente los actuales límites? Afortunadamente observo que una mayoría de conductores son de éstos pero, desgraciadamente, a una minoría le gusta correr demasiado; y es para éstos para los que se hacen estas campañas del «miedo».

A la carretera se sale siendo consciente del reglamento y de la conducción, de esta forma no nos sentiremos ni «intimidados» ni viendo «fantasmas del miedo»... ni con demás «gaitas» que ustedes dicen. ¿Acaso son mayoría los que van adelantando indebidamente? ¿Vamos a desconfiar de un vehículo que va delante de nosotros cumpliendo el límite de velocidad pensando por ello que sea de Tráfico? ¿Acaso no hay que ir como él? ¿No creen que ese miedo es el que puedan tener los conductores que no hacen bien las cosas?

Después de enviarle mi anterior carta esperaba con gran interés ver su revista para ver si recapacitaba en su idea de defender a los «conductores veloces»; pero leo que ahora la incrementa con la «Pegatina de la insensatez».

Y digo insensatez por-

que no entiendo cómo pone detrás que: «los radares móviles y los agentes sin identificación dispersan la atención de los conductores...». ¿Cómo pueden dispersar la atención sin estar identificados? Y otra insensatez de la pegatina, dice que hay que cumplir las normas y disposiciones, cuando está claro que es para ayudar a los conductores a saltárselas.

Yo no ayudo a este tipo de conductores, así que ahí le devuelvo la pegatina.

ANGEL RODRIGO
Soria

● Estoy siguiendo con gran interés su campaña dedicada a los radares móviles y, por supuesto, ya he pegado el adhesivo correspondiente en la trasera de mi automóvil. Entiendo absurda la política que está por ahora siguiendo la DGT y les exigiría que, en vez de contarnos los muertos que se producen cada fin de semana, nos detallaran estadísticamente en qué lugares y a qué horas se producen los accidentes, tipo de carreteras, antigüedad y modelo de los vehículos siniestrados, si los involucrados en el accidente habían bebido o no... Sólo con estos datos podríamos tener unas estadísticas fiables que comprometiesen a aquellos que en verdad son, en

principio, accidentados en potencia. No puedo comprender cómo un vehículo con ABS, frenos ventilados, suspensión activa, etcétera, se vea obligado a circular por las carreteras a la misma velocidad que otro que ya debería haber pasado la ITV varias veces.

A. RODRIGUEZ ROLDAN
Granada

● Sin adhesivo o con él, con radares móviles o sin ellos no estoy dispuesto a desaprovechar las nuevas autovías, mi nuevo vehículo (no es un deportivo) y mi experiencia como conductor a lo largo de los años para circular a una ridícula velocidad de 120 kilómetros por hora en autovía o autopista. Intentaré por todos los medios que no me pongan una multa pero si me la ponen, mala suerte, la pagaré y santas pascuas. Yo cumplo la velocidad limitada en las poblaciones y en casi todas las obras, pero me es imposible mantener los 120 en una larga autopista, me duermo, pierdo concentración y como me dedico a ver el paisaje me despisto fácilmente. Con buena visibilidad, tráfico normal y un coche moderno no veo por qué hay que respetar un límite hecho a medida de los «Picapiedra»

ANTONIO RESINES
Madrid

● Señores de Motor 16: no entiendo por qué se empeñan en defender a quienes no cumplen con la Ley. Nos puede o no gustar el límite de velocidad, pero no se debe consentir que, desde un medio de comunicación, se aconseje con transgredirlo. No estoy de acuerdo con la pegatina que han distribuido, como tampoco lo estaría con quien aconsejara dejar de pagar impuestos, que son aún más impopulares que el límite de velocidad.

FERNANDO SAGNER
Baracaldo

● Todavía no me he encontrado con un radar móvil, pero lo que sí pue-

esta norma estúpida. Como no quiero ni llegar cabreado, ni agotado, he decidido viajar de noche. ¡Ahora que me había decidido a pagar el aire acondicionado y a viajar al mediodía porque hay menos tráfico! A los radares fijos ya les había cogido el aire: siempre a la sombra y agazapados.

FERNANDO GOMEZ DEL ARCO
Madrid

● Recomendando a los responsables de la DGT que se replanteen los límites de velocidad. Sin llegar a la solución adoptada por los alemanes, sí creo que debería abrirse ligeramente el grifo para adecuar los límites al mo-



Con los equipos de los radares móviles, la multa será prácticamente inevitable.

do decirle es que conducir por autovía resulta agotador. Una de dos: o nos pasamos el viaje estresados por tener que vigilar en todo momento el velocímetro, o sólo tenemos ojos para el arcén y cada coche que adelantamos. No es que circule como un loco, simplemente a lo que pide mi coche, un Ford Mondeo GLX con el que hay que estar muy atento para que no se ponga a 140 en las rectas. De verdad que no exagero si digo que muy a menudo tengo que frenar para cumplir con

mento actual. Los límites genéricos podrían establecerse en 150 Km/h para autopista, 130 Km/h. para autovía, 100 Km/h. para carretera nacional y 80 para ciudad en seco y 50 Km/h. con lluvia. Desde luego debería haber limitaciones puntuales en tramos peligrosos incluso con el anuncio de que un radar vigila el tramo. Se recaudaría menos dinero pero la gente cumpliría mejor los límites y la seguridad aumentaría.

CHARLES ROVERGUD
San Sebastián

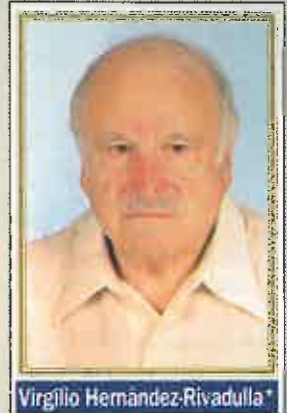
OPINION

En el justo medio está la virtud

En España, afortunadamente, se «está poniendo de moda» el tema de la Seguridad Vial o Educación Vial. Lo que ocurre es que, como hispanos, también en este tema aplicamos nuestro clásico sistema pendular de pasarnos o no llegar. El caro precio que la sociedad está pagando por el disfrute de un bien general e indudable como es el automóvil, hay que rebajarlo acudiendo a todas las posibilidades. Es muy cierto que el tráfico es origen de un cierto número de víctimas, como lo es también, «mutatis mutandi», la también hispana afición a comer setas cogidas personalmente, y como ambas cosas son inevitables, ya que el hombre moderno no está dispuesto a prescindir del automóvil, ni tampoco de salir a buscar setas, lo único que se puede hacer es informar y educar, con objeto de que las víctimas sean en el menor número posible. Tema más espinoso es ya el de analizar quién debe y cómo debe educar a la sociedad.

En buena lógica parece ser que, como todo tema de Educación Pública, debe ser el Estado el indicado, ya que para ello se lleva buenos dineros en impuestos, y en España, para nuestro mal, somos los que sufrimos la más dura fiscalidad europea. Lo más grave del problema es el planteamiento paternalista de las autoridades con respecto al ciudadano, al que achacan desde lardo a borracho impenitente sin dejar en el olvido a la, por lo visto, gran tendencia al suicidio.

Efectivamente se está produciendo un enfrentamiento cada vez más enconado en las posturas Autoridades-Usuarios (Prensa especializada). Cuando se publicaron las primeras estadísticas en las que se producía un descenso de las víctimas, la autoridades de Tráfico, arrimando el ascua a su sardina, lo afloraban como el resultado de la campaña televisiva, adjetivada como «terrorífica» por algunos medios. El director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, prosiguió la defensa a ultranza de sus «filmlets», entre otras cosas porque le han costado sus buenos dineros, pero ya comenzó a reconocer que la mejora de las vías, convirtiendo las carreteras en autovías, eran también motivo de la mejora estadística de víctimas, que era la razón más importante que habíamos visto todos los demás aficionados al tema, junto con la mejora continua de los vehículos. En resumen, las tímidas voces que se alzaban frente a Tráfico son ya muchas y enérgicas. Pero critiquemos lo necesario y lo que estimemos justo. Tampoco nosotros estamos en posesión de la verdad absoluta. Conviene recordar siempre que la Seguridad Vial, o la Educación Vial, es cosa de todos.



Virgilio Hernández-Rivadulla

* Decano de los periodistas del motor

Son ya muchos los conductores que llevan la pegatina de Motor 16.

APRILIA CLASSIC

PEQUEÑA GRAN CUSTOM

Los fabricantes italianos de motos siempre se han caracterizado por la brillantez de sus diseños. Aprilia, con la nueva Classic, se ha volcado en este aspecto.

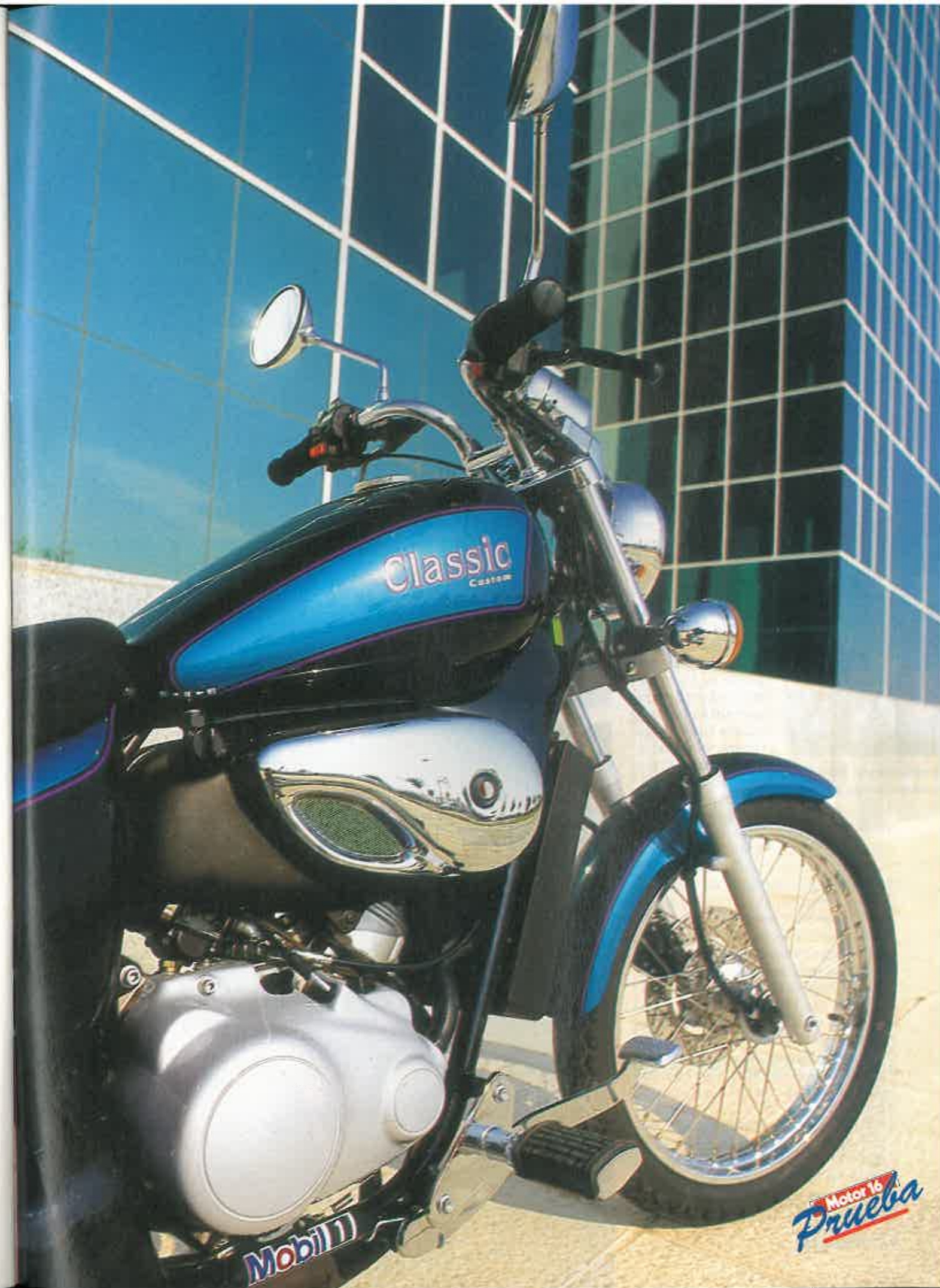
LA tarea de diseñar una pequeña Custom de 75 centímetros cúbicos que se pareciera lo más posible a los modelos grandes era un reto para los técnicos. Y lo cierto es que, a primera vista, la Classic tiene aspecto de una «custom» de mayor cilindrada, y sólo cuando arrancamos el motor y escuchamos su sonido hueco nos damos cuenta de que es una pequeña réplica con motor de dos tiempos. En Italia, su país de origen, la Classic se comercializa en versión de 50 centímetros cúbicos y es todo un éxito, mientras que para nuestro mercado se ha optado por aumentar la cilindrada hasta los 75 centímetros cúbicos. La gran ventaja con que cuenta la nueva Classic es que se trata del único modelo de estas características que se comercializa en nuestro país, por lo que

APRILIA CLASSIC 75	
VIRTUDES	DEFECTOS
Diseño muy cuidado	Precio algo elevado
Calidad de los acabados	Freno trasero
Confort en marcha	Tapón gasolina sin bloqueo
PRECIO: 399.000 PESETAS	

no va a contar con ningún incómodo rival que le haga sombra. Su éxito, pues, sólo dependerá de la aceptación que este diseño tenga entre los más jóvenes aunque, si nos apoyamos en el aumento considerable de ventas que ha experimentado el sector de las «custom», podemos afirmar que la Classic puede ser todo

un éxito. En el apartado mecánico, la Classic incorpora un moderno propulsor monocilíndrico dos tiempos de 73,5 centímetros cúbicos refrigerado por agua que desarrolla diez caballos de potencia, una cifra no demasiado espectacular para un motor de estas características, pero que son más que suficientes para la filosofía de la Classic. Como algo más destacable, este propulsor dispone de engrase separado, eje de equilibrado y una bomba centrífuga de funcionamiento constante con válvula termostática que asegura una correcta refrigeración del motor en cualquier situación. Con todo esto, la Aprilia ofrece un comportamiento a nivel mecánico bastante aceptable, disponiendo además de una caja de cambios de cinco velocidades con un escalonamiento ♦♦♦

La Classic es una «custom» dotada de un enérgico motor. La aguja del cuentakilómetros se pone en 100 km/h sin problemas.



de las marchas bastante bien diseñado, que permite aprovechar la potencia del motor sin que se produzcan desfallecimientos al cambiar. Sólo la primera velocidad cuenta con un desarrollo demasiado largo, que provoca que haya que utilizar el embrague con decisión para poder salir sin apuros de los semáforos. Pero una vez en marcha, el motor se muestra enérgico y enseguida la aguja del cuentakilómetros se sitúa en la barrera de los 100 kilómetros por hora, una velocidad que se puede mantener sin problemas durante todo el tiempo que deseemos, sin que el motor sufra lo más mínimo.

Pero es en ciudad donde más tiempo pasará la Classic, y allí se defiende a la perfección, ya que

cuenta con una cómoda posición al manillar y con un asiento bajo y muy mullido que permite llegar al suelo con facilidad y de igual modo maniobrar con absoluta tranquilidad. El único punto negativo es la ya comentada primera velocidad pero, aparte de esto, la Classic se muestra como una perfecta moto de ciudad. Los consumos no son demasiado altos,

y en ningún caso llegará a sobrepasar los seis litros. La pequeña «custom» puede servir para realizar salidas por carreteras de segundo orden, donde el chasis de doble cuna ofrece un comportamiento bastante noble y se puede llegar a disfrutar en las zonas de curvas. Tan sólo hay que acostumbrarse a una suspensión delantera algo blanda, que con sus 140 milímetros de recorrido se hunde demasiado cuando apuramos la frenada, una frenada que con el disco delantero de 230 milímetros se muestra bastante eficaz, sobre todo teniendo en cuenta los escasos 80 kilos que pesa. Es, por tanto, una magnífica opción para los jóvenes, que podrán disfrutar de todo el sabor de una auténtica «custom» hecha a la medida. ●

ALFONSO AGUILERA



La posición del manillar se muestra muy cómoda.



Mecánicamente, la Aprilia Classic se caracteriza por un moderno propulsor monocilíndrico, refrigerado por agua, que desarrolla diez caballos de potencia. Posee una caja de cambios de cinco velocidades.

La conducción en ciudad es la ideal para esta «custom», aunque se defiende bastante bien en carreteras de segundo orden, gracias al noble comportamiento de su chasis de doble cuna.



FICHA TÉCNICA

MOTOR:

Monocilíndrico, dos tiempos con eje de equilibrado y con refrigeración líquida. Diámetro por carrera: 49 x 39 mm. Cilindrada total: 73,5 cc. Relación de compresión: 12,0 a 1. Potencia máxima: 10 CV a 7.000 rpm. Par máximo 4,3 Kgm a 5.500 rpm.

ALIMENTACIÓN:

Un carburador Dell'Orto de 19 milímetros de diámetro de difusor. Encendido electrónico con adelanto fijo.

TRANSMISIÓN:

Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR:

Chasis doble cuna cerrada en tubo de acero, con triangulación curvada para mayor rigidez en la zona inferior. Horquilla delantera hidráulica de 32 mm. de diámetro y 140 mm. de excursión. Suspensión trasera con monoamortiguador central y 110 mm. de excursión. Freno delantero simple de disco de 230 mm. de diámetro con pinza de un sólo pistón. Freno posterior de tambor de 118 mm. de diámetro. Neumático delantero 2,75 x 18. Neumático posterior 120/90-16.

DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.462 mm. Longitud máxima: 2.100 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura del asiento: 720 mm. Altura máxima: 1.130 mm. Peso en seco: 85 Kgs. Depósito de combustible: 12 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 30 km/h de promedio 5,5

CARRETERA

A 90 km/h de crucero 4,8

AUTOPISTA

Conducción rápida 6,3

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h 100

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada 20,8

**PADDOCK****PORSCHE 4X4 ALMERAS**

Los hermanos Almeras, especialistas en Porsche y muy conocidos y cotizados en España, han preparado un Carrera 4x4 para desarrollar un programa sobre hielo y tierra. El coche debutará el 10 y 11 de septiembre en las 24 Horas todo terreno de París y estará conducido por Jacques Almeras, Jean Charles Guillaume y René Morel.

ICKX VUELVE AL DAKAR

Jacky Ickx, el vencedor en 1983 del París-Dakar con un Mercedes, vuelve, a sus 50 años, a esta prueba de la que fue uno de los grandes animadores en los años 80.

Ickx participará con un Toyota Land Cruiser en el Granada-Dakar e irá sin copiloto. Sin duda no ha olvidado la muerte hace tres años de Christian Tarrin,



víctima de un trágico accidente cuando ambos participaban con un Citroën en el Rallye de los Faraones.

FERRARI NO GANO

Se acabó la supremacía que Ferrari ostentaba en el Campeonato Americano IMSA desde el mes de abril. Con un Oldsmobile Spice, Jeremy Dale fue el ganador en Portland, donde se anotó su primera victoria.

**Lartigue, Campeón del Mundo**

CON su victoria en la Baja Italia, Pierre Lartigue se ha asegurado su segundo título consecutivo en la Copa del Mundo de Rallyes Todo Terreno. Con el Citroën ZX Rallye Raid Evolucion Baja, con el que ya ganó en el estreno del coche la baja portuguesa —aunque dotado en esta ocasión con un cambio manual de siete velocidades— Lartigue y su copiloto Michel Périn se adjudicaron sin problemas la carrera italiana en la que dominaron desde el prólogo.

Más competida estuvo la lucha por la segunda posición. El abandono del italiano Vanni, por problemas del motor, dejaba a los buggies dos ruedas motrices de Schlesser, Rivière y Neveu en un apretado duelo. La retirada de Ne-

veu, al quedarse su motor en tres cilindros, y la rotura del turbo del proto de Rivière permitían a Schlesser ser segundo por delante de su compatriota, que lograba acabar la prueba al ralentí y del Mitsubishi Pajero de Fontenay que hacía una regular carrera y era el mejor de los T1.

Además de satisfechos y victoriosos, los hombres de Citroën acabaron también frescos. La climatización del ZX funcionó a la perfección y fueron los únicos que no tuvieron que soportar las altas temperaturas que se dieron durante la carrera, más de 35 grados que llegan a 70 en el interior de los coches.

El motor con los deportes olímpicos

EL Centro de Alto Rendimiento, especializado en la preparación de deportistas de élite, abrirá por primera vez totalmente sus puertas al mundo del motor cuando el 15 de septiembre, que empieza el nuevo curso, Juan Ibarra se incorpore como alumno interno. Aunque por este centro han pasado algunos pilotos como Josep Arqué o Jordi Gené para completar su preparación física,



nunca se había considerado que una de las 70 plazas internas la ocupara un deportista del motor. Juan Ibarra vivirá en el centro y tendrá un programa personalizado, que incluye estudios de 2º de BUP y una preparación física específica para su actividad de piloto. El joven maño tiene 16 años y esta temporada participa en la Copa Citroën AX y el Campeonato de Cataluña de Fórmula Libre.

Ford España al Trofeo de las Gacelas

FORD España ha decidido tomar parte en el Trofeo de las Gacelas, una competición internacional reservada a mujeres que la marca patrocina. En esta quinta edición del trofeo, los 20 equipos participantes recorrerán 2.400 kilómetros por Mauritania. La competición, que se realiza con coches idénticos, Ford Maverick, es más una prueba de orientación y resistencia que de velocidad. Con mapas y brújulas como toda ayuda, el GPS está prohibido, las participantes deberán cubrir cada etapa, de 300 kilómetros cada una, fuera de pistas y lugares habitados, sirviéndose de sus propios medios.



El equipo que representará a Ford España en esta aventura son nuestras compañeras de redacción Simonetta Garhi y María Jesús Beneit.

Puras necesita más apoyo en el mundial

EN el Mil Lagos, el español Jesús Puras no tomará la salida, lo que puede comprometer sus aspiraciones al título en Grupo N, clasificación que de momento lidera. El piloto santanderino, con serios problemas de presupuesto para acabar la temporada, necesita encontrar ayuda para poder estar en el San Remo y RAC luchando por el título.

Por otra parte, Toyota ha anunciado que el nuevo Celica GT Four debutará en Australia, no puntuable para el Mundial, donde estará conducido por

Juha Kankkunen, que ya ha desarrollado un intensivo programa de pruebas con el coche, con el que participó en Finlandia en el Manta Rallye, dentro del programa de pruebas. También estará en el rallye australiano Colin McRae, aunque no en el rallye de Malasia, puntuable para el campeonato Asia Pacífico, donde los colores de Subaru serán defendidos por Possum Bourne y Richard Burns, que contarán con sendos Impreza 555, similares al que condujo McRae en Nueva Zelanda.

**PADDOCK****LAUDA, ACCIDENTADO**

Mientras practicaba Jet Ski en Ibiza, Niki Lauda sufrió un accidente como consecuencia del cual se rompió tres costillas y tuvo que ser hospitalizado en un centro de Viena. El Campeón del Mundo tendrá que guardar reposo durante tres semanas, por lo que no ha podido acudir al Gran Premio de Hungría con Ferrari, escudería en la que trabaja como consejero especial.

MAUREL CON HONDA

Luis Carlos Maurel ha firmado con el equipo Erv Kanemoto para pilotar una Honda NSR 250 oficial en el G.P. de Europa, la última prueba del

Mundial que se celebrará en Montmeló.

Maurel dispondrá de dos sesiones de entrenamiento antes de la carrera para afrontarlas en buenas

condiciones. No se descarta que el piloto español continúe con el equipo japonés la próxima temporada.

**EQUIPO PARA EL MUNDIAL DE TRIAL**

Jordi Tarrés, Joan Pons, Marc Colomé y Angel García, bajo las órdenes de Amós Bilbao, serán los componentes del Equipo Nacional de Trial, que disputará el Mundial por equipos Nacionales el próximo 3 de septiembre.



El Campeonato de España cruzó el ecuador

TRAS la carrera celebrada en la playa viguesa de Samil, la cuarta del año, el Campeonato de España de Jet Ski entra en la recta final, ya que tan sólo faltan dos pruebas para que finalice la temporada.

A esta cuarta cita acudieron un total de 64 pilotos, que tuvieron que adecuarse al mar de fondo ya que, al contrario que en La Manga—donde la profundidad no superaba los 80 centímetros—, las aguas del Atlántico, por donde discurrió la regata, eran muy profundas. En esta ocasión también el recorrido, de 800 metros, estaba delimitado por boyas que, según algunos pilotos de la categoría biplaza, estaban demasiado juntas y limitaban la maniobrabilidad de las motos. La lucha por el Campeonato de España en las distintas categorías está muy reñida, aunque los hombres del equipo Winston volvieron a destacarse en Vigo, copando la mayor parte de las victorias. En esta ocasión, los vencedores de todas las categorías conducían una Yamaha.

Antonio Rodríguez, «Toñejo», volvió a demostrar que tiene madera de campeón, realizando una espectacular carrera que le llevó a la victoria en Biplazas, y David Doménech volvía a imponerse en Limited y Modified. En 650 y 750 Standard los vencedores fueron Daniel Bonilla y Roger Estrada, respectivamente, y José María Casanova era el primero en Sport.



PORSCHE 968 CS COPA

UN JUGUETE PARA MAYORES

Conducir un Porsche de carreras es siempre una grata experiencia. Jesús Díez Villarroel se ha fiado y nos ha dejado ser un *gentleman driver* durante una mañana a bordo del Porsche 968 CS de la Copa Porsche.

La cita es a las 9 de la mañana. Afortunadamente el mes de agosto ha afeitado su tórrida presión y la mañana en el Circuito del Jarama se presenta fresca y nublada. Condiciones ideales para que los motores den todo lo que llevan dentro. El 968 CS está tal cual acabó la carrera de Estoril, en la cual resultó vencedor. Exteriormente el 968 mantiene el aspecto del coche de calle. En el interior ha desaparecido todo lo superfluo y la jaula de seguridad y el baquet de competición son los únicos elementos añadidos. Las especificaciones para la copa limitan bastante la preparación. El kit que

ofrece el importador comprende: nuevas barras estabilizadoras, amortiguadores regulables Koni, nuevos frenos y el refuerzo entre las torretas de la suspensión delantera. Esto supone que el coche, ya propa-

rado para correr, cueste seis millones de pesetas. Para un coche de primera fila, como es este caso, cada carrera puede suponer, además, otras 800.000 pesetas, por lo que la temporada puede salir por algo más de 12 millones de pesetas, coche incluido. El coche de Jesús Díez es propiedad de Santiago Mollinedo y su mantenimiento es responsabilidad del equipo de Fernando González Camino.

Según Jesús, una de las ventajas de esta copa es que, al ser un motor casi de serie, la fiabilidad mecánica te permite casi olvidarte de elementos tales como el motor y la caja de cambios, que



Jesús Díez Villarroel (izquierda) fue el ganador de la última carrera.



Aunque el motor y la transmisión apenas han sido tocados, el resto del coche tiene una preparación muy cuidada. Ha sido totalmente aligerado y los frenos y suspensiones montan un kit específico para la Copa Porsche.



aguantan el peso de las carreras sin rechistar.

Después de este preámbulo teórico, y tras unas vueltas de calentamiento por parte de Jesús, pasamos a la acción. El sonido del motor es fuerte y bronco, como debe de ser en cualquier coche de carreras. Las

primeras vueltas de tanteo al circuito del Jarama revelan la docilidad del conjunto. Los neumáticos Yokohama son los mismos de la última carrera, pero están en bastante buen estado. Nos sorprende gratamente la respuesta del motor, que desde 3.500 vueltas empieza a tirar. Los desarrollos del cambio son los

de serie. La sexta velocidad es muy larga y no se engrana nunca. Entre tercera y segunda hay un hueco algo más grande de lo deseado, pero la elasticidad del motor atenúa esta circunstancia. Los neumáticos empiezan a tomar temperatura y nos vamos animando un poco más. Sorprende la eficacia del tren delante-

ro, que guía a todo el coche con precisión. Detrás tampoco se producen desmanes. En las curvas lentas se pueden hacer verdaderas barbaridades. En las rápidas, es otra cosa, y se tarda en tomar confianza con el coche. Los frenos son potentes y, aparentemente, bastante resistentes. Jesús nos comenta que en ca-

rrera el peso hace estragos y hay que dosificar para mantener la eficacia. Según pasan las vueltas vamos tomando confianza y se nos va encogiendo el estómago en las zonas más rápidas. La hajada hacia Bugatti no es apta para cardíacos y el sentido común nos advierte que es hora de concluir la prueba.

Competir con los mejores con el 968 requiere unas dotes especiales, pero rodar a buen ritmo y divertirse está al alcance de casi cualquiera, gracias a la docilidad del motor y a las reacciones.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

Los modestos también cuentan

La Copa Ford Escort Cosworth, la Copa Renault Clio y el Desafío Peugeot, que se desarrollan en el Campeonato de España de Rallyes, son los animadores de la competición.

LOS diferentes trofeos o copas monomarcas son, en definitiva, los que nutren las listas de inscritos en el Campeonato de España de Rallyes. Aunque no tienen ninguna posibilidad de ganar la clasificación absoluta, sí que animan los puestos intermedios y ofrecen a los espectadores lo más granado del interés.

Tres son los certámenes que tienen en el C.E.R. su lugar de desarrollo: Copa Ford Escort Cosworth, Copa Renault y Desafío Peugeot. La Copa Hyundai alterna el Campeonato con otras pruebas regionales; el Trofeo Fiat Cinquecento es un híbrido de rallyes, subidas en cuesta y circuito; y la Copa Seat Marbella

tiene un carácter marcadamente regional.

Comenzando por la Copa Ford Escort, lo más destacable es la decepción en cuanto a número de participantes. Sólo el ferrolano Germán Castrillón y el avilesino Daniel Alonso han participado en tres de las cuatro carreras celebradas, y ya no hay ningún otro piloto que haya obtenido puntos en el campeonato. Cuando, a comienzos de temporada, se hablaba de media docena de seguidores e incluso de alguna posible victoria absoluta.

Alonso no ha tenido suerte y se ha preocupado más por lograr un puesto en la clasificación *scratch*



Germán Castrillón (foto grande) y Daniel Alonso, son los únicos pilotos que han logrado puntos en la Copa Ford Escort.

que por obtener puntos en la Copa, por lo que Germán Castrillón no ha tenido apenas más problemas que conservar la delicada mecánica de estos coches (con una caja de cambios extremadamente frágil para su uso en competición) hasta la llegada. Muy mal se le tienen que dar las cosas para que no se lleve el premio final.

En la Copa Renault Clio, la cosa está ya algo más igualada, pero Javier Azcona es, sin duda, el que más méritos está haciendo. De las cinco carreras celebradas, ha vencido en cuatro y un abandono en Llanes le ha impedido completar el quinteto de victorias. Su mayor rival es Mi-



guel Fuster, un piloto joven, muy regular, llamado a empresas mayores en un futuro no muy lejano. Sin embargo, la sorpresa de esta temporada viene del gallego Javier Piñeiro, que se permitió incluso el lujo de plantarle cara a Azcona en Llanes; un abandono en Orense ha interrumpido su progresión, pero será interesante ver sus resultados en las tres pruebas del noroeste que restan: Príncipe de Asturias, Rías Bajas y Coruña, en las que puede llegar a pelear por el triunfo final.

El Desafío Peugeot tiene este año un desarrollo poco habitual, con un piloto, Sergio Vallejo, dominando implacablemente a todos sus rivales. Con la experiencia de los 309 Grupo N de años anteriores, Vallejo se beneficia del nuevo coche, el Peu-

Javier Azcona (arriba), es el gran dominador de la Copa Renault. Su único rival de entidad es Miguel Ángel Fuster (derecha).



geot 106, menos potente. Sus rivales, de una nueva generación, no han sido capaces de superarle más que en Santander, donde tuvo problemas mecánicos. David Nafria y Jordi Serracanta parecen por ahora los únicos con posibilidades de optar al podio, siendo interesantes los progresos de pilotos como Jesús Seoane y Manuel Muniente.

J.M.C.

CLASIFICACIONES

COPA FORD ESCORT	
1º Germán Castrillón, 522 puntos.	2º Daniel Alonso, 192 puntos.
COPA RENAULT CLIO	
1º Javier Azcona, 522 puntos.	2º Miguel Fuster, 456 p.
3º José Calvo, 276 p.	4º Javier Piñeiro, 228 p.
5º Jesús Carrera, 156 p.	
DESAFIO PEUGEOT	
1º Sergio Vallejo, 870 puntos.	2º David Nafria, 630 p.
3º Jordi Serracanta, 493 p.	4º Santiago Concepción, 389 p.
5º Sergio García, 354 p.	



Sergio Vallejo, arriba, domina el Desafío Peugeot. David Nafria (izquierda) es de los pocos que le pueden hacer sombra.



FORMULAS DE PROMOCION RENAULT

CANDIDATOS A LA GLORIA

Cuando ha transcurrido más de la mitad de la temporada, en ninguno de los tres campeonatos de promoción que Renault organiza en España hay un candidato claro a la victoria. El nivel es alto y la lucha será muy cerrada en las carreras que faltan.

CON más de la mitad de la temporada ya transcurrida, y el Campeonato de España de Fórmula Renault como plato fuerte, los distintos trofeos de promoción que organiza la marca del rombo entran en una apretada recta final que estará de lo más competida. A estas alturas del año en ninguna de las tres modalidades de circuito -Fórmula Renault, Copa Nacional e Iniciación- hay un candidato claro a la victoria final ya que las clasificaciones están más igualadas que...



La gran profesionalidad de los equipos es la tónica de la Fórmula Renault, en la que Javier Díaz (arriba) tendrá que defender su liderazgo provisional ante el empuje de Miguel Ángel de Castro (a la derecha) y Luigi Mazzali (abajo).





A lo largo de sus 25 años de vida, la agresividad y empuje de los participantes en la Copa Nacional Renault ha sido una constante.

nunca, con un nutrido grupo de pilotos que se han disputado carrera a carrera los codiciados puntos de la clasificación general para ser uno de los ganadores de estas prestigiosas Copas, que esta temporada cumplen los 25 años. Tiempo durante el cual se han convertido en paso casi obligado para todo aquel que quiere ser algo en el automovilismo español o internacional.

Además, con la llegada en 1991 de la Fórmula Renault a nuestro país, se incluyó un escalón más, que tanta falta hacía, en el automovilismo nacional. Nació como la fórmula promocional de mayor prestigio y calidad para los pilotos españoles y no ha defraudado en ningún momento a los aficionados. Es el paso



Jordi Codony (en la foto) puede poner muy difícil el triunfo a Iván Rodríguez.

obligado para cualquier piloto, antes de salir fuera de nuestras fronteras para proseguir su formación deportiva. Con el tiempo en este campeonato se dan cita una serie de equipos muy profesionalizados que imprimen un alto nivel al certamen, en el que también la calidad de los pilotos es indiscutible.

La nota general de este campeonato ha sido lo cerrado de la lucha en cada carrera, prueba de ello es que, cuando ya se llevan disputadas seis de las nueve pruebas de que consta el calendario, cuatro hombres se reparten las victorias, y siete de los 27 inscritos en el campeonato han conseguido subir en alguna ocasión al podio.

De momento, Javier Díaz encabeza la clasificación, pero no goza de una ventaja suficiente para enfrentarse tranquilo a las tres últimas pruebas que quedan, aunque ha sido el piloto más regular, pues cuenta en su haber con dos primeros y dos segundos puestos. A poco margen del joven piloto de Fad Sport está situado el polifacético Miguel An-



Combativos y fogosos, los pilotos de la Iniciación también protagonizan espectaculares y reñidas luchas en cada carrera.

gel de Castro, quien esta temporada alterna su participación en la Fórmula Renault con la Copa Porsche. De Castro, que corre con Elide competición, logró la victoria en la primera carrera de la temporada y además ha subido dos veces al podio -segundo y tercero- y tiene dos cuartos puestos.

Por detrás, Luigi Mazzali, vencedor en la última carrera, disputada en Jerez, completa las tres primeras plazas. Entre el excelente plantel de pilotos que siguen este Campeonato de España no hay que olvidar a otros hombres muy rápidos pero con escasas participaciones, como David Bosch, que suma tan sólo dos victorias, y los Burgueño, Josué y Angel.

Vencedor incierto. Otro tanto ocurre en la Copa Nacional donde, a falta de tres carreras, no se puede apostar por un vencedor claro. En cabeza de la clasificación provisional, y con un resultado menos que sus más directos rivales, Iván Rodríguez es el mejor situado, adjudicándose tres victorias en las cinco pruebas que se llevan realizadas. A pesar de su agresividad y buen pilotaje, el joven vasco no puede relajarse en ninguna de las pruebas que quedan, ya que tiene en Jordi Codony -que ha logrado una victoria y dos segundos puestos a lo largo de la temporada- un duro adversario que en absoluto está dispuesto a rendirse.

Cinco carreras también llevan celebradas los pequeños de la Iniciación, a los que sólo les faltan dos pruebas para finalizar la temporada. A estas dos citas finales llega un apretado trío como favoritos, encabezados por Fernando Gómez, acreditado por ser el más regular a lo largo de la temporada. Una victoria y dos segundos puestos lo colocan a la cabeza de la clasificación provisional, pero tan sólo tres puntos, y un resultado más, lo separan de Toni Janer quien, tras ser tercero tres veces consecutivas, protagonizó una excelente remontada para conseguir adjudicarse la victoria en la última carrera.

Otro firme candidato al título es Diego Aznar que, con un segundo, dos terceros y un cuarto, se encuentra a ocho puntos de Fernando Gómez y también tiene un resultado



De momento, la última victoria del año en la Iniciación ha sido para Toni Janer.

menos que él. Aunque en las carreras, hasta que se da el último banderazo cualquier cosa puede ocurrir, en buena lógica de estos tres hombres saldrá el ganador final y Ayuso; Paniagua y Rodríguez tendrán que conformarse con luchar por hacerse con la cuarta plaza, posición en la que se encuentran empatados con igual número de resultados, ya que los tres también han logrado subir esta temporada una vez a lo más alto del podio.

M. J. B.

TODOS LOS PODIOS DE LA FORMULA RENAULT

ALBACETE	CATALUÑA	ALBACETE	CALAFAT	CALAFAT	JEREZ
1º M. de Castro	1º D. Bosch	1º D. Bosch	1º J. Díaz	1º J. Díaz	1º L. Mazzali
2º J. Díaz	2º M. de Castro	2º A. Burgueño	2º J. Burgueño	2º A. Burgueño	2º J. Díaz
3º M. Izaguirre	3º L. Mazzali	3º M. Izaguirre	3º L. Mazzali	3º M. de Castro	3º J. Burgueño

TODOS LOS PODIOS DE LA COPA CLIO 16V

ALBACETE	CATALUÑA	ALBACETE	CALAFAT	JEREZ
1º I. Rodríguez	1º I. Rodríguez	1º C. Armón	1º J. Codony	1º I. Rodríguez
2º N. Arribas	2º J. Codony	2º N. Arribas	2º L. Sabán	2º J. Codony
3º L. Sabán	3º N. Arribas	3º J. Baltasar	3º N. Arribas	3º L. Sabán

TODOS LOS PODIOS DE LA INICIACION

ALBACETE	CATALUÑA	ALBACETE	CALAFAT	JEREZ
1º J. C. Ayuso	1º J. Rodríguez	1º F. Gómez	1º G. Paniagua	1º T. Janer
2º F. Gómez	2º F. Gómez	2º W. Villanueva	2º D. Aznar	2º J. Rodríguez
3º J. D. Aznar	3º T. Janer	3º T. Janer	3º T. Janer	3º D. Aznar

FORMULA RENAULT

Piloto	Puntos	Resultados	Piloto	Puntos	Resultados	Piloto	Puntos	Resultados
1º Javier Díaz	62	5	1º Iván Rodríguez	58	4	1º Fernando Gómez	48	5
2º Miguel A. De Castro	53	5	2º Jordi Codony	54	5	2º Toni Janer	45	4
3º Luigi Mazzali	49	5	3º Carlos Ammon	46	5	3º Diego Aznar	42	4
4º Manuel Izaguirre	33	5	4º Nicolás Arribas	42	4	4º Juan C. Ayuso	36	4
5º David Bosch	30	2	5º Leonardo Sabán	34	4	4º Guillermo Paniagua	36	4
6º Angel Burgueño	24	2	6º Javier Baltasar	20	3	4º Jesús Rodríguez	36	4
6º Julio Diéguez	24	5	7º Francisco Castañaga	18	4	7º J. Williams Villanueva	26	4
8º Pedro Jorgensen	22	5	8º Pedro Payeras	15	3	8º José P. Pina	18	4
8º Josue Burgueño	22	2	9º Antonio Aguado	14	4	9º Joaquín Molinos	11	3
10º José Mº Pérez Fontán	20	5	9º Francisco Mingorance	14	4	9º Jaime Fdez. de Arazo	11	3



La fragilidad mecánica arrebató a los Ferrari un resultado digno. Damon Hill intentó sacar el máximo partido a su Williams, que en todo momento se mostró inferior a los Benetton. En el momento de la salida, Michael Schumacher adelantó a Hill en plena aceleración y logró ocupar la primera posición con una maniobra al filo de un posible accidente.

DEPORTE

GRAN PREMIO DE HUNGRÍA DE FORMULA 1

EL GRAN DÍA DE BENETTON

Michael Schumacher y el equipo Benetton lograron quitarse la espina del mal resultado de Hockenheim y de las múltiples acusaciones por parte de la FIA. En todo momento Schumacher dominó sin dejar alternativa alguna.

El triunfo de Michael Schumacher en el Hungaroring parecía una victoria anunciada, razón por la cual pidió en suplica a la FIA que no le aplicaran en esta ocasión la penalización pendiente. Un circuito muy virado, lento y con características muy peculiares, parecía estar hecho a la medida de las características del Benetton B 194; un monoplaza corto de distancia entre ejes, con una perfecta centralización de los pesos y equipado con el motor Zetec-R, particularmente competi-

vo en un trazado muy virado debido a la erogación de su par motor. Junto a esto, el equipo Benetton y Schumacher, no podían despreciar una ocasión tan propicia para demostrar que las acusaciones de la FIA sobre el control de tracción camuflado y las irregularidades en el repostaje de Verstappen, son hechos que no afectan a la competitividad de la escudería anglo-italiana.

Por otra parte, en el Hungaroring el temor a la potencia de los Ferrari no existía, ya que los coches de Ma-

ranello no se adaptan a los circuitos virados, y en cuanto a Williams, cabe decir que le pasa algo parecido.

Con estas prebendas, el Gran Premio de Hungría era, junto al de Europa, la penúltima posibilidad para arrasar y sacudirse un poco de esa mala fama que recientemente rodea al equipo de Flavio Briatore.

Únicamente un juego de estrategias o un posible error por parte de Benetton podía minar la superioridad del binomio Schumacher-Benetton B 194. De hecho, tanto en





Las características técnicas del trazado húngaro y las peculiaridades del asfalto, junto a la falta de efecto suelo de los coches, causó más salidas de pista que en ningún otro gran premio de la temporada. Incluso los grandes maestros tuvieron estos errores.

la primera sesión de clasificación, como en la segunda, Schumacher logró imponer su poderío al adjudicarse la pole position. Durante la primera sesión, los Williams de Damon Hill y David Coulthard se salieron de la pista, y eso, por un momento hizo creer que de no haber ocurrido, podrían haber rivalizado con Schumacher. La duda, se afirmó en la segunda sesión, al ver que Hill había logrado mejorar el tiempo de Schumacher en casi un segundo y medio. Sin embargo, la desilusión llegó a pocos minutos del final de la sesión, momento en el cual el piloto germano registró el tiempo de 1.18.259, equivalente a 566 milésimas de segundo menos que el tiempo de Hill, quien a su vez se había distanciado de Coulthard con un segundo y medio de ventaja. La sorpresa cara a la parrilla de salida, fue el quinto tiempo absoluto logrado por Katayama, que se situó por detrás de Berger y delante de Martin Brundle con el McLaren Peugeot. Otro aspecto preocupante, a raíz de los entrenamientos, fue el gran número de trompos y salidas de pista que se verificaron, sin estar en las previsiones de los equipos, que en total fueron 27 en dos días. De hecho, el problema no fue causado únicamente por las características del asfalto, bacheado en puntos clave del trazado, poco abrasivo, y que curiosamente calienta en sobremedida los neumáticos; sino por el hecho de que al haber reducido considerablemente el efecto suelo

en los monoplazas con el escalón central en el fondo plano, se ha generado un desequilibrio entre la presión aerodinámica necesaria y la falta de efecto suelo. Esto, combinado con los problemas del asfalto y la abundante suciedad presente en la pista, causaron las pérdidas de control de los monoplazas.

Estrategias diferentes. En el momento de la salida, se vio con que facilidad Schumacher adelantaba a Hill en plena aceleración y con que seguridad podía negociar la primera curva sin estar en la trazada perfecta. Durante las primeras vueltas, parecía que Hill disponía de los medios necesarios para mantener el ritmo de Schumacher, sin embargo, el detectar los primeros conatos de deterioro de neumáticos, causados por la s suspensiones del Williams FW 16B, Hill optó por una conducción más conservadora. Al ver esta postura y el desenfreno de Schumacher, que se distanciaba a la media de medio segundo por vuelta y registraba varias vueltas rápidas seguidas, estaba claro que ambos pilotos iban a adoptar estrategias diferentes. De hecho, en la vuelta 16, Schumacher entró a boxes a repostar, decisión por la que se pudo deducir que iba a necesitar tres paradas, y el enigma era Hill, que probablemente podía haber planteado la carrera con una sola parada y jugar la carta de la regularidad.

Al regresar a la pista, la diferencia entre Hill y Schumacher era de

10.792 segundos, que de inmediato Schumacher iba reduciendo a cada vuelta, con la ayuda de un grupo formado por Fittipaldi, Herbert, Bernard y otros, que obstaculizaron a Hill en el adelantamiento.

Al cumplirse la vuelta 25, Hill entró a repostar y por lo tanto se desveló la estrategia de Williams, basada en dos paradas para sus pilotos, frente a las tres de Schumacher. Mientras, los equipos McLaren y Ferrari habían planeado una sola parada en boxes para lograr aventajarse sobre Williams y Benetton con el ahorro de tiempo. Para McLaren-Peugeot, el primer disgusto llegó con el abandono de Alliot en la vuelta 21 debido a una pérdida de agua en un radiador. Para Ferrari, para los que las cosas no estaban saliendo del todo mal, al tener a Berger en la tercera posición y a Alesi en la cuarta durante buena parte de la carrera y gracias a los cambios debidos a los repostajes, ocurrió que Berger lo echó todo a perder con



El tercer puesto de Verstappen fue el mejor regalo tras lo ocurrido en Alemania.

una salida de pista que le rezagó a la octava posición; y respecto a Alesi, todavía algo peor: cuando rodaba en la quinta posición tras haber mantenido una lucha con Panis, Brundle y Verstappen, se salió de la pista por el bloqueo del cambio. Pero fue todavía más amargo el abandono de Gerhard Berger a tres vueltas del final, cuando rodaba en quinta posición, a causa de falta de presión neumática en el sistema de distribución.

A pesar de las paradas en boxes de Schumacher y Hill, la diferencia entre ambos era considerable, hasta tal punto que en el último repostaje, Schumacher logró regresar a la pista con más de 20 segundos de ventaja, diferencia que fue incrementando paulatinamente hasta los 40.530 segundos a pocas vueltas del final, momento que por prudencia comenzó a rodar despacio hasta concluir la carrera con 20.827 segundos de ventaja sobre el piloto de Williams. En realidad, la diferencia o la hipotética rivalidad entre ambos a lo largo de las 77 vueltas, fue causada únicamente por el grupo de rezagados capitaneado por Fittipaldi, ya que llegado el momento de doblar a Blundell, Brundle y Verstappen, todas fueron facilidades.

Tyrrell destacado. Sin lugar a dudas, la actuación del equipo Tyrrell fue de lo más meritoria, no sólo por haber logrado el quinto puesto en la parrilla con Katayama, sino por la misma posición que Blundell consiguió en la clasificación final, tras luchar con los dos Ligier. En cuanto a estos, no cabe duda que la presencia de Frank Dernie, ex Benetton, en el puesto de director técnico, ha encaminado los monoplazas italo-galos hacia una competitividad desconocida hasta la fecha. Lástima que al finalizar la carrera, Minardi presentó una queja oficial a la FIA, en la que acusa a Panis de haber tomado la salida antes de que se diera la luz verde.

De prudente y acertada se puede calificar la carrera desarrollada por Brundle con el único McLaren Peugeot MP4/9 que quedó en carrera. Desde la vuelta 33 hasta la 47, ocupó la cuarta posición con toda autoridad, pero un imprevisto y progresivo aumento de la temperatura del líquido de refrigeración del

¿QUE OCURRE CON PEUGEOT?



LA situación de Peugeot después de diez Grandes Premios disputados es de lo más coherente con el debut de una marca constructora de motores en la Fórmula 1. Pretender alcanzar la victoria en el día del estreno de un propulsor, sólo lo ha logrado Cosworth en el GP de Holanda de 1967, y una segunda vez con el propulsor Zetec-R en el GP de Brasil de esta temporada. Al margen de estas dos excepciones, lo normal es trabajar dos temporadas sobre el mismo motor y luego empezar a saborear las mieles de la victoria.

El motor Peugeot A6 Evolution 2 y 3, diseñado por Jean Pierre Boudy, es un propulsor con indudables perspectivas de victoria, en el cual se han solucionado problemas de calentamiento, falta de respuesta a bajo régimen, fiabilidad en condiciones climatológicas extremas, circulación de aceite, y otros problemas propios de un sofisticado motor de F1 que debuta. Incluso, los problemas de juventud juegan malas pasadas como ocurrió en Silverstone, ocasión en la que una sobrecarga de presión de aceite causada por un problema de un «by-pass», convirtió en apocalíptica la salida de Martin Brundle. Ahora, es fácil criticar el quehacer de Boudy, pero nadie recuerda que Renault Sport tardó una temporada y media hasta lograr la primera victoria con el motor atmosférico, y tres años hasta alcanzar el primer Campeonato del Mundo. Junto a

esto, hay que considerar que McLaren ya no es aquel equipo invencible de 1988, cargado de dólares y toda la tecnología que hiciera falta. Otro punto a contemplar, es la falta total de pilotos de primera fila como tuvo Williams Renault en su fase de evolución. Si por una parte Mika Hakkinen es un joven sin experiencia y cargado de «locura», por otra, Martin Brundle parece el vivo ejemplo del piloto más ciclotímico de la historia. Si se cuenta con pilotos de la valía de Senna, Mansell, Prost, y junto a eso, técnicos como Head y Newey, la dura escalada al triunfo para quien hace motores de F1, deja de ser tan ingrata y sobre todo confusa.

El último aspecto determinante en la aventura de Peugeot en la F1, consiste también en el poco tiempo con que se hizo el motor A6, ya que al mismo tiempo en Peugeot se trabajaba en el complicado y dudoso proyecto del propulsor A4 con cinco válvulas por cada cilindro. Por otra parte, McLaren tampoco tuvo el tiempo necesario para estructurar debidamente el MP4/9, estrenado en Silverstone 15 días antes del primer GP de la temporada. En resumidas cuentas, los resultados de Peugeot son fruto de la complicación que representa hacer un motor de F1 en un tiempo récord, carecer de pilotos «mágicos», y encontrarse también con un equipo que por salvar su situación frente a los patrocinadores, navega en la obsesión de alcanzar el podio.

HUNGARORING EN BREVE



¡OTRA CHAPUZA!

Tras minuciosas averiguaciones técnicas, la FIA ha descubierto que los técnicos de Benetton modificaron la estructura mecánica del surtidor de combustible para los repostajes, con el simple fin de ganar un segundo sobre los cinco que dura el proceso de inyección. El cambio consistió en quitar el filtro que evita la posible llegada de suciedad a la válvula de la manguera. Según la Intertechnique, compañía constructora del surtidor, la causa del incendio de Hockenheim fue la falta del filtro. Por otra parte, Briatore asegura que ellos filtran dos veces el carburante antes de introducirlo en el depósito del surtidor.

El esclarecimiento del accidente se verá el día 19 de octubre en el juicio que mantendrá el consejo mundial; mientras, Benetton ha contratado un peritaje técnico con una destacada compañía norteamericana especialista en manjeras de aviación.

A 80 KM. POR HORA

Michele Alboreto, miembro de la comisión GPDA, junto a Gerhard Berger y a Christian Fittipaldi, se niega a aceptar la normativa de entrar en boxes a 120 kilómetros por hora durante los repostajes en carrera. Alboreto considera esa medida como una triquiñuela de ciertos equipos interesados en dicha normativa. Por una cuestión de principio, Alboreto entra siempre en boxes a 80 kilómetros por hora.



SI HABRA GP DE ITALIA.

El pasado viernes, día 12 de agosto, el consejo deportivo de la FIA, presidido por Max Mosley, tomó la decisión de borrar del calendario de la F1 el Gran Premio de Italia. Según la Federación Internacional, el trazado de Monza no reúne las condiciones necesarias de seguridad para la celebración del GP. Sin embargo, la intervención de Silvio Berlusconi, presidente del gobierno italiano, ha dejado bien claro que el GP de Italia pertenece a Monza, y tendrá lugar en Monza este año y los venideros. A esta decisión se ha sumado también Bossi, presidente de la Lega Nord que, ha amenazado con hacer dimitir el alcalde de Monza si no propicia la celebración del GP. A todo esto, ha colaborado activamente Michele Alboreto, que por su amistad con Ecclestone ha influenciado la postura irreversible de Max Mosley.



ADIOS ZELTWEG.

Los planes de Bernie Ecclestone para poder regresar al circuito de Zeltweg con el circo de la Fórmula 1, han fracasado. El mal estado de la pista y las instalaciones ya obsoletas, junto a la pésima situación económica de los empresarios del trazado austríaco, no han hecho posible la celebración del GP de Austria de 1995 en Zeltweg.

¿NUEVO DEBUT?

Al parecer, la escudería francesa DAMS, que desde hace años domina el campeonato de Fórmula 3000, tiene planeado debutar en la F1. Según informaciones oficiales, el equipo galo contaría con la colaboración de Reynard para la construcción del chasis, y casi con seguridad ensamblaría motores Ford HB-V8.

¡VAYA PALO!

Niki Lauda, tres veces campeón del mundo de F1, se ha visto víctima de un accidente mientras conducía una moto de agua. Lauda perdió el control de la moto y fue a caer de mala manera fracturándose tres costillas. De no haber tenido la ayuda de su hijo, podría haberse ahogado.



NO HAY DIVORCIO.

A raíz de complicadas negociaciones, el equipo Williams y Renault Sport, han llegado a un acuerdo que prolonga la colaboración entre ambos por la duración de tres años más. Con esta decisión totalmente firme, el mercado de los motores pasará a una nueva fase en la que Mercedes, Ford y Hart deberán cambiar sus planes.



CAMBIO DE FECHA.

Con el fin de evitar dos traslados a dos sitios relativamente cercanos, se está intentando cambiar la fecha del Gran Premio de Europa previsto para el día 16 de octubre. Al celebrarse el GP de Portugal en Estoril con fecha 25 de septiembre, sería más cómodo para todos los miembros del Gran Circo que el GP de Europa, que se celebrará en el circuito de Jerez, tuviese lugar el próximo día 2 de octubre. La FIA decidirá.



La actuación de Alliot fue una total decepción para McLaren-Peugeot.

motor, le obligó a perder una posición a frente a Jos Verstappen y a retirarse en la última vuelta. A pesar del inconveniente y del trazado poco indicado para las características de su monoplaza, Brundle supo conservar la mecánica de su McLaren-Peugeot y empleó la correcta estrategia.

Michele Alboreto calificó de muy satisfactorio el estreno del cambio semiautomático en el Minardi M194, y de no haber sido por el problema ocurrido con Olivier Panis, seguramente hubiese entrado en los puntos.

También en esta ocasión, el equipo Jordan se ha quedado a dos vueltas; si un accidente en la salida afectó a los dos monoplazas en Hockenheim, aquí en el Hungaroring, ocurrió otro tanto de lo mismo, sin dejar oportunidad a Rubens Barrichello y a Eddie Irvine de sacar a relucir la competitividad de los Jordan-Hart.

A falta de seis Grandes Premios para el final del Campeonato, Schumacher con 76 puntos frente a los 45 de Hill, parece casi indudable que el alemán alcanzará la corona de campeón del mundo. Casi con toda seguridad, la FIA le perdonará una de las dos exclusiones que tiene pendientes, y de no ser así, vencer a Schumacher en Jerez de la Frontera, en Adelaida e incluso en Estoril, no será fácil menester para Damon Hill. Este es un campeonato que ha nacido bajo los colores de Benetton, la valía de Schumacher sin rivales, y por qué no decirlo, también de la trampa.

GIGI CORBETTA
FOTOS: F. FALLETTO/G. CORBETTA

CLASIFICACIONES

5. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.18.258	9. D. Hill (Williams-Renault) 1.18.824
2. D. Coulthard (Williams-Renault) 1.20.205	28. G. Berger (Ferrari) 1.20.219
3. U. Katayama (Tyrrell-Yamaha) 1.20.232	8. M. Brundle (McLaren-Peugeot) 1.20.629
15. E. Irvine (Jordan-Hart) 1.20.698	30. H. Frentzen (Sauber-Mercedes) 1.20.858
26. O. Panis (Ligier-Renault) 1.20.929	11. R. Barrichello (Jordan-Hart) 1.20.952
4. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha) 1.20.984	6. J. Verstappen (Benetton-Ford) 1.21.141
27. J. Alesi (Ferrari) 1.21.206	7. P. Alliot (McLaren-Peugeot) 1.21.498
15. P. Martini (Minardi-Ford) 1.21.837	9. C. Fittipaldi (Footwork-Ford) 1.21.873
29. A. De Cesaris (Sauber-Mercedes) 1.21.946	25. E. Bernard (Ligier-Renault) 1.22.038
10. G. Morbidelli (Footwork-Ford) 1.22.311	24. M. Alboreto (Minardi-Ford) 1.22.379
20. E. Comas (Larrousse-Ford) 1.22.487	11. A. Zanardi (Lotus-Mugen Honda) 1.22.513
31. D. Brabham (Simtek-Ford) 1.22.614	12. J. Herbert (Lotus-Mugen Honda) 1.22.705
19. O. Beretta (Larrousse-Ford) 1.22.899	32. J. Gounon (Simtek-Ford) 1.24.191

CLASIFICACION FINAL

1. M. Schumacher (Benetton-Ford), 1.48.00.185. 2. D. Hill (Williams-Renault), 1.48.21.012. 3. J. Verstappen (Benetton-Ford), 1.49.10.514. 4. M. Brundle (McLaren-Peugeot), 1.47.38.809. 5. M. Blundell (Tyrrell-Yamaha), 1.48.42.880. 6. O. Panis (Ligier-Renault), 1.48.43.048. 7. M. Alboreto (Minardi-Ford), 1.48.07.914. 8. E. Comas (Larrousse-Ford), 1.48.21.973. 9. O. Beretta (Larrousse-Ford), 1.48.31.536. 10. E. Bernard (Ligier-Renault), 1.48.42.793. 11. D. Brabham (Simtek-Ford), 1.48.27.452. 12. G. Berger (Ferrari), 1.42.25.698. 13. A. Zanardi (Lotus-Mugen Honda), 1.48.27.955. 14. C. Fittipaldi (Footwork-Ford), 1.39.48.866.

VUELTA RAPIDA: M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.20.881.
ABANDONOS: D. Coulthard, accidente. J. Alesi, transmisión. P. Martini, accidente. H. Frentzen, trompo. J. Herbert, accidente. A. De Cesaris, accidente. G. Morbidelli, accidente. P. Alliot, radiador. J. Gounon, accidente. U. Katayama, accidente. R. Barrichello, accidente. E. Irvine, accidente.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. M. Schumacher, 76 puntos. 2. D. Hill, 45 puntos. 3. G. Berger, 27 puntos. 4. J. Alesi, 19 puntos. 5. R. Barrichello, 10 puntos. 6. M. Brundle, 9 puntos. 7. M. Hakkinen, 8 puntos. 8. O. Panis, 7 puntos. 9. N. Larini, 6 puntos. 10. M. Blundell, 6 puntos. 11. C. Fittipaldi, 6 puntos. 12. H. Frentzen, 5 puntos. 13. U. Katayama, 5 puntos. 14. J. Verstappen, 4 puntos. 15. E. Bernard, 4 puntos. 16. A. De Cesaris, 4 puntos. 17. K. Wendlinger, 4 puntos. 18. P. Martini, 4 puntos. 19. D. Coulthard, 4 puntos. 20. G. Morbidelli, 2 puntos. 21. E. Comas, 2 puntos. 22. J. Lehto, 1 punto. 23. M. Alboreto, 1 punto. 24. E. Irvine, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Benetton-Ford, 81 puntos. 2. Ferrari, 52 puntos. 3. Williams-Renault, 49 puntos. 4. McLaren-Peugeot, 17 puntos. 5. Jordan-Hart, 14 puntos. 6. Tyrrell-Yamaha, 11 puntos. 7. Ligier-Renault, 11 puntos. 8. Sauber-Mercedes, 10 puntos. 9. Footwork-Ford, 8 puntos. 10. Minardi-Ford, 5 puntos. 11. Larrousse-Ford, 2 puntos.



B A L L E S T A



Para luchar contra una epidemia, lo primero es curar cuerpos enfermos. Lo segundo, curar la enfermedad que más epidemias provoca: la miseria. Para ello, hay que sanear aguas contaminadas, construir hospitales, centros de salud y también enseñar las normas más elementales de higiene. Así, el rostro de la enfermedad deja paso a sonrisas de esperanza, de salud, de progreso. Sonrisas de personas que han aprendido a defenderse de la enfermedad. Sólo entonces termina nuestro trabajo. Pero conseguir una sonrisa, y otra, y otra, precisa mucho esfuerzo y mucha ayuda. Tu ayuda. Porque no tenemos otra. Ayuda a Médicos sin Fronteras. Contagiarás muchas sonrisas más.



Barcelona - 93.412.52.52
Madrid - 91.571.15.60
Bilbao - 94.416.32.69

MUCHOS AÑOS COMBATIENDO EPIDEMIAS NOS HAN ENSEÑADO QUE LO MÁS CONTAGIOSO



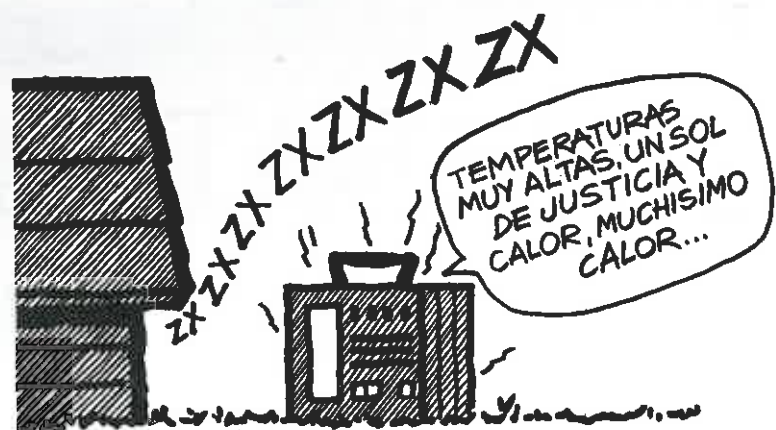
ES LA RISA

QUIERO AYUDAR A MÉDICOS SIN FRONTERAS A COMBATIR LA ENFERMEDAD EN TODO EL MUNDO Y A ENSEÑAR A LA GENTE A AYUDARSE A SÍ MISMA

MI APORTACIÓN SERÁ DE
☐ 3.000 PTS ☐ 5.000 PTAS ☐ 10.000 PTS ☐ PTS
☐ MENSUALES ☐ TRIMESTRALES ☐ ANUALES ☐ DONACIÓN ÚNICA

DOMICILIACIÓN BANCARIA
 RUEGO ATIENDAN LOS RECIBOS QUE MÉDICOS SIN FRONTERAS PRESENTARÁ CON CARGO A MI CUENTA/LIBRETA

NOMBRE _____ BANCO/CAJA _____ OFICINA Nº _____
 DIRECCIÓN _____ TEL _____ DIRECCIÓN _____
 POBLACIÓN _____ C.P. _____ Nº CUENTA _____
 RECORTAR Y ENVIAR A MÉDICOS SIN FRONTERAS PUERTA DEL ÁNGEL, Nº 1, 1º 08002 BARCELONA TITULAR _____ FIRMA _____



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



F-1 EN HUNGRIA: SCHUMACHER ARRASO

Motor 16

23 de agosto de 1994 • Núm. 566 • 375 ptas.

El familiar más rápido frente al mito deportivo

AUDI *Contra* PORSCHE



Audi Avant RS2

Porsche 911
Carrera