



**NUEVO RANGE ROVER: CALIDAD SUPREMA**

# SEMANAL **Motor 16**

13 de septiembre 1994 • Núm. 569 • 375 ptas.

**3 NUEVOS FAMILIARES**

# LA GUERRA DEL **E**SPACIO

FIAT ULYSSE 2.0 LE  
PEUGEOT 806 ST  
CITROËN EVASION SX



PRUEBA  
A FONDO  
Y COMPARATIVA CON  
EL RENAULT  
SPACE



AL VOLANTE:  
VW POLO  
**UN GOLF EN  
PEQUEÑO**



PRUEBA: FORD  
ESCORT RS 4x4  
**EMOCIONES  
DEPORTIVAS**

Cada vez hay menos delfines a los que les afecte la contaminación del mar.

Cada vez hay menos delfines a los que les afecte la contaminación del mar.

Cada vez hay menos delfines a los que les afecta el petróleo que derraman los barcos. O los residuos tóxicos que vierte la industria. Y es que cada vez hay menos delfines, menos flora y fauna marina y menos playas sin contaminar. Los responsables dicen que este es el precio del progreso y que no hay alternativas. Sin duda no conocen todas las que Greenpeace ha presentado. Ni nuestra determinación a impedirles que sigan destruyendo una de las mayores fuentes de vida: el mar. Pero sobre todo, la que no conocen es la fuerza que podemos hacer si tú nos ayudas. Mándanos este cupón y te lo contaremos.

Nombre: \_\_\_\_\_  
 Dirección: \_\_\_\_\_  
 Población: \_\_\_\_\_ CP: \_\_\_\_\_

**GREENPEACE**  
 Edificio San Pedro 18 • 28015 Madrid

**5 EDITORIAL**  
**8 PUNTO DE MIRA**  
**14 AL VOLANTE**

**Nuevo Porsche Carrera 4.** El último modelo del deportivo alemán ya tiene versión con tracción a las cuatro ruedas.

**18 Nuevo Volkswagen Polo.** El modelo más pequeño de Volkswagen está listo para conquistar el mercado.

**24 Lancia Dedra Station Wagon.** Más capacidad con un elegante diseño para el modelo medio del fabricante italiano.

**28 A FONDO Citroën Evasion/Fiat Ulysse/Peugeot 806.** El segmento de los monovolúmenes se anima ante la llegada de los fabricados conjuntamente por el grupo PSA y Fiat.

**40 Ford Escort RS 2000 4x4.** Una versión con tracción total es el hermano pequeño del Ford Escort Cosworth.

**46 FUERA DE SERIE ¿Sabía usted que...? 25** hechos que han ido conformando la historia del automóvil.

**53 PRECIOS**

**80 CUENTENOS SU CASO**

**82 MOTOS Kawasaki ZX-9R.** La nueva Ninja de Kawasaki, una poderosísima deportiva con la ligereza de una 750 y la potencia de una 1.100.

**86 DEPORTE A todo gas.**

**90 Rallye Montes de Cuenca.**

**92 Campeonato de España de Turismos en Montmeló.** La victoria de Adrián Campos convierte en auténticos dominadores del Campeonato a los Alfa Romeo.

**98 JUAN BALLESTA**



**24** El nuevo Lancia Dedra Station Wagon, un vehículo funcional pero elegante.



**14** Porsche Carrera 4: El mítico alemán ya monta tracción a las cuatro ruedas.



**82** Kawasaki ZX-9R, la última Ninja de Kawasaki, una auténtica superdeportiva.



**92** Campos venció en Montmeló.



**90** Rallye Montes de Cuenca.

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

# 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

NOMBRE \_\_\_\_\_ DIRECCIÓN \_\_\_\_\_ TEL. \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_

DIRECCIÓN \_\_\_\_\_ TEL. \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_

RECORTAR Y ENVIAR A MÉDICOS SIN FRONTERAS PUERTA DEL ÁNGEL, Nº 1, 1º 08002 BARCELONA

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. Solo 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.

**MÉDICOS SIN FRONTERAS**  
Barcelona - 93-412 52 52  
Madrid - 91-571 15 60  
Bilbao - 94-416 32 69

**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<sup>o</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turmes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Fernando Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel 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 Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M<sup>o</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>o</sup> Ormazábal.

**Marketing:** Jorge Dorrego. **Director de Producción:** Roberto Parras. **Coordinación:** Manuel Martín. **Publicidad:** Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad 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<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Nicolás Alcorta, 3 1<sup>o</sup> D. Teléfono (94) 421 72 03. Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la PIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

## Locos por la bicicleta

Es evidente que la bicicleta está super de moda. El fenómeno Indurain ha multiplicado el número de ciclistas en nuestro país. Sus cuatro Tours, sus dos Giros y el reciente récord de la hora lo han convertido, sin duda, en el mejor deportista español de todos los tiempos y, como en otros casos, (léase Angel Nieto, Manolo Santana o Severiano Ballesteros) en auténtico estandarte de la pasión por su deporte. Los últimos datos facilitados por la asociación de fabricantes e importadores de bicicletas confirman un aumento espectacular de las ventas desde el 89 (800.000 unidades), a 1992 (2.100.000). Imagínense las que han debido venderse en estos dos últimos años, de los que todavía no tenemos datos oficiales. Hoy más que nunca las bicis, de variados diseños y calidades, se adaptan a las exigencias de un mercado tan floreciente. Lástima que no se pueda decir lo mismo de una gran parte de sus usuarios. Lo demuestra el comportamiento de muchos «domingueros» de la bicicleta que van por las carreteras exponiéndose a riesgos y ocasionando problemas a los automovilistas, que en muchos casos tienen

Gracias al fenómeno Indurain el mercado es floreciente y las bicicletas se adaptan a él. Lástima que no se pueda decir lo mismo de algunos usuarios.

que reducir la velocidad por temor a que la bicicleta se les pueda echar encima. A esto, tenemos que añadir los que circulan en paralelo, o sin luz por la noche. El desconocimiento que demuestran del código de la circulación y la facilidad con que cruzan, lo mismo un paso de automóviles que un paso de peatones va unido al desprecio que sienten por su propia seguridad personal, pues pocos emplean casco. En cuanto a nuestras carreteras, podemos considerarlas, en líneas generales, de alto riesgo para la

práctica de este deporte. En las locales y comarcales, porque carecen de arcén. Y en las generales, por falta del espacio adecuado dejan muy a las claras que este país no está preparado para absorber el tráfico de bicicletas. Con estos datos, es fácil llegar a la conclusión de que es casi milagroso que no se produzcan más accidentes. Y es que la cuestión no tiene vuelta de hoja. A los automovilistas y a los ciclistas, no nos queda más remedio que repartir el espacio de que disponemos de la mejor forma posible y reclamar soluciones de futuro. Pero soluciones de verdad, no como la que se está llevando a cabo por parte de la Dirección General de carreteras de la Comunidad de Madrid. Al diseñar los primeros 50 kilómetros del primer carril bici de la región sobre la autovía de Colmenar. La tan cacareada instalación está compuesta por unas señales anunciando a los automovilistas la presencia de ciclistas y se ha pintado el arcén de rojo para destacarlo como vía de circulación especial. Poca cosa, si tenemos en cuenta las expectativas que se habían creado. Y que, por supuesto, no ha dejado contento a nadie, ni a los automovilistas, ni a los clubs de ciclistas ni a los representantes de los partidos políticos. Y es que estamos ante un problema que hay que estudiar detenidamente y buscar soluciones entre todas las partes. La desgraciada muerte de Antonio Martín, la joven promesa del ciclismo español, nos sensibilizó a todos y puso sobre la mesa algo que estaba pasando en nuestras carreteras a un número considerable de aficionados a este deporte.

ANGEL CARCHENILLA

*Mi madre quería que aprendiese piano.*

*Mi padre, que fuese a Harvard.*

*Mi profesor, que me hiciese abogado.*

*Mi mujer, que me quede en casa.*

Y aquí estoy **YO.**

MITSUBISHI  
MONTERO

En este mundo hay dos  
clases de personas.

Uno mismo y los demás.  
Y por alguna oscura razón, los  
del segundo grupo siempre  
esperan que hagas exactamente lo  
contrario de lo que a ti te apetece.

Y la mayoría de las veces se  
acaban saliendo con la suya.

Pero piensa un momento:  
sólo se vive *una vez*.

¿Y no es la vida demasiado  
corta para estar siempre haciendo  
lo que a ellos les apetece?

Por esta razón,  
construimos coches como nuestro  
ya famoso Montero.

Para cuando sólo quieres  
impresionarte a ti mismo.

Su autonomía: la tuya.



CREATING TOGETHER

SEMÁFOROS

Para nuestra sorpresa, vimos por televisión una entrevista con el presidente del Gobierno, Felipe González, en el Coto de Doñana, en la que se pusieron de manifiesto sus habilidades al volante de un todoterreno. Hasta ahí, nada que objetar, pero lo que no nos pareció nada bien es que, ante la gran audiencia televisiva, se saliera de las pistas marcadas con su vehículo. Hay que dar ejemplo, señor presidente... o leerse la «Guía Todoterreno» aparecida en el número 567 de Motor 16 para saber cómo utilizar un vehículo así.

Hay veces que uno se siente desamparado cuando el coche le deja tirado en el lugar más inoportuno, sobre todo en días de fiesta. Pero siempre hay «ángeles de la guardia» salvadores. Uno de ellos es Talleres Gerar, concesionario Opel en la localidad madrileña de Colmenar Viejo, que no dudó en mandar a su único operario disponible (a pesar de estar precisamente el pueblo en fiestas) a sacar de una situación embarazosa a un conductor de un coche de otra marca.

FIAT CINQUECENTO SPORTING

Pequeño y deportivo

FIAT acaba de presentar en Italia una versión potenciada del Cinquecento con un claro talante deportivo. El motor es el Fire de 1.108 centímetros cúbicos y 54 caballos de potencia. Con un peso de 735 kilos, el Sporting es capaz de alcanzar los 150 kilómetros por hora y acelerar de cero a cien kilómetros por hora en 14,2 segundos. Las nuevas prestaciones conllevan algunas modificaciones en la suspensión. Por una parte, la altura ha sido reducida en dos centímetros. Los amortiguadores son más duros y se ha incorporado una nueva barra estabilizadora en el tren delantero. El resto de la mecánica se mantiene. En el aspecto externo cuenta con de-

talles que destacan su carácter. Faldones, llantas de aleación, neumáticos más grandes, asientos anatómicos... Su comercialización se inicia en estos días en Italia, pero todavía no hay planes para España.



TIBURON RODANTE

La última fantasía de Spielberg

EN el marco del Salón de Essen, que se celebrará el próximo mes de noviembre, los visitantes podrán contemplar el nuevo monstruo creado por Steven Spielberg y los Estudios Universal de Florida, un tiburón motorizado que rememora aquel legendario «Jaws» de la taquillera película del mismo nombre que lanzara a la fama al director de cine de más éxito de la historia de Hollywood. El nuevo «tiburón» es un «Big Foot» de nueve metros de largo y cuatro de alto impulsado por un motor V8 que es capaz de desa-

rollar 550 caballos de potencia, lo que le puede propulsar hasta alcanzar una velocidad máxima de 120 kilómetros/hora.



HANNOVER

Nuevos vehículos industriales VW

CON ocasión de 55 Salón Internacional de Vehículos Utilitarios de Hannover, el profesor Ulrich Seiffert, miembro del Consejo de Dirección de Volkswagen para investigación y desarrollo, pronunciaba una conferencia para hablar de los nuevos productos de su marca en el mercado de vehículos comerciales, un mercado que en España sigue estando deprimido, a pesar de lo que Volkswagen, en el segmento de vehículos ligeros hasta 3,5 toneladas, ha incrementado sus ventas en un 30 por ciento en los 7 primeros meses del año con respecto al mismo periodo de 1993.

Seiffert habló de «su sorpresa más destacada», el Volkswagen L 80, que supone una extensión de su gama de vehículos utilitarios a los camiones de la categoría de 7,5 toneladas. Seiffert señaló que el L80 es el fruto del desarrollo mancomunado de Volkswagen con su filial brasileña Autolatina, que desde Brasil mandará a Europa los trenes de rodaje para que el vehículo sea personalizado en función de las necesidades específicas de cada cliente. Pero Seiffert desveló otras novedades, como el vehículo industrial Taro, que se presenta en Hannover en versión de tracción total y cabina separada, lo que le hace muy versátil. Las series Transporter y Caravelle contarán, en 1995, con la opción de airbag para conductor y acompañante.

Seiffert enfatizó en hecho de que Volkswagen comercializa el 90 por ciento de su producción de vehículos utilitarios industriales en Europa, aunque también abastece a Sudamérica y Sudáfrica desde factorías propias de producción allí ubicadas.

De buena fuente

Ayuda de BMW a la firma inglesa Bentley

Para la construcción del prototipo Java. Bentley ha dado su visto bueno para que la firma alemana BMW le ayude a producir en serie el prototipo Java presentado en el último Salón de Ginebra. Todo parece indicar que esta operación supondrá el principio de unos lazos de colaboración más estrechos entre BMW y Rolls Royce.

Futuro minicoche de Volkswagen

Estaría listo para comercializarse en 1996. Del tamaño de un Renault Twingo o del Clase A de Mercedes, que será su principal rival y coincidirá con él en el momento de su lanzamiento, dispondrá de cuatro plazas reales y costará menos de 1.200.000 pesetas.

Todos apuntan a que la crisis ha finalizado para ellos

Unos declaran, ya, fuertes beneficios. Otros prevén crecimiento en sus ventas. Mientras Porsche ha declarado que ha vuelto a los números negros desde finales del pasado mes de mayo, la firma inglesa Aston Martin (que pertenece a Ford) prevé una multiplicación por cinco de sus ventas entre los años 1993 y 1995. Por su parte, la americana Chrysler anuncia beneficios récord para el segundo semestre y la japonesa Honda presume de muy buenos resultados trimestrales.

Rover apuesta, definitivamente, por el segmento todoterreno

De ahora en adelante va a realizar fuertes inversiones en ese sentido. Ahora que Rover pertenece a BMW y sus ventas están en continuo alza, ha decidido poner el acento en sus prestigiosos todoterrenos, que se van a ver sustancialmente modificados, tanto en diseño como en mecánica con el apoyo de la firma alemana.

Más que privatización, ampliación de capital en Renault

El primer ministro francés, Eduard Balladur, admite que no se ha tomado todavía ninguna decisión. Sin embargo, también ha precisado que la operación estaría abierta a los asalariados del grupo automovilístico y a los ahorradores franceses. El Estado francés desearía, igualmente, la constitución de un grupo de accionistas estables, entre los que figurarían, probablemente, sociedades tradicionalmente asociadas al constructor, como es el caso de Elf, Matra o el BNP.



**ALPINE, AL ALCANCE DEL AFICIONADO**

La firma LibroMotor S.L. acaba de poner a la venta un interesante libro, de nombre «Alpine», que trata en profundidad la apasionante historia de la berlinetta francesa. Incluye todos los modelos producidos, incluidos los prototipos, y un exhaustivo estudio gráfico y documental. Editado por Massin-Paris, y escrito por Dominique Pascal, su texto está en francés, y su precio es de 8.000 pesetas. Los interesados pueden ponerse en contacto con LibroMotor en los teléfonos (93) 415 46 38 de Barcelona, ó (91) 373 78 13 de Madrid.

**ROLLS ROYCE SIGUE CRECIENDO**

Durante el primer semestre del año, la firma inglesa Rolls Royce ha vuelto a experimentar un sensible crecimiento. De las 663 unidades vendidas en 1993, se ha pasado a 701, lo que supone un 2,6 por ciento de incremento. En Europa, ese incremento ha sido del 12,6 por ciento. Mientras que en Norteamérica sigue habiendo un cierto retroceso, en Lejano Oriente se han logrado, para compensar esa situación, excelentes resultados.

**NOVEDADES FORD**

**Transit: llegó la renovación**

FORD ha aprovechado el Salón de Hannover del vehículo industrial para presentar su nueva gama de furgonetas Transit. El vehículo ha sufrido un cambio de cara que lo acerca al aire de familia que impera en los turismos, con una entrada de aire ovalada y unos grupos ópticos rediseñados. Dentro también hay novedades, ya que la gama de motores se amplía con un motor dos litros de gasolina y 114 caballos. En Ford están dispuestos a marcar hitos en cuanto a seguridad, por lo que incluyen en el equipamiento el airbag.



El equipamiento se ha mejorado con la pretensión de hacer este tipo de vehículos más cómodos.

En lo que se refiere a los turismos, en el mes de octubre el protagonismo se lo llevará el Ford Scorpio, protagonista del próximo Salón de París.



**CIFRAS PARA EL NUEVO VOLKSWAGEN**

**Landaben fabricará 1.040 Polo diarios**

JOSE LUIS ERRO, director de la fábrica de Volkswagen en Navarra, transmitió a todos los periodistas que asistieron a la presentación del nuevo Polo de Volkswagen su satisfacción. Y no podía ser de otra manera, la nueva criatura de la marca alemana está hecha a conciencia, con unos niveles de calidad extraordinarios y unos materiales de primera clase. La inversión en la fábrica de Pamplona ha sido muy elevada, del orden de 100.000 millones de pesetas. En la cadena de montaje se ha pasado de un 20 a un 90 por ciento de automatiza-



ción gracias a 230 nuevos robots. El grupo alemán pretende eliminar 12 de las 16 plataformas utilizadas hasta ahora por las diferentes marcas. Y la A0, la del nuevo Polo, servirá de base para algunos de los nuevos proyectos, por lo que la fábrica española podría construir en un futuro algún modelo más. Volkswagen se propone vender en España, durante 1995, 25.000 unidades del nuevo Polo. La producción prevista en Pamplona durante 1995 es de 1.040 coches diarios. De la cadena de montaje de Wolfsburg saldrán 530 vehículos al día.



**NUEVO RANGE ROVER**

**Más grande, más lujoso**

EN estos días se está presentando el nuevo Range Rover. Después de 25 años, los responsables de Land Rover se atreven a lanzar un modelo que será el sustituto del actual Range Rover. Y decimos que será el sustituto porque el actual modelo va a seguir vendiéndose con la denominación de Range Rover Classic y todavía no está prevista la fecha para el cese definitivo de su producción.

El nuevo Range Rover, que será presentado oficialmente en el próximo Salón de París, es el fruto de un largo trabajo de desarrollo. Sus dimensiones externas son más generosas y, por lo tanto, su habitabilidad ha mejorado. Cuenta con dos nuevos motores; además del ya conocido 4.0 de ocho cilindros en V, hay un V8 subido a 4,6 litros y un turbodiesel de seis cilindros en línea de origen BMW. Todos los modelos de la gama cuentan con suspensión neumática electrónicamente regulable. Un sistema que se estrenó en el Range Rover LSE, pero que ha sido mejorado. La trans-

misión es permanente a las cuatro ruedas con un diferencial central de acoplamiento viscoso que se bloquea automáticamente en caso de necesidad y un sistema de control de tracción electrónico. Las suspensiones, en particular la posterior, han sido rediseñadas y salvo el 4,6 que sólo se ofrece con cambio automático de cuatro velocidades, el resto de la gama existe indistintamente con cambio manual o automático, aunque en España sólo se ofrecerán las versiones manuales. El diseño del interior está al nivel de cualquier berlina de lujo, con un equipamiento muy completo y un acabado muy refinado. Entre el equipamiento hay que destacar la inclusión de airbag para el conductor y el acompañante. Aunque la comercialización en España no se iniciará hasta el mes de noviembre, se puede anticipar que el precio de la versión turbodiesel rondará los 7,1 millones de pesetas, mientras que los modelos 4.0 y el 4.6 de gasolina costarán unos 7,6 y 9,1 millones respectivamente.



**OPEL INVIERTE EN SUECIA**

La empresa sueca Industri AB Thule se ha adjudicado un importante pedido formulado por General Motors Europe (Opel Europa) para la fabricación de barras longitudinales de techo que equiparán a uno de los nuevos modelos de Opel. El pedido, que será cumplido durante un periodo de 6 a 7 años,



tiene un valor de más de 3.367 millones de pesetas.

**BENEFICIOS EN CITROËN HISPANIA**

Los beneficios obtenidos en Citroën Hispania durante el primer semestre de 1994 han ascendido a 766 millones de pesetas después de provisión de impuestos. Esto significa volver a los números negros tras las pérdidas obtenidas en 1993. Sus matrículas han experimentado un alza del 12,4 por ciento, con 42.059 unidades vendidas, mientras sus exportaciones (108.182 vehículos) han crecido un 24,1 por ciento. Tan buenos resultados han repercutido en la cifra de negocios de la sociedad, de 176.418 millones de pesetas, un 16,5 por ciento más que en 1993.

## MUSICA SOBRE RUEDAS

DAVID Byrne está en ese escogido número de intérpretes a los que nadie niega categoría aunque nunca logra las cifras de ventas que sus editores desearían. Un manjar para paladares exquisitos, ya desde sus tiempos en los Talking Heads, más apreciado aún desde que se decidió a trabajar en solitario. Si lo lleva en su coche, aunque sea un utilitario de

esos que venden 100.000 modelos al año, siéntase original y exclusivo. Llevar su último álbum (Warner/Sire 45558 2) es todo un toque de distinción. Aunque le recomendamos

que no lo haga sólo por dar un tono exclusivo a su coche, sino porque da gusto escuchar la obra de Byrne. Sin estridencias, sin trucos, pero con una solidez a prueba de bomba y con un nivel de los que nos hacen congraciarnos con el pop de los 90 pese a tan anunciadas crisis.

Aunque «Nadie es perfecto», como reza el nuevo álbum de Joan Manuel Serrat (BMG Ariola 22445 2), él se acerca cada vez más a ese estado de gracia en el que todas las canciones están perfectamente construidas, en letra y música y los arreglos potencian el mensaje de cada tema. Quizás falte la frescura de

los éxitos que Serrat creó en sus años mozos, pero es bien sabido que lo que se gana en técnica se pierde en espontaneidad. Lo que hay en este álbum son fragmentos de vida cotidiana. Ni

grandes amores, ni heroicas epopeyas ni personajes fabulosos. Gente como usted y como yo, reflejando las preocupaciones de la época, desde el racismo a la explotación infantil, desde el amor desinteresado a quienes tan sólo se mueven por dinero, como reflejan esos «mensajes de curso legal», por cierto, con solo de trompeta a cargo de Dyango, que además de cantar, toca muy bien trompeta y

violin. Y eso que «nadie es perfecto». ¿Se pueden buscar más vueltas a las canciones de los Beatles? Las hemos oído en arreglo de cámara barroca, en soul, gospel, folk, new age, jazz o reggae. Faltaba el sonido de las flautas del altiplano andino, esa magia telúrica que Simon & Garfunkel descubrieran a muchos con «El cóndor pasa». Un grupo peruano, Yawar, nos brinda «El mundo de los Beatles en el Perú» (Pork Art Folklore P/A 002) con una selección de temas del cuarteto o de algunos de sus componentes en solitario interpretados exclusivamente con instrumentos folklóricos: queñas, charango, tiple, guitarra. El resultado es apacible y reconfortante. Ideal para relajar tensiones en trayectos complicados. Hermosas melodías, con un tratamiento exótico y diferente. Lástima que los arreglos sean excesivamente fieles a la línea melódica original.

De vuelta a las raíces, Pablo Milanes que demuestra una enorme actividad en estos últimos tiempos, ha regresado a los boleros. En realidad, el álbum «Pablo Milanes canta boleros en Tropicana» (Manzana PMMCD-1) tiene formato de programa de radio, con una voz femenina que presenta los temas que Pablo canta desde el mítico cabaret de La Habana. Boleros de siempre, como «Perfidia» e incluso adaptaciones de tangos («Volver» y «El día que me quieras») suenan mágicos en su voz. Cualquier aficionado a la música romántica estaba pidiendo que Pablo Milanes cantara clásicos de la canción romántica por excelencia. Y si va a oírlo en el coche, es un remanso de paz y de emoción que dará muchos kilómetros de conducción relajada.

JOSE RAMON PARDO

## EUROTAX LLEGA A ESPAÑA

Eurotax, empresa europea especializada en publicaciones y servicios para el sector automoción, implantada en 19 países del continente, llega ahora a España, donde elaborará y comercializará algunos de sus productos. El primero será un boletín estadístico de precios de vehículos usados, una completa guía para la valoración de los vehículos de ocasión en la que aparecen precios de unos 3.000 modelos diferentes; resultado de encuestas realizadas a escala nacional entre profesionales y vendedores independientes y de sus propios baremos, basados en sus propias bases de datos, que reúnen más de 100.000 precios de automóviles.



## SEAT TOLEDO PARA LOS MOSSOS

Francisco Zurita, responsable de ventas especiales en Seat, ha realizado la entrega de 16 unidades del Seat Toledo 1.8 GLX a Xavier Pomés i Abella, director general de seguridad ciudadana de la Generalitat de Cataluña. Estos vehículos están destinados a ser utilizados como patrulleros por los Mossos d'esquadra. Los coches, rotulados con los signos del cuerpo policial, suponen la primera entrega de una nueva colaboración entre Seat y la Dirección General de Seguretat Ciutadana para la paulatina renovación de su flota.

## PARA VEHICULOS 4X4 Y COMPETICION

### Ordenador VDO de fácil montaje

EN los últimos años, la utilización de los todoterreno está alcanzando un auge importantísimo en nuestro país. Las cifras de venta de estos modelos así lo atestiguan. Además, pruebas deportivas en las que intervienen estos coches obtienen un éxito inmediato. Los amantes y deportistas de los 4x4 saben la importancia de estar bien informados. Pruebas como el famoso rallye París-Dakar ponen de manifiesto la utilidad de conocer en todo momento, con la máxima exactitud, tanto los kilómetros recorridos como la medición de una etapa, en conexión con el cronómetro.

Ahora, afortunadamente para ellos, están de enhorabuena. La solución a esta necesidad en una afición cada día más extendida es un pequeño aparato, fácil de instalar en el tablero de instrumentos del automóvil y que incorpora también gran número de funciones prácticas en utilización normal. No hay nada parecido hasta ahora en el mercado y en sólo 12,5 centímetros de ancho por cinco de alto; el «Minicockpit» de VDO, gracias a una pantalla luminosa, indica de forma clara y rápida las siguientes funciones: cuentarrevoluciones, con ajuste del límite de vueltas y avi-

so acústico al superar el límite evitando «pasarse de vueltas»; tiempo neto de conducción; distancia total recorrida; cuentakilómetros parcial, con indicación hasta 999,99 kilómetros y la posibilidad de poder realizar la medición de una etapa en conexión con el cronómetro; velocidad media empleada durante el recorrido; reloj y aviso de heladas.

Está disponible en la red de VDO Kiezele para motores de gasolina en configuración tanto de cuatro, como de cinco y seis cilindros.

En resumen, el Minicockpit VDO reúne en poco espacio una gran cantidad de funciones como ordenador automovilístico que serán de gran ayuda al conductor, siendo su instalación realmente fácil.



## PIONEER CON CARATULA EXTRAIBLE

Pioneer lanza al mercado español dos nuevos modelos de radio-cassettes de gama media/baja, el KEH-2600 y el KEH-3600, con carátula extraíble y a buen precio. El KEH-2600 combina alta potencia (4x22 vatios) con un sintonizador multifunción ARC 5 que incluye BSM y un mecanismo de cassette auto-reverse de gran calidad. El KEH-3600 es un radio/cassette que ofrece también una alta potencia (4x22 vatios), dispone de un excelente mecanismo de auto-reverse con circuito Flex (Expansión del Nivel de Frecuencia), que es un sistema que monitoriza los espectros de potencia de la música y la ajusta para restablecer altas frecuencias durante la reproducción.

## Deja de sufrir !

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



Decídate, monta un KINDVOX ... y acaba con tus sufrimientos !

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



Walter Rohrl demostró las aptitudes del nuevo Porsche 911 Carrera 4 en todo tipo de situaciones, tanto en terrenos

mojados como sobre asfalto o tierra. A lo largo de toda la prueba se evidenció una capacidad de tracción sorprendente.

Desde el comienzo del desarrollo del nuevo Porsche 911 Carrera, que ahora cumple un año de vida, se estudió una nueva generación del sistema de tracción total para una de sus versiones. Su objetivo, mayor seguridad dinámica e idéntico placer de conducir.

PORSCHE 911 CARRERA 4

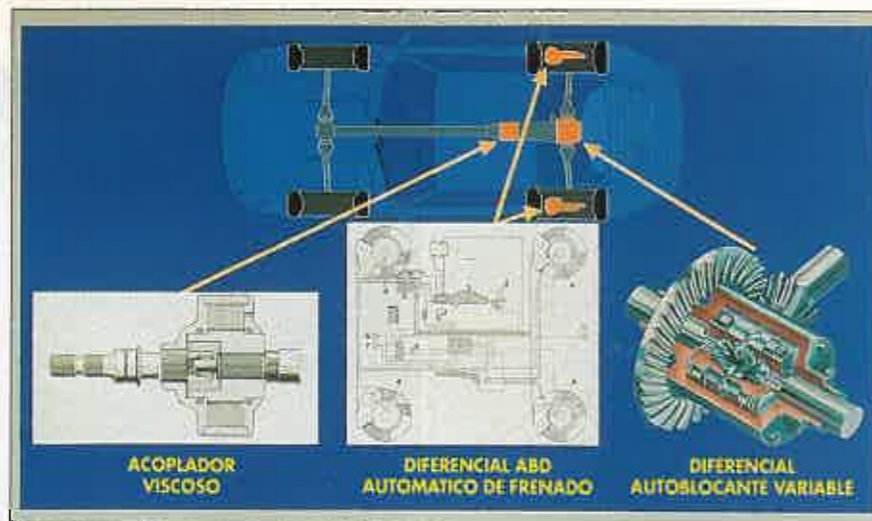
# La fuerza de la tracción





**P**OR imagen es difícil reconocer al Porsche 911 Carrera 4 de la versión de propulsión trasera. Tan sólo mínimos detalles le delatan, aunque es necesario fijarse mucho para descubrirlos, salvo en la inscripción «Carrera 4» de color titanio que preside su atractiva zaga. Además de eso, por fuera se aprecia el conjunto de las luces traseras en rojo, los intermitentes delanteros en blanco, la inscripción «Carrera 4» en los embellecedores centrales de las ruedas, y la pintura color titanio de las mordazas de los frenos. En el interior tan sólo un detalle le diferencia, el pomo de la palanca de cambios pintada, también, en color titanio. Por lo demás, idéntica presentación y el mismo equipamiento, con su doble airbag, aire acondicionado de dos velocidades, cierre centralizado, ventanillas eléctricas y un sinfín de detalles de confort.

En el nuevo Carrera 4 las diferencias no se ven, porque atañen a la técnica, a la transmisión a las cuatro ruedas específicamente estudiada para él, y muy evolucionada con



**El sistema de tracción total: acoplador viscoso para pasar potencia al eje delantero, diferencial ABD automático de frenado y autoblocante variable del 25 al 40 %.**

respecto a la que presentó, en 1988, el primer Carrera 4.

Para los técnicos de Porsche se necesitaba -era el cuaderno de cargas que se les había impuesto por parte de la marca- eliminar peso en los componentes del nuevo sistema de transmisión para evitar cualquier pérdida de potencia y, al tiempo, que se contuviera el consumo y se mantuvieran tanto las prestaciones del modelo de propulsión trasera como el comportamiento y el placer de conducción de éste.

El anterior sistema producía un exceso de peso de 100 kilos con respecto al Carrera 2, y ahora tan sólo excede en 50 frente al actual 911 Carrera. En definitiva, el sistema es 30 kilos más ligero que el anterior, a pesar de contar con más componentes. Otro logro, importante aunque no lo parezca, es que se ha logrado mantener el volumen del maletero

del coche gracias a lo compacto de la construcción del diferencial del eje delantero.

En síntesis, el nuevo sistema de transmisión a las cuatro ruedas cuenta con un embrague de acoplamiento viscoso y de un eje «Transaxle» para pasar potencia y tracción al eje delantero, un diferencial (ABD) de frenado automático y un diferencial autoblocante mecánico para el eje trasero que varía entre el 25 y el 40 por ciento en su tarado. El embrague viscoso distribuye, de forma automática, el par motor al eje delantero en función del deslizamiento de las ruedas traseras, dotando al coche de una inusitada capacidad de tracción. Además, con él se compensan las diferentes velocidades entre los dos ejes al trazar las curvas. Esa capacidad se incrementa también gracias al efecto del diferencial de frenado automático, que



**La más clara identificación externa del Porsche 911 Carrera 4 se encuentra en la parte trasera, mediante una inscripción «Carrera 4» que va pintada en color titanio.**

detecta, a través de los sensores del ABS, el deslizamiento producido por el accionamiento de cada una de las ruedas. En ese instante, proporciona el correspondiente momento de frenado en la rueda que patina, y así asigna más par a la otra. Esa función es eficaz hasta una velocidad de 70 kilómetros por hora. Por último, el diferencial asimétrico autoblocante (de tipo mecánico) del eje posterior, se mueve en valores de tarado del 25 por ciento en caso de tracción de motor, y del 40 en retención. Con él se consigue un efecto de estabilización al cambiar de carga en curvas, con lo que el coche se mantiene con total precisión en la trayectoria marcada.

Conservar el carácter del 911 Carrera de transmisión trasera era esencial en la concepción del nuevo sistema de transmisión a las cuatro ruedas que, a pesar de ello, distribuye gradualmente la fuerza sin intervención del conductor para lograr mayor estabilidad en cualquier estado de la carretera. Su conducción es, por tanto, algo distinta, pero la sensación es prácticamente la misma, con la salvedad de una mayor efectividad en todo momento. Walter Rohrl nos enseñó sus secretos antes de que nos pusieramos al volante, y entonces (sin tratar de imitarle) pudimos comprobar su asombrosa capacidad de tracción en todo momento y su fascinante seguridad dinámica, con unos límites muy altos. En efecto, el Carrera 4 depara, como el 911 Carrera, un indefinible placer de conducción, pero está más sentido, im-



**Las llantas cuentan con embellecedores centrales con la inscripción «Carrera 4».**

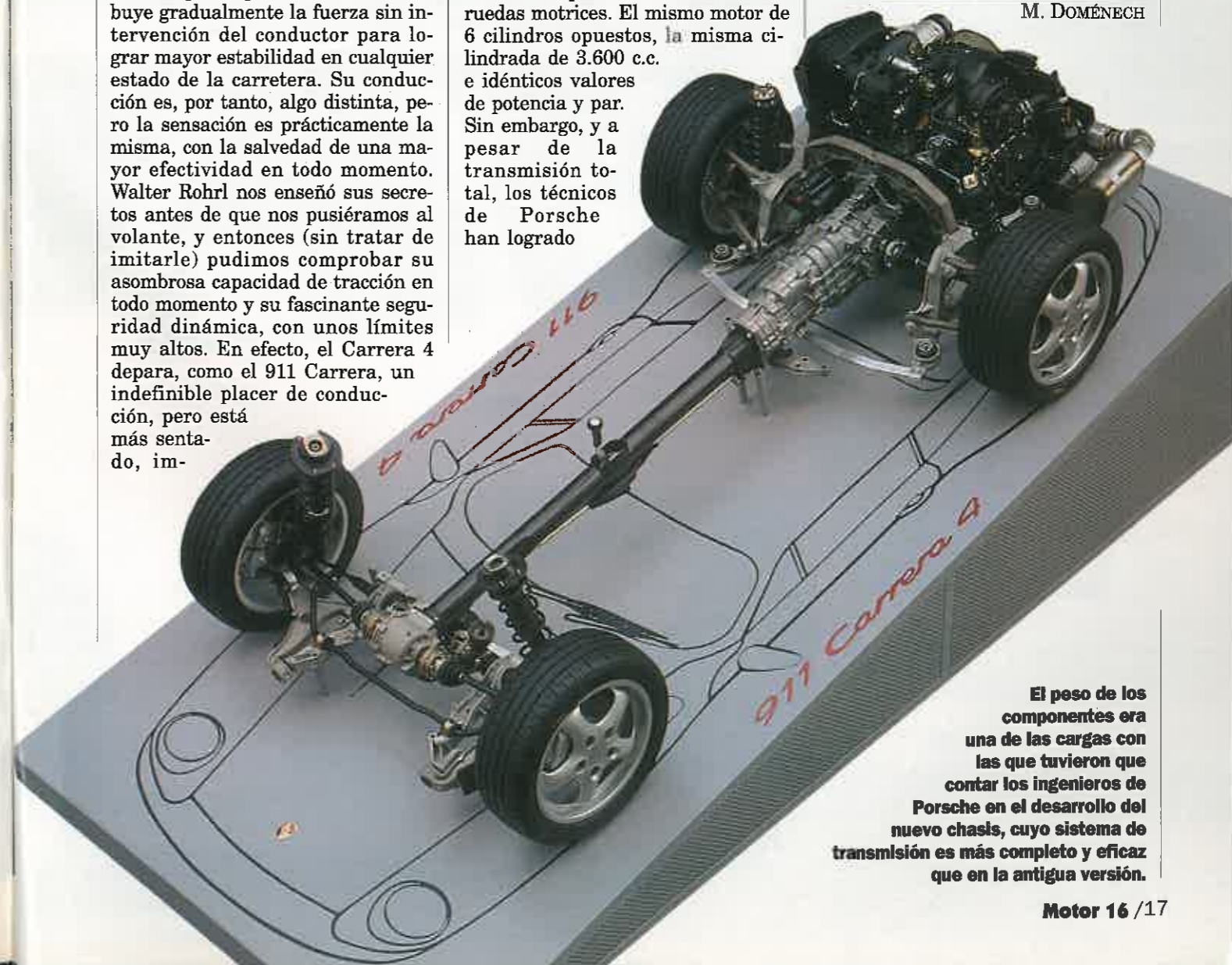
pide realizar idéntica conducción y, por tanto, pierde un poco de ese placer en función de una mayor seguridad. Y ésa es, en definitiva, su auténtica razón de ser.

El Porsche 911 Carrera 4, en lo referente a la mecánica propiamente dicha, no ofrece la menor diferencia con respecto al modelo de dos ruedas motrices. El mismo motor de 6 cilindros opuestos, la misma cilindrada de 3.600 c.c. e idénticos valores de potencia y par. Sin embargo, y a pesar de la transmisión total, los técnicos de Porsche han logrado

mantener a carta cabal las exigencias impuestas en cuanto a consumo y han conseguido, incluso, mejorar las prestaciones en cuanto a aceleración. La velocidad máxima ofrecida por el fabricante es la misma.

En definitiva, en Porsche han querido mantener la tradición de tener un modelo 911 de tracción total ofreciendo así una nueva alternativa para los propietarios del modelo, aquellos que prefieren la seguridad a la conducción meramente deportiva, y lo han hecho sin que eso se refleje en los precios de las versiones que, ya en este mes de septiembre, se empezarán a comercializar, gracias a una importante reducción de costes de fabricación. El Coupé tendrá un precio (con impuestos y matriculación incluidos) de 13.168.640 pesetas, mientras que el Cabrio costará 14.743.040 pesetas. ●

M. DOMÉNECH



**El peso de los componentes era una de las cargas con las que tuvieron que contar los ingenieros de Porsche en el desarrollo del nuevo chasis, cuyo sistema de transmisión es más completo y eficaz que en la antigua versión.**

### FICHA TÉCNICA

|                                |                       |
|--------------------------------|-----------------------|
| <b>MOTOR</b>                   |                       |
| Disposición                    | Trasero longitudinal  |
| Nº de cilindros                | 6 opuestos (Boxer)    |
| Cilindrada (c.c.)              | 3.600                 |
| Nº válvulas por cilindro       | 2                     |
| Alimentación                   | Inyección electrónica |
| Compresión                     | 11,3 a 1              |
| Potencia máxima / r.p.m.       | 272 cv/6.100          |
| Par máximo / r.p.m.            | 33,6 mkg./5.000       |
| <b>TRANSMISIÓN</b>             |                       |
| Tracción                       | A las 4 ruedas        |
| Caja de cambios                | Manual, 6 marchas     |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>       |                       |
| Sistema                        | Cremallera, asistida  |
| Frenos. Sistema(Del./Tras)     | Discos ventilados     |
| <b>SUSPENSIONES</b>            |                       |
| Delantera                      | Independiente         |
| Trasera                        | Independiente         |
| <b>PESO Y DIMENSIONES</b>      |                       |
| En orden de marcha (kg.)       | 1.420                 |
| Largo/ancho/alto (mm)          | 4.245/1.735/1.300     |
| Capacidad del depósito (l)     | 75                    |
| Volumen del maletero (l)       | 123                   |
| <b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b> |                       |
| Acel. de cero a 100 km/h (s)   | 5,5                   |
| Velocidad Máxima (km/h)        | 270                   |
| Consumo Urbano (l/100 km)      | 17,6                  |
| A 90 km/h (l/100 km)           | 7,5                   |
| A 120 km/h (l/100 km)          | 9,2                   |

NUEVO VOLKSWAGEN POLO

# HECHO A LA MEDIDA



El nuevo Polo de VW, que estará en los concesionarios en octubre, rebosa calidad por los cuatro costados. Versiones de tres y cinco puertas, tres motores de 45, 55, y 75 caballos de potencia y un sistema de módulos o paquetes opcionales permiten componer un vehículo a la medida del usuario.



En Landaben, la fábrica española de VW, están orgullosos de la calidad ofrecida en el nuevo Polo, y no es para menos.



Salvo el volante, el cuadro es el mismo del Seat Ibiza. Destaca la excelente ejecución y la calidad de los materiales.



COMO es habitual, Volkswagen lo tenía todo calculado. Con un Polo del mismo tamaño del Ibiza no habrían conseguido la diferenciación que necesitan respecto al exitoso Golf y al final éste terminaría eclipsando el nacimiento del pequeño Volkswagen, al margen de que por cuestión de precio, la competencia con un modelo español de similares características no era aconsejable. Por el contrario, un utilitario estilo Cinquecento se separaba demasiado de la idea Polo (del que aún se han vendido 85.685 unidades en lo que va de año) y además este segmento lo cubrirá un vehículo en proyecto. Lo mejor: crear un vehículo que compitiese directamente con los 106, Corsa, Fiesta, Punto, Clio o Twingo, los que acaparan el grueso de ventas en Europa.

El nuevo Volkswagen utiliza la misma plataforma del Ibiza y su carrocería es 50 milímetros más corta que la del anterior Polo, 85 más ancha y 70 más alta. La distancia entre ejes ha crecido 70 milímetros sin embargo, una pequeña diferencia de tan solo 40 milímetros a favor del Seat va a impedir por cuestiones estructurales el montaje en el vano del pequeño recién nacido de motores tan interesantes como el 1.9 TDi o el 1.8 de gasolina actual.

En cualquier caso, la oferta de salida cuando el coche esté en los concesionarios en octubre es más que interesante, con mecánicas de gaso-

lina de 1,0, 1,3 y 1,6 litros de cilindrada y 45, 55 y 75 caballos respectivamente. Para la versión diesel, con el motor de 1,9 litros y 60 caballos habrá que esperar hasta enero del 95 y para una versión con más carácter y potencia hasta el verano de ese mismo año en que Volkswagen presentará su motor de 1,6 litros y 16 válvulas con 100 caballos de potencia. Según reveló a Motor 16 Rudigen Horn, Director del Proyecto Polo, Volkswagen estaría trabajando sobre motores de baja cilindrada potenciándolos sin aumentar las emisiones contaminantes.

**Motores alternativos.** Así, a partir de 1996 verá la luz un Polo con motor de 1,4 litros (ahora montado en el Golf y en el Ibiza) y en el que se habría trabajado sobre el sistema de alimentación para conseguir un 10 por ciento más de potencia. También se investiga la adopción de una culata de 16 válvulas en el motor de 1,3 litros de cilindrada para conseguir 100 caballos. Una alternativa que, de ofrecer el rendimiento buscado, llegaría a imponerse al 1,6 litros multiválvula. A los más cómodos se les ofrecerá el año que viene un cambio automático combinado con el motor de 75 caballos.

Adios a la versión miniranchera, bienvenidas las cinco puertas. El Polo que verá llegar el nuevo siglo se ofrece en tres y cinco puertas, nada de diseños arriesgados en estos

momentos. El riesgo se lo han dejado al departamento de marketing ya que en teoría y ciñéndose a la nueva política de gama adoptada por la marca para el nuevo Polo, se podría elegir entre no menos de 60.000 versiones diferentes. En la práctica no existirá tal problema. De partida sólo habrá un Polo, una única versión llamada Fox y sobre la que cada cliente podrá diseñar un coche a medida a base de paquetes de equipamiento. La versión de partida no viene «pelada». La columna de la dirección, así como los asientos regulables en altura, el seguro de arranque electrónico, cinturones de seguridad con pretensores y regulables en altura, espejos retrovisores regulables manualmente desde el interior, faros halógenos, antena de techo o alarma de luces encendidas forman parte del equipamiento de serie en este modelo. A partir de aquí, personalizar el Polo eligiendo paquetes no disponibles en el concesionario puede suponer una espera de unas seis semanas aunque este tiempo podría reducirse a medida que se agilice la fabricación. El sistema modular no es nuevo, sin embargo ninguna marca se lo había tomado nunca tan en serio. En el lado positivo de este sistema de comercialización puede encontrarse la amplia variedad de modelos y la posibilidad de tener un coche a medida (por ejemplo sin tener que optar obligatoriamente por



Una de las mejores cualidades del nuevo Polo es su comportamiento, excelente en cualquier circunstancia. Es un Golf pequeño.

el full equipaje en una motorización elevada). La parte menos positiva puede encontrarse a la hora de vender el coche por el poco valor del equipamiento (sin versiones concretas al final sólo se tiene en cuenta la motorización y la matrícula), el tiempo de espera que en muchos casos obligará, como ahora, al comprador impaciente a llevarse un coche que no quería.

Se supone en cualquier caso que los primeros pedidos aporten una información vital para que los concesionarios dispongan de unidades con los paquetes más solicitados. Desde aire acondicionado hasta doble airbag, pasando por techo corredizo, dirección asistida, ABS, llan-

tas de aleación, pintura especial, asientos calentables, respaldo abatible por mitades asimétricas, elevalunas eléctricos, cierre centralizado o equipo de radio. En este aspecto el nuevo Volkswagen no tiene nada que envidiar al Golf.

Tampoco en comportamiento. El Polo se encuentra a medio camino entre el Ibiza y su hermano mayor. El sistema de suspensión es prácticamente idéntico y los tarados muy similares a las versiones equivalentes de ambos modelos.

El ancho de vías es mayor respecto al Polo anterior, pero algo menor en relación al Seat. Sin embargo la sensación al volante es de mejor aplomo que en el Ibiza. El pequeño

Golf, a pesar del aumento de peso (pesa 185 kilogramos más que su equivalente anterior y 100 kilos más como mínimo que cualquiera de sus rivales) es ágil y noble incluso en su versión menos potente, en la que la ausencia de estabilizadora delantera y unas ruedas de menor medida no dejan que se aproveche el potencial de un chasis excepcionalmente rígido. Pero esto no es una sorpresa, el Volkswagen más pequeño ya marcaba diferencias respecto a la competencia en su anterior etapa aunque ahora se haya mejorado aún más el equilibrio entre comportamiento y confort. El cambio, sometido a una revisión profunda en lo relativo a la

Dos carrocerías, tres motores y muchos paquetes opcionales para ajustarse a las exigencias de cada usuario.





Desde la versión base, los paragolpes son del mismo color que la carrocería. Igual que en el tres puertas, la versión de cinco ofrece un aspecto compacto y agradable.

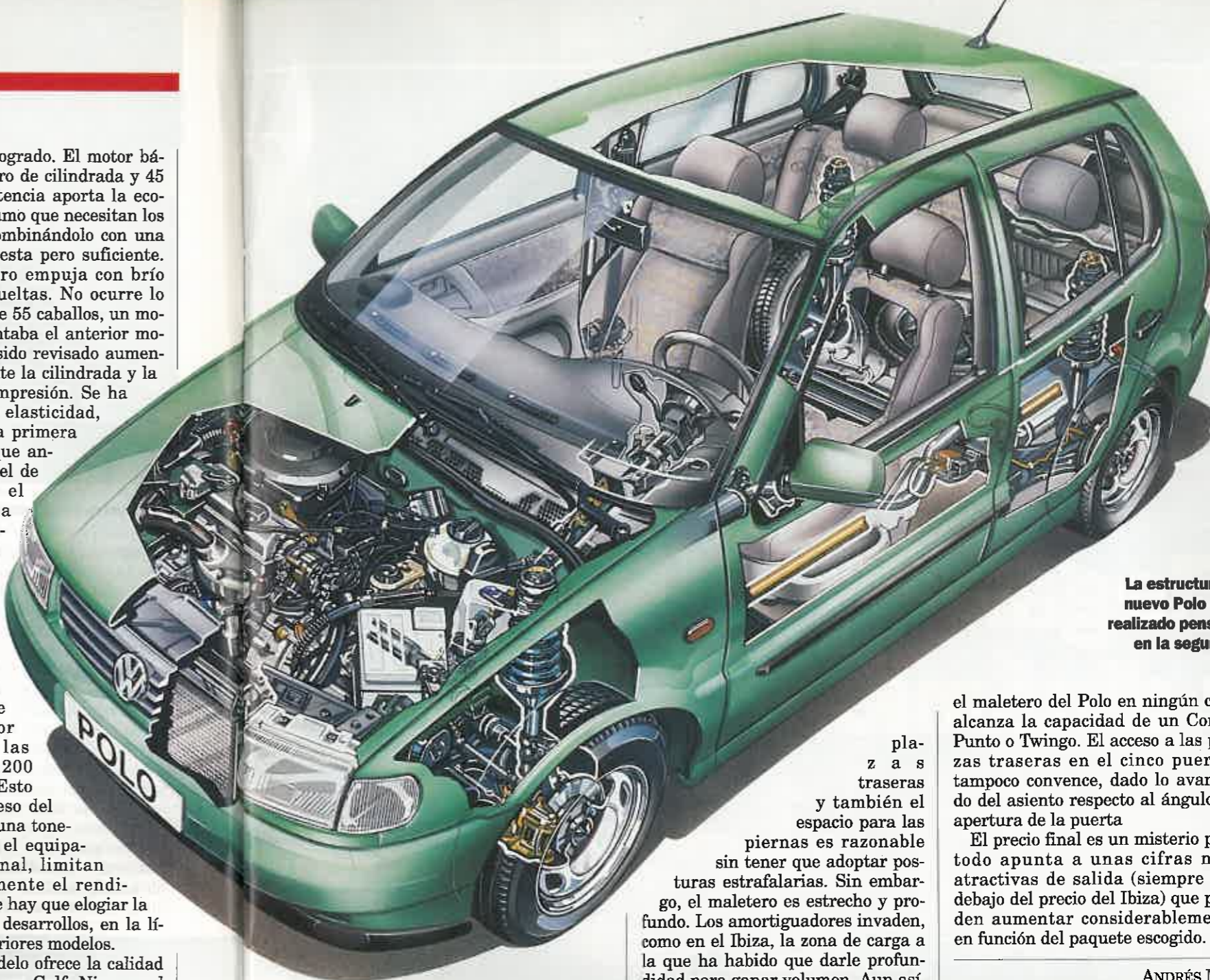
sincronización (ahora con triple cono en 1ª y 2ª) y guiado, funciona con menos holguras que el de un Ibiza ganando en precisión y rapidez de ejecución. No llega al agrado de un Micra, pero casi.

El tacto del pedal de freno da confianza al combinar un recorrido idóneo con una eficacia loable, sin embargo, en los modelos con ABS (al menos en nuestra unidad de pruebas) el tarado del antibloqueo no es-

taba del todo logrado. El motor básico, con un litro de cilindrada y 45 caballos de potencia aporta la economía de consumo que necesitan los más jóvenes combinándolo con una respuesta modesta pero suficiente. Es ruidoso pero empuja con brío desde pocas vueltas. No ocurre lo mismo con el de 55 caballos, un motor que ya montaba el anterior modelo y que ha sido revisado aumentando ligeramente la cilindrada y la relación de compresión. Se ha ganado así en elasticidad, sin embargo la primera impresión es que anda menos que el de un litro. Por el momento, la versión más potente ofrecida en el Polo será la de un 1,6 litros y 75 caballos, un motor que también anima al Golf y al Ibiza y que ofrece lo mejor de sí entre las 4.500 y las 6.200 revoluciones. Esto junto con el peso del coche, más de una tonelada contando el equipamiento adicional, limitan considerablemente el rendimiento, aunque hay que elogiar la elección de los desarrollos, en la línea de los anteriores modelos.

El nuevo modelo ofrece la calidad de acabado de un Golf. Ni un mal ajuste, ni una vibración anormal, materiales de calidad y una información ordenada racionalmente, de la misma manera que en el Ibiza, ya que hereda en su totalidad el cuadro de instrumentos salvo la ubicación de los elevalunas eléctricos, en la consola central lejos del resto de los mandos. La posición al volante es idónea sea cual sea la talla del conductor. El volante y el asiento regulables en altura de serie facilitan mucho las cosas.

En cuanto a habitabilidad, el nuevo Polo supera ampliamente al modelo anterior, pero a pesar del mejor aprovechamiento del espacio no han ocurrido milagros. En el interior pueden acomodarse cuatro adultos sin estrecheces. Sobra altura en las



La estructura del nuevo Polo se ha realizado pensando en la seguridad.

el maletero del Polo en ningún caso alcanza la capacidad de un Corsa, Punto o Twingo. El acceso a las plazas traseras en el cinco puertas tampoco convence, dado lo avanzado del asiento respecto al ángulo de apertura de la puerta. El espacio para las piernas es razonable sin tener que adoptar posturas estrafalarias. Sin embargo, el maletero es estrecho y profundo. Los amortiguadores invaden, como en el Ibiza, la zona de carga a la que ha habido que darle profundidad para ganar volumen. Aun así,

el precio final es un misterio pero todo apunta a unas cifras muy atractivas de salida (siempre por debajo del precio del Ibiza) que pueden aumentar considerablemente en función del paquete escogido. ●

ANDRÉS MAS



El maletero del pequeño Volkswagen es similar al del Ibiza, estrecho y profundo. Su volumen es algo menor que el de otros rivales. Cuatro adultos viajan bien, sin embargo el acceso a las plazas traseras en el cinco puertas no es del todo bueno.

FICHA TECNICA

| MOTOR                       | 45 CV                    | 55 CV                 | 75 CV                 |
|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición                 | Delantero transversal    | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros             | 4 en línea               | 4 en línea            | 4 en línea            |
| Cilindrada (c.c.)           | 1.043                    | 1.296                 | 1.598                 |
| Nº válvulas por cilindro    | 2                        | 2                     | 2                     |
| Alimentación                | Inyección electrónica    | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión                  | 10,0 a 1                 | 10,0 a 1              | 9,8 a 1               |
| Potencia máxima/r.p.m.      | 45/5.200                 | 55/5.200              | 75/5.200              |
| Par máximo/r.p.m.           | 7,7/2.800/3.200          | 10,2/2.800/3.400      | 13,1/2.800/3.400      |
| TRANSMISION                 |                          |                       |                       |
| Tracción                    | Delantero                | Delantero             | Delantero             |
| Caja de cambios             | Manual, 5 vel.           | Manual, 5 vel.        | Manual, 5 vel.        |
| DIRECCION Y FRENSOS         |                          |                       |                       |
| Sistema                     | Cremallera, asistida op. | Crem. Asistida op.    | Cremallera, asistida  |
| Diámetro de giro (m)        | 10,1                     | 10,1                  | 10,1                  |
| Frenos. Sistema (Del./Tras) | Discos/Tambores          | Discos/Tambores       | Discos/Tambores       |
| SUSPENSIONES                |                          |                       |                       |
| Delantero                   | Independiente            | Independiente         | Independiente         |
| Trasero                     | Semindependiente         | Semindependiente      | Semindependiente      |
| PESO Y DIMENSIONES          |                          |                       |                       |
| En orden de marcha (kg)     | 955                      | 955                   | 990                   |
| Largo/alto/ancho (mm.)      | 3.715/1.655/1.420        | 3.715/1.655/1.420     | 3.715/1.655/1.420     |
| Capacidad depósito (L.)     | 45                       | 45                    | 45                    |
| PRESTACIONES Y CONSUMO      |                          |                       |                       |
| Accel. de 0/100 km/h. (s)   | 21,4                     | 16,3                  | 12,5                  |
| Velocidad máxima (km/h)     | 145                      | 156                   | 172                   |
| Consumo urbano (L/100km)    | 7,5                      | 7,9                   | 8,6                   |
| A 90 km/h (L/100 km)        | 5,3                      | 4,9                   | 5,3                   |
| A 120 km/h (L/100 km)       | 7,1                      | 6,8                   | 7,2                   |



La estabilidad del Lancia Dedra Station Wagon es ejemplar. El comportamiento es muy neutro en todo tipo de carreteras.



El diseño del nuevo familiar de Lancia resulta muy elegante y atractivo.

AL VOLANTE

LANCIA DEDRA STATION WAGON

# Elegante y dinámico



En breves días, los nuevos Lancia Dedra con la carrocería familiar estarán disponibles en España, unos modelos que presentan una estética muy elegante y una mayor capacidad de carga.

DE las instalaciones del prestigioso Instituto de Diseño I.D.E.A. ha salido la atractiva versión con carrocería familiar del Lancia Dedra. El nuevo modelo Station Wagon del fabricante italiano aporta una imagen muy elegante y ofrece una habitabilidad interior mejor adaptada a las familias numerosas.

Como es lógico, la parte trasera es la auténtica protagonista en este modelo, con un diseño de líneas redondeadas que aportan una mayor ligereza visual y eliminan esa habitual sensación de cuadratura de la que hacen gala este tipo de vehículos. Manteniendo las mismas dimensiones exteriores que en la berlina de tres volúmenes se ha conseguido aprovechar más el espacio y mejorar notablemente el volumen de carga, aunque la mayor estilización en el diseño le ha hecho perder algo de volumen frente a su homónimo de Fiat, el Tempra Station Wagon.

La disposición técnica en los Lancia Dedra Station Wagon es similar a la del resto de los modelos de la gama, con mecánicas situadas en posición transversal y cilindradas comprendidas entre 1.600 y 2.000 centímetros cúbicos, junto con el conocido 1.9 turbodiesel de 90 caballos, cambio manual de cinco velocidades (no estará disponible el cambio automático en los Dedra Wagon), suspensiones independientes en las cuatro ruedas, frenos con discos ventilados en el tren delantero, ABS disponible en todas las versiones y sistema de tracción delantera o también permanente a las cuatro ruedas para el Dedra 2.0 i.e. 16V Integrale Station Wagon.

En el interior no se han realizado modificaciones destacables. Los Lancia Dedra Station Wagon estarán disponibles con tres niveles de acabado (LE, LS y LX) que se diferencian por el uso de tapicerías en Alcántara y tejidos de nuevo diseño. El equipamiento de serie incluye en todas las versiones elementos como la dirección asistida, cristales atóxicos, airbag para el conductor, cinturones de seguridad delanteros con pretensor, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, etcétera.

Motor 16 ha tenido la ocasión de sentarse al volante del nuevo modelo familiar de Lancia, en concreto de



Buena imagen y presencia son la tónica general en el interior de los nuevos Dedra familiares. La versión de más equipamiento cuenta con climatizador, airbag, madera...



El espacio dedicado a los pasajeros no ha variado con respecto a la berlina. Acomodar hasta cinco adultos no es una tarea nada complicada en el Dedra Station Wagon.



Donde sí hay diferencias notables es en el volumen de carga del maletero. Los asientos traseros abatibles por partes completan la polivalencia de este modelo.

la versión más potente y equipada, el Dedra Station Wagon 2.0 i.e. 16V LX. En el modelo tope de la gama familiar hay que unir, a detalles tan lujosos como la tapicería de Alcántara o las inserciones de madera en el salpicadero, la adopción de un equipamiento muy completo que incluye el climatizador automático, elevalunas y retrovisores con mando eléctrico, airbag para el conductor, ABS, llantas de aleación... y el motor de dos litros con culata de 16 válvulas y 139 caballos de potencia.

Una vez puesto en marcha, el nuevo Dedra S.W. muestra rápidamente su excelente comportamiento dinámico en todo tipo de carreteras y no presenta grandes diferencias con respecto a la buena estabilidad que ya habían demostrado anteriormente los Lancia Dedra.

El motor de dos litros y 16V se muestra muy enérgico en subir de vueltas y en la entrega de par, resultando especialmente brillante al funcionar entre 4.000 y 6.000 revoluciones por minuto. Esto le permite a esta versión hacer gala de unas prestaciones excelentes, que unido a su buena estabilidad, agilidad de movimientos y a la sensación de seguridad que transmite nos hace olvidar que se trata de la versión con carrocería familiar.

Lo más llamativo es su neutralidad en el paso por curva, tanto que resulta difícil determinar que se trata de un coche de tracción delan-

tera, puesto que apenas muestra tendencia alguna a irse de morro, mientras que la parte trasera acompaña al conjunto con un leve deslizamiento que ayuda a inscribir el Dedra S.W. en las curvas con más facilidad.



El motor 2.0 i.e. con 16V desarrolla una potencia máxima de 139 caballos.

Las impresiones al volante de este coche resultan placenteras y ofrecen seguridad al conductor, puesto que las reacciones son muy predecibles en todo momento. La dirección asistida tiene un tacto muy acertado, mientras que el trabajo de los frenos no admite reproche. Por su parte, la caja de cambios presenta un manejo suave y bien escalonado, aunque los desarrollos entre tercera y cuarta tienen un salto algo acusado.

#### CLAVES DEL DEDRA S.W.

- Cuatro motores de gasolina: 1.6i (90 CV), 1.8i (101 CV), 2.0i (113 CV) y 2.0i 16V (139 CV).
- Un motor 1.9 TD con 90 CV.
- Disponible con tracción delantera y también a las cuatro ruedas.
- Sólo caja de cambios manual.
- Excelente comportamiento dinámico.
- Tres niveles de acabado: LE, LS y LX.
- Mismas dimensiones exteriores pero mayor capacidad de carga.
- Airbag y pretensores en los cinturones para toda la gama.

A mediados de septiembre, todas las versiones del Lancia Dedra Station Wagon estarán disponibles en nuestro país, a excepción de la variante Integrale con tracción a las cuatro ruedas, que no llegará hasta el mes de octubre. De esta forma, la gama Dedra quedará compuesta por un total de 18 versiones, con 9 berlinas y 9 variantes del nuevo Station Wagon.

GIANCARLO PERINI  
FOTOS: MASSIMO PERINI



# LA GUERRA DEL ESPACIO



| Evasion/Ulysse/806      |                          |
|-------------------------|--------------------------|
| VIRTUDES                | DEFECTOS                 |
| Coche cómodo y versátil | Tacto del cambio         |
| Consumo razonable       | Radio de giro grande     |
| Facilidad de conducción | Asiento central estrecho |

PRECIO (aprox.): 3.500.000 PTAS.

Peugeot 806 ST

Citroën Evasion SX

Fiat Ulysse 2.0

A lo largo del mes de septiembre se sucederán las presentaciones y posterior comercialización de los nuevos familiares desarrollados y fabricados conjuntamente por los grupos Fiat y P.S.A. La historia de esta colaboración empieza allá por 1978, cuando los dos grupos automovilísticos se ponen de acuerdo para la fabricación de vehículos industriales y crean la Sevel. En 1988 se crea una nueva firma, la Sevel Nord, radicada cerca de la ciudad francesa de Valenciennes, con la única finalidad de diseñar y fabricar un coche de los denominados monovolumen para ser comercializado por ambos grupos. El resultado ha sido cuatro modelos idénticos en sus especificaciones técnicas, pero con distinto maquillaje facial que confiere a cada uno el aire de la familia a la que comercialmente pertenece. Sin duda, la llegada de los nuevos modelos va a suponer el empujón definitivo al segmento de los grandes familiares.



La gran distancia entre ejes confiere al Fiat Ulysse, en este caso, un comportamiento muy neutro y progresivo. En cuanto uno se acostumbra a la altura (algo más de 1,70 metros), se puede rodar al mismo ritmo que una berlina sin el menor peligro.

|                     |      |
|---------------------|------|
| <b>DISEÑO</b>       | ★★★★ |
| <b>ACABADO</b>      | ★★★  |
| <b>PRESTACIONES</b> | ★★★  |
| <b>CONFORT</b>      | ★★★★ |
| <b>SEGURIDAD</b>    | ★★★  |
| <b>CONSUMO</b>      | ★★★  |
| <b>PRECIO</b>       | ★★★  |

un elemento decisivo para la popularización de los monovolumen en nuestro país.

Se trata de un coche totalmente nuevo, diseñado desde su origen para ser un gran familiar y, por lo tanto, no aprovecha ninguna plataforma existente. Los dos grupos han

volcado toda su sapiencia en este vehículo. Como ejemplo, basta decir que si bien el motor es Peugeot, la gestión electrónica del mismo la ha desarrollado Fiat, y a sí en todos los apartados del modelo. Su longitud es semejante a la de un Peugeot 405, por dar un ejemplo, pero su distancia

entre ejes es 15 centímetros más larga. Este punto es el secreto del fenomenal aprovechamiento del espacio. Las versiones probadas son las de dos litros de gasolina. Los 123 caballos de este cuatro cilindros son muy aprovechables aunque a plena carga se echa en falta algún que otro caballo. Hay que tener en cuenta que estos coches pesan 1.510 kilos y pueden cargar 790 más. El motor va situado transversal-



El motor queda perfectamente alojado bajo el pequeño capó.

**C**UATRO metros y medio de largo, 1,8 de ancho y 1,7 de alto, son unas dimensiones más que suficientes para alojar a siete ocupantes cómodamente, algo que ninguna berlina tradicional es capaz de hacer en tan recortadas dimensiones. Inicialmente Citroën, Fiat y Peugeot van a lanzar sus versiones, y algo más adelante lo hará Lancia, ausente en esta prueba. El nuevo modelo, pues, va a ser



Hay todo tipo de posibilidades. El asiento central de la segunda fila es más estrecho que los de los lados.



Aunque la suspensión es más bien blanda, el Peugeot 806, en esta foto, no se balancea en exceso, aunque el confort de marcha disminuye al aumentar la carga.

mente y se accede al mismo a través de un capó razonablemente amplio. Las operaciones de mantenimiento se pueden realizar sin grandes contorsiones. Evidentemente, el rendimiento general varía mucho en función del grado de carga. Los tres modelos tienen mecánicas idénticas, por lo que sus rendimientos son iguales. Estos coches aceleran y se recuperan razonablemente bien. El motor funciona bien a regímenes bajos y sólo cuando se rueda con mucha carga hay que andar jugando con el cambio de marchas para mantener el ritmo. En cuanto al consumo, como es lógico, es bastante sensible a la carga y al uso que se haga, pero en términos generales resulta bastante bajo para este tipo de coches. Destaca la facilidad para mantener velocidades crucero en torno a los 130-140 kilómetros por hora sin esfuerzo.

Sin lugar a dudas, lo más interesante del Evasion/Ulysse/806, es su habitáculo. Es sorprendente comprobar cómo en un coche de algo

menos de cuatro metros y medio de largo se ha conseguido una longitud interior próxima a los tres metros. Esto ha dado lugar a la posibilidad de colocar tres filas de asientos. En la primera, la del conductor y el acompañante, hay dos butacones, con posibilidad de girar sobre sí mismos 180 grados, que resultan muy cómodos. Las dos filas posteriores se conforman con asientos independientes que se pueden montar y desmontar en función de las necesidades de ocupación y carga. Con los siete asientos, queda un pequeño maletero en el cual se pueden apilar algunas bolsas, pero que es claramente insuficiente para las necesidades de siete ocupantes. No obstante, la capacidad de carga se puede incrementar progresivamente. Así pues si se elimina uno de los asientos de la última fila ya se consigue una capacidad muy razonable para seis ocupantes y si se suprime totalmente la última fila, el maletero resulta increíble. El acceso al interior es bueno, tanto delante como en





Con la excepción del logotipo, que está situado en el volante. Peugeot (arriba), Citroën (abajo izquierda) y Fiat (abajo derecha). Todos los mandos quedan bien al alcance de la mano y resulta muy curiosa la disposición de la palanca de cambios.

la fila intermedia. Para acceder a la tercera fila hay que abatir uno de los asientos y contorsionarse un poco. Las dos grandes puertas corredizas dejan un hueco muy generoso y se manejan con suavidad. Disponen de un sistema que evita que se puedan cerrar accidentalmente si el coche está aparcado en pendiente. El confort en cualquiera de las siete plazas está a un buen nivel. Estos coches tienen una suspensión bas-

tante suave, que sólo se vuelve un tanto aspera a plena carga. El puesto de conducción permite una posición un tanto erguida, pero cómoda. Todos los mandos quedan al alcance y destaca la situación de la corta palanca de cambio situada en el salpicadero. Así pues, en viajes largos se disfruta de un gran confort de marcha propiciado por la larga distancia entre ejes, la comodidad de los asientos y el buen silencio de

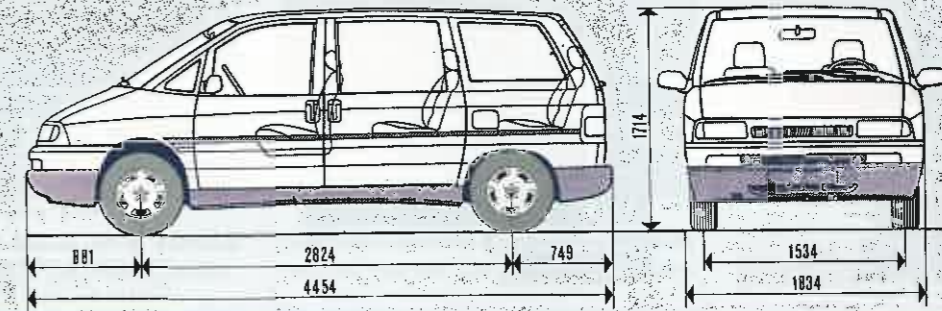
marcha conseguido. También contribuye al buen confort general la climatización. Al ser un habitáculo tan grande, se han dispuesto rejillas de distribución en las plazas traseras. Curiosamente estas salidas de aire están dispuestas al final del reposabrazos de las puertas delanteras, de forma que los ocupantes de las plazas posteriores pueden cerrarlos y abrirlos a su voluntad.

La conducción de estos co- ♦♦♦



Las marcas diferencian sus modelos con elementos tales como las llantas. Peugeot (izda.), Citroën (centro) y Fiat (dcha.).

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 c.c.. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 123 CV(89 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 17,5 mkg (170 Nm) a 2.650 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto Marelli. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,0 km/h.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 12,3 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 281 mm). Traseros: Tambor (ø 255 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION

Delantero: Independiente de tipo Mac Pherson con barra estabilizadora y muelles helicoidales. Trasera: Eje torsional con barra estabilizadora Panhard y muelles helicoidales.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 TR 15. Llantas de chapa de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.585 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

PRESTACIONES

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>     |              |
| Km/h                        | <b>174,3</b> |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>   |              |
| 400 m salida parada         | <b>20,2</b>  |
| 1.000 m salida parada       | <b>37,2</b>  |
| De 0 a 100 km/h             | <b>16,9</b>  |
| Recorriendo (metros)        | <b>304</b>   |
| <b>RECUPERACION</b>         |              |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | <b>21,2</b>  |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | <b>23,6</b>  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | <b>39,8</b>  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | <b>44,8</b>  |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | <b>17,1</b>  |
| recorriendo (metros)        | <b>478</b>   |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | <b>24,0</b>  |
| recorriendo (metros)        | <b>673</b>   |

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| <b>CIUDAD</b>              |             |
| A 29,8 km/h de promedio    | <b>12,3</b> |
| <b>CARRETERA</b>           |             |
| A 90 km/h de cruceo        | <b>7,9</b>  |
| En conducción rápida       | <b>12,5</b> |
| <b>AUTOPISTA</b>           |             |
| A 120 km/h de cruceo       | <b>10,1</b> |
| A 140 km/h de cruceo       | <b>12,9</b> |
| <b>CONSUMO MEDIO POND.</b> |             |
| Litros 100/km              | <b>10,7</b> |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |             |
| Kilómetros recorridos      | <b>690</b>  |

FRENOS

A 60 Km/h: **18,5 m.** A 100 Km/h: **50,2m.** A 120 Km/h: **74,1m.**

SONORIDAD

Al ralentí: **47,5dB.** A 60 Km/h **58,9dB.** A 90 Km/h: **63,4dB.** A 120 Km/h: **68,3 dB.** A 140Km/h: **70,8dB.** A Tope: **77,8dB.**

EQUIPAMIENTO

| EQUIPAMIENTO                   | SI | NO | OP |
|--------------------------------|----|----|----|
| Cuentavueeltas                 | ●  |    |    |
| Manómetro de aceite            |    | ●  |    |
| Termómetro de agua             | ●  |    |    |
| Indicador de carga batería     |    | ●  |    |
| Ordenador de abordó            |    | ●  |    |
| 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               | ●  |    |    |
| <b>SEGURIDAD</b>               |    |    |    |
| Airbag conductor               |    |    | ●  |
| Airbag acompañante             |    | ●  |    |
| Pretensor cinturones           | ●  |    |    |
| Asiento para niños             |    | ●  |    |
| Reposacabezas traseros         | ●  |    |    |

**OPCIONES:** (Equipamiento correspondiente al Peugeot 806 ST. Precio de Opciones sin determinar) Pintura metalizada. Llantas de aleación. Techo solar. Antiarranque codificado. Aire acondicionado. Barras en el techo.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)\* Precio estimado



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



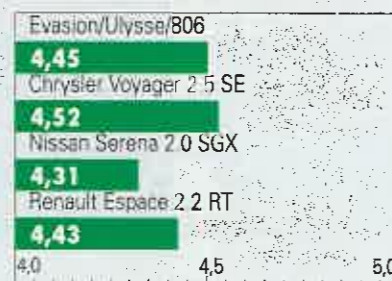
CONCLUSION

Los nuevos familiares de Fiat y P.S.A. se enfrentan a un mercado de lo más variopinto. En España el Nissan Serena es el más vendido. Sus argumentos están claros: unos precios muy atractivos y unas dimensiones externas contenidas. Por su parte, el Chrysler Voyager cuenta con una gama muy amplia y una relación calidad precio favorable. Su maniobrabilidad es el punto más flojo. Sin embargo, en nuestro mercado, el monovolumen por excelencia y con mejor imagen es el Renault Espace. Los años se notan y en algunos aspectos, tal y como el rendimiento de los motores, el Renault se tiene que inclinar frente a los recién llegados.

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



LONGITUD TOTAL (En Metros)



COMPRADOR

CITROËN

Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. Garantía: Un año. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. Red postventa: 1.245 puntos.

FIAT

Importador: Fiat Auto España, S.A. Carretera de Barcelona, kilómetro 27,500. Alcalá de Henares. 28004 Madrid. Teléfono: (91) 885 37 00. Red de postventa: 283 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año.

PEUGEOT

Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. Garantía: Un año. Red de postventa: 1.097 puntos de asistencia en toda España.



El curioso diseño usado en la consola central ofrece mejor aprovechamiento.



Opcionalmente se ofrece un equipo de música con los mandos en el volante.



Con todos los asientos el maletero es bastante pequeño pero se puede tapan.



Las puertas posteriores son correderas. El mando queda al ras de la chapa.



Asientos eléctricos, códigos de arranque, portagafas, todo está previsto.

Cuenta con unas salidas independientes de aire para los asientos traseros.



Se ha dispuesto un aro para latas. Los asientos tienen regulación eléctrica.



permiten controlar las cuatro esquinas del coche. El comportamiento también se ve afectado por la carga, pero en general los tres coches mantienen una buena neutralidad que sólo se troca en un ligero tirón del eje delantero en curvas muy cerradas. Los frenos son suficientes, sin más.

No se han escatimado detalles y el equipamiento es muy completo; fundas para gafas, portatalas, guanteras, y todo un sinfín de elementos conforman la completa dotación de los modelos, que no es exactamente la misma según las marcas. A este respecto, hay que recordar la gran ventaja que supone que los tres modelos sean mecánicamente idénticos, ya que la asistencia técnica, salvo para cuestiones de garantía, se podrá obtener indistintamente a través de cualquiera de las tres redes, lo que supone más de 2.200 puntos de asistencia en España. ●

VICTOR PICCIONE  
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

El Evasion/Ulysse/806  
frente al Renault Espace

# LOS RIVALES LLEGAN DIEZ AÑOS DESPUES

En Europa, el modelo referencia en el sector de los monovolumen es, sin duda, el Renault Espace. De hecho, los responsables del proyecto conjunto Fiat/PSA. no se ruborizan al confesar que su objetivo era superar punto por punto el diseño del Espace, que ya cuenta con diez años a sus espaldas. Así pues nos encontramos con dos vehículos muy semejantes; uno producto del más moderno diseño y otro fruto de diez años de experiencia y continuas mejoras. A la espera de conocer los precios definitivos de los recién llegados, éstos son serios candidatos al relevo del líder del segmento.

**C**UANDO se habla de capacidad en un coche, hay que tomar siempre la referencia del tamaño externo. En este sentido el monovolumen de Fiat/PSA. es dos centímetros más largo que el Espace, y 1,5 más ancho. También es algo más de un centímetro más alto. Esto unido a la disposición transversal del mo-

tor y una distancia entre ejes claramente más larga, parecen anunciar una goleada del nuevo modelo al Espace. Sin embargo, las diferencias son pocas. Con la cinta métrica en mano vemos que la longitud total aprovechable es unos cinco centímetros más larga en el Fiat/PSA. La disposición de la palanca de cambio

y freno de mano entre los dos asientos delanteros en el Espace resta algo de amplitud. Igualmente, a lo ancho hay una ligerísima ventaja a favor del recién llegado. La altura interior es prácticamente la misma en ambos modelos. En la cuestión de acceso al interior no hay grandes diferencias en lo que se refiere a las

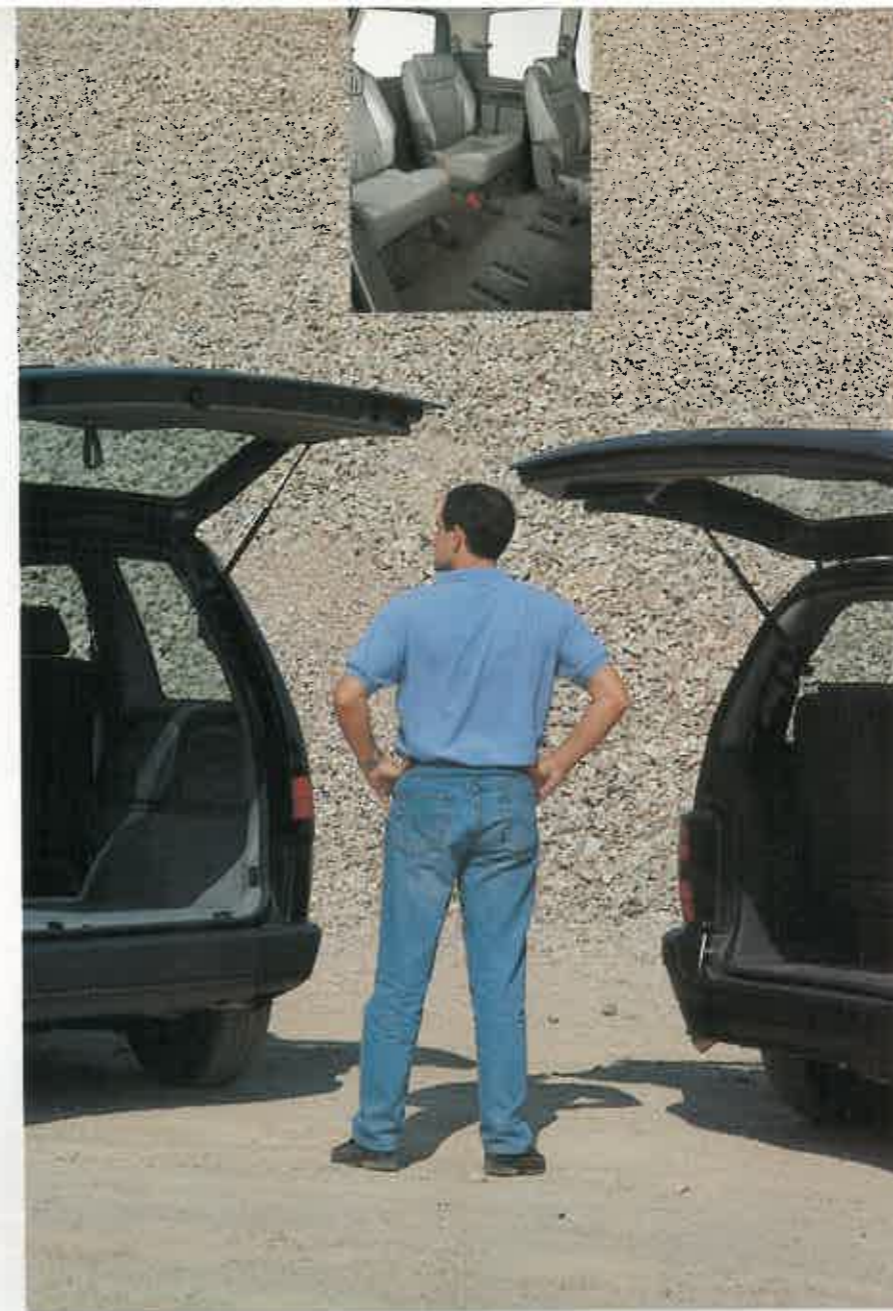
plazas delanteras, pero las puertas correderas suponen una clara ventaja para la familia Evasion/Ulysse/806. En el portón posterior el hueco es más alto en el Espace, pero sin embargo tiene más anchura el de sus rivales. Y ya que hablamos de portones hay que decir que el del Espace se levanta menos y resulta muy

frecuente darse con los picos en la cabeza. Hay 12 centímetros de altura a favor de su rival, con el cual es casi imposible hacerse un chichón. La altura del suelo del coche es prácticamente igual en ambos, sólo un centímetro a favor del Espace. A la vista de esto queda claro que la habitabilidad interior no es





Aunque el Espace de la comparativa es la versión V6, las características de habitabilidad son comunes para todas las versiones de la gama. La modernización que sufrió el modelo en 1991 lo mantiene al día. Su imagen sigue sin ser superada todavía.



La altura del portón es escasa en el Espace y es fácil tocar con la cabeza al descargar. La altura del piso es ligeramente más baja en el Espace que en sus rivales.



determinante para elegir uno u otro modelo, ya que las diferencias son pocas. Ambos modelos son totalmente modulables con cinco asientos fácilmente intercambiables. En este sentido hay que decir que mientras en el Espace los cinco asientos posteriores son exactamente iguales, en su rival el asiento central de la segunda fila es algo más estrecho.

El ingenioso sistema de climatización, con salidas a las plazas posteriores a través de las puertas, da la ventaja en este aspecto a los recién llegados, ya que en su rival la climatización es buena, pero su distribución resta eficacia.

En cuanto a las cualidades dinámicas, la juventud de los nuevos productos se deja notar. El motor dos litros de Peugeot es más potente y elástico que el 2.2 de su rival. No obstante el Espace hace valer el hecho de contar con una carrocería de fibra, muy ligera, fácilmente reparable y totalmente ajena a la corrosión, para que los casi 200 kilos menos de peso atenúen mucho estas diferencias de rendimiento. El comportamiento es en ambos modelos muy noble. Evidentemente los 15 centímetros más de batalla juegan a favor del nuevo familiar, pero no hay grandes diferencias dado el carácter tranquilo de estos modelos. El Espace se aprovecha también de este aspecto y consigue un radio de giro menor, lo cual hace que las maniobras en tráfico urbano se realicen con más agilidad.

En cuanto a precios, todavía es pronto para hablar, ya que ninguno de los tres fabricantes lo ha dado a conocer, pero a la vista de los precios en otros países donde ya se venden, se puede estimar que las versiones probadas rondarán los 3,5 millones de pesetas, aunque habrá versiones menos equipadas que sean algo más baratas. Esto confiere a los nuevos modelos una ventaja adicional, aunque claro está que en este punto Renault no ha dicho la última palabra.

La moderna tecnología de la carrocería que desde el principio empleó Renault en su modelo permite que éste se encuentre perfectamente vigente para competir con los recién llegados sin complejos. A esto hay que añadir la buena imagen que ha cosechado el familiar de Renault a lo largo de todos estos años de vida en el mercado.

Motor 16  
Prueba



FORD ESCORT 4x4

| VIRTUDES                     | DEFECTOS                      |
|------------------------------|-------------------------------|
| Comportamiento bueno         | Frenos que acusan la fatiga   |
| Calidad de acabado           | Instrumentación escasa y sosa |
| Imagen atractiva y deportiva | Suspensiones un poco blandas  |

PRECIO: 3.189.000 PESETAS

FORD ESCORT RS 2000 i 16V 4x4

# El hermano pequeño

El sistema de tracción 4x4 del Ford Escort RS 2000, permite disfrutar de unas sensaciones en suelo deslizante hasta ahora sólo reservadas en este modelo al poderoso Escort Cosworth.



Tal como suele ser habitual en este modelo de Ford, la calidad de acabado es de primera. Lo peor es la instrumentación, un poco escasa para tratarse de un coche con carácter deportivo.

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

FORD ha querido acercar más la tracción integral a los clientes del Escort, algo que hasta ahora sólo era posible en el exclusivo y poten- ◆◆

te Escort Cosworth. La marca del ovalo, usando un sistema muy similar al utilizado en su modelo más rabioso, ha dotado de tracción permanente al RS 2000. Un coche que con respecto a su homólogo de tracción delantera, ofrece la posibilidad de llegar más allá. Su sistema de tracción le permite mantener mejores prestaciones en suelo deslizante.

Ford ha usado un sistema de tracción ya probado por ellos, está derivado del que han venido utilizando en



En el Ford Escort RS 2000 4x4 las llantas de aleación y el airbag del conductor son equipamiento de serie. En las aletas delanteras aparece el anagrama 4x4.

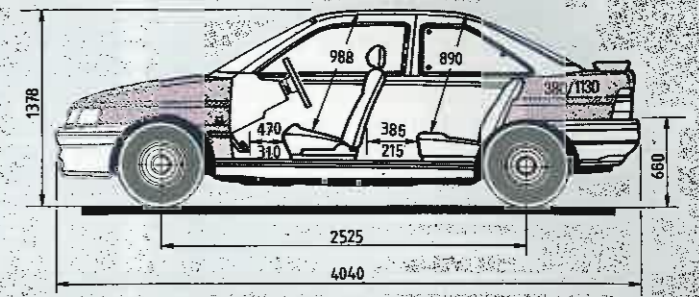
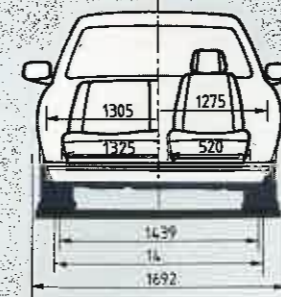


El sistema de tracción integral que equipa el RS 2000 ofrece un buen comportamiento sobre las superficies deslizantes.

el Sierra y el Scorpio, evolucionado después para el Escort Cosworth. El reparto de par motor es de un 40 por ciento al eje delantero y de un 60 al trasero, que se reparte a través de un diferencial central helicoidal con acoplamiento viscoso de deslizamiento limitado, que se bloquea progresivamente cuando alguno de los ejes patina. El reparto de par difiere sobre el utilizado en el Cosworth 34/66, debido a que en el RS 2000 el motor situado de forma transversal acusa más su peso sobre el eje delantero. En Ford prefieren que haya un mayor par motor en las ruedas traseras, porque, según ellos, es más efectivo cuando se acelera y da mejor estabilidad sobre superficies deslizantes.

Tal como en su día tuvimos ocasión de comprobar en el Escort Cosworth, en el RS 2000, nos ha parecido un sistema de tracción eficaz. En curvas abordadas a fuerte ritmo, ha desaparecido la tendencia habitual de los Escort a tirar de morro. Desliza de forma muy noble y suave sobre

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 150 CV(112 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 20,7 mkg (190 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,2. En 3ª a 1.000 rpm: 18,7. En 4ª a 1.000 rpm: 24,9. En 5ª a 1.000 rpm: 32,5.

DIRECCION

Sistema.: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (ø 270 mm). Traseros: Discos ventilados (ø 260 mm). Antibloqueo de frenos: Serie.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos oblicuos, barra de torsión, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

RUEDAS

Neumáticos: 195/50 VR 15. Llantas de aleación de 6,0 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del dep. de combustible: 55 l.

PRESTACIONES

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>     | <b>209</b>  |
| Km/h                        |             |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>   |             |
| 400 m salida parada         | <b>17,0</b> |
| 1.000 m salida parada       | <b>31,1</b> |
| De 0 a 100 km/h             | <b>9,2</b>  |
| Recorriendo (metros)        | <b>144</b>  |
| <b>RECUPERACION</b>         |             |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | <b>17,6</b> |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | <b>20,0</b> |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | <b>31,6</b> |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | <b>36,1</b> |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | <b>8,4</b>  |
| recorriendo (metros)        | <b>233</b>  |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | <b>12,7</b> |
| recorriendo (metros)        | <b>357</b>  |

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

|                            |             |
|----------------------------|-------------|
| <b>CIUDAD</b>              |             |
| A 30,2 km/h de promedio    | <b>11,9</b> |
| <b>CARRETERA</b>           |             |
| A 90 km/h de cruceo        | <b>7,3</b>  |
| En conducción rapida       | <b>16,5</b> |
| <b>AUTOPISTA</b>           |             |
| A 120 km/h de cruceo       | <b>10,8</b> |
| A 140 km/h de cruceo       | <b>12,6</b> |
| <b>CONSUMO MEDIO POND.</b> |             |
| Litros 100/km              | <b>10,4</b> |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |             |
| Kilómetros recorridos      | <b>479</b>  |

FRENOS

|             |                |
|-------------|----------------|
| A 60 Km/h:  | <b>18,4 m.</b> |
| A 100 Km/h: | <b>51,1 m.</b> |
| A 120 Km/h: | <b>75,7 m.</b> |

SONORIDAD

|             |                 |
|-------------|-----------------|
| Al ralentí: | <b>48,6 dB.</b> |
| A 60 Km/h:  | <b>64,8 dB.</b> |
| A 90 Km/h:  | <b>68,5 dB.</b> |
| A 120 Km/h: | <b>71,4 dB.</b> |
| A Tope:     | <b>81,2 dB.</b> |

EQUIPAMIENTO

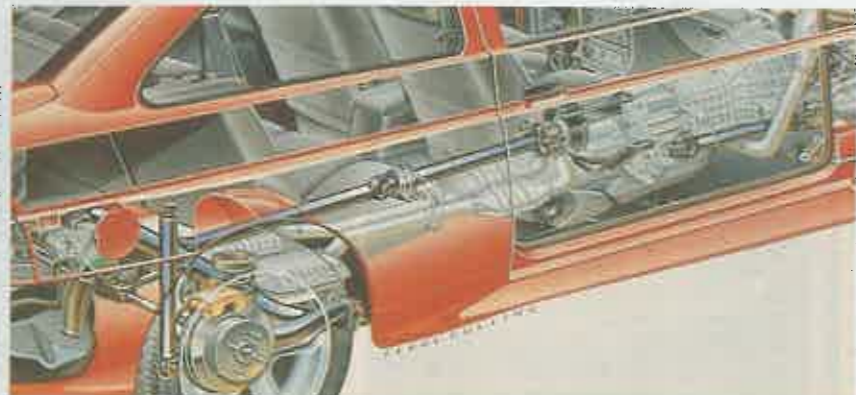
| EQUIPAMIENTO                   | SI | NO | OP |
|--------------------------------|----|----|----|
| Cuentavueltas                  | ●  | ●  |    |
| Manómetro de aceite            | ●  | ●  |    |
| Termómetro de agua             | ●  | ●  |    |
| Indicador de carga batería     | ●  | ●  |    |
|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

OPCIONES:

2003R Radiocassette: 39.000 ptas.  
 2006R Radiocassette: 52.000 ptas.  
 Asientos Recaro: 87.000 ptas. Pintura metalizada: 35.000 ptas. Airbag acompañante: 66.000 ptas. Paquete antirrobo (Inmovilizador, alarma, doble cierre y apertura portón): 64.000 ptas. Paquete Nevada (Deshielo eléctrico parabrisas, retrovisores termoelectrónicos, techo solar eléctrico): 114.000 ptas. Seguridad mecánica Ford, 3 años/50.000 kilómetros: 51.750 ptas. Seguridad mecánica Ford, 4 años/100.000 kilómetros: 103.500 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

En líneas generales, el sistema de tracción integral con que cuenta el Ford Escort RS 2000 4x4, es muy similar al utilizado por la marca en el Escort Cosworth. Es un sistema que por medio de un diferencial central viscoso, que recibe el par motor a través de la caja de cambios, después lo reparte en un 40 por ciento al eje delantero y en un 60 al trasero. El diferencial central tiene un deslizamiento limitado y permite que, en caso de que cualquiera de los dos ejes pierda tracción, pasar mayor par al eje que tiene en esa situación mayor motricidad. Además en cada eje, hay un diferencial que se encarga de bloquear el par motor que llega a las ruedas para que siempre y por delicada que sea la adherencia en la carretera por la que se circula haya el mínimo de pérdidas de motricidad.



CONCLUSION

Hoy por hoy en España el Escort RS 2000 4x4 no tiene rivales directos, el resto de las marcas con modelos que se mueven en su segmento carecen de versiones con tracción a las cuatro ruedas, por lo tanto se convierte en un ejemplar único. Para poder disponer de tracción a las cuatro ruedas en un turismo, hay que recurrir a modelos de menores prestaciones o a vehículos con una clara vocación deportiva, que por lo general suelen estar compitiendo en rallyes. Por lo tanto el Escort RS 2000 tiene a su favor ofrecer unas buenas prestaciones y disfrutar de una conducción segura en suelos deslizantes, con un precio que no está muy desorbitado.

COMPRADOR

**FORD. Fabricante/Importador:** Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86.  
**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros, con la posibilidad de poder ampliarla opcionalmente. **Red de postventa:** 993 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

**FINANCIACION**  
**Entrada mínima:** 797.250 ptas. **Plazos:** 48 de 68.405 ptas. **Precio final aplazado:** 4.080.690 ptas.  
**COSTE POR KM.**  
**Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 26,18 ptas/km. **Coste financiero:** 52,59.  
**Coste por km. total:** 78,77.

**SEGURO**  
**Responsabilidad Civil:** 46.660 pesetas/año.  
**Seguro a todo riesgo:** 269.765 pesetas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de cuatro años de antigüedad de carnet.



El espacio interior es similar al que ofrece el RS 2000 de dos ruedas motrices. Los magníficos asientos Recaro son opción.

las cuatro ruedas y al final obsequia con un ligero derrapaje del eje trasero, que no plantea ningún problema y que en la mayoría de las ocasiones para corregirlo basta con acelerar un poco. Si comparamos su comportamiento dinámico con el RS 2000 de tracción delantera, el 4x4 permite mayores alegrías. Salvo el sistema de tracción integral, el resto de elementos mecánicos son muy similares a los de la versión de dos ruedas motrices. El motor de dos litros con culata de 16 válvulas con los mismos 150 caballos de potencia, acusa el mayor peso del coche y el sobreesfuerzo que tiene que realizar para mover las cuatro ruedas motrices. Esto se traduce en una ligera pérdida de presta-

ciones y en un mayor consumo de combustible.

La caja de cambios de tipo MXT 75, ya conocida, tiene unos desarrollos acertados y un manejo suave y preciso. Algo que sí ha cambiado es la suspensión trasera, que para poder acoger el sistema de tracción en las ruedas traseras es independiente. El tarado general de las suspensiones, se nos antoja un poco blando, pensando para que ofrezca un elevado confort de marcha. El sistema de frenos sigue padeciendo los defectos genéricos de este modelo; aguantan poco los esfuerzos prolongados, alargándose en ese caso las distancias de frenado. Está equipado de serie con un sistema antibloqueo electrónico, que fun-

ciona muy bien en carreteras con buen firme, pero en pisos bacheados y ondulados entra en funcionamiento muy pronto, transmitiendo a su conductor una sensación rara.

Exteriormente, salvo unos discretos anagramas en las aletas delanteras que delatan su condición de 4x4, en nada difiere del RS 2000 de dos ruedas motrices. Interiormente tampoco. Sigue haciendo gala del magnífico acabado de este modelo y sigue equipando una instrumentación escasa y sosa para el tipo de coche de que se trata. Algo muy favorable es que el sistema 4x4 no ha traído consigo una merma de espacio interior ni de capacidad de carga del maletero. El milagro del maletero se debe a las nuevas suspensiones traseras. En otro apartado en el que está a buen nivel este coche, es en su equipamiento de serie, contando de fábrica con elementos como el ABS, el aire acondicionado o el airbag para el conductor.

El Escort RS 2000 4x4 es una buena opción para aquellos que se desenvuelven durante buena parte del año por carreteras deslizantes. Hay que pagar un sobreprecio que supera las 400.000 pesetas con respecto al RS 2000 de dos ruedas motrices. A cambio permite algunas alegrías más, resultando un coche idóneo para los amantes de los deportes de invierno, por poner un ejemplo muy claro. ●

El moderno motor multiválvulas de dos litros y 150 caballos de potencia acusa el mayor peso del coche y la necesidad de tener que mover las cuatro ruedas motrices.



MANUEL MADRID  
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

# LA HISTORIA DEL AUTOMOVIL EN

# 25 RESPUESTAS

## ¿ SABIA USTED QUE... ?



Hay épocas que evocan los momentos más cruciales de la vivencia del hombre sobre la tierra. La grandeza de la antigua Grecia, la magnitud del Imperio Romano y el esplendor del Renacimiento, son las piedras milares de la Historia forjada por ese peculiar ser llamado hombre, que al final del siglo XIX, inventó la máquina más mágica de todas: el automóvil; diabólico objeto móvil que le ha permitido luchar contra el tiempo, vencer las distancias, y sobre todo, comunicarse, conocer, viajar y alimentarse de otras culturas. Esta simbiosis entre hombre y máquina, está salpicada de fechas inolvidables, acontecimientos trascendentales, detalles definitivos y otros apéndices de entrañable valor que se reflejan en estas páginas.

GIGI CORBETTA.



### EL COCHE MAS ANTIGUO EN FUNCIONAMIENTO

Es un Benz patente Motorwagen, de 1886, con un motor de un cilindro refrigerado por agua. Este antepasado de los actuales coches era capaz de alcanzar los 15 km/h. Todavía hoy está listo para ser conducido.



### EL COCHE DE MAS EXITO

En las primeras décadas del siglo el coche de mayor éxito fue el Ford T. Este modelo, seguro y económico fue presentado en el mercado americano en 1908. Un año más tarde ya se habían vendido 19.000 unidades. Y a lo largo de su vida se construyeron 15.007.033 Ford T.



### EL COCHE MAS CARO

Su propietario es Bill Tishman, quien ordenó reproducir un Buccioli de 1931. Para su realización se hizo una copia de cada uno de los componentes totalmente a mano. Su coste es alrededor de un millón de dólares.

### EL PRIMER ENCENDIDO MAGNETICO

Fue realizado por Robert Bosch en 1902. El primer generador también fue inventado por Bosch en 1912 y también el primer arranque eléctrico en 1913.

### EL PRIMER COCHE MILLONARIO EN VENTAS

Fue el Ford Mustang. El primer millón de coches de este modelo se vendió en 23 meses y 23 días. El Volkswagen Escarabajo, segundo en el ranking, tardó 27 meses y 17 días en convertirse en millonario en ventas.

### LA PRIMERA CARRERA DE COCHES

Empezó en París el 11 de junio de 1894. Tomaron parte en ella 19 coches y dos motocicletas. El coche más rápido, un modelo Panhard & Levassor necesitó 48 horas y 47 minutos para recorrer la distancia entre París y Rouen (139 kilómetros).



7



**EL COCHE CON MAYOR TIEMPO DE PRODUCCION**

Se trata del Volkswagen Escarabajo, que empezó a dar sus primeros pasos en 1931. Una primera preproducción comenzó en 1936, y fue utilizado por el nazismo para su propaganda. El escarabajo más antiguo que todavía circula data de 1938. Desde entonces se han construido más de 20 millones. Y la producción aún sigue.

8



**EL PRIMER SALON DEL AUTOMOVIL**

Se celebró en Berlín en 1899. 100.000 visitantes pasaron por los stands de los 134 expositores que mostraban sus productos. Este salón es un acontecimiento que se sucede regularmente desde 1902. Actualmente se celebra cada dos años en Frankfurt.

9

**EL PRIMER LAVADO DE COCHES**

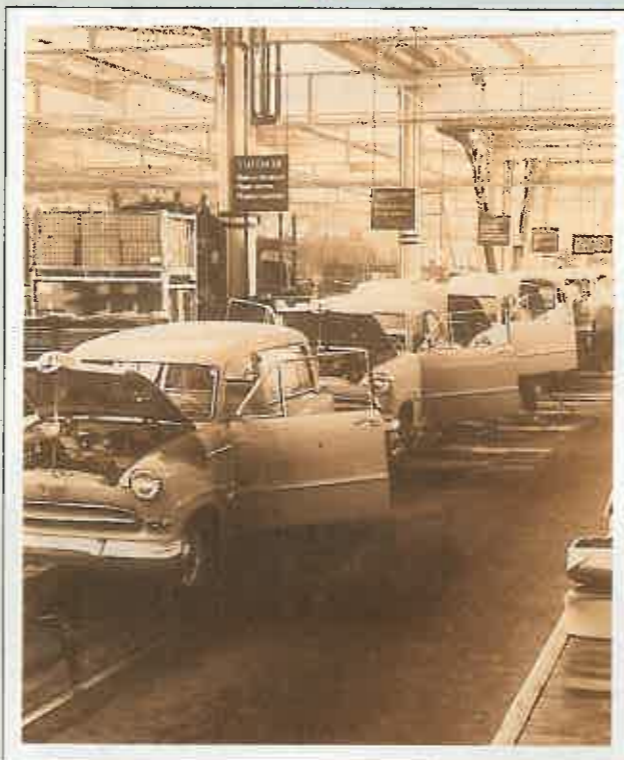
Fue abierto en Berlín en 1930. Tenía dos líneas de lavado y seis puntos de limpieza. Un lavado costaba entre 1,25 y 1,50 marcos, en función del tamaño del coche.

10

**EL PRIMER CONTROL ELECTRONICO DE LA INYECCION**

Se llamó Jetronic y fue construido por Bosch. El impacto producido por las dos crisis del petróleo del 1973 y 1979 fue el que produjo que se popularizaran estos dispositivos.

11



**LA PRIMERA CADENA DE MONTAJE DE AUTOMOVILES**

Fue instalada en la factoría de Henry Ford hacia 1913. Se inspiró para ello durante una visita al matadero de Chicago, donde comprobó que los trabajadores realizaban el mismo movimiento todo el tiempo. Opel siguió esta idea en 1925.

12



**EL PRIMER CONDUCTOR**

Era una mujer, Berta Benz, la esposa del pionero constructor Carl Benz. Ella y sus dos hijos, realizaron un viaje -sin que su marido lo supiera entre Mannheim y Pforzheim en 1888. Con este primer viaje de larga distancia, quería demostrar que la invención de su marido revolucionaría el tráfico del futuro.

13

**EL PRIMER RALLYE DE MONTECARLO**

Se trataba de una carrera de más de 3.000 kilómetros alrededor de toda Europa, y tuvo lugar en 1911. El ganador fue el francés Henri Rongier.



14

**LA VELOCIDAD MAS ALTA**

En una carretera pública, la velocidad más alta alcanzada la logró Rudolf Caracciola en un coche de carreras Auto-Union. Alcanzó 436 km/h en una autopista alemana. Este récord, conseguido en los años 30, todavía no se ha batido.

15

**EL PRIMER NEUMATICO PARA COCHE**



Realizado por los hermanos Michelin, fue presentado en el año 1894. Su gran innovación era la introducción de una cámara de caucho que sustituía a la madera y el hierro y fue la primera revolución desde que se sustituyeron las ruedas de hierro y madera que se utilizaban en los carruajes anteriores. La idea básica de un neumático de estas características fue una patente de un modelo de rueda para bicicleta con cámara de

aire patentada en el año 1888 por otro pionero en la fabricación de neumáticos: J. B. Dunlop.



16

**LOS PRIMEROS COCHES DIESEL**

Presentados durante el Salón del Automóvil de Berlín en 1923. Se trataba de tres camiones de y Benz. Los vehículos eran potentes y al mismo tiempo económicos.

17

**EL PRIMER MOTOR BOXER**

Un motor con dos o más cilindros enfrentados uno a otro fue realizado por Hans Ledwinka para la compañía checa Tatra. Porsche también ayudó a desarrollar este tipo de motores que se utilizaron fundamentalmente en aviación durante la Primera Guerra Mundial.

18

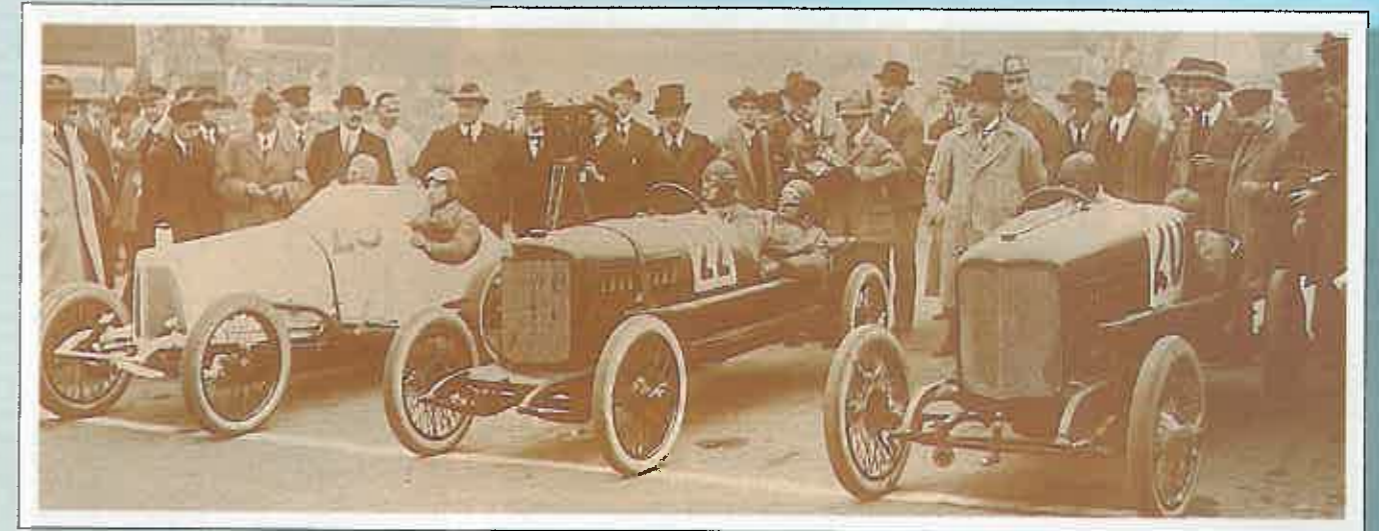
**EL PRIMER MOTOR DIESEL**

Fue patentado en 1893. Como su nombre indica, fue realizado por Rudolf Diesel. Es un motor de combustión con una muy alta compresión. Diesel murió antes de ver su invento montado en un coche.

19

**EL PRIMER MOTOR DE CUATRO TIEMPOS**

Fue realizado en cooperación entre Eugen Langen y Nikolaus Eugen Otto. Esta innovación fue registrada ya en el año 1877.



20

**LA PRIMERA CARRERA EN CIRCUITO**

Se celebró en 1902 en el circuito francés de la Ardenes. Se alcanzó la asombrosa velocidad de 87,5 km/h. Las carreras en circuitos reemplazaron a las carreras entre ciudades que se celebraban en los primeros tiempos del automóvil.

21

**LA PRIMERA SEÑAL DE TRAFICO**

Se instaló en Alemania en el año 1905. No estaba dirigida a los conductores, sino a los peatones y les obligaba a parar ante los coches.

22



**EL PRIMER MOTOR ROTATIVO**

Creado por Felix Wankel y presentado por NSU en 1957, el primer coche que lo llevó fue el llamado Wankel Spiderpor, un pequeño coche que alcanzó 155km/h.

23

**EL RECORD DE LOS 500 KM/H**

El primero en pasar esa barrera fue el capitán americano George Eyston con un antiguo coche de carreras Benz modificado que estaba equipado con un motor de avión de 23 litros. Lo consiguió en 1937.

24

**LA PRIMERA TARGA FLORIO**

Esta espectacular carrera en la isla de Sicilia fue organizada por el conde italiano Vincenzo Florio en 1906. La carrera del famoso piloto Nazarro comenzó con su participación en 1907.

25



**EL PRIMER MINI COCHE**

Fue un Hanomag, un coche de un cilindro con 499 centímetros cúbicos. Fue presentado en 1925 y significó el inicio de la gran motorización de Alemania.



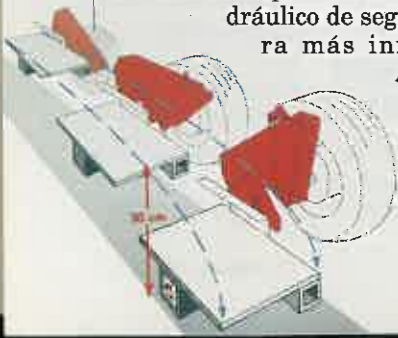
### Nueva imagen de Giró Ribot

LA Compañía Internacional de Grandes Vinos, S.A., es la empresa elaboradora del excelente Blanc de Blancs Giró Ribot. Un vino con denominación de origen Penedés, joven y afrutado. Su aroma es el resultado de una gran experiencia en las variedades Macabeo, Xarel·lo y Parellada. El Blanc de Blancs Giró Ribot ha sufrido un restyling que respira más elegancia y modernidad, sin dar un giro total que confunde a los consumidores.



### Ejes hexagonales AL-KO

PARA remolques de todo tipo, especialmente vehículos autoventa, transporte de caballos y ganado y remolques industriales, así como para diversas tareas de transporte, la firma AL-KO ofrece un sistema completamente nuevo de ejes abatibles con suspensión de caucho. La ventaja especial de este producto es que el chasis del remolque puede ser bajado hasta el suelo. Para este sistema se emplea un dispositivo hidráulico de seguridad. Para más información AL-KO España, S.A. Tel: (976) 71 15 53 o fax: (976) 78 52 41.



### El RACC y Telefónica crean una sociedad

TELEFONICA, por medio de su filial RadioRed, y el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) han creado una sociedad de telecomunicaciones para la explotación en Cataluña de un servicio de radiotelefonía móvil de Grupo Cerrado, conocido con el nombre de «trunking». El «trunking» es un servicio de radiotelefonía privada, que permite compartir infraestructura entre varios grupos cerrados de terminales, que sólo se pueden comunicar entre sí y con la posición central de la organización.



Este servicio está especialmente pensado para ser utilizado por empresas de distribución y flotas de vehículos y, por las ventajas que ofrece, está llamado a sustituir al actual sistema de radiotelefonía privada.



### Gas Gas Endurocross 250

EN 1993, y después de varios años participando en pruebas de enduro con modelos cuya base ya estaba concebida, Gas Gas sorprendió con la creación de la nueva gama Endurocross con cilindradas de 80 y 125 cc., pero con un diseño propio y de



construcción sensiblemente diferente a lo visto hasta el momento. En 1994, un nuevo modelo, la Gas Gas Endurocross 250, ha entrado en escena. Su debut en competición se ha saldado hasta ahora con unos excelentes resultados: ha logrado el Subcampeonato de España de Enduro y una victoria absoluta en la categoría de superiores a 125 cc. de la mano de Xavier Puigdemont.



### TAG Heuer: reloj del año

LA Serie 6000 de TAG Heuer ha sido nombrada Reloj del Año 1994 en una encuesta realizada entre 40.000 expertos relojeros y joyeros británicos. En dicha encuesta estaban incluidas las marcas relojeras deportivas más importantes del mundo. Entre las características de la Serie 6000, galardonada por la industria británica, destacan su impermeabilidad hasta 200 metros, su corona atomillada, el doble cierre de seguridad, cristal de zafiro irrayable, índices luminosos...



### Seguridad Hella

LA nueva Hella 3003 es una luz intermitente de advertencia con acumulador y soporte, siempre disponible para su uso. Señaliza la posición del vehículo en caso de avería y su intensa y amplia luz permite, además, realizar ciertos trabajos en la oscuridad, como el cambio de ruedas o el chequeo del motor. Está disponible en dos versiones: la de color naranja, que utiliza unas baterías ordinarias, y la de color amarillo, con acumulador de 6 voltios.



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

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

| MODELO                      | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS   | Llantas | Airbag |
|-----------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|
| <b>ALFA ROMEO</b>           |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |        |
| 33 1.3 Iniecia 2            | 1.630.000 | 1.365 | 90  | 178 | 11,5  | 8,8   | 407,5 | Serie   | 35.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |        |
| 33 1.5 ie                   | 1.910.000 | 1.490 | 97  | 180 | 10,7  | 8,3   | 407,5 | 150.000 | 35.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |        |
| 33 1.7 ie                   | 2.070.000 | 1.712 | 107 | 188 | 9,5   | 8,4   | 407,5 | 150.000 | 35.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 150.000 | 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 | 60.000 |
| ● 155 1.8 Twin Spark Lux    | 2.785.000 | 1.773 | 129 | 200 | 10,3  | 8,6   | 444,3 | Serie   | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 180.000 | 75.000 |
| ● 155 2.0 Twin Spark        | 3.065.000 | 1.995 | 143 | 205 | 9,3   | 8,5   | 444,3 | Serie   | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 180.000 | 68.000 |
| ● 155 2.5 V6                | 4.045.000 | 2.492 | 166 | 215 | 9,4   | 10,2  | 444,3 | Serie   | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 180.000 | 68.000 |
| ● 155 2.0 Q4                | 4.780.000 | 1.995 | 190 | 225 | 7,0   | 10,5  | 444,3 | Serie   | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 180.000 | 60.000 |
| ● 156 2.0 TD                | 2.735.000 | 1.823 | 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 | 148 | 210 | 9,9   | 8,6   | 455,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 100.000 | Serie  |
| ● 164 3.0 V6 24V Súper      | 5.751.000 | 2.959 | 210 | 240 | 8,0   | 11,3  | 486,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● 164 3.0 V6 24V Súper Aut. | 5.986.000 | 2.959 | 230 | 235 | 8,7   | 12,1  | 466,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● 164 3.0 V6 24V Q4         | 7.144.000 | 2.959 | 230 | 240 | 7,5   | 12,1  | 455,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● 164 2.5 TD                | 4.409.000 | 2.500 | 125 | 202 | 10,8  | 7,3   | 455,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 100.000 | Serie  |
| ● 164 2.5 TD Súper          | 4.762.000 | 2.500 | 125 | 202 | 10,8  | 7,3   | 466,5 | Serie   | 77.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 150.000 | Serie  |

| MODELO             | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac.  | ABS | Llantas | Airbag |
|--------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|---------|-----|---------|--------|
| <b>ARO</b>         |           |       |    |     |       |       |       |         |         |        |        |         |     |         |        |
| Aro 10 Techu Lona  | 918.000   | 1.397 | 64 | 125 | 29,0  | 9,5   | 380,0 |         |         |        |        |         |     |         |        |
| Aro 10 Techu Duro  | 1.040.400 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0  | 9,5   | 380,0 |         |         |        |        |         |     |         |        |
| Expandir 1.9 0 4WD | 1.675.135 | 1.870 | 64 | 137 | 27,4  | 8,9   | 384,9 | 177.000 | 32.000  |        |        | 110.000 |     | 125.000 |        |
| 243 D              | 1.707.067 | 3.120 | 85 | 110 | 28,6  | 10,1  | 403,0 |         |         |        |        |         |     |         |        |
| 244 D              | 1.752.462 | 3.120 | 85 | 110 | 28,6  | 10,1  | 403,0 |         |         |        |        |         |     |         |        |

| MODELO                 | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS     | Llantas | Airbag |
|------------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|
| <b>ASIA MOTORS</b>     |           |       |    |     |       |       |       |         |         |        |        |        |         |         |        |
| Rocsta 2.2 (X T. Lona) | 2.025.100 | 2.164 | 72 | 138 |       |       | 360,5 | 167.800 |         |        |        |        | 106.800 |         | 50.850 |
| Rocsta 2.2 (X T. Duro) | 2.105.400 | 2.164 | 72 | 138 |       |       | 360,5 | 167.800 |         |        |        |        | 106.800 |         | 50.850 |

| MODELO                         | PVP        | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS   | Llantas | Airbag |
|--------------------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|
| <b>AUDI</b>                    |            |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |        |
| ● 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 | 153.000 | Serie  |
| ● 80 2.0 E 16V Quattro Compet. | 4.300.000  | 1.984 | 140 | 208 | 9,8   | 10,5  | 448,2 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 153.000 | 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 | 208 | 10,6  | 11,2  | 448,2 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 153.000 | Serie  |
| ● 80 2.6 E V6 Quattro          | 4.852.000  | 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 2.6 E V6 Avant            | 4.530.000  | 2.598 | 150 | 207 | 9,5   | 10,3  | 448,2 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 153.000 | Serie  |
| ● 80 2.6 E V6 Avant Quattro    | 5.045.000  | 2.598 | 150 | 205 | 9,7   | 11,4  | 448,2 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 153.000 | Serie  |
| ● 80 1.9 TDI Avant             | 4.050.000  | 1.896 | 90  | 174 | 14,1  | 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 | 218 | 9,1   | 10,9  | 479,7 | Serie   | 126.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 206.000 | Serie  |
| ● A6 2.5 TDI                   | 5.157.000  | 2.483 | 115 | 195 | 11,2  | 6,6   | 479,7 | Serie   | 126.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 206.000 | Serie  |
| ● 100 S4 4.2 V6                | 9.322.000  | 4.132 | 280 | 248 | 6,2   | 15,2  | 479,0 | Serie   | 119.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 206.000 | Serie  |
| ● 100 S4 4.2 V8 Avant          | 9.584.000  | 4.132 | 280 | 247 | 6,6   | 15,2  | 479,0 | Serie   | 119.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 206.000 | Serie  |
| ● Coupé 2.0 E                  | 3.685.000  | 1.984 | 115 | 186 | 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  | 2.228 | 230 | 248 | 6,1   | 11,8  | 441,0 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● Cabrio 2.3 E                 | 3.973.000  | 2.309 | 133 | 188 | 10,8  | 10,3  | 436,6 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● Avant S-2 Quattro            | 7.197.000  | 2.228 | 230 | 247 | 6,1   | 11,6  | 450,9 | Serie   | 53.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● Avant RS2 Quattro            | 10.400.000 | 2.228 | 315 | 282 | 5,4   | 11,6  | 450,9 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● V8 3.6                       | 10.946.000 | 3.562 | 250 | 244 | 7,6   | 13,2  | 487,5 | Serie   | 119.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● V8 3.6 Aut.                  | 10.946.000 | 3.562 | 250 | 238 | 9,0   | 14,0  | 487,5 | Serie   | 119.000 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● V8 4.2                       | 11.919.000 | 4.172 | 280 | 249 | 6,8   | 14,3  | 487,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |
| ● V8 4.2 Aut.                  | 11.919.000 | 4.172 | 280 | 249 | 7,7   | 14,4  | 487,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   | Serie  |

| MODELO                | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS   | Llantas | Airbag |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|--------|
| <b>BERTONE</b>        |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |        |
| Freeclimber 2 R I     | 2.852.501 | 1.596 | 100 | 150 | 15,8  | 8,9   | 378,5 | 209.734 |         | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 54.369  |        |
| Freeclimber TD 1 Duro | 3.8       |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |        |



Con la reserva de un Vectra TD se pueden realizar hasta 100 kilómetros.

### Ojo con la reserva

FUI propietario de un Renault 18 diesel, el cual me dio un buen resultado. Cambié el Renault por un Opel Vectra Turbo Diesel del que estoy casi plenamente satisfecho si no fuera por un problema que tuve hace un par de meses. Al subir una pendiente, estando el coche

en reserva (se acababa de encender la luz) de pronto se fue parando y el motor dejó de funcionar. Como no podía ser de otra cosa ya que el coche estaba nuevo, lo dejé caer hasta una zona plana y el coche volvió a arrancar sin pegas. Di la vuelta y me acerqué hasta una gasolinera, donde lo llené, sin que haya vuelto a suceder

nada parecido. En alguna ocasión (cuando me lo entregaron) ya había hecho unos 30 kilómetros desde que se encendió la luz de reserva y me han dicho que puedo hacer incluso 60. En el concesionario no le dan importancia pero yo ya no me fío de la reserva. ¿A qué puede ser debido este problema?

JOSÉ ALVAREZ CAMBLOR  
Gijón

R.- Con la reserva de un Vectra TD y sin superar los 100 Km/h., usted puede recorrer tranquilamente más de 100 kilómetros. No se preocupe, lo que le pasó no es normal, pero puede ocurrir en alguna ocasión, la bomba se desceba al haber poco combustible y deja de llegar gasoil, con la consiguiente parada del motor.

Una recomendación para evitar que le vuelva a ocurrir, cada 30 o 40.000 kilómetros cambie el filtro del depósito, le evitará disgustos de este tipo.

### Fogonazos a discreción

LA noche del pasado viernes 26 de agosto, ya era sábado, a las 00,30 horas circulando por la madrileña M-40 en sentido Zaragoza-Burgos me vi sorprendido por un potente fogonazo que se reflejó en el retrovisor interior de mi automóvil y, momentáneamente, me deslumbró. Repuesto de mi sorpresa y del deslumbramiento pudimos ver -llevaba pasajeros en mi coche- cómo por el carril de la izquierda nos rebasaba una moto y a continuación un vehículo



La actuación de los radares móviles comienza a levantar polémicas.

Citroën ZX de color blanco. Al momento pudimos observar un segundo fogonazo, esta vez delante de nosotros. Unos kilómetros por delante, un BX de la Guardia Civil con el arco luminoso encendido tenía parada una motocicleta a la vez que un ZX de color blanco (el radar) se incorporaba al grupo, tras rebasarlos ligeramente, dando marcha atrás por el arcén.

Yo creía que estaba terminantemente prohibido el empleo de flashes por la noche, por los deslumbramientos que conlleva su uso. Además, si me deslumbró a mí a través del retrovisor, qué sería del pobre automovilista que circulara en sentido contrario, de frente. Ante estas circunstancias no me queda más remedio que ser categórico. Las persecuciones del vehículo equipado con el radar son siempre peligrosas y muchísimo más por la noche. Si a esto se añaden los deslumbramientos, uno empieza a cuestionarse muchas cosas ¿realmente el fin justifica los medios? En Francia el ministro de Transportes ha encargado un borrador para limitar el uso del radar por parte de la gendarmería. Esta medida tiene como finalidad instalar los radares en las zonas realmente peligrosas. En definitiva prevención y menos recaudación.

A mi modesto entender, la mayoría de los controles que se efectúan sobre la velocidad en nuestro país (salvo honrosas excepciones, que las hay) tienen como único fin recaudar, por lo que muy bien podría hablarse del «impuesto de la velocidad»

MANUEL REYES  
Madrid

R.- Puestos al habla con el gabinete de prensa de la Dirección General de Tráfico, se nos comunica que los agentes tienen instrucciones de actuar con precaución y cuidado en estos casos aunque, según este departamento, las actuaciones nocturnas alcanzan un porcentaje mínimo respecto a las diurnas. No conocen ninguna ley que impida la utilización de flashes durante la noche aunque sea de frente al automovilista (de hecho nunca se lo habían planteado) y dudan que un radar móvil persiga haciendo fotos a un infractor puesto que su misión es circular a una velocidad fija detectando una superior al límite impuesto.

En un principio estas actuaciones van a reducirse a los radares móviles que puedan detener al infractor puesto que, salvo excepciones, es muy difícil que una pareja en el arcén pueda distinguir al infractor entre un grupo de vehículos.

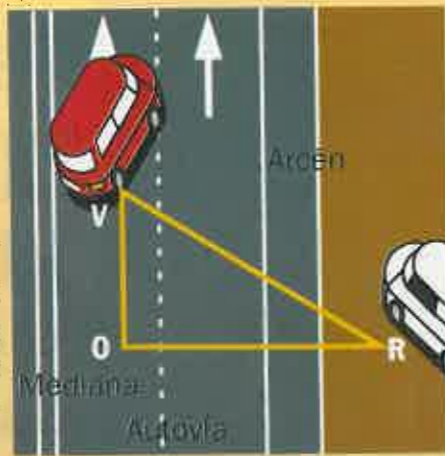
### TEOREMA DE PITAGORAS

● Autovía Madrid-Burgos, Km. 216, dirección Madrid. Doble carril de circulación con arcén en ambos lados de la calzada. V. Max. permitida: 120 Km/h. Vehículo de la Guardia Civil escondido y con radar situado fuera del arcén y separado del borde exterior por 1,5 metros por lo menos.

Unos kilómetros más adelante del Km. 216 me para la Guardia Civil para pedir los datos del coche y del conductor, por haber circulado a 143 Km/h. en el punto citado, el Km. 216; 28 Jul. 94 a las 11.45 horas.

Yo opino lo siguiente: El cinemómetro solamente mide la distancia en línea recta que haya entre él mismo y el vehículo móvil. Esta distancia se supone que es la que ha recorrido el vehículo en una fracción conocida de segundo.

Con los datos de tiempo y de distancia, el cinemómetro calcula automáticamente la velocidad, ( $v=d/t$ ; lease: velocidad igual a distancia dividida por el tiempo). Pues bien, la distancia que mide siempre el radar es la distancia VR (Vehículo-Radar) de la figura (la hipotenusa de un triángulo rectángulo imaginario). Por lo tanto, cuanto más alejado esté el punto R (Radar), del borde del arcén,



mayor será la longitud de la distancia medida, es decir, mayor será la longitud de la hipotenusa VR de la figura, y como el tiempo se supone el mismo, la velocidad adjudicada al vehículo móvil será sensiblemente mayor que la velocidad real con que éste circula.

Así pues, la distancia real recorrida por el vehículo, no es la distancia VR, sino que será, como máximo, la que haya podido recorrer sobre la línea OV (Origen-Vehículo) de la figura, en el mismo lapso de tiempo, que siempre será menor que la distancia VR medida por el radar. Es el conocido teorema de Pitágoras. En resumen, el radar escondido siempre adjudicará al móvil mayor velocidad de la real. Y un margen del 10 por ciento no es suficiente corrección. Las mediciones de radar o cinemómetro, hechas desde fuera del arcén, no son correctas.

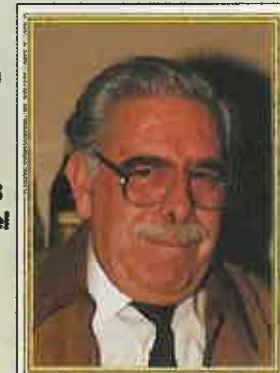
No estoy seguro si debemos pretender los conductores que cambien algunas normas de circulación; lo que debemos pretender siempre es que se apliquen bien, y desde luego, no consentir que la D.G.T. provoque más riesgo aún del que por sí misma, tiene ya la circulación de automóviles.

IGNACIO MADURGA CUERVAS-MONS  
Madrid

## OPINION

### Pobre de pagar

Existen, desafortunadamente, pobres de pedir y ahora, milagro del progreso, ha surgido una nueva figura que es la de pobre de pagar, del que no levanta cabeza a causa de tributos, cotizaciones, impuestos, gabelas, diezmos y otros flagelos de la economía privada y personal de cada uno de nosotros. En Barcelona, vayamos o no sobre ruedas, ostentamos la triste, lamentable primacía en este aspecto. Así, en las acusaciones que se arrojan uno a otro partido sobre sus comportamientos, se ha puesto en evidencia que los datos fiscales globales suponen 61.000 pesetas por habitante frente a 42.000 en Zaragoza, 40.000 en Bilbao, 34.000 en Valencia, 32.000 en Madrid o 30.000 en Sevilla. El impuesto de circulación o, como se llama ahora, Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, es, con mucho, el más caro de España. Por ejemplo: un coche de menos de 8 caballos fiscales, cuesta 4.200 pesetas, mientras que en Madrid, Sevilla, Mallorca, Valencia o San Sebastián, ronda de 2.500 a 2.600 pesetas. De 8 a 12 caballos debe cotizar 11.340 y en el resto de las capitales citadas oscila entre 6.000 y 7.000 pesetas; de 12 a 18 caballos paga 23.940, cuando en el resto es de 14 a 15.000 pesetas. Otro tanto pasa con el tramo superior de más de 16 caballos: 29.820 contra un promedio de 18.000 pesetas.



César Mora \*

Cosa parecida ocurre con las motocicletas y ciclomotores, cuyos precios no cito aquí por no hacer excesivamente árido este trabajo. No vayan a pensar, empero, que esto se debe a que estemos pagando las Olimpiadas, pues tales precios se hallaban ya vigentes con anterioridad a tal acontecimiento. ¡Ah!, me dejaba en el tintero otro gravamen para el automovilista. Las tarifas de la zona azul son, por ahora, de 245 pesetas en la zona A y 185 en la zona B cuando en cualquier ciudad del territorio español no pasan de 100 pesetas.

Así las cosas, yo guardaba, por puro cariño, un viejo automóvil que adquirí hace 17 años y con el que, por agobios de tiempo y porque siempre anda uno con coches ajenos a causa de los imperativos del trabajo, sólo había realizado 35.000 kilómetros. Pero como tenía 12 caballos y fracción cotizaba las ya dichas 23.940 pesetas anuales. A ello tenía que sumarle los seguros, el alquiler de las plazas de parking, el mantenimiento y, con harto dolor de mi corazón, el coche, de impecable aspecto, de perfecto estado mecánico, el vehículo que hoy me costaría sustituir unos tres millones de pesetas, lo he regalado a un amigo que vive fuera de Barcelona. ¡Que cotice él! Las 300.000 pesetas que me ahorro al año, en números redondos, me ayudarán para seguir cumpliendo con el inexorable IRPF. Lo dicho, somos pobres de pagar.

\* Periodista

KAWASAKI ZX-9R

# LA ÚLTIMA NINJA

Es una 900, pero con la ligereza de una 750 y las prestaciones de una 1.100. La Kawasaki ZX-9R, la última Ninja, nace para ser el arma absoluta.

**NINJA** es el nombre de guerra que utiliza Kawasaki cuando saca una moto deportiva «de verdad». La última 900, la ZX-9R, es la más reciente de la saga. Pensada para superar a las 750 y a las 1.100, consigue este doble objetivo compensando el mayor peso con potencia motor manteniendo manejabilidad y agilidad. Se puede decir que estamos ante el cocktail perfecto para aquellos que quieren una moto superdeportiva y a la vez capaz de desenvolverse con eficacia en la ciudad y saber ser dócil si así lo requiere su conductor.

El alma de esta Ninja es el motor de cuatro cilindros que procede de la ZXR 750, al que se ha subido la cilindrada hasta llegar a lo 899 centímetros cúbicos. Tiene todas las caracte-

| KAWASAKI ZX-9R               |                                     |
|------------------------------|-------------------------------------|
| VIRTUDES                     | DEFECTOS                            |
| Motor<br>brillantísimo       | Acclonamiento<br>del cambio         |
| Chasis agíl y<br>estable     | Cúpula limitada<br>a alta velocidad |
| Suspensiones<br>polivalentes | Escasa<br>autonomía                 |

PRECIO: 1.660.000 PESETAS

rísticas de cualquier motor moderno de alto rendimiento: cuatro válvulas por cilindro, doble árbol de levas, refrigeración líquida... Bielas y pistones se han aligerado y el cigüeñal y los semicárteres, reforzados.

Este motor se alimenta con una ba-

tería de cuatro carburadores Keihin a depresión de 40 milímetros de difusor a los cuales el aire llega canalizado y presurizado por el dispositivo Ram Air. El encendido es variable y los cuatro escapes se unen primero dos a dos y terminan en una única salida de acero inoxidable y plástico negro imitando la fibra de carbono. La potencia es nada menos que de 139 caballos a 10.500 revoluciones, lo que unido a sus 215 kilos en vacío nos da una de las mejores relaciones peso-potencia. Con todo esto, la moto es capaz de alcanzar los 280 km/h. El par motor es también generoso, 9,8 mkg a 9.200 revoluciones, con lo cual en carreteras viradas o en ciudad no es necesario estar muy pendiente del cuentavueeltas ni del cambio ♦♦♦

La explosiva Ninja 900 se caracteriza por un magnífico comportamiento en cualquier terreno y por unas excelentes prestaciones.



(de seis velocidades) para acelerar si se practica una conducción tranquila.

Si pasamos al aspecto externo, los diseñadores japoneses han conseguido un equilibrio entre agresividad y elegancia. Formas redondeadas, tomas de aire agresivas, colores elegantes e incluso un cierto toque futurista merced al faro elipsoidal confieren a la ZX-9R ese aspecto que mantiene un sutil equilibrio entre el de una moto apacible pero al mismo tiempo capaz de enseñar los dientes. El tablero de instrumentos es sobrio, con el cuentavuelvas en el centro y el velocímetro a la izquierda, graduado hasta los 300km/h. Lástima que los tubos que sostienen el carenado ofrezcan un aspecto artesanal descuidado, poco acorde con el resto.

Después de habérsenos hecho la boca agua con las cifras de potencia es normal arder en deseos de salir a la calle o, mejor, a la carretera con esta «bestia parda». La posición de conducción es un punto medio entre deporte y turismo, no tan radical como en una ZX-R. Los mandos caen bien



Como es habitual en casi todos los modelos de Kawasaki, el equipamiento que ofrece la nueva Ninja es sumamente completo, incluyendo elementos como el indicador del nivel de la gasolina. Destaca el cuentakilómetros, graduado hasta unos espectaculares 300 km/h.

Elementos como el tubo de escape en aluminio, el chasis, también realizado en este material, o el magnífico diseño de las llantas, no hacen sino exteriorizar el excelente trabajo realizado por los técnicos de la marca en todo el conjunto.



Todas las piezas de la ZX-9R han sido cuidadas hasta el último de detalle.

en las manos, los pedales están en una buena posición, el asiento es duro. La cúpula es pequeña y obliga a una posición de carreras si uno quiere estar protegido. La sensación que la mecánica transmite todo suavidad, mientras uno no vaya a buscar emociones fuertes, entonces, aparece toda su personalidad. En estas condiciones esta Kawa demuestra todo su carácter y no sólo por sus dotes de velocista, sino que por su fuerza desde medio régimen y su agilidad. Es pues en un terreno medio en el que sobresalen las virtudes: ese motor que a partir de las 4.000 revoluciones empuja sin titubear; el chasis, muy no-



FICHA TECNICA

**MOTOR:**

4 cilindros en línea, cuatro tiempos y refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 73 x 53,7 mm. Cilindrada total: 899 c.c. Relación de compresión: 11,5 a 1. Potencia máxima: 139 CV a 10.500 rpm. Par máximo 9,8 Kg m a 9.200 rpm.

**ALIMENTACIÓN:**

4 carburadores Keihin CVKD de 40 mm. de diámetro. Encendido electrónico digital TCBI.

**TRANSMISIÓN:**

Primera por engranajes. Secundaria por cadena. Embrague multidisco en baño de aceite. Cambio de 6 velocidades.

**BASTIDOR:**

Doble viga en tubo rectangular de aluminio. Horquilla delantera invertida con barras de 41 mm. de diámetro y 110 mm. de excursión. Suspensión trasera sistema progresivo Uni-Track con monoamortiguador multiajustable y 145 mm. de excursión. Freno delantero doble disco de 320 mm. de diámetro con pinza de cuatro pistones. Freno posterior simple disco de 230 mm. de diámetro con pinza de doble pistón opuesto. Neumático delantero 120/70-17. Neumático posterior 180/55-17.

**DIMENSIONES:**

Distancia entre ejes: 1.440 mm. Longitud máxima: 2.195 mm. Anchura máxima: 695 mm. Altura del asiento: 810 mm. Altura máxima: 1.165 mm. Peso en seco: 215 Kgs. Depósito de combustible: 20 litros.

ble, y los frenos, potentes e infatigables... El cambio, bien escalonado, no es prodigio de precisión ni suavidad.

El precio es otro punto débil de la Ninja. Su 1.660.000 pesetas la sitúa muy por encima de la Suzuki RF 900R, sólo 10.000 menos que su hermana mayor, la ZZR 1.100, mientras que la Honda CBR 900RR y la Yamaha FZR 1.000 están casi 150.000 pesetas más arriba. Decidirse siempre es un dilema, pero lo cierto es que la Kawa es una de las motos con más personalidad del mercado. Es la última Ninja.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

**PADDOCK**



**MORBACK, SEGUNDO**

La penúltima carrera del Campeonato Alemán de Turismos Grupo N, celebrada en Nurburgring, ha tenido al piloto malagueño Roger Morback como protagonista, ya que fue el más veloz en los mojados entrenamientos, y en carrera se mantuvo primero hasta que órdenes de equipo le obligaron a dejar pasar a su compañero Neumaster, que de ese modo lograba el Campeonato. En la última prueba, Singen, el español puede hacerse con el subcampeonato.

**«MINGO GARCIA» VENCE EN OSONA**

A los mandos de un BMW M-3 del equipo Baporo, «Mingo» García ha conseguido su tercera victoria en tres rallyes, al imponerse en el aplazado Rallye Osona, quinta prueba puntuable para el Campeonato de Cataluña. García ganó 10 de los 11 tramos de que constaba la prueba. Bruguera, segundo, se anotó el tramo restante (La Roca), al pinchar una rueda «Mingo». Tercero fue Prieto por delante de Xargay, líder del campeonato que se anotó la victoria en Grupo N y la Copa Renault.

**Pareja logró su tercera victoria en GT**

LA pasada semana Jesús Pareja logró una importante victoria en Japón al imponerse en los 1.000 Kilómetros de Suzuka. En esa ocasión estuvo acompañado por Bob Wollek y Jean Pierre Jarier, a los mandos del Porsche 911 Turbo S LM (que estrenaba los colores de Gitanes), con el que ya había ganado en Jarama y Paul Ricard y fue segundo en las 24 Horas de Daytona. La victoria de Pareja tiene gran mérito dada la fabulosa inscripción de la carrera japonesa, con un total de 68 coches, entre los que figuraban los Toyota del desaparecido mundial de Sport. La lucha por dicha victoria fue épica, como lo demuestra que, después de más de seis horas de prueba, los tres primeros clasificados entraron en meta en la misma vuelta. A eso, hay que añadir ciertas triquiñuelas de los japoneses, a quienes no interesaba en absoluto la victoria de un Porsche frente a sus coches nacionales, representados por 10 marcas distintas. Así, sin motivo alguno (aunque los comisarios adujeron que había adelanta-



**GRAN TURISMO**

do con banderas amarillas) Bob Wollek fue penalizado con una vuelta. En otra ocasión, al salir el «pace-car» por culpa de un accidente, a los Honda y Mazda se les permitió un repostaje que les favoreció en su posición tras el coche que neutralizaba la prueba. Por si fuera poco, los Honda NSX se mostraron rapidísimos, a pesar de ser de la categoría GT-2, mientras el Porsche milita en la GT-1. Precisamente, el de Takahashi, Tsuchiya e Iida, fue el segundo clasificado por delante de una barqueta japonesa, con motor Honda, conducida por Kamata y Takamura. En cuanto al Mazda que sorprendió por sus prestaciones en Le Mans, conducido por Tera-da y Freón, que luchaba por el segundo puesto, acabó finalmente en la posición 14 tras sufrir diversos problemas mecánicos en la última parte de la prueba. En cuarta posición se clasificó el Callaway Corvette de Said, mientras que el primer Venturi, conducido por Ferdinand de Lesseps, fue sexto. Tras su victoria, Pareja es líder de la Copa Internacional Porsche.

**Marc Gené probó un Fórmula 3000**



DURANTE las pruebas efectuadas por el Team Nordic para preparar la fase final del Campeonato de Fórmula 3000, Marc Gené, el mejor representante español en la Fórmula Británica, tuvo ocasión de probar el Lola Cosworth, que supera los 4.000 caballos, con el que su hermano Jordi disputó las tres primeras pruebas del año. Marc demostró gran capacidad de adaptación y señaló: «para mí ha sido una experiencia alucinante. Pero eso no cambia en absoluto mis planes para 1995 en la F-3».

**IMSA**



**Vélez: todo un honor ser piloto Ferrari**

FERMIN Vélez estuvo en Montmeló presenciando la carrera de Turismos, y aprovechó para contarnos su experiencia en la IMSA, en la que toma parte a los mandos de un Ferrari 333 SP de la escudería Scandia. Para Vélez, conducir un Ferrari es todo un honor, aunque con ello no llegan las victorias solas, pues en la especialidad la igualdad entre los coches es la tónica de este año. Si bien su equipo es privado, tiene asistencia de fábrica, que desplaza a Estados Unidos a cinco técnicos: un supervisor, dos motoristas, un especialista en cajas de cambio, y un ingeniero electrónico. Además, siempre está pre-

sente Tony Southgate. Hay que recordar que Vélez logró la segunda posición en la primera carrera que hizo con Ferrari, ganando la segunda en Laguna Seca. En su última participación fue embestido por otro participante cuando iba en cabeza. En Phoenix disputará la última prueba de la IMSA, el próximo 1 de octubre, y piensa cerrar su año con una nueva victoria. Fermín, que empezó la temporada logrando la «pole» en las 24 Horas de Daytona con un Spice, espera que su relación con Ferrari sea fructífera de cara a 1995, ya que Scandia confió en él debido a la falta de resultados del equipo.



**PADDOCK**

**ORIOI SERVIA PROGRESA**

Con su sexto puesto en Albi, el joven piloto catalán Oriol Serviá consolida su progresión en el Campeonato francés de Fórmula Renault. Tras ser octavo en entrenamientos, Serviá luchó por conseguir esa sexta plaza que le sitúa en la novena provisional del campeonato.

**LAUDA ACUSA**

En declaraciones vertidas a un periódico de Viena, Niki Lauda ha dicho que la escudería Benetton debería ser echada de la Fórmula 1, y que hay personas en la F-1 que, con su sola presencia, dañan la imagen de la misma... ¿Se referirá a Briatore y Walkinshaw?



**BARBAZZA EN LARROUSSE**

El piloto italiano Fabrizio Barbazza ocupará plaza de piloto en la escudería Larrousse desde el G.P. de Italia. A él se deben las nuevas protecciones «de esponja» de Monza.

**PADDOCK**



**BELMONDO ABANDONA LA F-1**

Paul Belmondo ha dicho basta. Integrado en el equipo Pacific, no ha sido capaz de clasificarse para ninguno de los grandes premios celebrados hasta el momento. Su abandono de la Fórmula 1 deja un hueco para conducir el segundo Pacific Ilmor, y aún no se sabe quién le va a sustituir.

**TORRONTGUEI SI CORRERA**

A pesar de los rumores, que apuntaban a que Herri Torrontegui había puesto fin a su temporada, todo parece indicar que estará en la salida del Gran Premio USA que se celebrará el próximo domingo en Laguna Seca. Con ese fin se está sometiendo a sesiones intensivas de rehabilitación, de mañana y tarde.

**UNSER GANAN EN VANCOUVER**

Al Unser Junior se ha impuesto en la prueba de la Fórmula Indy disputada en la ciudad canadiense de Vancouver. Unser se impuso tras los problemas sufridos por Nigel Mansell, que estuvo mucho tiempo en cabeza para, al final, acabar en décima posición tras tener una "severa explicación" con Emerson Fittipaldi en la última vuelta.

**AYUDARAS AL ENEMIGO**

A últimas horas de la tarde del pasado martes, el Consejo Mundial, reunido en la sede de la FIA, dictaminó que Michael Schumacher quedaba penalizado con la exclusión de participar en dos Grandes Premios, los de Italia y Portugal, a consecuencia de haber hecho caso omiso a la bandera negra que se le sacó en Silverstone.

Está claro que la ley no es bondadosa con Schumacher y todavía menos con Benetton Formula, su equipo. Si a Nigel Mansell se le perdonó una de las dos exclusiones impuestas por un delito similar ocurrido en Estoril, a Schumacher se le ha aplicado la ley con el máximo rigor, y la escudería deberá responder frente al Consejo Mundial de la ocultación del control antipatinamiento, de la chapuza hecha en las mangueras de repostaje y de la última astucia de Spa, donde el monoplaza de Schumi tenía alteradas las medidas del patín del fondo plano para conseguir aumentar el efecto suelo.

En realidad, los directivos de Benetton se han convertido en los artífices de la trampa, pero lo que de veras es el detonante de la inflexibilidad legal de la FIA respecto a Benetton, es el enfrentamiento directo entre Max Mosley y Flavio Briatore, desencadenado desde aquel famoso plante en Montmeló, capitaneado por Briatore y que polarizó todas las escuderías británicas. Junto a esto, hay que contemplar que los responsables de los equipos ingleses no ven de buen ojo a un italiano muy astuto, que actúa en el gremio italiano y británico a su libre albedrío y según sus conveniencias. Por otra parte, Briatore sabe que cuenta con el apoyo incondicional de Luciano Benetton, cuyo reconocimiento

respecto a Briatore, se pierde en turbias vicisitudes que descansan en el pasado.

Al mismo tiempo, Mosley, presidente de la FIA y cualificado abogado de derecho internacional y hombre conocedor en profundidad de la Fórmula 1, quiere dejar bien claro que él es el amo de la legalidad y si no está dispuesto a cerrar un ojo, o los dos, a las triquiñuelas se le encojen las patas y no van lejos. A la vista de todos estos acontecimientos, que eliminan a Schumi de dos carreras, multan a Benetton con medio millón de dólares y cabe la posibilidad de que penalizen seriamente a todo el equipo, surgen los grandes beneficiados: Williams y Damon Hill que, en normales circunstancias jamás se hubiesen acercado a la puntuación de Benetton. Y lo más curioso es, que Max Mosley al castigar a Michael Schumacher, favorece otro gran enemigo suyo, Frank Williams, que a su vez, en cierta

ocasión dijo que odiaba a Briatore por su forma turbia de actuar, y que en 1993 sufrió de forma especial las presiones de la FIA para la prohibición de las suspensiones activas.

Ahora que la comedia se ha convertido en tragedia, el enemigo de Williams termina por favorecerle, el rival de Williams es acosado por su enemigo, Benetton, que ha financiado el nacimiento de un excelente equipo, arriesga con perder el campeonato del mundo y Schumi, con todo su talento, se encuentra entre el martillo de la FIA y el yunque de Briatore; con lo cual, nacen tres nuevos mandamientos: no molestarás a la ley; no harás más trampas que tus congéneres; y ayudarás al enemigo.

GIGI CORBETTA



Schumi, entre el martillo y el yunque.



**Victoria española en el Trial de las Naciones**

EL equipo español de Trial, compuesto por Jordi Tarrés, Joan Pons, Marc Colomer y Angel García, se ha impuesto, por quinta vez (cuarta consecutiva) en el Trial de las Naciones disputado en la localidad andorrana de Sant Julia de Loria. El equipo finalizó con 54 puntos de penalización, casi la mitad que el segundo clasificado, Gran Bretaña, que obtuvo 104. En la prueba, que contó con la participación récord de 19 países, se impuso individualmente Joan Pons, por delante de sus compañeros de equipo Tarrés y Colomer, mientras que el debutante Angel García conseguía una brillantísima quinta posición al final de la prueba. Un importante éxito que añadir al gran palmarés del conjunto del trial español a nivel mundial.

**A la Copa del Mundo**

DONINGTON será escenario, el próximo día 16 de octubre, de la segunda Copa del Mundo de Turismos. En esta importante carrera cada país puede inscribir a los cinco mejores pilotos de su nacionalidad, lo que excluye a Alain Ferté como representante español, y

por ello nuestra selección estará compuesta por los siguientes pilotos: Luis Villamil (por ser líder provisional del certamen español) y Adrián Campos por Alfa Romeo, Luis Pérez Sala por Nissan, Carlos Palau por Ford y Antonio Albacete por Opel.



**PADDOCK**



**PANCHO EGOZCUE, CAMPEON EUROPEO**

Pancho Egozcue ha obtenido su segundo título europeo de Montaña al imponerse en la Subida Turckheim, penúltima prueba del certamen, sobre su Osella BMW. Hizo el mejor tiempo en entrenamientos y se impuso en dos de las tres subidas cronometradas. Vinyes acabó tercero y Vilarño, cuarto. Ambos pilotos se encuentran en segunda y tercera posiciones provisionales del campeonato respectivamente.

**NIGEL MANSELL, EN LA RECTA FINAL**

La escudería Williams Renault ha confirmado que Nigel Mansell correrá los tres últimos grandes premios de la temporada: Jerez, Japón y Australia. No se sabe cuánto va a cobrar por su participación, pero correr el G.P. de Francia le supuso un millón de dólares aproximadamente.

**WENDLINGER YA CONDUCE**

Karl Wendlinger, accidentado gravemente en el G.P. de Mónaco, ha vuelto a conducir, aunque no en un Fórmula 1, con ocasión de un rallye de coches antiguos celebrado este fin de semana en Groebming y en un Mercedes del año 1930.



Dos hombres, Selga y Ginés, han protagonizado la penúltima prueba del Nacional de Rallyes Todoterreno. Al final, sólo 24 segundos les separaron en la meta.

X MONTES DE CUENCA

# Por un puñado de segundos



Plaza y Melero, tras una carrera brillantísima, llevaron su Suzuki a la tercera posición final.

Gil felicita al barcelonés Otger Robert. Era la victoria del «novato» frente al veterano.



Barbagallo llevó su Land Rover Defender a la cuarta posición final.



La carrera de mayor continuidad en el panorama nacional de rallyes todoterreno dio un vuelco a su recorrido. De este modo, los bosques y las pistas reviradas, estrechas y castigadoras, dieron paso a los caminos rápidos y polvorientos, incluyendo alguna que otra presencia de «fesh-fesh». Para algunos pilotos y copilotos ésta ha sido la fórmula de conducir más rápida y sufrir menos; aunque no dejarán de reconocer la belleza de los tramos de antaño por la serranía de Cuenca.

La organización tuvo que anular los primeros 126 kilómetros por esa zona, debido a la decisión del Jefe Provincial de Tráfico de Cuenca contra el informe positivo de Medio Ambiente; lo que produjo un mal sabor de boca en todos los pueblos afectados y en la propia ciudad; donde se celebró la prueba prólogo. En ella, Sotelo fue el más rápido entre las motos. En coches fueron los franceses de Lada, Alessandria-Tilmant, los que se anotaron el triunfo por delante de Selga-Salido.

La anulación del bucle inicial hizo que el recorrido quedase en 435 kilómetros. El tramo Cuenca-Tarancon iba a definir lo que pasaría al final, pues el joven barcelonés Otger Robert, llegado a la especialidad la temporada pasada, pilotaba su Honda en estrecha lucha con la de Carlos Sotelo hasta que éste sufría un despiste. Ello le valía a Robert ir cogiendo tiempo a un Fernando Gil que era, como líder del nacional, el encargado de abrir pista. Mediada la prueba, la ventaja del «novato» sobre Gil era de 3 minutos, que se ampliaron a 6 en la llegada, lo que suponía su primera victoria en una prueba del Campeonato. Carnicer, rápido como siempre, logró el tercer lugar por delante de un sorprendente conquense, José María Gil.

Para los pilotos de automóviles la prueba se animó pronto, pues a es-

casos 40 kilómetros de la salida Alessandria cobraba una importante ventaja de más de dos minutos sobre el Vitara de Selga; tras un despiste inicial del piloto manresano. Esto, además, propició que el Range de Ginés y el Jeep Cherokee de los belgas Redelet-Bonnarens, -uno de los participantes de la recién creada Euro Challenge Off Road 4x4- «viajasen» en la misma nube de polvo.

Con el paso de los kilómetros Selga, tomó la cabeza de la prueba, aunque, según palabras de su copiloto, Salido, «la carrera la hemos ganado los dos equipos, porque tanto Ginés como nosotros pudimos entrar primeros en meta». Y es que Ginés estaba dispuesto a reeditar sus antiguas victorias en esta prueba. Así, el resultado fue el triunfo de Selga por sólo ¡24 segundos! de diferencia sobre Ginés... después de más de seis horas de carrera, con lo que el madrileño se coloca como nuevo líder del Campeonato. La otra lucha se producía por la cuarta plaza (el tercer puesto se lo adjudicaron los conquenses Plaza y Melero) entre el Defender de Barbagallo y el Toyota de Vega. El desenlace final fue alarmante, al salir el Toyota por los aires y, tras varios vuelcos, quedar casi desecho aunque sin consecuencias para sus ocupantes.

Tras los Montes de Cuenca, será el Altiplano valenciano la última prueba de este corto campeonato del que tanto se lamentan todos los pilotos después de la anulación de las pruebas Valle de Cofrentes y Montes de Osera.

TEXTO Y FOTOS: GOYO YBORT

## CLASIFICACIONES

### COCHES

1º, Selga-Torra (Suzuki), 6 h. 14'44". 2º, Ginés-Racionero (Range Rover), a 24". 3º, Plaza-Melero (Suzuki), a 19'21". 4º, Barbagallo-Peñaranda (Land Rover), a 31'10". 5º, Alessandria-Tilmant (Lada), a 44'15". 6º, Gómez-Gómez (Land Rover), a 50'19".

### MOTOS

1º, O. Robert (Honda CRE), 5 h. 45'05". 2º, F. Gil (KTM LC4), a 6'27". 3º, S. Carnicer (Alfer VR), a 15'30". 4º, J.M. Gil (Honda XR), a 40'45". 5º, M. Schilcher (Honda Dominator), a 53'55". 6º, M. García (Suzuki DR), a 58'29".



C.E.T. EN MONTMELO

# CAMPOS NO FALLA



Adrián Campos ha logrado en Montmeló su tercera victoria de la temporada y la segunda en este trazado, una pista que se les da a las mil maravillas a los Alfa Romeo, aunque en esta ocasión su compañero Villamil no tuvo mucha suerte.

**A**DRÍAN Campos salta en esta séptima prueba del Campeonato con una buena dosis de presión encima. El no lo exteriorizaba pero su error del circuito de Jerez tenía que ser enmendado. Por la marca, claro, pero también, y eso es muy importante para un piloto, para limpiar

su «hoja de servicios». El de Alcirra no se anduvo con chiquitas y desde los primeros entrenamientos dejó claras sus intenciones haciéndose con la «pole». Probó un diferencial con un tarado más radical: «Me hago perder un poquito en la recta pero en los apoyos largos, y aquí hay muchos, el

coche pasa mucho mejor», explicaba Adrián Campos, quien además se encuentra muy a gusto en el trazado catalán «porque es un circuito en el que hay que ser muy fino». Menos feliz estaba Luis Villamil, que se quejaba de que había algo en el coche que le impedía mejorar sus registros.

«hemos de encontrar qué es», decía con preocupación el asturiano, que veía difícil repetir el resultado de junio cuando secundó a Campos. Y es que ya en los entrenamientos, su amigo Pérez-Sala se había intercalado entre los dos pilotos de Alfa Romeo. El barcelonés estrenaba un

YOKOHAMA

LAS MAS ALTAS PRESTACIONES

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

YOKOHAMA

motor algo más potenciado y una carrocería nueva y eso, en estos coches, quiere decir prácticamente coche nuevo. Así, nuevos anclajes, diferentes refuerzos hacían mejorar el Primera, pero lo más importante era la aparición de «alas»: un spoiler delantero y un alerón trasero.

Esta era la movida del fin de semana. No sólo las estrenaba Nissan, sino que también Ford y Opel, puesto que Alfa ya las tenía desde el inicio del Campeonato y BMW no pudo montarlas en Jerez. La historia de los hechos arranca en invierno. En ese momento Alfa decidió comercializar los 2.500 vehículos precisos para homologar dichos apéndices aerodinámicos y por eso pudieron disfrutar de ellos nada más comenzar. Hace dos meses, BMW puso a la venta 2.500 ejemplares de su modelo 318is con carrocerías de alerones, lo que permitió a los coches de competición usarlas.

**Alerones para todos.** En vista de las ventajas que las alas proporcionaban también quisieron montarlas los demás. La Federación zanjó de modo salomónico: barra libre, pero los que se han apuntado tarde han de cargar con 25 kilos de lastre. La verdad es que todos se mostraban contentos con el cambio, como explicaba, por ejemplo, Pareja, «el coche ahora desliza menos y los neumáticos sufren menos, perdemos algo en recta pero en conjunto el cambio es positivo». Estos no eran lo únicos cambios que incorporaban los Ford, que además estrenaban un escape que mejoraba el rendimiento del motor en altas.

En el campo de los Opel no sólo estrenaba alas, un spoiler delantero hecho por el mismo equipo y un alerón trasero obra de Dallara, sino que bajo el capó la novedad era muy importante: la culata estaba cambiada de sentido. «De este modo —explicaba Josep Castañé, responsable técnico de la escudería— tenemos la admisión hacia adelante y los escapes hacia atrás. El motor da los mismos caballos pero antes según avanzaba la carrera perdía-



**Alerones para todos. Tanto el Nissan Primera, como los Opel Vectra y los Ford Mondeo estrenaron «alas» en Montmeló. Su adopción ha sido muy alabada por todos los pilotos.**



**La culata del motor del Opel Vectra ha sido cambiada de sentido.**



**El duelo entre Pep Arqué y Alain Ferté acabó con ambos fuera de la pista.**

mos hasta 300 vueltas y ahora conseguimos mantener el régimen toda la prueba».

Ya habíamos dicho que la «pole» se la adjudicó Campos, que era un segundo más veloz que Pérez-Sala, quien por su parte lograba dominar por una décima a Villamil. Venían luego Palau, Albacete, Ferté, Pareja y Arqué. En el campode los Turismos, Bassas y su equipo sólo hacían una cosa: rezar y cruzar los dedos, porque hasta el presente, trabajar como posesos no les había servido más que para conseguir un segundo, un sexto, un séptimo y tres abandonos: «Esta es mi peor temporada deportiva y espero que aquí cambie mi suerte». El de Vic cumplía la primera parte del contrato siendo el mejor en los entrenamientos por delante de Galiano y Barrios, pero en la salida no podía impedir salir con el corazón en un puño, igual que Adrián. Pero para ambos las cosas rodaron como habían previsto.

En efecto, Campos bordó la arrancada cuando se apartó el «pace-car» y si en vez de estar concentrado en su trabajo hubiese mirado por los espejitos hubiera visto el magnífico espectáculo de los que pugnaban por seguir su estela encabezados por Villamil que en seguida se vio incapaz de seguir el ritmo. Poco a poco las posiciones se estabilizaron y tras Campos se colocaron el Nissan y el Ford de Palau, seguidos de Albacete, Villamil, Pareja, Arqué y Ferté.

Cuando la carrera parecía que iba a entrar en la fase de estar ya decidida, los acontecimientos se precipitaron. En la décima



**Luis Pérez-Sala demostró ser el más rápido tras Campos, al que estuvo a punto de alcanzar al final de la prueba.**



**A la izquierda, Pep Bassas rompió su maleficio y ganó, por fin, en Montmeló. Mientras, Carlos Palau, a la derecha, consiguió un nuevo podio en casa.**

vuelta Ferté intentó adelantar a Arqué por el exterior de la frenada de final de recta. Ambos se emparejaron en el viraje a derechas pero en la contracurva a izquierdas el toque fue inevitable y el catalán fue a dar contra el muro y lo mismo le sucedió al francés. El resultado fue espectacular y pudo ser grave porque Josep Arqué salió de la enfermería con un collarín y un vendaje para reducir una lesión en su pie derecho.

Las emociones fuertes no terminaron: una vuelta más tarde algo parecido iban a protagonizar Albacete y Villamil. El madrileño iba delante y el Alfa se metió por el interior. El uno dice que su rival entró pasado y el otro que aquel le cerró la puerta. El resultado es que Albacete tuvo que abandonar y Villamil, más afortunado, pudo ser decimosegundo y quinto en su cate-

goría. Mientras, Campos seguía con su desfile, aunque en las últimas vueltas su coche bajaba algo de rendimiento, pero no lo suficiente para que Pérez-Sala lo cazara. Este tuvo una carrera tranquila, pues Palau al final renunció a atacarlo para asegurar el tercer puesto.

Con el desbarajuste de incidentes, Jesús Pareja logró el cuarto puesto. Radiante y feliz por fin Bassas saboreaba las mieles del triunfo en los Turismos flanqueado en el podio por Galiano y Barrios.

Con estos resultados, los dos Alfa están instalados en cabeza, Villamil cuatro puntos por delante de Campos y diez por delante de Alain Ferté. La próxima carrera, Alcañiz, pese a las ausencias de Ford y Nissan, seguirá siendo decisiva. ●

JOSE LUIS AZNAR

## CLASIFICACIONES

### SUPERTURISMOS

**1º Adrián Campos** (Alfa Romeo 155 TS), 25.14.160. **2º Luis Pérez Sala** (Nissan Primera GT), 25.14.935. **3º Carlos Palau** (Ford Mondeo), 25.19.976. **4º Jesús Pareja** (Ford Mondeo), 25.24.568. **5º Luis Villamil** (Alfa Romeo 155 TS), 26.47.337.

### TURISMOS

**1º Pep Bassas** (BMW M-3), 26.14.735. **2º Rafael Barrios** (Ford Escort C.), 26.24.501. **3º Ricardo G. Galiano** (Ford Escort C.), 26.28.777. **4º Ignacio Golburu** (BMW M-3), 26.32.833. **5º Josep Andreescu** (BMW M-3), 27.08.367.

### ASI VA EL CAMPEONATO

#### SUPERTURISMOS

**1º Luis Villamil**, 89 puntos. **2º Adrián Campos**, 85 puntos. **3º Alain Ferté**, 75 puntos. **4º Luis Pérez Sala**, 74. **5º Antonio Albacete**, 61. **6º Carlos Palau**, 44. **7º Josep Arqué**, 40.

#### TURISMOS

**1º Rafael Barrios**, 117 puntos. **2º Ricardo García Galiano**, 109. **3º Ignacio Golburu**, 81. **4º Pep Bassas**, 45.



De Castro, Villota y Díez, protagonistas de la carrera... y de la última vuelta.

MONTMELO: LAS OTRAS CARRERAS

# La Ley de las últimas vueltas

**La última vuelta es siempre decisiva. En las carreras que complementaban la séptima prueba del CET eso se dio en tres de las cuatro pruebas ya que en dos de ellas la victoria se jugó en ese último giro al circuito.**

La jornada en el Circuito de Catalunya se completaba con sendas carreras de las Copas Iniciación, Renault, Fórmula Renault y Porsche. En la primera, si bien el líder del certamen, Fernando Gómez, se hizo con el mejor tiempo, en carrera, Diego Aznar no le dio opción. El catalán se impuso desde la arrancada y fue detrás suyo, justo detrás del escape de su coche. Tras alternarse varias veces y con algún toque entre ellos, llegaban a la cabeza Hugo García y Molinos. El primero de ellos logró ser segundo por un soplo por delante de Gómez.

También resultó muy movida la



Alvaro Bultó hizo la carrera de su vida en Montmeló. Cada día va más rápido.

carrera de la Copa Nacional Renault. Un hombre parecía ser el claro dominador: Codony, que había hecho el mejor tiempo en los entrenamientos y se destacó en cabeza, pero en la última vuelta Arribas se emparejó con él y se tocaron en el final de recta con el resultado de que el catalán se salía. El vencedor lo explicaba así: «El coche de Jordi se movía mucho de atrás al frenar, yo me he puesto por el exterior pero se ha atravesado...» El catalán era más escueto: «Iba por el interior y me ha tocado...». Con todo ello fue Rodríguez quien se hizo con la segunda plaza muy cerca del vencedor

pero a salvo del tercer clasificado, Baltasar.

Angel Burgueño fue el claro dominador entre los participantes de la Fórmula Renault entre los cuales el comentario unánime era el que hacía referencia a las perspectivas de la nueva reglamentación para el año que viene con monoplazas de 150 caballos de potencia. Burgueño marcó el mejor tiempo en los entrenamientos y en carrera no dio opción a sus rivales. El líder del certamen, Javi Díaz, segundo tiempo y también segundo en la carrera, no estaba muy preocupado por lo que hiciera el mayor de los Burgueños, cuyo programa en el Racing o Spain no contempla más que tres participaciones en el Nacional, sino que estaba interesado en controlar a Miguel Angel de Castro, su perseguidor en la tabla. Díaz mantuvo ayer todo el tiempo a raya a De Castro aunque en las últimas vueltas el motor se le vino abajo lo que propició que su rival se le acercara algo.

Todo parecía indicar que Miguel Angel de Castro iba a conseguir su cuarta victoria en la Copa Porsche. Pero una vez más se demostró que nada está decidido hasta el final. Si Emilio de Villota, mejor tiempo de los entrenamientos, fue el primer líder hasta que tuvo que ceder ante el acoso de De Castro, éste parecía tener la carrera ganada cuando, a falta de poco más de medio circuito el motor se le ahogó, tal vez provocado por falta de carburante. En el lance, Villota se salió contra el muro al tratar de evitar a su rival y Jesús Díez, que hasta entonces no había dejado de presionarlos, heredó la segunda plaza, y luego en el siguiente viraje pudo hacerse con la primer

**Angel Burgueño ganó a lo campeón en la Fórmula Renault, pero Javi Díaz sigue primero en el campeonato.**



**Arribas y Rodríguez, compañeros de equipo, entraron en meta a tan sólo tres décimas, una vez Codony retrasado.**



primera. Jesús Díez, al ser felicitado por su tercera victoria consecutiva, no ocultaba su fortuna: «He tenido suerte, después de tocarse con Emilio, Miguel Ángel me ha tocado también a mí, pero en la siguiente curva lo he podido pasar». Con ello el tercer escalón de podio era para Alvaro Bultó quien además de ganar la categoría de «gentlemen drive», conseguía así estar por vez primera en el podio «de los buenos». Cuarto era Pedro Calle y quinto Pedro Arpa, que en ningún momento dejaron de acosarle.

J.L.A.



**Diego Aznar no tuvo oposición en la Copa Iniciación. Al contrario de lo normal, se distanció en tres segundos de Hugo García.**

## CLASIFICACIONES

### COPA RENAULT INICIACION

1º Diego Aznar, 19.33.776. 2º Hugo García, 19.36.696. 3º Fernando Gómez, 19.36.901. 4º Joaquín Molinos, 19.39.291. 5º Jesús García, 19.43.061. 6º Carlos Pina, 19.45.533. 7º Manuel Caballo, 19.45.923.

### COPA NACIONAL RENAULT

1º Nicolás Arribas, 22.29.696. 2º Iván Rodríguez, 22.29.926. 3º Javier Baltasar, 22.39.022. 4º Carlos Arimón, 22.39.531. 5º Antonio Aguado, 22.39.887. 6º Pedro Payeras, 22.43.930. 7º Francisco Mingorance, 22.46.214.

### FORMULA RENAULT

1º Angel Burgueño (Alpa FR93), 24.48.426. 2º Javier Díaz (Van Diemen FR93), 24.50.962. 3º Miguel Angel de Castro (Swift FR94), 24.51.271. 4º Lulgi Mazzali (Van Diemen FR93), 25.00.722. 5º Josué Burgueño (Van Diemen FR93), 25.01.511. 6º Julio Diéguez (Orion FR93), 25.02.525. 7º Peter Sundberg (Van Diemen FR93), 25.26.201.

### COPA PORSCHE 968 CS

1º Jesús Díez de Villarroel, 23.12.368. 2º Miguel Angel de Castro, 23.14.300. 3º Alvaro Bultó, (1º Gentlemen Driver), 23.40.632. 4º Pedro Calle, 23.45.856. 5º Pedro Arpa, (2º G.D.), 23.46.436. 6º Luis López de la Cámara, 24.00.795. 7º Juan José Abia, (3º G.D.) 24.01.576. 8º Francisco Fernández Ochoa, (4º G.D.) 24.01.918.



El **16** de Octubre se va a producir el mayor acontecimiento periodístico de los últimos tiempos.

Esté atento al Gran 16.

16TH/16

TIME

28

LAP TIME

1'12"64  
0'28"38



0'28"38

EXISTE OTRA MANERA DE DISFRUTAR  
DE LA TECNOLOGIA FORMULA 1.



Si te gusta vivir el espíritu deportivo, vivelo en serio. Con 150 cv. 16 válvulas. 215 km/h en circuito. Llantas de aleación ligera. Asientos ergonómicos. Dirección asistida. Suspensiones y amortiguaciones deportivas específicas.

Cierre centralizado de puertas con mando a distancia. Elevalunas eléctrico... Nuevo Clio Williams serie limitada. Cuerpo de Clio, alma de Williams.

**Clio Williams**



NUEVO RANGE ROVER: CALIDAD SUPREMA

# Motor 16

SEMANAL

13 de septiembre 1994 • Núm. 569 • 375 ptas.

3 NUEVOS FAMILIARES

## LA GUERRA DEL ESPACIO

FIAT ULYSSE 2.0 LE  
PEUGEOT 806 ST  
CITROËN EVASION SX



PRUEBA  
A FONDO  
Y COMPARATIVA CON  
EL RENAULT  
ESPACE



AL VOLANTE:  
VW POLO  
UN GOLF EN  
PEQUEÑO



PRUEBA: FORD  
ESCORT RS 4x4  
EMOCIONES  
DEPORTIVAS