

OPEL ASTRA 1.6 GLS/ PEUGEOT 306 1.6 SEDAN



COMPARATIVA

POSTER DE REGALO

# Motor 16

11 de octubre 1994 • Núm. 573 • 375 ptas.

## FERRARI EL NUEVO TESTAROSSA...



SALON DE  
PARIS



...Y ADEMAS

- ◆ AUDI A4 ◆ BMW 318 Ti ◆ FORD SCORPIO
- ◆ LANCIA KAPPA ◆ JAGUAR XJ ◆ NISSAN MAXIMA ◆ RANGE ROVER

## OPEL TIGRA

AL VOLANTE



SEXY,  
DIVERTIDO Y  
BARATO

DESDE 1.800.000 PTAS.

**D**ijiste que nunca te casarías.  
 Dijiste que no querías tener hijos.  
 Dijiste que no te gustaban los perros.  
 ¿Y ahora qué?



**AHORA**  
**Tú.**

**AHORA Serena.**

Ya sabíamos que algún día serías así. Sabíamos que algún día necesitarías la fuerza de los 126 CV, las 16 válvulas



y los 2000 cc. Que exigirías vivir de una manera diferente, y poder transformar tu entorno en un espacio versátil sin perder en ningún momento el con-

tacto con los tuyos. Sabíamos que algún día buscarías un coche que protegiese todo aquello que tú más quieres. Por eso el Serena cuenta con zonas de absorción de choque, con barras de protección laterales, ABS,



LSD, inmovilizador que desconecta el sistema eléctrico de encendido...

Y puedes disfrutar de un "Serena desde 1.995.000 ptas.\*"

Con 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera en todos los modelos, y obtener hasta 250.000 ptas. más por tu coche usado por la compra de cualquier modelo de gasolina.

A mucha gente le sorprende cómo es el Serena. A ti no te sorprenderá. Sencillamente es como te lo imaginas.



**AHORA**  
 Nissan

\*P.V.P. recomendado (IVA y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock. Promociones no acumulables entre sí o con otras existentes.

- 5 **EDITORIAL**
- 6 **LA FOTO**  
Volar bajo.
- 10 **PUNTO DE MIRA**
- 18 **LO ULTIMO**  
Ferrari 512 M. El sustituto del Testarossa, listo para convertirse en mito.
- 22 **SALON DE PARIS**  
La capital del automóvil. La muestra parisina se presenta cargada de novedades.
- 28 **AL VOLANTE**  
Opel Tigra. La gran apuesta de Opel es un pequeño deportivo.
- 36 **Nuevos Jaguar XJ.** La señorial marca inglesa presenta unos modelos renovados.
- 40 **Lancia Kappa.** El sustituto del Thema une lujo y funcionalidad.
- 42 **FRENTE A FRENTE**  
Opel Astra 1.6 GLS/Peugeot 306 1.6 Sedán. Dos modelos de tipo medio de excelente comportamiento.
- 50 **FUERA DE SERIE**  
Coches nunca fabricados. Bellos prototipos capaces de levantar admiración pero que jamás pisaron la calle.
- 57 **PRECIOS**
- 86 **CUENTENOS SU CASO**
- 88 **MOTOS**  
Honda CBR 900 RR. Una moto capaz de deparar brutales sensaciones.
- 92 **DEPORTE**  
A todo gas.
- 96 **Entrevista con Oriol Gómez.** El reciente Campeón de España de Rallyes habla de sus planes de futuro.
- 100 **Camiones en el Jarama.** Un campeonato que congrega a miles de personas dispuestas a vivir fuertes emociones.
- 106 **JUAN BALLESTA**



36 Nuevos Jaguar XJ: presentación de los modelos totalmente renovados.



50 Increíbles prototipos de vehículos que jamás llegaron a fabricarse.



96 Entrevista con el flamante Campeón de España de Rallyes: Oriol Gómez.



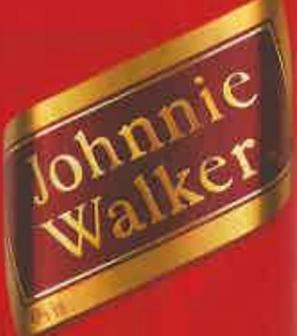
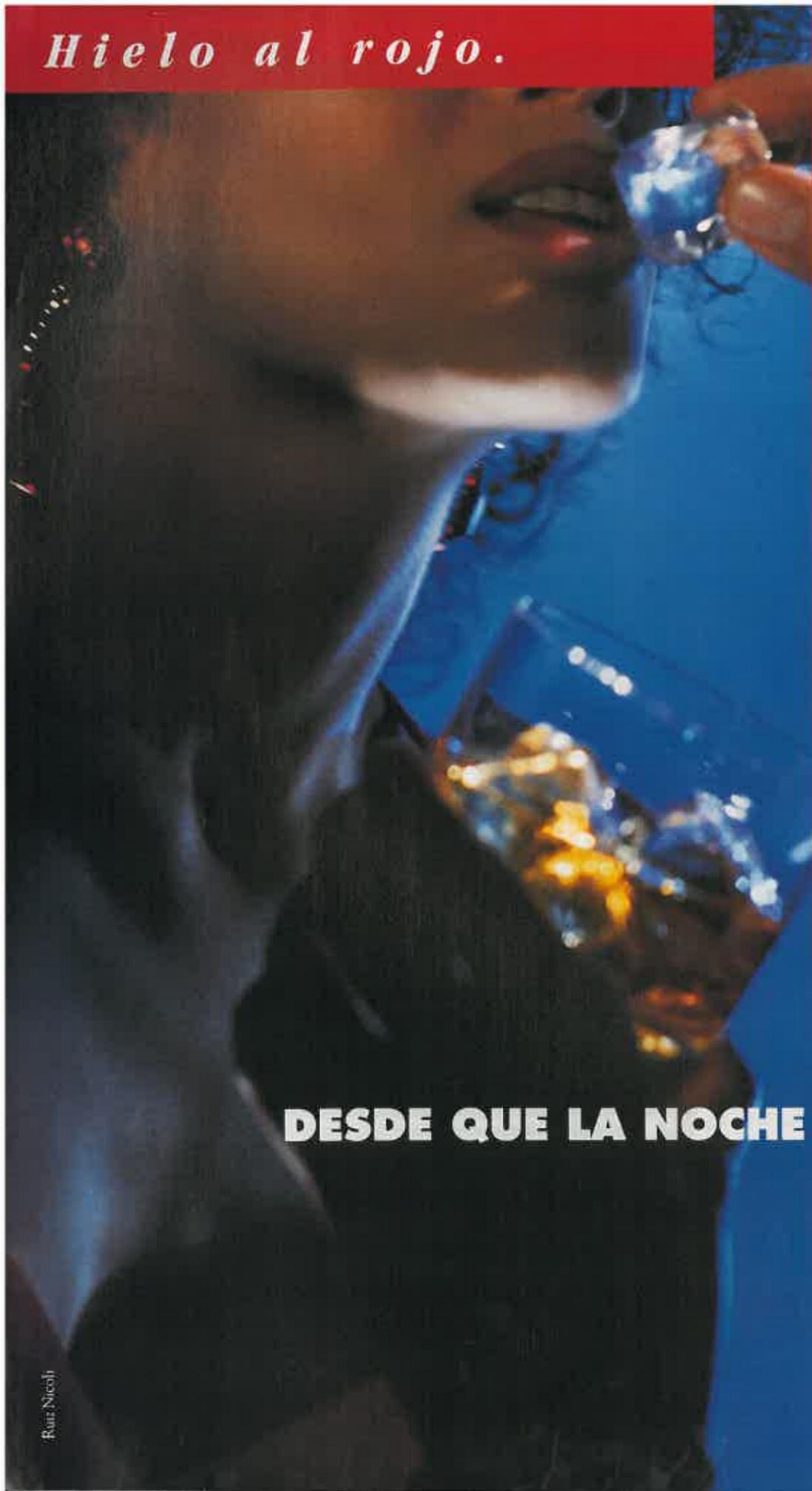
88 Honda CBR 900 RR.



100 Camiones en el Jarama.

Proceso para Canarias, Ceuta y Melilla: 400 ptas. sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio Portugal: 1950 euros.

Hielo al rojo.



DESDE QUE LA NOCHE ES NOCHE.

Johnnie

## 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>a</sup> Jesús Benoit (Información) Víctor Piccione (Producto) Luis M. Turnes (diseño). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Fernando Cañizal, Simonetta Garh, 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. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Alfonso Aguilera (motos), Juan Ballesta (Humor), Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño), M<sup>a</sup> Belén Valdehita (Cierre). **Autoedición:** José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe), José M<sup>a</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. **Imprime:** Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. **Distribuye:** SGEL Avda. Valdelaparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). **Teléfono:** 661 70 00.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPE. COPYRIGHT 1994. Depósito Legal: M.30.247. 1993. Difusión controlada por OJD.

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

# EDITORIAL

## El toro

EN el ruedo ibérico se escucha un gran clamor. El toro, su principal protagonista, corre peligro de extinción. Por un real decreto del 2 de septiembre de este año, se prohíbe toda publicidad en carreteras fuera de los tramos urbanos. La prohibición afecta a cualquier instalación publicitaria visible desde la zona de dominio público de la carretera. Si nada lo impide y de acuerdo con esta ley, en poco tiempo desaparecerá esa figura totémica nacional que vigila en numerosas rutas desde hace más de tres décadas: el toro negro de Osborne. Obras Públicas ya ha anunciado que desmontará sin contemplaciones la manada de 97 astados, para cuya construcción, por unidad, se utilizan 70 chapas de 1,90 por 0,90 y más de mil tornillos.

Este acoso y derribo al toro de Osborne ya comenzó en el año 1977, con una ley similar, en la que se daba un año de plazo para retirar toda la publicidad visible desde las carreteras. A partir de ese momento y por ese motivo, desapareció la marca del centro y quedó sólo la silueta negra anclada en el horizonte. Aún así, recibió una sanción aprobada por el Consejo de Ministros de un millón de pesetas.

Esto demuestra que aunque ahora es el ministro Borrell el que tiene la puntilla en la mano, la persecución viene de largo. Parece que molesta a alguien o que algunos carecen de sensibilidad para captar la magia de una hermosa figura, que ya ha traspasado la categoría de anuncio para convertirse en un símbolo que presidió, desde finales de los 50, el gran despegue industrial

español y, como consecuencia, el aumento de tráfico rodado en nuestras carreteras.

Este toro ha servido de inspiración a lo largo de su historia a poetas, pintores, cineastas y escritores. Les aseguro que esta última semana ha sido tema de conversación en multitud de reuniones y todos tenemos un motivo para indultarlo. Posiblemente se trata del anuncio más representativo de nuestra España, surgido de la mente creativa de un artista jerezano.

Existen numerosos precedentes a nivel mundial en el que la publicidad sobrepasa el puro mensaje comercial y se convierte en manifestación folclórica y artística. Como en este caso. Bien está retirar la publicidad de las carreteras y que nada entretenga al conductor, pero este toro no sólo no molesta sino que, además, forma ya parte de la tradición cultural española y como tal deber ser tratado. Por eso, nosotros nos unimos también al clamor popular y pedimos su indulto.



Este toro, no sólo no molesta sino que, además, forma ya parte de la tradición cultural española.

N. del D. Bienvenido el plan Renove II, aprobado en el último Consejo de Ministros. Representa una subvención de 80.000

pesetas a los compradores de coche nuevo que, siendo propietarios de un vehículo de al menos siete años de antiüedad, quieran destinarlo a chatarra. Esta fase puede ser más efectiva que la anterior, por lo que todos estamos de enhorabuena. Dejemos para más adelante la asignatura pendiente de la fiscalidad y las consecuencias de ese otro gran problema, que es cómo puede afectar esto a los talleres de reparación de vehículos.

ANGEL CARCHENILLA



## VOLAR BAJO

**DICEN** que montar en moto es sinónimo de arrastrón por el suelo, también lo es de emociones incomparables, que a veces huelen a champán y aplausos. Kevin Schwantz, que aquí vemos en un vuelo rasante boca arriba, sabe mucho de asfalto, de vendas, de mercromina y de ese espacio diminuto y a la vez grandioso, que hay en lo más alto del podio. Ir siempre al límite con «una quinientos», deja de ser una disciplina deportiva por convertirse en una discutible filosofía de vida. Saber transmitir al suelo 180 caballos de potencia, todos en un puño guiado por el temor al error y por la ansiedad de la victoria, es un privilegio sectario reservado a los dioses de la nueva mitología.

FOTO: JAD SCHERIF

SI CREE QUE LA SERIE 3  
ES LO MAS PEQUEÑO DE BMW,  
ES QUE NO CONOCE LOS SERIE 3 COMPACT:  
NUEVO 318ti 16v Y 316i.



AIRBAG, ABS Y AIRE DE SERIE, COMO EN TODO BMW.

Unos creían que para desplegar toda la tecnología BMW era imprescindible el tamaño de nuestras grandes Berlinas.

Otros no lo pensaban pero sí acariciaban la idea de disfrutar de **toda nuestra seguridad, prestaciones y confort en un BMW de menor tamaño que el de nuestra Serie 3.**

Aquí está la respuesta para unos y para otros:

**Los Serie 3 Compact.** Primero hemos hecho el 316i, con 102 CV y un equipamiento envidiable. Ahora presentamos el **Nuevo 318ti. Con 140 CV y 16v** demuestra que menos dimensiones no son menos carácter.

Y así, no sólo hemos creado un nuevo modelo y una nueva gama, sino toda una categoría.

**PRINCIPAL EQUIPAMIENTO DE SERIE:**

ABS. Airbag. Aire acondicionado. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Retrovisores eléctricos. Faros de superficie compleja. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de intervalos de servicio. Pre-equipado de audio con seis altavoces y antena.

**PERSONAL LINE:** Posibilidad de personalizar su Serie 3 Compact combinando el color de la carrocería, la tapicería y el salpicadero en más de 200 alternativas.

Si desea obtener más datos, no dude en llamar al 900-10 20 30, Servicio de Información BMW.



SEMÁFOROS

De nuevo un grupo de trabajadores ha cortado una carretera para protestar por determinada situación laboral. Concretamente, los jornaleros del Sindicato de Obreros del Campo, que cortaron la N-IV a su paso por Despeñaperros como medida de protesta por la supresión de las 60 peonadas mínimas. Volvemos a lo de siempre: sin entrar en si tienen o no razón los jornaleros (o los trabajadores de Santana que les acompañaban), no se puede reivindicar nada con estas formas. Llamar la atención con la molestia e incluso con el delito es una aberración democrática inconcebiblemente permitida por la Guardia Civil.

El patrocinio de acontecimientos culturales por parte de las empresas automovilísticas no es nada nuevo. Pero siempre es motivo de satisfacción y merece resaltarlo. El último ejemplo nos lo ha dado Rover España, que ha creado el Fondo de Apoyo al Teatro Real, para ayudar a esta institución. Como primera medida, ha dotado el Fondo con una ayuda de 25 millones de pesetas, organizando un recital, con la soprano Teresa Berganza y la Orquesta Sinfónica de Galicia, dirigida por el maestro García Navarro.



ALFA ROMEO SPIDER Y GTV

Fuerza y diseño en París

FINALMENTE será París el lugar donde se den a conocer al mundo los nuevos productos de Arese, los nuevos y esperados Spider y GTV. En el Salón de la bella ciudad francesa se presentarán en estos días los dos nuevos deportivos de Alfa Romeo, cuyo lanzamiento simultáneo internacional está previsto para el primer semestre de 1995.

Estos fascinantes modelos se ofrecerán con dos motorizaciones diferentes y dos niveles de equipamiento. Tanto el Spider como el GTV dispondrán de un nuevo motor derivado del Twin Spark con cuatro cilin-



dros, 16 válvulas, dos litros de cilindrada y 150 caballos de potencia dotado de variador de fase y con doble encendido por cada cilindro. El nuevo descapotable italiano también se ofrecerá con el clásico V6 de 3 litros con 192 caballos y el coupé cerrado GTV con un V6 sobrealimentado de dos litros actualmente montado en



la gama 164 y que proporciona en este modelo una potencia de 202 caballos.

Ambos modelos dispondrán de serie de una nueva geometría de la suspensión trasera llamada DTM (Dynamic Toe-in Movement), con montantes de rueda guiados por cuatro brazos y con una precisión extraordinaria de trayectoria.

El elegante y agresivo diseño es el resultado de la colaboración entre el Centro Stile de Arese de la propia marca y uno de los magos del diseño, Pininfarina.

NUEVO PEUGEOT 306 SEDAN.  
DIMENSION DE PLACER.



En el Peugeot 306 Sedan, la palabra dimensión cobra un nuevo significado. La seguridad. La comodidad. El espacio o la potencia adquieren su verdadero valor. Y las palabras dejan de ser signos, para convertirse en sensaciones. **Seguridad:** Airbag y frenos ABS. Cinturones delanteros con pretensores pirotécnicos. Tren trasero autodireccional. Barra estabilizadora delantera.



Estructura de deformación progresiva. Barras de refuerzo laterales. **Comodidad:** Amplio espacio interior. Máxima capacidad del maletero (463 litros). Asiento trasero modularmente abatible. Asiento del conductor regulable en altura y con regulación en la zona lumbar. Elevalunas eléctricos. Reposacabezas regulables en altura e inclinación.



Cierre centralizado con mando a distancia. Retrovisores eléctricos y térmicos. Reposabrazos central trasero. Equipo de audio con mando de control bajo el volante. **Diseño:** Líneas estilizadas. Sensación de serenidad. Volúmenes amplios. Acabados perfectos. Ya puede empezar a disfrutarlo.

Venga a su Concesionario o llame a Peugeot directo 900 106 306.

Gama Peugeot 306 desde: 1.556.000 ptas.\*

PEUGEOT 306

\*P.V.P. recomendado (306 XN 3 p.) Península y Baleares. Incluye IVA, Impuesto de Matriculación, Transporte y Promoción. Y ADEMÁS 200.000 PTAS. MENOS SI SU COCHE TIENE 10 AÑOS O MÁS.



PEUGEOT

**ROVER Y SANTANA SE QUIEREN**

Se han querido de toda la vida, pero eso no significa que vuelvan a convivir en la misma casa. Lo cierto es que la Junta de Andalucía sigue buscando un buen novio para Santana, después de que a la de Jaén le abandonara Suzuki. Se ha contactado con los coreanos de Ssang-Yong, fabricantes del



Korando, pero no parece que la cosa vaya por buen camino. La Junta se ha puesto en contacto con Jacques Muller (en la foto), responsable de Rover España, para sondear las posibilidades de ensamblar en Linares algunas unidades del Defender, cuya capacidad de producción en Gran Bretaña está muy justa, debido a la excepcional acogida de este todoterreno en los mercados europeos. Santana quiere sustituir el Defender por el veterano 2000. Muller se ha dejado querer, ha escuchado atentamente la propuesta, que estudian con interés, pero con cierto escepticismo, en Gran Bretaña.



**INAUGURACION**

**BMW ya fabrica en EEUU**

LA primera unidad de la planta de Spartanburg ha sido ensamblada, 16 meses después de que fuera colocada la primera piedra de la fábrica norteamericana de BMW. Esta primera unidad es un Serie 3 berlina, que son los modelos que se fabricarán en la primera fase de producción, hasta que a mediados de 1995 comience la producción del Roadster (en exclusiva). BMW anunció en junio de 1992 su determinación de cons-

truir en USA una planta de fabricación de automóviles. El 30 de septiembre se iniciaban los trabajos de infraestructura y movimiento de tierras, comenzando la edificación en abril de 1993. El pasado 8 de septiembre arrancó la cadena de producción con las primeras unidades de 318i y 325i en versión berlina, que son los modelos previstos hasta el inicio del Roadster, que alcanzará una cadencia de 300 vehículos al día.

**POSTER REGALO**

**Pirelli, los zapatos de Lewis**

MOTOR 16 le entrega, con este ejemplar de la revista, un poster que sin duda llegará a ser histórico. Hace ya seis meses que Pirelli ha comenzado a instalar las vallas publicitarias en las que Carl Lewis es el protagonista. Pero detrás de este mensaje publicitario hay una historia.

La agencia Young & Rubicam contactó con Annie Leibovitz, la fotógrafa más famosa del mundo, para proponerle la idea de imbricar a Lewis, como sinónimo de potencia, con Pirelli. Encantada con la idea y el mensaje, la fotógrafa discutió no pocas veces sobre la composición, descartando algunas otras opciones, como la de colo-

car a Lewis en Los Viajes de Gulliver o luchando contra un chorro de agua. Al final, todo quedó en combinar la imagen del corredor más rápido del mundo con distintos tipos de ropa y calzado.

Hasta dar con la imagen definitiva. Una sola sesión de trabajo en Houston reunió a once personas: Leibovitz y Lewis, cuatro ayudantes de fotografía, un estilista, una maquilladora, el agente del atleta, un director de arte y un coordinador de la agencia de publicidad. La ayuda de una mañana soleada permitió obtener los resultados deseados en pocas horas. Este es el poster que esta semana le ofrece Motor 16.

**SALON DE BARCELONA**

**Cumpleaños feliz**

EL día 17 de noviembre se celebrará el 75 aniversario del Salón del Automóvil de Barcelona. El acto, que estará presidido por los Reyes de España, constará de una rememo-

ración de la historia del automóvil durante esos años con la presencia de diferentes vehículos entre los que destacará el La Cuadra de 1900, el primero fabricado en serie en el Estado Español. Además se verá una muestra gráfica sobre la vinculación histórica de Barcelona con la industria del motor.



**NADIE GANO EL PULSO**

**Ya está aquí el Plan Renove II**

AL final, nadie se ha salido con la suya. Ni el Anfac (Asociación de fabricantes), que quería que el Plan Renove se prorrogara en sus condiciones actuales (100.000 pesetas de bonificación y coches de 10 años), ni el Ministerio de Economía, que quería sencillamente no prorrogarlo. Los buenos oficios del ministro de Industria, Juan Manuel Eguigaray, han sido determinantes para que en el Consejo de Ministros se aprobara un Plan Renove II, con vigencia hasta el 30 de junio de 1995, en el que se contempla una bonificación de 80.000 pesetas y pueden acogerse aquellos vehículos de más de 7 años de antigüedad. Lo cierto es que lo que importa es la reducción en la bonificación, porque son muy pocos los coches entre 7 y 10 años que se achatarran, condición indispensable para acogerse al Plan.

En otro orden de cosas, en los Presupuestos Generales del Estado para 1995 se contempla la subida de un punto en el



IVA y el descenso del mismo punto en la Tasa de matriculación, con lo que la fiscalidad en la compra de un coche nuevo queda prácticamente como estaba.

Lo que sí sube es la gasolina. Además del 1 por ciento correspondiente al IVA, hay que añadir la elevación del impuesto especial, para compensar la reducción de ingresos que supone la menor contribución de los trabajadores a la Seguridad Social. En total, cerca de tres pesetas que los usuarios de automóviles tendrán que aportar a las arcas del Estado. Tengan presente que por cada litro de gasolina que compren, más de 75 pesetas son de impuestos. Los gasóleos para automoción se han encarecido igualmente, pero en menor cuantía, para evitar una subida generalizada de los precios del transporte y su repercusión sobre la inflación.

*De buena fuente*

**Vientos de optimismo en Peugeot España**

Tras un comienzo de año pesaroso, el optimismo reina en Villaverde. La buena marcha en las exportaciones y el Plan de Bajas Incentivadas, han permitido la vuelta a una situación de rentabilidad. Prueba de ello es que no sólo se ha congelado la regulación laboral de 60 días, anunciada en la pasada primavera, sino que se plantea la posibilidad de iniciar una tímida contratación de personal.

**Miedo a El Corte Inglés**

Los concesionarios de automóviles han recibido con temor la noticia de que El Corte Inglés está interesado en la venta de automóviles. De momento, el coloso comercial ya modificó su inscripción en el Ministerio de Comercio, que le ha autorizado la venta de vehículos automóviles, motocicletas y sus partes. La entidad quiere estar preparada por si se deroga el decreto de Distribución Selectiva que se debate en la sede de la Unión Europea.

**Proton, una nueva marca para el mercado español**

Todavía se trata de una marca escasamente conocida, con implantación únicamente en Gran Bretaña. Pero este mismo año comenzarán a vender en Francia y a finales del 95, o comienzos del 96, en España. Los coches están fabricados en Malasia bajo licencia Mitsubishi. La cabeza visible en España de los importadores es David Collier, quien durante algunos años fue responsable de marketing de Rover España.

**Maserati cambia de importador**

El Grupo Bergé aumenta en una nueva marca. Además de importar Chrysler, Hyundai y Toyota, acaba de quedarse con la distribución de Maserati para el mercado nacional. Una nueva cuenta en el rosario de Polo Villaamil. Maserati era importado con anterioridad por la organización de Enrique Lezcano, Lezauto.

**El lanzamiento del VW Polo sigue el calendario previsto**

Las dificultades mecánicas que han padecido algunas unidades de los primeros Polo no retrasarán su salida. Como estaba previsto se presentará en el Salón de París y su comercialización en España se iniciará el 21 de octubre. La rapidez con que se han solucionado los problemas de lanzamiento ha sido uno de los aspectos más positivos del nuevo cuadro técnico de Landaben.

## MUSICA SOBRE RUEDAS

El rock and roll ha cumplido este año sus primeros 40 de vida. O eso dicen los historiadores, que cifran el comienzo de la nueva era en el 12 de abril de 1954, día en que Bill Haley grabó «Rock around the clock». La conmemoración ha hecho que aparezcan algunos álbumes que recopilan rock and roll en estado puro, o pop de la misma época. «Rock around the clock. 40 años de rock and roll» (Arcade 32 00372) opta por mezclar ambos elementos. Y así, saltando de Little Richard a Del Shannon o los Teenagers de Frankie Lymon, 40 clásicos del rock se reúnen en dos compactos repletos de buenas vibraciones.

«Cuatro bodas y un funeral» es una de las películas de moda en estas semanas. Y todos lo que la han visto se sorprenden de la calidad de su banda sonora, deseando poder escuchar completas las canciones que apenas suenan en la película. Pues bien, la banda sonora ya está a la venta, con el mismo título de «Cuatro bodas y un funeral» (Polydor Vértigo 516 751-2) y una selección de temas que empieza con el «Love is all around» de Wet Wet Wet, que se ha convertido en el single de mayor venta de los años 90, y completado por Elton John, Barry White, Gloria Gaynor y Sting, por no citarlos a todos. Conste que algunas de las canciones no llegan a sonar en el filme.

Dentro de ese circo cada vez más costoso que cumple el viejo lema de «más difícil todavía», los tres tenores por antonomasia, es decir, Plácido Domingo, Luciano Pavarotti y José Carreras, se han da-

do prisa, mucha prisa, en poner en disco su «histórico» concierto de clausura del Mundial. Y pongo lo de histórico entre comillas porque estamos repletos de adjetivos similares con intervalos de pocos meses. Con un fácil repertorio operístico, sumado a dos largos medleys dedicados al cine musical y las canciones populares del mundo, el éxito está garantizado, porque cantar, los tres cantan muy bien. Hay un medley titulado «Around the world», que dura cerca de la media hora, lo que, en una autopista moderna y sin pasar de los límites autorizados, nos permitiría viajar de Madrid a Guadalajara, por ejemplo, oyendo el mismo tema sin interrupciones. Y es que los tiempos adelantan que es una barbaridad.

Después de unos escauceos con los sonidos latinos que no le fueron demasiado bien, Carlos Cano regresa en «Forma de ser» (Dalur/EMI 001 120 2) a sus raíces sureñas, aunque sea cubano su arreglista. Carlos Cano es uno de los lujos actuales de la canción española, capaz de convencer por igual con canciones románticas y políticas y, hábil como pocos, para retratar personajes entrañables en los escasos versos y minutos de una canción. Cuatro de esos retratos conviven en este disco: los de Lucrecia, la joven dominicana asesinada en Madrid, Rigoberta Menchú, Nobel de la Paz, el de Jaume Sisa y el de la portuguesa que pasó su vida disfrazada de hombre y, más aún, de general del ejército. De las tres destaca «Canción para Lucrecia», una nueva joya en la ya rica discografía de Carlos Cano. Recomendable para cualquier trayecto y a cualquier velocidad, incluidos atascos, retenciones, carriles reversibles y autopistas de peaje.

JOSÉ RAMON PARDO

## NUEVA ORGANIZACION EN GENERAL MOTORS

G.M. Corporation tiene una nueva estructura de Operaciones Internacionales, que refleja la integración total de las actividades de desarrollo de vehículos de la compañía a nivel mundial, basada en productos diseñados y desarrollados en el Centro de Desarrollo Técnico de Opel en Alemania. Los nuevos cargos son Louis R. Hughes, presidente de G.M. International Operations; Peter H. Hanenberger, vice presidente ejecutivo y Manfred Wolf, director de Desarrollo y Jürgen Stockmar.



## SKODA EN HUELGA

Los sindicatos mayoritarios de Skoda han ido a la huelga y han paralizado la producción de la fábrica de Boleslav, al norte de Praga. La huelga se ha producido por la decisión de Skoda-Volkswagen de reducir 800 puestos de trabajo para mejorar la competitividad de la planta. Los sindicatos de la República Checa han apoyado a los trabajadores de Skoda, que con esta huelga ponen en peligro el lanzamiento del nuevo modelo, el Felicia, previsto para mediados de este próximo octubre.

## GAMA '94

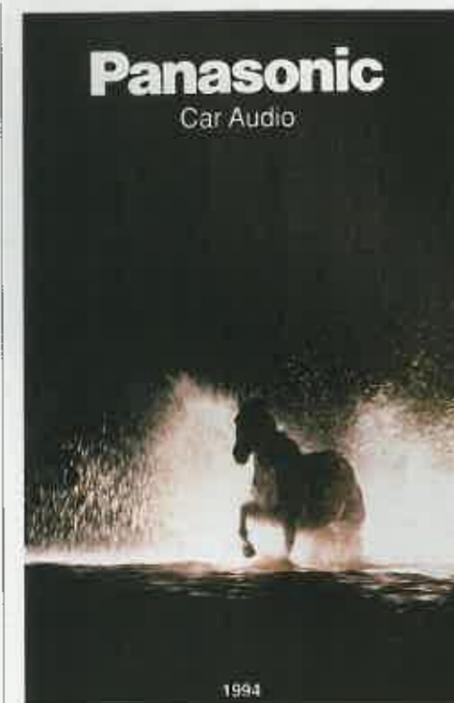
# Panasonic Car Audio

PANASONIC ha creado la nueva línea Hi-Fi Car Audio, para que usted sienta la libertad. Para que viajar suponga siempre disfrutar del mejor sonido. A partir de ahora, usted, su coche y su imaginación recorrerán juntos un camino en busca de nuevas sensaciones, como las que ofrece el CQ-DC1, con DCC, adelantado a su tiempo, con una exquisita reproducción digital de sonido y, sobre todo, totalmente compatible con su actual colección de cintas analógicas.

Pero si lo suyo es el CD, con Panasonic podrá crear un núcleo perfecto de Hi-Fi; cargadores de 6 y 12 CD, combinados con la última tecnología MASH-1 bit. Además, combinándolos con las platinas de auto-reverse de gran resistencia y con el sistema ultrapreciso de sintonizador electrónica Alphatuner III, conseguirá un equipo de gran calidad Hi-Fi.

También presentan los auto-radios con las últimas tecnologías, como el nuevo sistema desarrollado por Panasonic, el HDB (High Definition Bass), que proporciona un realismo excepcional, o la siempre valiosísima carátula extraíble, que imposibilita que el auto-radio pase desde su coche a manos ajenas.

Seguir automáticamente la emisora que usted está sintonizando, recibir información sobre el tráfico local, buscar sus programas preferidos, visualizar los nombres



de las emisoras y la hora local, sintonizar rápidamente y con total precisión todas las emisoras, por muy débil que sea la señal, son algunas de las muchas prestaciones que ofrece el nuevo sistema RDS Intelligent.

Y por último, pensando siempre en su seguridad personal, Panasonic ha diseñado unos auto-radios muy fáciles de utilizar y con una gran pantalla (en algunas puede elegir hasta tres colores), para que usted pueda captar rápidamente toda la información, evitando toda posibilidad de distracción.

## ENCUESTA MOTOROLA: AMOR POR TELÉFONO

De cada tres llamadas efectuadas a través de un teléfono móvil, una consiste no en un mensaje urgente de negocios, sino en una conversación personal, según pone de manifiesto una encuesta realizada por Motorola, cuyos resultados han servido para orientar su campaña de publicidad. El mensaje personal más frecuente es el «Te amo» (21 por ciento), seguido de «Cumpleaños feliz» (18 por ciento). La más habitual, sin embargo, está relacionada con el mundo del trabajo y es «conseguimos el contrato». La encuesta, realizada en agosto por la empresa Gallup entre 300 personas, llega a la conclusión de que las mujeres utilizan los teléfonos móviles para llamadas personales en un 57 por ciento de los casos, más a menudo que los hombres (29 por ciento).



# 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

MADERA, PIEL, LINO...¿Y CON QUE LO LAVA? ¿CON CHAMPAGNE?



*Laguna*  
B A C C A R A  
Verlo es quererlo.



LINEAS

No es preciso poner en marcha su increíble motor V6 de 170 CV., para saber que estás ante un coche excepcional. El diseño de su línea y su perfil aerodinámico, son sólo un anticipo de todo el mundo de exclusividad y tecnología que te aguarda en su interior.

• Dirección asistida variable. • Climatizador. • Sintetizador de voz. • Volante de cuero. • Asientos eléctricos, de cuero y lino, con memoria en el del conductor. • Retrovisores eléctricos con desempañado automático. • Bolsa de cuero portaobjetos bajo bandeja trasera. • Antilarranque electrónico y alarma. • Equipo estéreo 4 x 6 W, con mando de control bajo el volante. • Regulador de velocidad. • Incrustación en veta de nogal sobre la guantera. • Elevallas eléctricos y cierre centralizado con mando a distancia. • Preequipo de radiotelefono. • Reglaje de faros desde el interior. • Espejos de cortesía con iluminación. **Un mundo de exclusividad, rodeado de seguridad por todas partes:** • Carrocería de deformación programada. • Refuerzos laterales. • Tren trasero de ajuste multidireccional. • Llantas de aleación ligera con neumáticos 205/60 R15. • ABS. • Air bag. Y la posibilidad de dos opciones que lo harán aún más envidiable: Techo eléctrico y cadena 4 x 20 con Compact Disc.

LO ULTIMO

FERRARI F 512 M

El impresionante Ferrari Testarossa cumple 10 años. Los ferraristas ortodoxos lo consideran el Ferrari más puro. Ahora llega su sucesor.

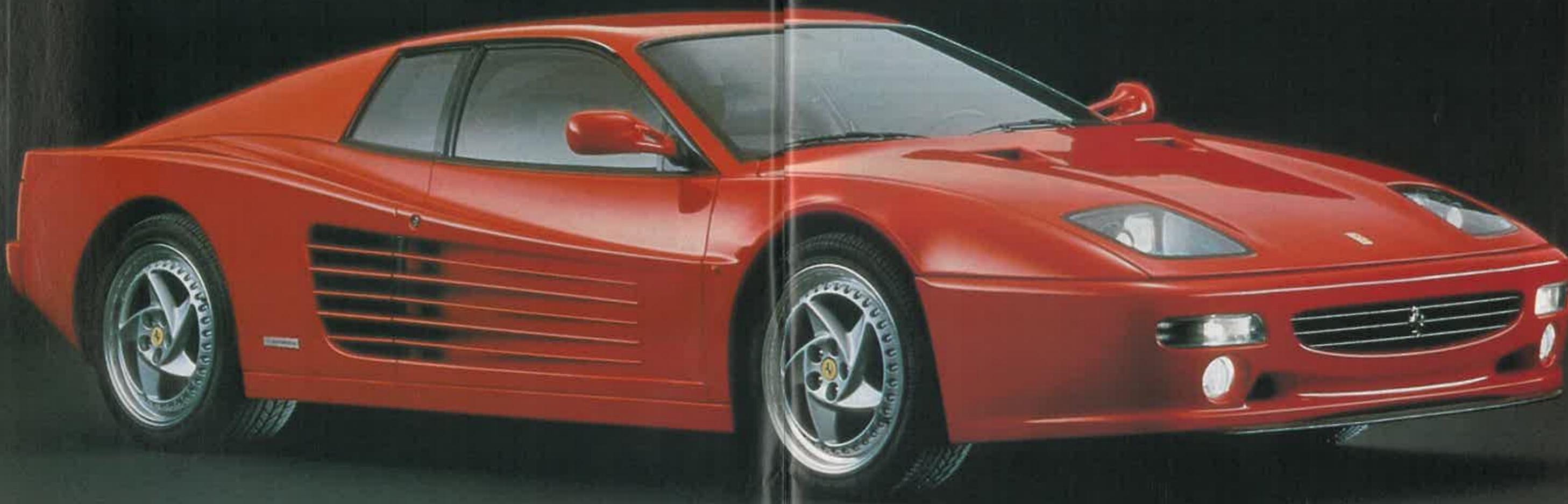
  
MONDIAL DE  
L'AUTOMOBILE



# ¡Impponente!

**S**u imponente aspecto posterior, tras el cual se esconde el poderoso motor boxer de 12 cilindros, con 15 años de vida a sus espaldas, ha entrado en una nueva fase de evolución que se presentará en el venidero Salón del Automóvil de París.

En la nueva versión se ha conservado el apellido Testarossa y se ha cambiado el apodo, ahora el 512 se identifica con la letra M, indicio de «modificata»; y de hecho el F 512 M Testarossa ha pasado por una cura de rejuvenecimiento radical, tanto en el ●●●



aspecto técnico como en la parte estética. Los puntos clave sobre los cuales los ingenieros y diseñadores de Maranello han hecho hincapié son básicamente cinco: incremento de la relación peso-potencia a raíz de haber aligerado el coche en general; sustanciales retoques estéticos en el exterior en función de optimizar el coeficiente aerodinámico; sin variar su estructura se ha incrementado la termodinámica y la cinemática del motor; se ha mejorado la ergonomía, el confort de marcha y la seguridad activa y, por último, se ha retocado la arquitectura del chasis y mejorado su factor torsional.

En términos generales, el F 512 M pesa 180 kilos menos que el modelo anterior y la potencia del motor es ahora de 440 caballos a 6.750 revoluciones por minuto, 12 más que en la versión anterior,

## FICHA TÉCNICA

## MOTOR

Doce cilindros contrapuestos. Bloque y culatas de aluminio. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza accionados por correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.943 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82 mm. Carrera: 78 mm. Compresión: 10,4:1. Potencia máxima 440 CV a 6.750 rpm. Par máximo: 51 Kgm a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección indirecta Bosch Motronic M 2.7. Combustible: Gasolina sin plomo de 98 octanos.

## TRANSMISIÓN:

Tracción posterior. Caja de cambios longitudinal manual con cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de 9.1/2" con accionamiento mecánico.

## DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida con columna descomponible y juntas homocinéticas.

## FRENOS

Delanteros: Discos ventilados y perforados de 315 mm. Discos posteriores: de 310 mm. Pinzas Brembo de cuatro bombines activos.

## SUSPENSIÓN

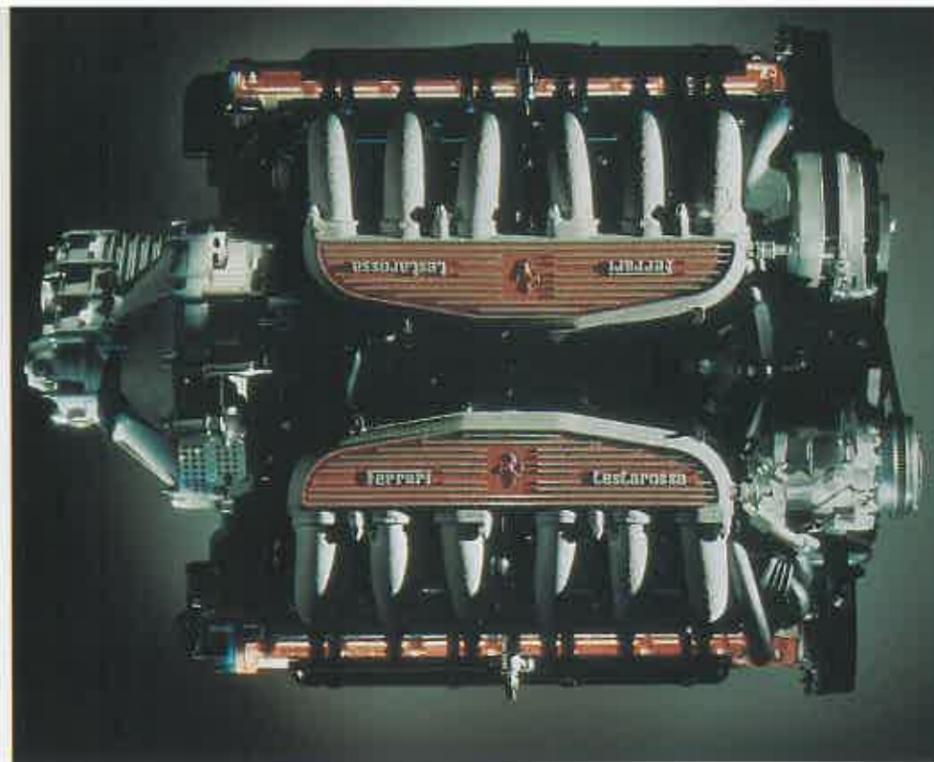
Delantera: Independiente con trapecios deformables, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de iguales características y con cuatro amortiguadores.

## RUEDAS

Llantas de 18". Neumáticos: Delanteros 235/40 ZR 18". Posteriores 295/35 VR 18".

con un par motor de 51 Kgm a 5.500 revoluciones. En esta nueva versión se han empleado bielas de titanio Ti6a14 V, que a su vez han hecho posible aligerar el cigüeñal, con lo cual, el ahorro de peso es estos componentes móviles ha sido de 7,5 kilos. A su vez, la relación de compresión ha pasado de 10:1 a la actual 10,4:1, debido al diseño de la cabeza de los nuevos pistones, y la disposición de las cuatro válvulas por cilindro es de 41°, con la incorporación de unos muelles cuya tenacidad permite un régimen de rotación algo superior a las 10.000 revoluciones por minuto, o sea, con un margen de seguridad de 3.250 rpm respecto al límite máximo del propulsor.

En cuanto a la transmisión, Ferrari ha elegido el cambio longitudinal con cinco velocidades y, para adaptarlo a la nueva cur-



La potencia del motor del Testarossa es de 440 caballos a 6.750 revoluciones por minuto.

va de rendimiento del motor y a su incremento de potencia, se han estudiado nuevos sincronizadores que dulcifican el manejo de la leva del cambio y que mejoran la precisión a la hora de engranar las velocidades. En relación a lo antes mencionado, hay que destacar que el nuevo embrague monodisco es de 9,1/2", sin componentes de amianto, y en la construcción de la maza se han combinado elementos de acero, titanio y aluminio, que reducen considerablemente el peso y aumentan la fiabilidad.

**Chasis reforzado.** Respecto al chasis, se ha mantenido la estructura entrearnada con tubos de acero cromomolibdeno Cr Mo 4; sin embargo, se ha reforzado todo lo periférico al habitáculo, con una especial atención a las partes laterales.

En todo lo relacionado con las suspensiones y los frenos, cabe decir que únicamente se han cambiado los amortiguadores por otros de más calidad y los discos de freno son de un tipo más ligero. Todo este

conjunto cuenta con las nuevas llantas de 18", cuya estructura y diseño, al moverse, actúan como un ventilador que refrigera parte de los amortiguadores y todo lo relacionado con los frenos y el buje de las ruedas.

En el diseño de la nueva carrocería, que sigue los cánones de las tradicionales «berlinette» Ferrari, se ha dedicado especial interés a la seguridad activa y pasiva.

De hecho, la carrocería está realizada en aluminio; sin embargo, para la parte del habitáculo se ha recurrido a chapa de acero de elevado coeficiente de resistencia a la torsión, solución que se ha empleado también para el fondo del F 512 M, necesario en situaciones de alta velocidad o elevadas prestaciones en curva.

En este sentido, ha sido necesario cambiar el diseño del parachoque anterior, que ahora posee unas características aerodinámicas que actúan en conjunto con el fondo del coche y reparten las cargas aerodinámicas, además de canalizar la refrigeración necesaria hacia los frenos.

También por un factor aerodinámico, se han suprimido los faros escamoteados y se han adoptados unos de diseño omeofocal incorporados en el capó. En cuanto a éste último, a pesar de los retoques aerodinámicos que han aminorado su curvatura, se ha logrado un maletero con 250 litros de capacidad, sin incluir la caja de herramientas; y para quien lo desee, Ferrari ofrece un juego de tres maletas en piel Connolly que se acoplan perfectamente a la capacidad del maletero.

Junto a esta modificación, se ha prescindido de los pilotos posteriores alargados y decorados con una estructura lineal con forma de parrilla; en esta versión, se ha recurrido a los clásicos pilotos redondos, propios de muchos modelos de Ferrari, y además, más visibles.

**Mejorar el confort.** Las modificaciones realizadas en el habitáculo están enfocadas básicamente a mejorar la ergonomía y el confort de marcha. En primer lugar, los asientos se han realizado en fibra de

carbono recubierta con el evidente mullido, que ha permitido ampliar la capacidad y al mismo tiempo reducir el peso. El acabado final cuenta con el apreciado cuero Connolly, disponible en cinco colores diferentes.

**Toques deportivos.** Un particular estudio se ha dedicado a la ventilación y a la climatización del interior, que ahora cuenta con un sofisticado sistema que permite alcanzar la temperatura deseada en un tiempo mínimo, equivalente al confort que ofrece el Ferrari 456 GT; además, el sistema de aire acondicionado está alimentado por dos tomas de aire tipo Naca, y el circuito está alimentado con gas ecológico R 134 A. Junto a esto, la estética del habitáculo se ve enriquecida por un volante cuyo nuevo diseño recuerda en parte al del 456 GT, así como el pomo en aluminio de la leva del cambio, y por último, para infundir un toque un tanto «racing», se han hecho los pedales en aluminio, con la plataforma perforada y regulables.

En resumidas cuentas, en el nuevo F 512 M se ha modificado el 40 por ciento de los componentes mecánicos y un 70 en lo referente a la estética del coche. Esto último corresponde a la nueva política estética comercial de Ferrari, en la cual se contempla que todos los modelos deben tener en común una cierta raíz estética, sin por eso parecerse y sin perder el aspecto imponente propio de todos los modelos de Ferrari, y especialmente acentuado en el nuevo F 512 M, que en el mercado alcanzará un precio muy poco superior al actual 512 TR Testarossa. ●

GIGI CORBETTA



Todas las variaciones realizadas en el interior del F512 M se destinan a mejorar la ergonomía y el confort de marcha.

París vuelve a ser centro de atención del mundo del automóvil. Los fabricantes de todo el mundo, conscientes de la importancia del mercado europeo, presentan sus gamas y novedades '95.

**A**UDI se ha impuesto un ritmo frenético en sus presentaciones y, cuando apenas se han apagado los ecos del lanzamiento del A8, presenta el nuevo A4, sustituto del Audi 80. Este modelo se empezará a vender en nuestro mercado a principios del próximo año. Por su parte, la marca rival, BMW, llevará a París toda una serie de novedades que afectan, principalmente, a su gama básica. Lo más atractivo es

el 318 Ti. Se trata del Compact con el motor 1.8 de cuatro válvulas por cilindro y 140 caballos. La otra novedad es el BMW 318 TDS. Este nuevo diesel estrena un motor de cuatro cilindros que emplea la sofisticada tecnología de inyección de los motores de seis cilindros. Su potencia es de 90 caballos. En lo que afecta a la gama alta, estarán las versiones de batalla larga del 740 y 750, así como el nuevo deportivo M3 con carrocería de cuatro puertas.

Los americanos también



**RANGE ROVER**  
El fabricante de coches todoterreno inglés, entra ahora de lleno en lo más alto de su segmento con el todoterreno más lujoso.



**VW POLO Y AUDI A4**  
El grupo alemán capitaliza la atención de París con sus nuevos modelos.



**CITROËN XANTIA**  
Ejercicio de diseño del fabricante francés sobre la base del Xantia.



PARIS, CAPITAL DEL AUTOMOVIL

están presentes en París. Chrysler llevará a la capital gala los nuevos Cirrus y New Yorker. El primero se encuentra a caballo entre los ya conocidos Neon y Vision, con motores de 2,0 y 3,5 litros, mientras que el New Yorker es el heredero de las tradicionales berlinas americanas de gran tamaño.

Citroën aprovecha el tirón de los monovolumen y, además de la versión turbodiesel del Evasion, presenta el prototipo Xanae, en el cual se exploran las posibilidades de realizar un

**FORD SCORPIO**  
La berlina de mayor tamaño de la gama Ford de Europa se renueva.



monovolumen con la plataforma del Xantia. El Xantia Activa, completa las novedades. Ferrari quiere conquistar las miradas de los parisinos, con el nuevo 512, heredero del Testarossa. Fiat apuesta por las versiones diesel del Ulysse y por el Cinquecento Sporty, versión de claro talante deportivo del popular modelo. El nuevo Ford Scorpio va a ser uno de los protagonistas de París. La renovación a la que se ha sometido al modelo es total desde el punto de vista estético y mecánico.

La división europea de



**JAGUAR XJ**  
Un nuevo clásico inglés cien por cien.



**PORSCHE CARRERA 4**  
Llega la tracción total al nuevo 911.



**SEAT IBIZA 16V**  
Más deportivo y potente.

**BMW 318Ti**  
Más potencia para el Compact.



Honda llevará a París el nuevo Civic, sustituto del Concerto, que se fabrica en la planta de Swindon. Por su parte, Hyundai estará presente con el nuevo Accent, sustituto del popular Pony. Jaguar ha renovado sus berlinas XJ con mejoras estéticas y mecánicas que afectan al comportamiento y a la cali-

## Un Espace de carreras



La unión entre Matra y Renault cumple diez años y, para celebrarlo, ambas firmas se unen en un bonito proyecto. Se trata de un *pace car* para la Fórmula 1, con motor, transmisión y tren posterior de Williams y carrocería tipo monovolumen con capacidad para cuatro ocupantes. Acelera de cero a 200 kms/h en sólo 6,3 segundos y se comporta como un monopieza.





**NISSAN MAXIMA**  
Berlina japonesa al estilo europeo.



**PEUGEOT 806 TD**  
Motor turbodiesel para familias ahorradoras.



**CHRYSLER CIRRUS Y NEW YORKER**  
Americanos para todos los gustos.



**PROTON**  
Malasia se incorpora a los países exportadores con el Proton.



socios, mostrará la versión turbodiesel del 806, pero la atracción principal del stand será el prototipo Ion. Porsche tendrá el Carrera 4 como principal atractivo. Proton, fabricante de automóviles radicado en Malasia, aprovecha el Salón de París para presentar sus primeros modelos con volante a la izquierda. Hasta ahora este fabricante sólo estaba implantado

en el Reino Unido, pero a partir de ahora va a extender su red comercial en el resto de Europa, incluida España. Renault mostrará los nuevos retoques estéticos del Espace, a espera de un modelo nuevo previsto para 1996, así como un sugestivo prototipo de un Espace con mecánica de Fórmula 1.

El fabricante español Seat, acude a París con numerosas novedades. Por un lado están los Ibiza con motor 1.8 de 16 val-



**LANCIA KAPPA**  
Mejora en todo a su predecesor el Thema.



**HYUNDAI ACCENT**  
Un coreano con mucho futuro comercial.

dad. Jeep llevará a París los Grand Cherokee con motor turbodiesel, mientras que la respuesta europea en todoterreno viene por parte de Land Rover, con el nuevo Range Rover y su novedoso motor turbodiesel de BMW.

Lancia viste de largo al nuevo Kappa, sustituto del veterano Lancia Thema. Nissan presenta en Europa su nueva berlina de categoría media-alta. Se trata del nuevo Maxima. Un coche que iniciará su comercialización en España en marzo de 1995 y dispone de motores de dos y tres litros. Por su parte, en Opel el centro de atracción será el Tigra, que después de un largo proceso de evaluación va a llegar a los concesionarios en el próximo mes de noviembre. Peugeot, al igual que sus

Peugeot ION



La era del automóvil eléctrico parece que se va aproximando. Así lo creen en Peugeot, que presenta un prototipo de carácter urbano

con sólo 3,3 metros de largo y un diseño muy progresista. Desde el punto de vista mecánico, el Ion cuenta con un motor eléctrico que desarro-

lla 20 kw y permite una velocidad máxima de 105 kilómetros por hora con una autonomía variable entre 110 y 150 kilómetros.

vulas y el nuevo Ibiza S, disponible en varias motorizaciones, pero con un diseño deportivo y tapizados en Alcantara. Por su parte, el Toledo recibe el motor TDi, diesel de inyección directa y consumo bajísimo. La marca que da nombre al grupo, Volkswagen, centra su esfuerzo en el nuevo Polo.

Volvo potencia todavía más la versión sobrealimentada del 850, con un T5 de marcado carácter deportivo. El motor pasa de 225 a 240 caballos y su aspecto es más agresivo en virtud de los generosos alerones y el faldón delantero. Estas serán, a priori, las estrellas del salón, pero, como siempre, las sorpresas de última hora serán la nota dominante.

VICTOR PICCIONE

OPEL TIGRA

# Sexy Boom

Es atrevido, diferente. Sus trazos tienen fuerza, su línea es sexy. El Tigra va a dar que hablar y no sólo por su aspecto. Los precios son muy competitivos, entre 1,8 y 2,2 millones, y su equipamiento, muy completo.

**B**AJO el apelativo de «Evento importante y memorable», Juan José Sanz, presidente de GM España, presentaba a la prensa española el nuevo Tigra, un coupé que por sus características y precio lleva camino de conseguir, como mínimo, el éxito de su hermano mayor el Calibra, el coupé más vendido de su segmento durante meses.

El Tigra se fabricará únicamente en la factoría de General Motors en Zaragoza, donde se han invertido alrededor de 30.000 millones de pesetas, y se pondrá a la venta en España el próximo 11 de noviembre, comercializándose en dos versiones de 1,4 y 1,6 litros de cilindrada con

culatas de 16 válvulas (los ya conocidos Ecotec del Corsa) con 90 y 106 caballos. Los precios de salida son tan atractivos como el coche, 1.799.000 pesetas para el 1.4 y 2.199.000 pesetas para el 1.6, precios que obligarán a más de un comprador a pensarse dos veces si comprar un Corsa o un Tigra equivalente (cuestan lo mismo a igualdad de equipamiento). Precisamente compartir con el Corsa plataforma, suspensiones, elementos mecánicos, motores y cuadro de instrumentos ha permitido a la marca alemana ajustar los costes e incluso ofrecer un equipamiento elevado sin que el precio final alcance una cantidad de-

sorbitada. Opel es el primer fabricante europeo que se decide a utilizar una plataforma del segmento B para realizar un coupé. Otros también podrían haberlo hecho, sin embargo la marca alemana se ha adelantado en una clara demostración de visión de futuro tras darse cuenta del hueco existente para este producto. El resultado no puede ser más atractivo. Se trata de un Coupé 2+2 que aunque recurre a la plataforma del Corsa tiene una llamativa carrocería igual de ancha pero 19,3 centímetros más larga, y 8 cm. más baja. La distancia entre ejes y las vías delantera y trasera son idénticas.

Aunque Juan José Sanz ♦♦♦





**El Tigra rebosa diseño por los cuatro costados. Se trata de un coupé de 2+2 plazas realizado sobre la base del Corsa, que se ofrece con dos motores de cuatro cilindros y 16 válvulas de 90 y 106 caballos. El Tigra más barato cuesta 1,8 millones.**

aclaró que Opel no considera el Tigra un deportivo sino «un coupé para los que se sienten jóvenes y dinámicos, para los que quieren vivir una aventura», lo cierto es que el nuevo bebé de la compañía tiene un aspecto y unas peculiaridades que sintonizan mucho mejor con la clase deportiva que, por ejemplo y sin ir más lejos, un Corsa GSi 16V, un deportivo reconocido por la marca alemana. El diseño del Tigra es atrevido, resultón, sexy. Y aunque resulta más versátil de lo que parece, una cosa está clara: con ese tamaño y ese diseño no ocurren milagros. Las plazas delanteras son amplias, pero detrás, a pesar de contar con suficiente espacio para las piernas de

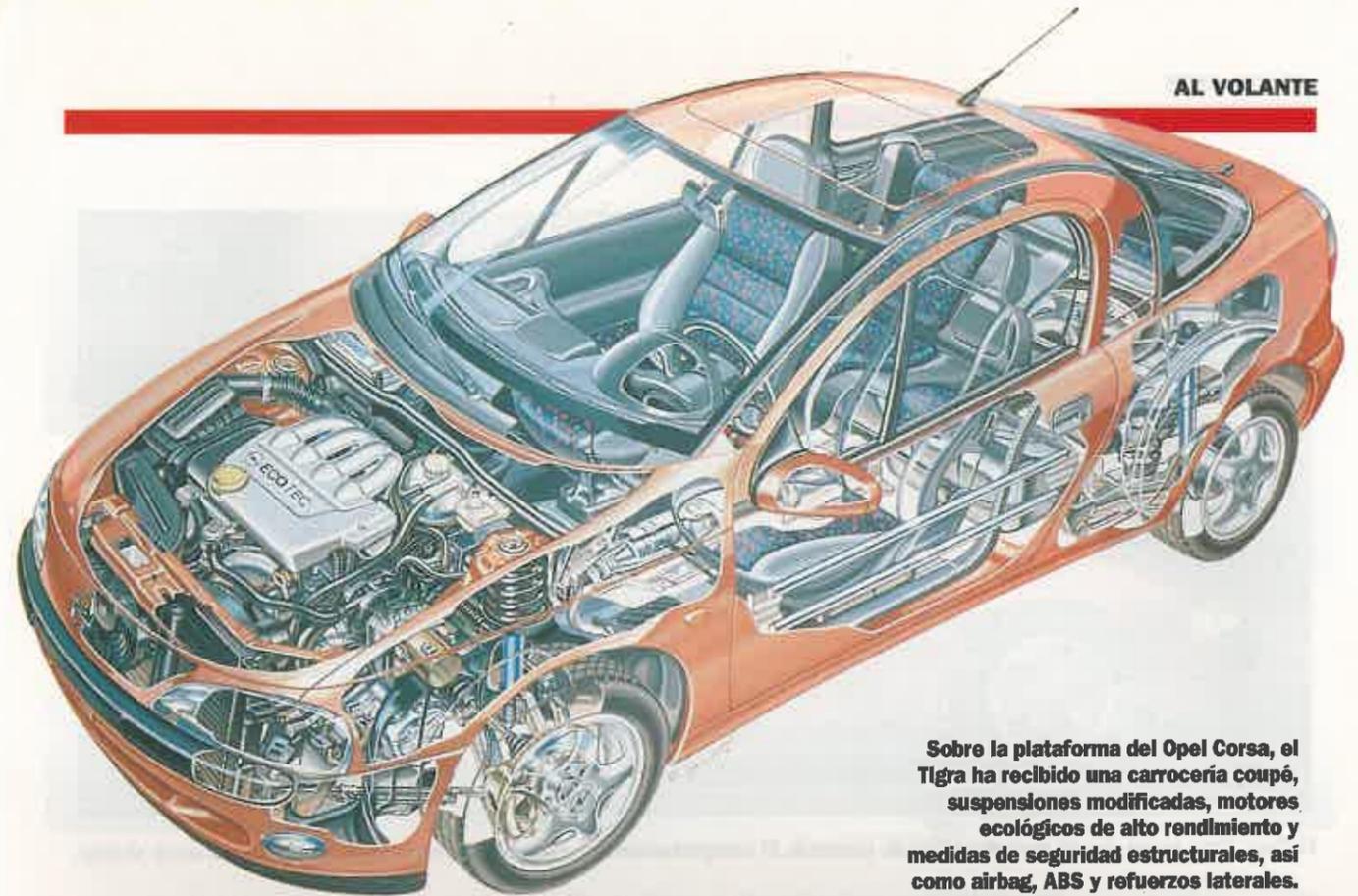
cualquier adulto por grande que sea, los asientos quedan algo escasos, la altura al techo está muy limitada (los pasajeros de más de 1,60 tendrán que utilizar almohada cervical

**El maletero ofrece un volumen de carga razonable. Se puede abatir el respaldo.**



después de un viaje en el Tigra) con una diferencia de 10 centímetros en altura a favor del Corsa. El maletero no es un prodigio de aprovechamiento, debido también al diseño de la zaga, sin embargo tiene la posibilidad de aumentar su volumen de carga gracias a que el asiento trasero se abate por completo. El original diseño de la banqueta trasera incluye un hueco no disimulado para introducir esquís u objetos más largos de lo normal. Bajo el plano de carga se aloja una rueda de repuesto de tamaño normal y todavía se le ha buscado algún rincón al botiquín, las herramientas y poco más.

Uno de los elementos más llamativos y más problemáticos en el proce-



**Sobre la plataforma del Opel Corsa, el Tigra ha recibido una carrocería coupé, suspensiones modificadas, motores ecológicos de alto rendimiento y medidas de seguridad estructurales, así como airbag, ABS y refuerzos laterales. El peso aumenta considerablemente.**



**El Opel Tigra puede incorporar dos airbags de gran tamaño. El del conductor tiene un volumen de 67 litros de aire y el del acompañante tiene 100 litros. Cuenta con pretensores, asientos con rampas antideslizamiento y dirección de seguridad.**

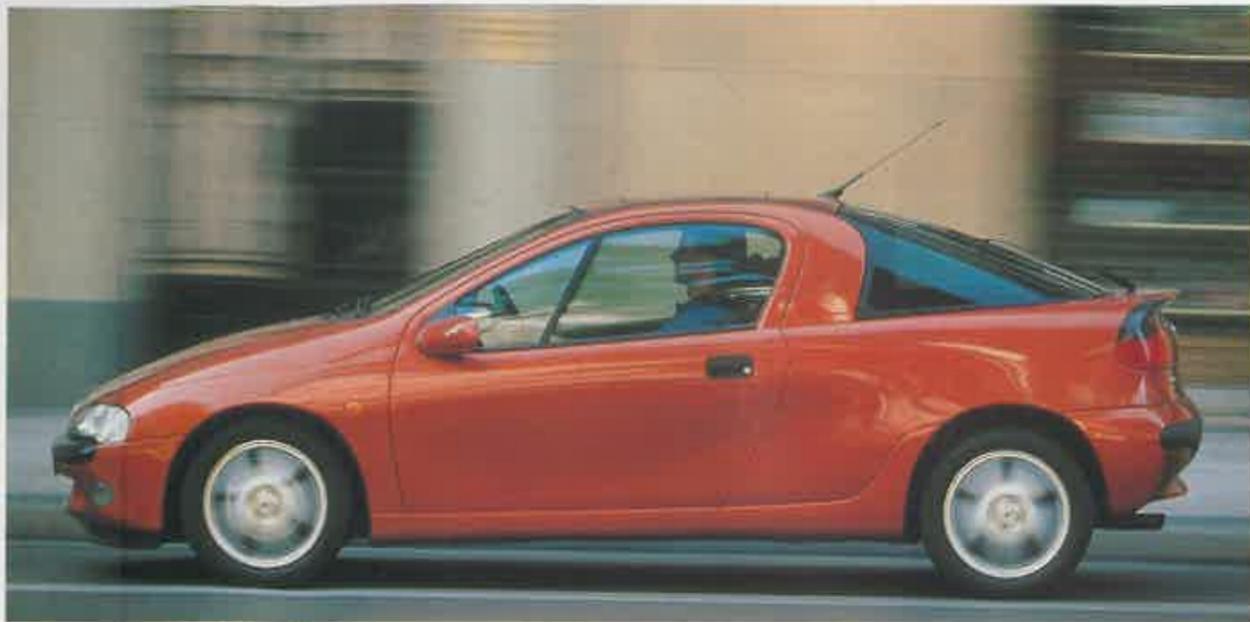
so de fabricación del coche es la luna del portón trasero, de gran superficie y tratada de forma especial en Inglaterra e Italia para impedir que los rayos del sol hagan imposible la vida en el habitáculo y sobre todo en las plazas traseras (una experiencia proporcionada por el Calibra). El índice de transmisión de la luz del cristal «Sundym» (atenuador de sol) es de alrededor del 35 por ciento, lo cual reduce la temperatura interior entre cuatro y cinco grados. La instalación de este elemento es lo más complicado en la cadena de montaje y se han tenido que incorporar varios robots para su perfecto ensamblaje. La visibilidad hacia atrás en circulación nocturna se ve alterada

de forma insignificante, mientras que es un abultamiento en el techo, que aloja la bisagra del portón y el mecanismo de la antena, el que resta más visibilidad por el espejo inte-

**Los asientos traseros son mínimos. Como para dos niños de baja estatura.**



rior. Los paragolpes, en el mismo color de la carrocería, se han protegido acertadamente de los habituales golpes de aparcamiento mediante unas protecciones de goma que discurren a lo ancho de este elemento protector. Al volante, y antes de ponerse en movimiento, no se siente una sensación demasiado diferente a la de conducir un Corsa, salvo cuando se mira por el retrovisor interior. El cuadro es prácticamente idéntico (cambia la calidad y el color de algunos materiales). Sin embargo el diseño exterior del Tigra vuelve a condicionar algunos aspectos. Por ejemplo, el coche carece de portaobjetos en las puertas y el guarnecido de éstas se echa tan encima de



El Opel Tigra es un coupé muy divertido de conducir. El comportamiento ha mejorado respecto al Corsa de potencia similar.

los ocupantes a la altura de los asientos que, una vez cerrada la puerta, hay bastantes posibilidades de pillar el cinturón de seguridad y tener que volver a abrir.

Los cinturones de seguridad son regulables en altura, pero quedan demasiado bajos en su posición más alta. Asimismo, en las unidades do-

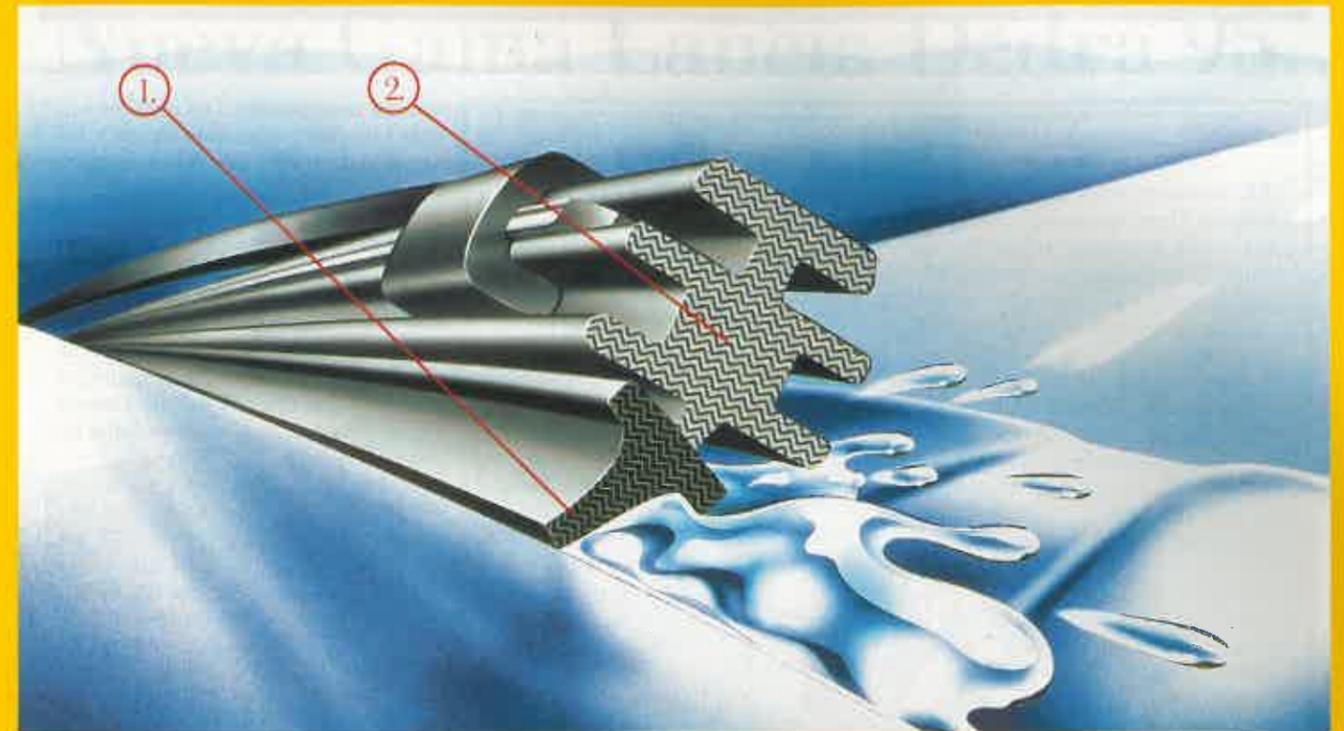
tadas de techo corredizo la altura en las plazas delanteras es algo crítica para pasajeros de altura media.

En el aspecto dinámico, muchas novedades para quien piense que se va a encontrar con el comportamiento de un Corsa. La combinación de un centro de gravedad más bajo, un mayor peso (más de 100 kilogramos)

y nuevas correcciones en las suspensiones permiten al Opel Tigra desenvolverse mejor en todo tipo de carreteras, aunque no sea un comportamiento comparable al de los mejores exponentes del segmento B. Muelles, amortiguadores y diámetro de las estabilizadoras han sido revisados y adaptados a las ♦♦♦



El interior es similar al de un Corsa. El volante con airbag es de serie en ambos modelos. Escasean, sin embargo, las guanteras.



## Novedad Mundial: Bosch-Twin, una tecnología de 2 componentes.

Las Bosch-Twin son mucho más que unas nuevas escobillas limpiaparabrisas. Su diseño es el resultado de un innovador concepto, único en el mundo: un perfil de goma obtenido con una tecnología de dos componentes.

① Labio con doble microcanto -realizado en caucho duro- que garantiza la máxima limpieza durante toda la vida útil de la escobilla.

② El dorso -de caucho blando- asegura un funcionamiento especialmente silencioso y uniforme, incluso con temperaturas extremas.

Esta doble composición de las Bosch-Twin garantiza unas prestaciones muy superiores a las de las escobillas convencionales. Instálaslas ya en su vehículo.

**Bosch-Twin. Doble eficacia.**



**BOSCH**

## EQUIPAMIENTO, SEGURIDAD Y CONFORT

EL equipamiento de serie de los nuevos Tigra es elevado e incluye dirección asistida, antirrobo con inmovilizador, elevavinas eléctricos, cierre centralizado, radiocasete con seis altavoces, asiento del conductor regulable en altura o airbag en el volante. Además, la versión más potente, el 1.6, lleva también llantas de aleación, antibloqueo de frenos, faros antiniebla, alarma antirrobo, radiocasete con frontal extraíble, airbag en el lado del pasajero y retrovisores eléctricos. Con precio a parte se puede solicitar el aire acondicionado para ambos



modelos por 139.000 pesetas, el airbag del pasajero y el ABS en paquete para el 1.4 por 169.000 pesetas, el techo eléctrico junto con el asiento del acompañante regulable en altura por 96.000 pesetas y un pack para el 1.4 que incluye llantas de aleación, neumáticos de 185/55 R15, antinieblas delanteros y volante de cuero por un precio final de 96.000 ptas. En función de la respuesta del público, la versión Cabrio podría ponerse a la venta antes del verano próximo, una vez superadas todas las homologaciones, con un precio cercano a los 2,3 millones de pesetas.

nuevas necesidades. Los muelles son más blandos y algo más cortos y los ángulos de caída, diferentes. La menor capacidad de carga del Tigra, en relación al Corsa, ha permitido a los técnicos alemanes de Opel revisar el tarado de los amortiguadores, mejorando la respuesta en condiciones extremas. Importante también es el aumento de diámetro de las barras estabilizadoras. El coche tiene mejor aplomo y los rebotes del eje trasero son menos bruscos, aunque éstos siguen existiendo.

En cuanto a los motores, no decepcionan. Son de todos conocidos por haberse incluido en la gama 95 del Corsa. El de 1,4 litros de cilindrada y 90 caballos da lo mejor de sí por encima de las 3.500 revoluciones, pero por debajo ofrece una respuesta suficiente. El de 106 caballos permite al Tigra 1.6 superar los 200 kilómetros por hora y también las prestaciones de su hermano el Corsa GSi, a pesar del mayor peso. Un tra-



Los motores que ofrece el Opel Tigra son los ya conocidos Ecotec del Corsa.

bajo bordado de la aerodinámica al servicio de las prestaciones y del consumo. Frenos, dirección y cambio se presentan inalterados en relación a los Corsa equivalentes. General Motors quiere producir y vender en 1995 alrededor de 50.000 Tigra. No les preocupa que con esta medida se vendan menos Corsa, ya que la flexibilidad de producción les permite poder aumentar o disminuir la producción de ambos modelos a placer y a fin de cuentas todo queda en casa. Los dirigentes de la marca son optimistas y piensan que se venderá con facilidad. Desde luego, atractivos no le faltan.

ANDRÉS MAS

FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

# Nueva Gama Lancia Dedra 95. El confort.



Grupo Barro - Testa

**Nuevo Lancia Dedra desde 2.231.000 ptas.** Para viajar siempre en una atmósfera ideal. Para sentirse cómodo y protegido de cualquier inclemencia exterior. Para disfrutar de un confort fuera de serie. Para llegar siempre a su lugar de destino fresco y relajado. Por algo es un Lancia. **Seguridad:** Air bag, ABS, volante con sistema de absorción de impactos, sistema de protección de incendios (FPS). **Confort:** Asientos tapizados en Alcantara®, climatizador, maderas nobles, mandos ergonómicos. **Prestaciones:** Árboles contrarrotantes, 16 válvulas, 139 CV DIN, velocidad máxima 210 Km/h.

**Lancia Dedra: 2.0 LX 16V, 139 CV - 1.8 LS, 101 CV - 1.6 LE, 90 CV - Turbo ds LS y LE, 90 CV.**

Lancia  Il Granturismo

## FICHA TECNICA

	1.4 16V	1.6 16V
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.389	1.598
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	90/6.000	106/6.000
Par máximo/r.p.m.	12,7/4.000	15,1/4.400
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		
Sistema	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1
Frenos, Sistema (Del)/(Tras)	Disc. vent./Tamb. ABS Op.	Disc. vent./Tamb. ABS
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Semi independiente	Semi independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.055	1.075
Largo/alto/ancho (mm.)	3.922/1.340/1.604	3.922/1.340/1.604
Capacidad depósito (L.)	46	46
<b>PRESTACIONES Y CONSUMO</b>		
Accel. de 0/100 km/h (s)	11,5	9,8
Velocidad máxima (km/h)	190	203
Consumo urbano (L/100km)	8,7	9,0
A 90 km/h (L/100 km)	5,0	5,1
A 120 km/h (L/100 km)	6,6	6,6

AL VOLANTE

NUEVOS JAGUAR XJ



El próximo día 18 se pone a la venta la nueva gama XJ de Jaguar, marcada por una renovación interna y un retorno a las líneas clásicas en su diseño externo. El resultado es una berlina de lujo con fuerte personalidad y encanto británico.

# REGRESO DE LOS CLASICOS



**A**UNQUE a primera vista las modificaciones pueden parecer un simple lavado de cara, han afectado a la práctica totalidad del modelo, tanto en sus aspectos mecánicos como estructurales. Se ha partido del modelo anterior, pero se han realizado mejoras sustanciales en aspectos tales como la rigidez del monocasco, que se ha incrementado en un 18 por ciento, los nuevos reglajes de la suspensión y las mejoras introducidas en los motores, tanto en su construcción como en el sistema de gestión, totalmente nuevo. El resultado es que la potencia del motor 3.2 pasa de 200 a 219 caballos, mientras que en el motor 4.0 el incremento es de 26 caballos, quedando la





En el Jaguar XJR se aprecia el carácter deportivo de la marca inglesa. La calandra está pintada en el color de la carrocería.

potencia en 249. También el par se incrementa, mientras que lo más notable en lo que se refiere a motores es la aparición de una nueva versión del 4.0 con un compresor volumétrico, con el cual la potencia pasa a 326 caballos con un par de 52 mkg. a 3.050 revoluciones por minuto. Incluso el histórico motor de 12 cilindros ha recibido una nueva gestión electrónica gracias a la cual se incrementa la cifra de par a un régimen más bajo. Todas las mejoras introducidas en los motores se aplican también a los modelos coupé y descapotable.

Sin embargo, lo más llamativo de los nuevos Ja-

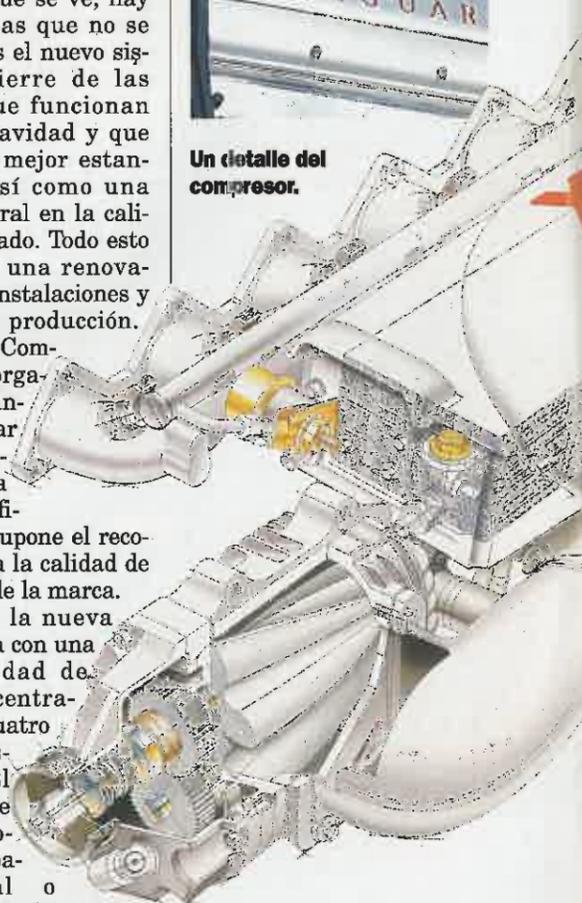
guar es la renovación estética, que supone un regreso a la tradicional línea que ha caracterizado a la marca. El doble faro redondo, con las ondulaciones sobre el capó delantero, recupera la tradicional visión del modelo, mientras que por detrás el diseño se ha simplificado con un aire muy fluido y moderno. Los nuevos modelos incorporan una calandra cromada con la excepción de la versión XJR, en la cual la calandra es del mismo color que la carrocería. En el interior también se han introducido mejoras. Por una parte están los nuevos asientos, con los mandos de la regulación elec-

trónica en un nuevo emplazamiento. La columna de la dirección puede disponer de regulación electrónica con memoria y se ha rediseñado todo el sistema de climatización y aire acondicionado. Además de lo que se ve, hay muchas cosas que no se ven, como es el nuevo sistema de cierre de las puertas, que funcionan con más suavidad y que tienen una mejor estanqueidad, así como una mejora general en la calidad de acabado. Todo esto es fruto de una renovación en las instalaciones y procesos de producción. Ford Motor Company ha otorgado a las plantas de Jaguar la calificación Q1 a la calidad, calificación que supone el reconocimiento a la calidad de producción de la marca.

Así pues, la nueva gama cuenta con una gran variedad de versiones, centradas en los cuatro motores disponibles. El motor 3.2 se puede disponer en acabado normal o Sport. Este último



Un detalle del compresor.



tiene una personalización específica y unos tarados de suspensión más firmes, con neumáticos de perfil bajo. El motor 4.0 está disponible en acabados Sport, Sovereign y Daimler, mientras que el XJR dispone del motor sobrealimentado. Lo más alto de la gama está reservado a los modelos con el motor V12 en su versión XJ o Daimler.

En el primer contacto con los nuevos XJ en carreteras escocesas, se ha podido apreciar la mejora en el comportamiento general de los coches. En general toda la gama se ha visto beneficiada por un ligero endurecimiento de los tarados de la suspensión, lo cual se une a la mejorada rigidez del conjunto para conseguir una mejor estabilidad direccional y una mayor precisión de conducción. Sobre todo se nota un menor balanceo de la carrocería. Todo esto sin necesidad de recurrir a un sistema de dureza variable que, no obstante, está en proceso de desarrollo y aparecerá con los futuros modelos X100. Las versiones con acabado Sport utilizan unos tarados más firmes y unos neumáticos de perfil más bajo, mientras que el XJR, además de ser todavía más firme de suspensión, monta una barra estabilizadora en el eje posterior, que reduce al mínimo los balanceos. Los nuevos Jaguar se conducen con facilidad y transmiten confianza en sólo unos kilómetros. Evidentemente, no se trata de coches pensados para culebrear por sinuosas carreteras, pero



El nuevo morro es un retorno a las clásicas líneas que caracterizaron a los antiguos Jaguar.

se desenvuelven bien sobre cualquier trazado. Muestra de ello es su buen rendimiento por las estrechas carreteras escocesas. En los modelos Sport y, particularmente, en el XJR, la unión de

una suspensión más dura y de los neumáticos de perfil bajo hace que el comportamiento sea algo más nervioso. Los precios en España van desde los 6.490.000 pesetas del XJ6 3.2, hasta los 12.815.000

del Daimler Double Six. El XJR tiene un precio de 9.950.000 pesetas, con un equipamiento muy completo al que se puede añadir algunas opciones. ●

VICTOR PICCIONE

#### FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.2	4.2	4.2 S.C.	6.0 V12
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	6 en línea	6 en línea	12 en V
Cilindrada (c.c.)	3.239	3.980	3.980	5.993
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyecc. y compresor	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	8,5 a 1	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	219 cv/5.100	249 cv/4.800	326 cv/5.000	318 cv/5.350
Par máximo / r.p.m.	23,6 mkg/4.500	29,5 mkg/4.000	52,2 mkg/3.050	48,7 mkg/2.850
<b>TRANSMISIÓN</b>				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 v. Auto 4 v.	Manual 5 v. Auto 4 v.	Manual 5 v. Auto 4 v.	Auto 4 vel.
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,8	2,8	2,8	2,8
Frenos. Sistema	4 discos vent.	4 discos vent.	4 discos vent.	4 discos vent.
ABS	Teves 4 canales.	Teves 4 canales.	Teves 4 canales.	Teves 4 canales.
<b>SUSPENSIÓN</b>				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1.800	1.800	1.875	1.975
Largo/ancho/alto (mm)	5.024/1.799/1.314	5.024/1.799/1.314	5.024/1.799/1.314	5.024/1.799/1.314
Capacidad del depósito (l)	81	81	81	81
Volumen del maletero (l)	410	410	410	410
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,4	7,4	6,3	7,2
Velocidad Máxima (km/h)	222	230	250	250
Consumo medio (l/100 km)	10,5	10,5	12,1	15,3



En el interior hay que destacar el nuevo diseño de los asientos.

LANCIA K

# Armonía de lujo

En Sevilla se presenta, el mes que viene, el nuevo Lancia a toda la red comercial. Es el nuevo buque insignia de la marca italiana.



Paolo Cantarella, director general de Fiat, presentó el nuevo K.



**E**l Lancia K (del griego kappa) va a ocupar el tope de la gama del fabricante italiano, es decir, es el sustituto del Thema. El nuevo modelo, presentado de forma estática por el propio consejero delegado y director general del grupo Fiat, Paolo Cantarella, será expuesto por primera vez al público

en el Salón de París y se empezará a vender en los principales mercados europeos a finales de año. El K se encuadra, lógicamente, dentro de la profunda reorganización del grupo y que tiene como principal objetivo la mayor satisfacción del cliente. Una reorganización que debe dar los primeros resultados no a corto

plazo, porque en palabras de Cantarella «todavía estamos lejos de salir de la crisis». Cuando en mercados como el inglés, francés y español, la recuperación del mercado del automóvil es un hecho, en Italia continúa la tendencia negativa, que se traduce casi en un 10 por ciento en los ocho primeros meses del año.



El interior del nuevo K poco se parece al del Thema. Un salpicadero mucho más actual y una habitabilidad trasera sorprendente son algunas de sus características principales.

Por lo menos el grupo Fiat está en Italia en los mismos niveles de 1993, con un incremento de poco más del 1 por ciento.

En palabras de Cantarella, «la línea del K ha sido diseñada para satisfacer las necesidades y los gustos de una clientela que por nivel cultural y condición social detesta el rui-

do, la ostentación y los excesos». También se anuncia que la rigidez torsional de la carrocería ha mejorado, es superior al 15 por ciento respecto a modelos de la competencia. En el interior, la habitabilidad del K es mejor que la del Thema, gracias a los cuatro centímetros de superior distancia entre ejes. Un coche am-

plísimo en las plazas traseras, con un espacio más que suficiente tanto para piernas como distancia al techo, incluso en pasajeros de elevada estatura. Sólo faltan unos precios ajustados para que el nuevo modelo sea competitivo.

JAVIER GUTIERREZ

OPEL ASTRA GLS 1.6i 16V 4p  
 PEUGEOT 306 ST 1.6 SEDAN

# VIVA LA CLASE MEDIA

Una carrocería de tres volúmenes, mecánicas intermedias, el equipo más completo de la gama y una capacidad de carga mejorada son algunos de sus elementos en común. ¿Cuál es el mejor?

## OPEL ASTRA GLS 1.6i 16V

VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Suspensiones un poco suaves
Prestaciones y consumos	Ruidos aerodinámicos
Capacidad del maletero	Plazas traseras algo justas

PRECIO: 2.356.000 PESETAS

## PEUGEOT 306 ST 1.6 SEDAN

VIRTUDES	DEFECTOS
Estabilidad y confort	Rueda repuesto de emergencia
Habitabilidad interior	Recuperaciones pobres
Equipamiento de serie	Asientos blandos

PRECIO: 2.404.800 PESETAS



**A** Peugeot sólo le faltaba una carrocería de cuatro puertas para completar la gama 306. Ahora ya está disponible en el mercado la versión denominada Sedán y para poder valorarlo, nada mejor que enfrentarlo al líder de ventas en su segmento, el Opel Astra.

Para ello hemos elegido las versiones con el equipamiento más completo y la mecánica más potente que ofrecen en este momento dichas marcas para sus respectivos modelos. Así, puede verse un coche completamente nuevo, el Peugeot 306 ST 1.6i Sedán, enfrentado contra el Opel Astra GLS 1.6i 16V 4P, un modelo de carrocería ya conocida pero que ha recibido recientemente un nuevo motor y un buen número de mejoras estéticas que han vuelto a rejuvenecer su aspecto: una nueva

parrilla delantera, los parachoques van pintados ahora en el mismo color de la carrocería e integran los faros antiniebla y la parte trasera tiene los pilotos semioscurecidos y un nuevo panel en color gris antracita.

El 306 Sedán, por su parte, no aporta soluciones estéticas nuevas en la parte delantera, pero ofrece una

concepción completamente modificada en la parte trasera. De esta forma, su longitud total ha crecido 24 centímetros con respecto a los modelos de tres y cinco puertas e incorpora un tercer volumen de aspecto muy acentuado. Detrás se han cambiado los pilotos traseros, se ha adaptado una tapa de maletero que baja hasta el plano de carga y que dispone ahora de una empuñadura que facilita la maniobra de apertura y se ha colocado una nueva luna trasera que, además, dispone de una escobilla limpiadora, un práctico elemento que únicamente habíamos visto equiparlo antes al Ford Orion en este tipo de coches.

Esta nueva configuración ha permitido en el 306 Sedán, además de ampliar la capacidad de carga hasta los 463 litros, retrasar tres centímetros los asientos traseros y aumentar ligeramente la cota de altura al techo. Con ello se ha conseguido mejorar todavía más la habitabilidad



Los nuevos amortiguadores de gas han mejorado la estabilidad del Opel Astra, pero el tarado sigue mostrándose algo suave cuando se circula rápido.



La adopción del tercer volumen no ha perjudicado la estabilidad del Peugeot 306. El nuevo Sedán hace gala de un aplomo superior al modelo de Opel.

interior, ofreciendo el espacio necesario para acomodar a tres adultos sin padecer estrecheces.

El Opel Astra también hace gala de una buena habitabilidad y si bien su maletero cubica más litros que el del 306, en las plazas traseras no se ofrece tanto espacio para los pasajeros y tres personas se colocan ya algo justas. La anchura disponible y el espacio para las piernas es más amplio en el modelo de Peugeot, que además dispone también de un cómodo cinturón de seguridad de tres puntos para el pasajero central. El Astra 4p tiene un maletero más grande y la maniobra de carga se realiza con más facilidad, pero el 306 Sedán lo compensa con un maletero de formas más cuadradas que permiten aprovechar al máximo el espacio disponible.



El nuevo Peugeot 306 Sedán ofrece un práctico alojamiento para el tapón de la gasolina así como limpia-luneta trasero.

En cualquier caso y si todavía no es suficiente, los asientos traseros de ambos coches se pueden abatir asimétricamente, contando el Astra, también, con un hueco central que permite transportar objetos largos.

Pero, si los ocupantes traseros y su equipaje son bien tratados a base de espacio, al conductor se le ha mimado con un puesto al volante sensacional en ambos modelos. Decir cuál de los dos ofrece la mejor posición es realmente difícil, puesto que ambos tienen todos los mandos bien situados y resultan muy có-



modos. Lo que sí es cierto es que, mientras en el Astra se pueden regular en altura el asiento y el soporte de los cinturones de seguridad, en el Peugeot se puede regular, además, la posición del volante y el apoyo lumbar del asiento, ofreciendo por tanto mayor versatilidad a la hora de encontrar la postura adecuada. Por el contrario, el mullido de los asientos en el Astra es algo más duro y resulta más confortable a la hora de afrontar un viaje largo.

En el modelo alemán se han incorporado unos nuevos retrovisores exteriores que han mejorado enormemente la visión, contando con un cristal esférico en el lado izquierdo que elimina el denominado «ángulo muerto» a la hora de adelantar. Sin embargo, el reglaje es manual, mientras que en el 306 se realiza a través de un mando eléctrico. Y es que en el apartado de equipamiento, el Peugeot aventaja al Opel en elementos como el propio accionamiento automático de los retrovisores, los elevalunas traseros eléctricos, el mando a distancia para accionar el cierre centralizado o la instrumentación, más completa. Para hacer frente a esta ofensiva, el Astra cuenta de serie con airbag para el conductor y opcional para el acompañante, mientras que el 306 Sedán ofrece el airbag opcionalmente y sólo para el conductor. El apartado de seguridad se completa en ambos coches con pretensores en los cinturones delanteros y con barras de protección en las puertas.

Aunque la terminación de estos dos coches está a un nivel excelente, lo cierto es que el Astra presenta un nivel de acabado que ofrece un mayor empaque y presencia.

En cualquier caso, no serviría de nada este esfuerzo interior si mecánicamente estos coches no estuviesen a la altura de las circunstancias y ambos coches superan este apartado con buena nota, aunque aquí encontramos algunas pequeñas diferencias entre el Opel y el Peugeot.

Mientras que el 306 Sedán equipa el ya conocido motor de 1,6 litros y 90 caballos, el Astra incorpora uno de los nuevos motores de la generación Ecotec con tecnología de 16V. Para esta versión se ha escogido la mecánica de 1,6 litros que desarrolla 100 caballos, un motor que brilla por su excelente rendimiento, ♦♦♦



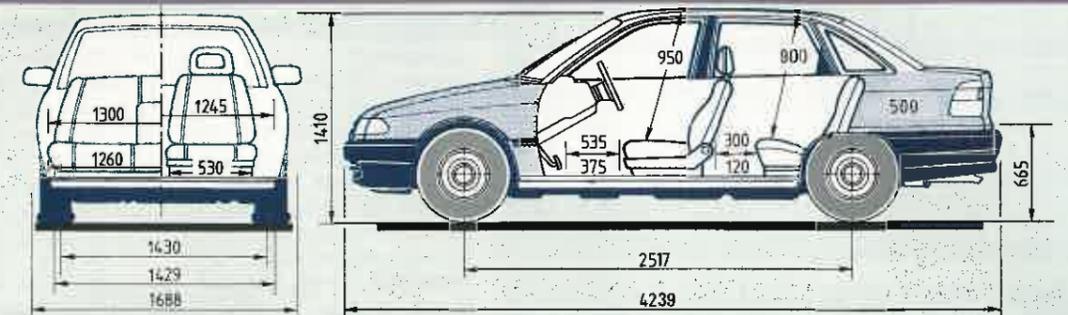
El acabado es muy bueno en ambos coches. En el 306 (abajo) destaca el volante y un completo equipo de serie. El airbag se ofrece de serie en el Astra (arriba).



Un mullido más durito aporta un mayor confort en los asientos del Opel Astra (arriba). El 306 Sedán tiene cinturones de tres puntos en todas las plazas traseras.



OPEL ASTRA 1.6i 16V 4P / MEDIDAS



OPEL ASTRA 1.6i 16V 4P / FICHA TECNICA

**MOTOR**

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,0 mm. Carrera: 81,5 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 100 CV (74 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 15,1 mkg (148 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION**

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,8 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: de cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

**FRENOS**

Delanteros: discos ventilados (256 mm de Ø). Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: Bosch de 4 captadores (opcional).

**SUSPENSION**

Delantera: independiente, de tipo MacPherson con amortiguadores telescópicos de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: semi-independiente, con amortiguadores telescópicos de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

**RUEDAS**

Neumáticos: 175/65 HR 14. Llantas de acero de 5,5J x 14 pulgadas. Llantas de aleación opcionales.

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.085 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

PEUGEOT 306 1.6i SEDAN / FICHA TECNICA

**MOTOR**

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.587 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78,5 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,8 mkg (135 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION**

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª: 14,3 km/h. En 3ª: 20,3 km/h. En 4ª: 26,6 km/h. En 5ª: 33,8 km/h.

**DIRECCION**

Sistema: de cremallera y piñón, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 11,3 metros.

**FRENOS**

Delanteros: discos ventilados (247 mm de Ø). Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: Bendix de 2 captadores (opcional).

**SUSPENSION**

Delantera: independiente, de tipo pseudo MacPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, con brazos tirados, barras de torsión, amortiguadores hidráulicos, barra estabilizadora y efecto autodireccional con calas de dureza diferenciada.

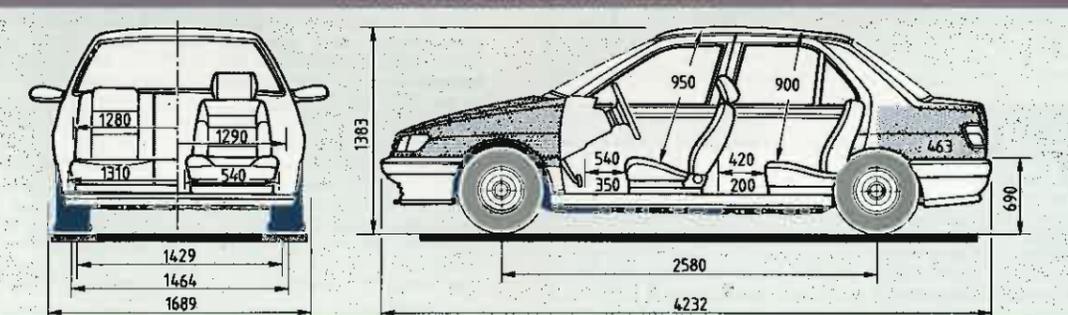
**RUEDAS**

Neumáticos: 175/65 TR 14. Llantas de aleación de 5,5K x 14 pulgadas. (Equipo opcional de neumáticos y llantas).

**PESOS Y CAPACIDADES**

Peso en orden de marcha: 1.080 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

PEUGEOT 306 1.6i SEDAN / MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	OPEL	PEUGEOT
<b>CIUDAD</b>		
A 31,2 km/h de promedio	8,8	9,7
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,2
En conducción rápida	10,9	11,1
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,7	8,4
A 140 km/h de cruceo	9,7	9,1
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>		
Litros 100/km	7,9	8,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	605	655

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	OPEL	PEUGEOT
Km/h	188,4	179,3
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada	18,0	18,6
1.000 m salida parada	32,9	34,2
De 0 a 100 km/h	10,8	13,0
Recorriendo (metros)	187	225
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,0	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,1	35,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4	40,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,9	12,9
recorriendo (metros)	335	364
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,8	17,9
recorriendo (metros)	412	498

FRENOS

VELOCIDAD MAXIMA	OPEL	PEUGEOT
A 60 Km/h:	16,5	17,2
A 100 Km/h:	43,4	46,3
A 120 Km/h:	64,1	67,5

SONORIDAD

Medidas en Db	OPEL	PEUGEOT
Al ralentí:	45,8	46,4
A 60 Km/h:	64,3	62,0
A 90 Km/h:	68,4	67,3
A 120 Km/h:	72,7	72,8
A 140 Km/h:	74,5	74,3
A tope	82,3	80,3

COMPRADOR

**OPEL**  
 Fabricante/Importador: Opel España S.A. Paseo de la Castellana 91, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 61,7 puntos de asistencia en toda España.  
**PEUGEOT**  
 Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Ctra de Villaverde, km 7,6 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kms. **Red de postventa:** 1.097 puntos de asistencia en España.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

**OPEL ASTRA GLS 1.6I 16V 4P:** Pintura metalizada y mica: 32.000 ptas. Pintura brillante: 15.000 ptas. Aire acondicionado: 150.000 ptas. Radiocasete SC 303: 43.000 ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS: 166.000 ptas. Alarma antirrobo: 39.000 ptas. Techo solar deslizante: 77.000 ptas. Llantas de aleación: 60.000 ptas. Paquete seguridad (airbag para el acompañante y sistema ABS): 186.000 ptas.  
**PEUGEOT 306 ST 1.6I SEDAN:** Pintura metalizada: 34.700 ptas. Aire acondicionado con climatizador: 172.600 ptas. Radiocasete 3020: 62.800 ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS: 168.300 ptas. Llantas de aleación: 67.800 ptas. Airbag para el conductor: 46.063 ptas.

ADQUISICION

<b>OPEL ASTRA GLS 1.6I 16V 4P</b>	<b>PEUGEOT 306 ST 1.6I SEDAN</b>
<b>FINANCIACION. Entrada mínima:</b> 589.000 ptas. <b>Plazos:</b> 48 de 50 537 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 3.014.771 ptas. <b>COSTE POR KM. Recorrido anual:</b> 15.000 kms. <b>Coste de uso:</b> 26,56 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 38,85 ptas/km. <b>Coste por km. Total:</b> 65,41 ptas/km. <b>SEGURO. Seguro de responsabilidad civil:</b> 50.006 ptas/año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 203.278 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné	<b>FINANCIACION. Entrada mínima:</b> 601.200 ptas. <b>Plazos:</b> 48 de 51.584 ptas. <b>Precio final aplazado:</b> 3.077.217 ptas. <b>COSTE POR KM. Recorrido anual:</b> 15.000 kms. <b>Coste de uso:</b> 27,01 ptas/km. <b>Coste financiero:</b> 39,66 ptas/km. <b>Coste por km. Total:</b> 66,67 ptas/km. <b>SEGURO. Seguro de responsabilidad civil:</b> 50.006 ptas/año. <b>Seguro a todo riesgo:</b> 206.288 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 35 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné

consumos contenidos y bajo nivel contaminante. De hecho, eclipsa por completo al motor de Peugeot, que si bien tiene un funcionamiento notable, no consigue aventajar a su oponente en ningún aspecto.

En contrapartida, el 306 Sedán muestra un comportamiento mejor y es más confortable que el Astra, el cual ha mejorado mucho en estos apartados con la adopción de unos nuevos amortiguadores de gas. La elección por tanto no puede ser más



El motor Ecotec 16V de Opel presenta un rendimiento más brillante que el de Peugeot. Tiene 10 caballos más y ofrece mejores prestaciones y consumos.

difícil, puesto que ambos modelos presentan un equilibrio general sorprendente y permiten viajar con seguridad y confort. Los que prefieran la novedad, necesiten un mayor espacio interior, les guste un comportamiento con ciertas posibilidades deportivas y quieran presumir de equipamiento, inclinarán su opción hacia el Peugeot. Por el contrario, el Astra será la opción indicada para los que prefieren tener la mejor respuesta al acelerar, los que miden con lupa el consumo o aquellos que necesitan un maletero para meter la casa entera.

VICTOR M. FERNANDEZ  
 FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

BALANCE FINAL

MECANICA		
ASTRA	7	El motor del Astra es más brillante que el del 306. En el resto de los apartados mecánicos se encuentra bien situado frente a su rival, destacando un equipo de frenos algo más efectivo.
306	7	El buen motor de Peugeot queda ensombrecido ante la nueva mecánica Ecotec de Opel. Las suspensiones, caja de cambios y dirección asistida hacen gala de un funcionamiento ejemplar.
COMPORTAMIENTO		
ASTRA	7	La adopción de unos nuevos amortiguadores de gas ha mejorado el comportamiento de los Astra y, aunque el tarado se muestra todavía algo suave, es muy seguro y fácil de conducir.
306	8	El comportamiento del Sedán es similar al de los 306 5p. Presenta una estabilidad ejemplar aunque hay que acostumbrarse a las peculiares reacciones del tren trasero «autodireccional».
RENDIMIENTO		
ASTRA	7	El objetivo perseguido en este motor Ecotec (Tecnología de Optimización de Emisiones y Consumos) se ha cumplido a la perfección. Los datos de prestaciones y consumos lo demuestran.
306	6	El motor de Peugeot tiene un rendimiento notable y es suave y progresivo, pero adolece de algo más de carácter y en el 306 Sedán se muestra un poco perezoso a la hora de recuperarse.
CONFORT		
ASTRA	6	El confort de marcha es destacable en el Astra, pero las suspensiones, algo suaves, provocan ciertos rebotes que restan aplomo y comodidad. La habitabilidad es también más limitada.
306	7	Dispone de una habitabilidad interior superior al Astra y las suspensiones consiguen un compromiso perfecto entre la estabilidad y el confort. El ruido de los asientos es demasiado blando.
CARROCERIA		
ASTRA	7	Las recientes mejoras estéticas le han dado un aspecto renovado y más agradable. En el interior se ofrece un buen espacio y uno de los maleteros más grandes de su segmento.
306	8	La adopción del tercer volumen está bien resuelta y el 306 Sedán presenta una imagen muy atractiva. Las cotas de habitabilidad son mejores que en el Astra, aunque el maletero es menor.
ECONOMIA		
ASTRA	7	El menor consumo del motor Ecotec permite al Astra destacar en este apartado. Dispone de un equipamiento algo menos completo que el 306, pero las opciones tienen mejor precio.
306	6	El 306 Sedán claudica ligeramente frente al Astra, aunque su nivel de consumo es moderado y se mueve en torno a unas cifras más que razonables.
CONCLUSION		
ASTRA	6,8	El motor, sus prestaciones y consumos, el nivel de acabado y la buena capacidad del maletero son sus puntos destacables.
306	7	Dispone de más amplitud interior, una mejor relación comportamiento/comfort y un equipo de serie más completo.

COCHES NUNCA FABRICADOS

# FUERON SOLO UN SUEÑO

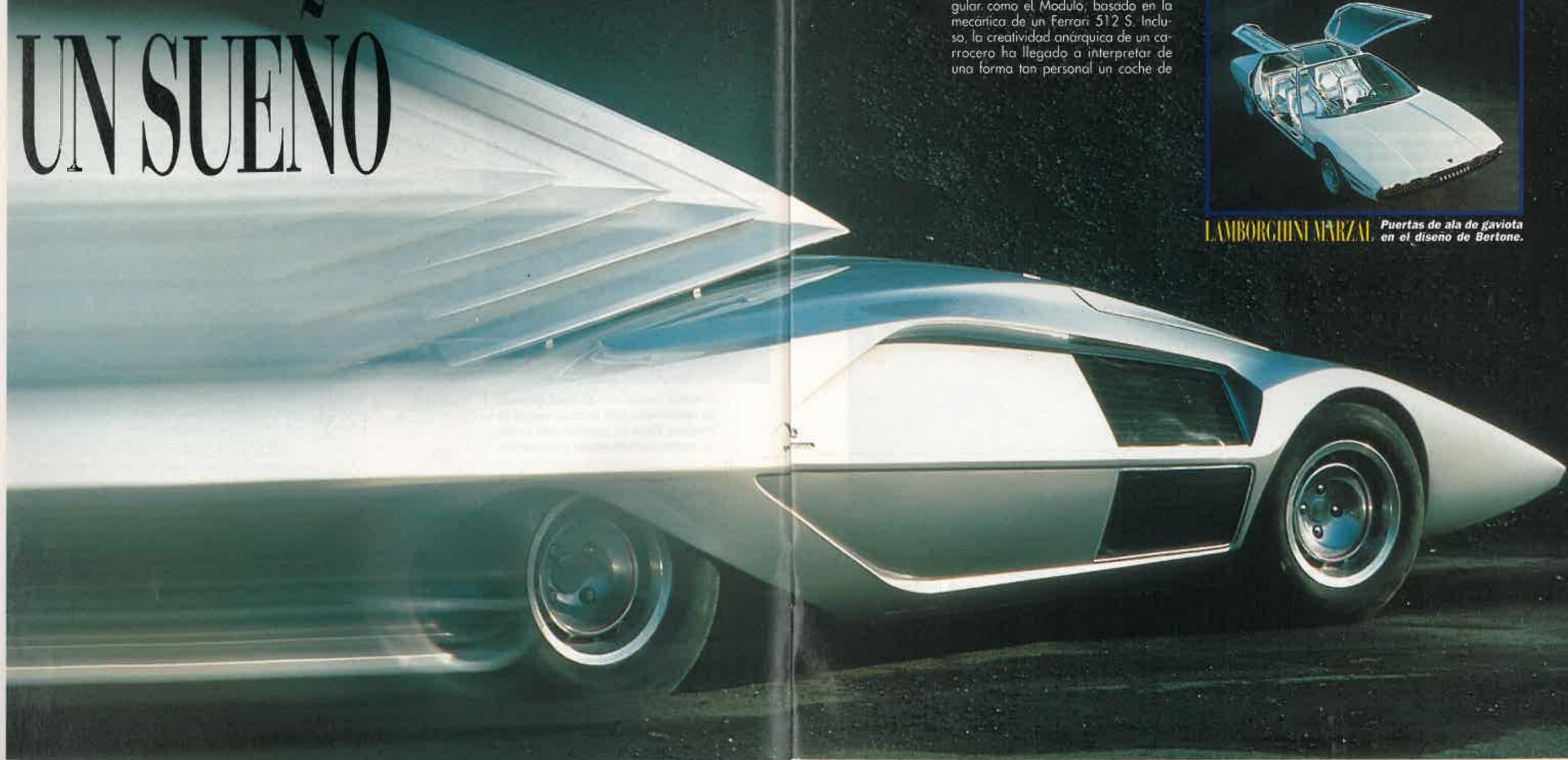
La genialidad de los carroceros sale a relucir en toda su grandeza únicamente cuando conciben coches que jamás se fabricarán en serie. La originalidad de Luigi Colani con sus formas redondeadas y envolventes, compite con los criterios estéticos basados en la «angulosidad» de las formas que caracterizan a Nuccio Bertone en su proyecto Carabo. Y la imaginación sin riendas, ha hecho posible que de la mesa de dibujo de Pininfarina saliera un proyecto tan singular como el Modulo, basado en la mecánica de un Ferrari 512 S. Incluso, la creatividad anárquica de un carroceros ha llegado a interpretar de una forma tan personal un coche de



**BERTONE CARABO** Muchos cristales y colores muy vivos para este modelo de 1968.

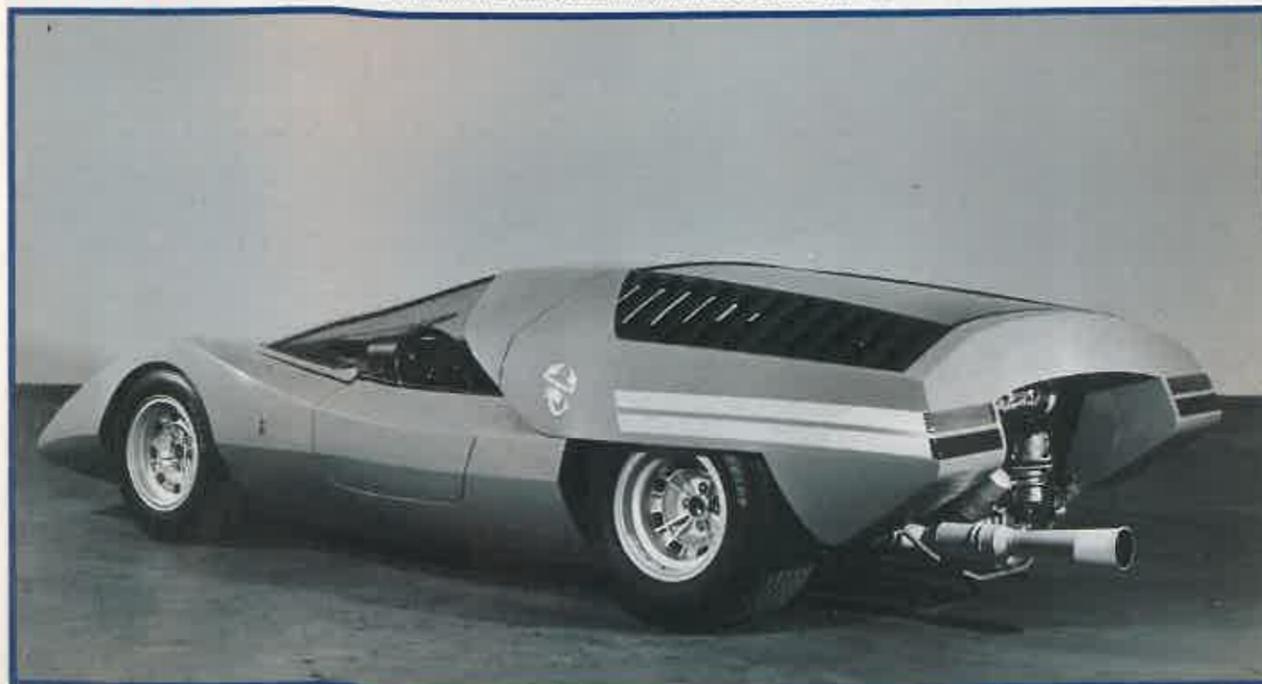


**LAMBORGHINI MARZAI** Puertas de ala de gaviota en el diseño de Bertone.





**FERRARI 512 S** Pininfarina convirtió este modelo de 1969 en un prodigio de aerodinámica. Utilizaba un motor de 4.9 litros y 12 cilindros en V. El diseño exterior es italiano, mientras el interior mezcla lo italiano con el clasicismo inglés.



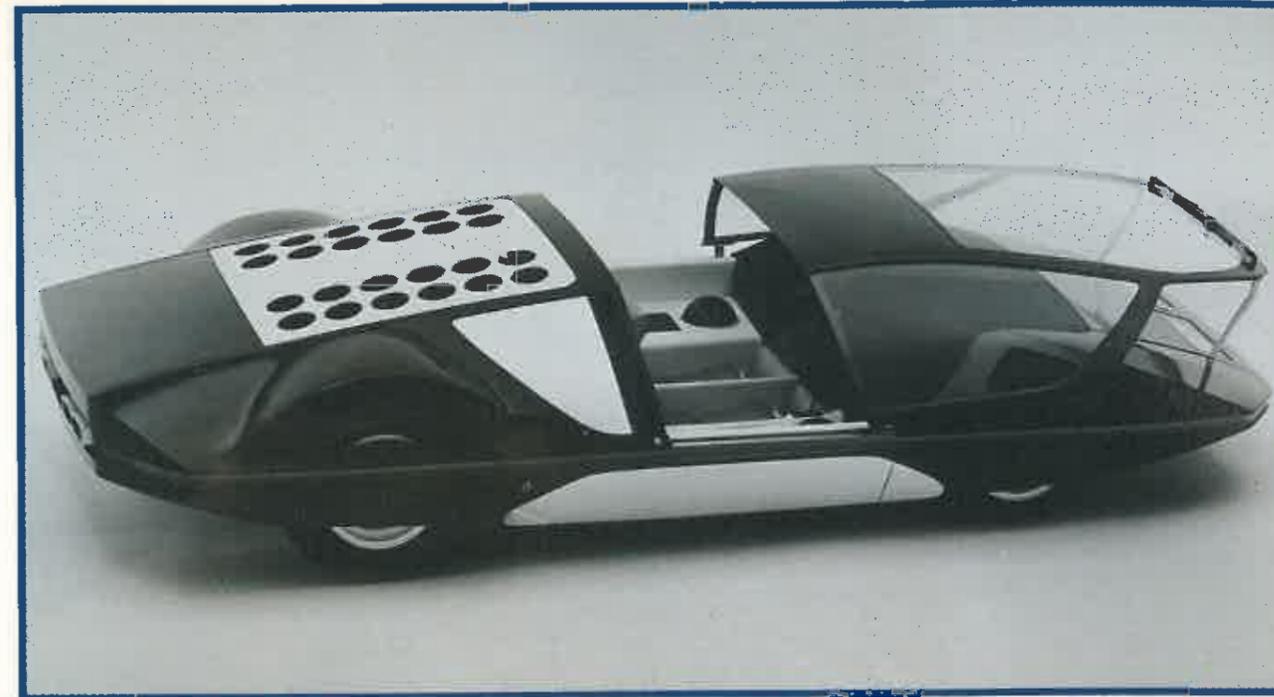
**FIAT ABARTH 2000** Creado también por Pininfarina en 1969, era una exploración sobre aerodinámica y refrigeración de motores de competición. Fue más un vehículo puramente publicitario que precursor de técnicas futuras.

competición, que tras pasar por el crisol de su genialidad, un coche de carreras como el Fiat Abarth 2000, terminó por parecer un vehículo propulsado por reacción. En realidad, el talento de los grandes diseñadores de coches se hace realidad únicamente cuando no existen ningún tipo de condicionantes de mercado y la imaginación se aplica en toda

su amplitud a la realización de un coche, en virtud de la estética y del concepto más futurista.

Respecto a esto último, no se puede olvidar que tras la apabullante belleza de los prototipos que se lucen por prestigio en los salones del automóvil, se esconden soluciones de vanguardia que años más tarde se aplican a los

coches de calle. De hecho, hace 20 años se ensayó en uno de estos prototipos el sistema airbag, el reposacabezas, la suspensión reactiva y toda clase de ayudas electrónicas aplicadas al panel de mandos, a la extracción de los faros escamoteados y a los alerones que se activan en relación a la velocidad del coche.



**PININFARINA MODULO** Creado sobre la base de un Ferrari 512 S, fue una revolución. Se accedía al interior desplazando la estructura del techo y las ventanillas. Moviendo unos paneles se convertía en sedán, coupé o cabrio.



**ITALDESIGN TAPIRO** Tomando la mecánica del Porsche 914, este modelo de 1970 tenía una gran superficie acristalada y puertas en ala de gaviota. Su detalle más llamativo de diseño era una depresión en el capó delantero.

En contraposición a estas ventajas o ejercicios de futurismo, ocurre que el choque con la realidad suele ser traumático. La mayoría de los más excitantes prototipos realizados por los carroceros de prestigio indiscutible, acaban pasando el resto de sus días velados por la penumbra de un museo. Los elevados costos de producción, la presumi-

ble escasa clientela, el elevado precio de los repuestos y sobre todo, la inviabilidad estructural del proyecto, hace que estos aristócratas del automóvil, se vean condenados a la soledad eterna por su desmesurada soberbia técnica y estética.

En algunos casos, como por ejemplo el exagerado Colani Horch V 16, el

inverosímil Pininfarina Modulo, el prepotente Alfa Romeo Navajo o el sideral Lamborghini Marzal, son coches que desde su primitiva concepción, estaban condenados a la esterilidad, ya que se pensó en ellos por una simple cuestión de prestigio. Gran parte de estos prototipos, si se utilizaran por carretera, resultarían un verdadero desastre tanto en



**ITALDESIGN MASERATI BOOMERANG** Un estudio de aerodinámica es este modelo creado por Italdesign en 1971. Además, se cuidó especialmente lo relativo a seguridad y comodidad de conducción.



**ALFA ROMEO NAVAJO** Basado en el chasis del Alfa Romeo T33, fue la principal propuesta de Bertone en el diseño de un biplaza de grandes prestaciones. Fue considerado la estrella del Salón de Los Angeles de 1976.

confort de marcha como en habitabilidad y comportamiento.

En los automóviles, como en la arquitectura y en todo aquello donde la estética ha de entrar en simbiosis con la funcionalidad, se precisan las semillas de la belleza, aunque sean irracionales. La vulgaridad del argot precisa de la prosa para dignificarse, así como la poesía es el refinamiento del sentimiento.

#### LA PALABRA DE PETER STEVENS

**SOLAPADA** por un aspecto de joven rebelde, la inventiva de Peter Stevens es, sin duda, una de las más autorizadas entre los grandes diseñadores de automóviles. Su talento ha sido

el padre de muchos Lotus, del McLaren F1 y ahora su quehacer tiene lugar en Lamborghini.

Stevens afirma que la principal fuente de inspiración para un diseñador, es la naturaleza y el proceso analítico de su adaptación al automóvil. Los pájaros, los cefalópodos, los cetáceos,

son fuente de inspiración; sin embargo, el estudio y el reparto del espacio interior de un automóvil, es totalmente labor del diseñador.

El profundo sentido ético que le guía, le ha llevado a no criticar el trabajo de sus competidores, aunque consi-



**ASTON MARTIN BULLDOG** Comenzó en 1980 como un proyecto privado, pero al final lo desarrolló Aston Martin en sólo 12 meses. Montaba un motor de 5,3 litros que era capaz de alcanzar los 310 kilómetros/hora.



**LAMBORGHINI BRAVO** «El pequeño Lamborghini», como fue llamado en la compañía es un claro ejemplo de la pureza del diseño de Bertone. El Bravo, se basaba en el motor del Lamborghini Urraco, y alcanzaba 272 km/h.



dera genial el concepto del primitivo Fiat Cinquecento y desaparece todos aquellos prototipos, cuya razón de ser estriba en el delirio de la creación estética. En repetidas ocasiones ha afirmado que el automóvil es la única casa móvil del hombre, y por lo tanto, la habitabilidad

debe imperar en él. Por otra parte, Stevens recalca que si el diseño es extremado, siempre está influenciado por determinadas tendencias estéticas del momento y, todo aquello que encierra algo de «moda», no puede llegar a desafiar el paso del tiempo.

De algún modo, el automóvil común y vulgar, y todos los hombres que trabajan a su alrededor, tienen con esos prototipos ilógicos la gran deuda de haber encontrado en imagen el punto de partida de infinidad de ideas, posteriormente vulgarizadas y teñidas de la tan estimada racionalidad cotidiana.

GIGI CORBETTA



**Clarks Air Trek**

LA marca Clarks lanza su nueva línea de calzado Air Trek, diseñada para los amantes del trekking, los cuales encontrarán la solución ideal para caminar cómodamente. Está equipado con un sistema de aire (Active Air) que amortigua los golpes y devuelve la energía en el siguiente paso. También está dotado de un sistema de impermeabilidad de alto rendimiento que facilita la transpiración (Gore Tex).

**Agrotur 94**

SE trata de una feria sumamente importante de profesionales donde podrán no solamente comercializar y presentar sus productos sino que también tendrán la oportunidad, a través de Jornadas Técnicas, Debates y otros actos, intercambiar conocimientos con sus homólogos europeos, debatir problemáticas con las distintas Administraciones del Estado y convertir el Turismo Rural, así como la transformación y comercialización de los productos agrarios en parte fundamental del futuro desarrollo económico del campo español. Esta feria tendrá lugar entre los días 3 y 6 de noviembre en el recinto Fira de Cornellà, en la localidad barcelonesa de Cornellà de Llobregat.

**Líquidos placeres de Larios**

DURANTE los próximos días, la televisión y otros medios de comunicación, a través de una gran campaña publicitaria, van a empezar a dar a conocer 3 nuevos licores: Manzana Verde, Melocotón y Avellana. Son de la marca Larios y, una vez más, su excelente calidad y elaboración demuestran el bien merecido liderazgo de Larios en el mercado.



**Acuerdo Multinacional Aseguradora-RACE**

LA compañía Multinacional Aseguradora, cuarta en volumen de primas del ramo de automóviles, y el Real Automóvil Club de España han suscrito un acuerdo para la distribución y comercialización de los productos de MNA a través de su correduría de seguros RACE G & C S.A. Desde este momento, el Real Automóvil Club de España ofrece a sus socios diversas modalidades de seguros contratados con Multinacional Aseguradora, una operación de la que se beneficiará un importante colectivo de los numerosos socios del RACE.



**Fischeribérica patrocina la II Copa Porsche 968CS**

LA empresa Fischeribérica, perteneciente a Fischer (líder en técnicas de fijación para la construcción), patrocina al equipo español de la Copa Porsche 968 CS de este año. En la presente edición constará de dos categorías: La «General» y la «Gentlemen Driver». El equipo estará compuesto por Angel Romero, como director técnico; Alvaro Bultó y Pedro Arpa, los pilotos; Antonio Rodríguez, jefe de la Organización Deportiva y la empresa Jacobi & Partner en el apartado de Prensa.



**Trajes Sparco para Fórmula 1**

CON casi total seguridad, la ropa protectora basada en «Nomex» (marca registrada por DuPont para su fibra meta-aramida resistente a temperaturas elevadas), salvó la vida a Jos Verstappen y la de algunos de los 15 miembros del personal de boxes de Benetton-Ford en el G.P. de Alemania. Los trajes de competición de «Nomex» están fabricados por Sparco, el proveedor oficial de la mitad de los boxes de la Fórmula 1. Trajes similares son empleados en casi todos los deportes del motor por el personal que requiere protección contra el fuego.

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. Alrbag: Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Alrbag
<b>ALFA ROMEO</b>															
33 1.3 Iniecia 2	1.630.000	1.361	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	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	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	150.000	Serie	Serie
● 155 1.7 Twin Spark	2.399.000	1.749	115	191	11,8	8,4	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.856.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	75.000
● 155 1.8 TS Fómula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 2.0 Twin Spark	3.110.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000
● 155 2.5 V6	4.105.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 Q4	4.851.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 155 2.0 TD	2.805.000	1.929	92	180	13,5	6,5	444,3	170.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie
● 155 2.5 TD	3.445.000	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 Súper	4.095.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper	5.837.000	2.959	210	240	8,0	11,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Súper Aut.	6.072.000	2.959	210	235	8,7	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.250.000	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	4.601.000	2.500	125	202	10,8	7,3	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Alrbag
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lona	916.000	1.367	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.875.185	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		125.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,5	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,5	10,1	403,0								

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Alrbag
<b>AUDI</b>															
● 80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	130	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.0 E 16V Quattro Compet.	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 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	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● 80 1.9 TDI Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000
● A8 2.6 V6	4.867.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● A6 2.8 V6	5.604.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● A6 2.5 TDI	5.157.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8 Avant	9.594.000	4.172	280	247	6,6	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E 16V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.3 E	4.212.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,2	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	436,2	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 2.8E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé S-2 Quattro	7.237.000	2.226	230	248	6,1	11,8	440,0	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Cabrio 2.3 E	5.973.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Avant S-2 Quattro	7.197.000	2.226	230	242	6,1	11,6	450,9	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Avant RS2 Quattro	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● A-8 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	(1)	Serie
● A-8 4.2 Quattro	10.769.000	4.172	300	250	7,3	13,4	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción (1): Paquete opcional que incluye las llantas de aleación, apoyabrazos central delantero, cierre centralizado con mando a distancia, tapicería de cuero, los vafarros y la regulación eléctrica de los asientos delanteros, la columna de dirección y los cinturones de seguridad: 753.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Alrbag
<b>BERTONE</b>															
Freeclimber 2 R I	2.852.501	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	64.369	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.825.316	2.893	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie					

SE LO HA PENSADO MEJOR

● Me he comprado recientemente un Peugeot 405, justo antes de que se ofrezca la opción del airbag para este modelo. Al principio no le di mucha importancia, un argumento más de ventas o una moda me dije. Sin embargo, la semana pasada un amigo tuvo un accidente con otro coche que sí lo montaba y cree que salvó su vida gracias a esta bolsa salvavidas.

Me ha entrado el miedo y quisiera saber si a estas alturas sería complicado o posible montar el airbag en mi coche y cuanto costaría.

NURIA BARCELO  
GERONA

R.- La complejidad de un sistema de airbag no facilita las cosas a la hora de montarlo fuera de fábrica.

Claro que sería posible montar un airbag en un 405 que no lo lleva, sin embargo se quedaría usted sin coche mucho tiempo y le costaría demasiado dinero. Algunas marcas montan en fábrica los sensores pero no el airbag y luego es mucho más fácil adaptarlo. Peugeot no tardará en hacerlo, pero por el momento no es posible.



A correr... al Jarama

HOLA amigos, tengo 25 años y me gustan los coches más que cualquier otra cosa. Tengo un Peugeot 205 GTi y suelo circular rápido siempre que me lo permiten las circunstancias, el tráfico, el radar y mi novia. Alguna vez me he atrevido a forzar la conducción en tramos prácticamente cerrados al tráfico, pero con la duda y el temor de encontrarme algún imprevisto o superar mis posibilidades y tener un susto. He pensado en la posibilidad de hacer un cursillo ¿Qué os parece? ¿Qué otra cosa me recomendáis para dar rienda suelta a mis deseos de correr sin que nadie salga perjudicado?

ALBERTO SANCHIS  
TOLEDO

R.- Nos parece bien su idea de realizar algún cursillo de conducción, en ellos se aprende mucho y sobre todo el coche propio no sufre las consecuencias. Sin embargo, existe una opción quizá más asequible, aunque en ella tenga que utilizar su propio vehículo con todos sus pros y contras, y es la de alquilar la pista del Circuito del Jarama. Por 2.500 pesetas (1.500, los socios del RACE) puede usted rodar media hora con su vehículo (ojo, no va a estar solo) en un auténtico circuito de competición.



Obviamente puede usted animarse demasiado y visitar los alrededores de la pista e incluso comprobar la dureza de las vallas protectoras, al margen de dejarse una buena cantidad de dinero en neumáticos y frenos si rueda realmente rápido; sin embargo, las medidas de seguridad son elevadas y no tiene por qué llegar a esos extremos. Las próximas fechas de alquiler son los días 8 y 16 todo el día, 29 por la tarde y 30 por la mañana en octubre, 26 y 27 en Noviembre y 10 y 11 en Diciembre.



¿Todavía más?

ME compré antes del verano un Fiat Coupé Turbo del que estoy muy contento aunque, como bien decías en la prueba, cuando se le pisa gasta como un tanque. Como os decía, en líneas generales estoy contento con el coche pero me falta ese algo que lo convierta en una auténtica «machina», algo más de elasticidad y unos pocos caballos que le hagan más diferente todavía de lo que ya es. ¿Existe algún kit que intervenga en el motor y le procure más fuerza? Si no es así, ¿cómo podría ganar en elasticidad, en fuerza por debajo de las 2.500 vueltas?

ELADIO MARQUINA  
BARCELONA

R.- Aunque no tardarán mucho, aún no conocemos a nadie en España que disponga de un kit que potencie la mecánica del Fiat Coupé Turbo; sin embargo, podemos decirle que en Italia algún preparador ya comercializa un kit turbo que trabaja sobre la centralita electrónica de inyección incrementando la presión de sobrealimentación. Con este kit, que se comercializa en Italia a un precio de unas 100.000 pesetas, se ganan 41 caballos de potencia mejorando aspectos como velocidad máxima o aceleración, pero manteniendo una elasticidad más bien escasa.

El aumento de potencia no pone en peligro la fiabilidad de la mecánica y

la transformación no resulta complicada. Sin embargo, piénselo bien ¿Realmente quiere correr más de lo que puede hacerlo ahora?

Falta de responsabilidad

SOY asiduo lector de su revista y de otras semejantes y les escribo para decirles que ninguno de ustedes ha participado activamente en colaborar a evitar la sangría de muertes por accidente de circulación. He observado que, en muchas cartas que les dirigen a ustedes, los conductores les piden vehículos que corran a gran velocidad, incluso vehículos pequeños (4 metros). Algunos dicen que cuando circulan a 150 Km/h. notan vibraciones, y les contestan cómo deben revisar el coche para que no vibre a tal velocidad.

Esto es una auténtica falta de responsabilidad, tanto en ustedes como en los gobiernos de Europa. Lo primero que deben aconsejar a los conductores es que cumplan la ley. Se hace necesaria su colaboración, mentalizando al conductor que la velocidad es un mal compañero, y que tiene fatales consecuencias. Si todos respetásemos las normas no habría necesidad de que la Guardia Civil de Tráfico adquiriese costosos radares que los pagamos entre todos. En EEUU las normas son mucho más severas y exceder los límites de velocidad puede acabar en prisión y ante el juez.

PEDRO C. CAFFARO  
PALMA DE MALLORCA

Problemas de antena

EL principal objeto de mi carta es para informar a todos los que, como yo, poseen un Ford Probe 24V, del problema que existe con la antena automática que monta de serie. Dicha antena tiene un conjunto de tres piezas completamente exterior que resulta muy fácil de desmontar y por lo tanto de ser robada. Esto no sería ningún inconveniente si existiese repuesto por parte de Ford, pero no sólo no existe el repuesto, sino que además sin esto el equipo de sonido queda totalmente inutilizado, debido a que se cae la antena al co-



nectarlo y no se detiene el motor que la acciona, con el riesgo de quemarse. También el agua entra por el hueco que queda.

La solución pasa por adquirir una antena completamente nueva para poder reponer lo sustraído, por lo que resulta carísimo e irracional.

Si las normas sólo tienen una única forma de interpretarse, la ISO 9000 sobre calidad total,

y que Ford exige a sus proveedores, o es incumplida o dice poco en favor de dicha norma. ¿Puede Ford jactarse del cumplimiento de la norma ISO 9000 en este caso? ¿Hay más piezas en este coche que puedan tener el mismo tipo molesto de problema?

JUAN MANUEL RODRIGUEZ  
MADRID

OPINION

La velocidad con el tocino

El otro día presencié un conato de trastazo múltiple en plena autovía. Como siempre en estos casos, las canas como escarpas. Motivo aparente: el primero de la fila había descubierto por fin el radar móvil con el que venía temiendo tropezarse desde Santiago de Compostela. Mientras me alejaba de la escena, a una velocidad, por cierto, ridícula, me sorprendí canturreando: «Por mí, las multas que se las pongan al AVE, aunque sea por retraso y aunque tengamos que pagarlas también a escote». Guerreaba no ha mucho en «ABC» Camilo José Cela con la velocidad y su vigilancia en las carreteras de España. Don Camilo considera que «en recta

forma administrativa, militar y caballeresca, el camuflaje debería estar prohibido» y repudia en forma poética el uso de artilugios camuflados, que no se sabe qué añaden al problema, si más suspense, más sustos, o más dinero recaudado. Comparto con nuestro Nobel mi agradecimiento a los guardias, esa cosa verde que de primerizos nos asustaba, una vez experimentados nos impuso respeto y hoy, ya curtidos, admiramos. Cuánto tiempo ahorrarían estos valiosos y escasos servidores del buen concierto, si en sus ya cargadas competencias no estuvieran comprendidas tareas de tan escasa relevancia para la seguridad como la de vigilar la velocidad exacta a la que los conductores transitan por el asfalto. La velocidad está prisionera de las estructuras y tiene un problema: es fácilmente objetivable y por tanto se presta a denuncias y sanciones expeditivas y rentables. No es justo ni razonable que los radares se conviertan en metro único de la conducta cívica, y que los infractores por velocidad excesiva se conviertan en patrocinales de quienes, sin sufrir consecuencia alguna, provocan los accidentes más graves. Las autoridades que no son capaces de garantizar la enseñanza, ni están preparadas para reprimir las actitudes asociales y peligrosas, son las mismas que se encargan de recaudar fondos a costa de pequeñas imprudencias. Algo no cuadra. La velocidad no es nada en sí misma. Es muy peligroso circular a 20 km/h junto a niños que salen del colegio; pero cualquiera puede hacerlo, pues no está prohibido. Por fidelidad, debo decir que engrasé mis primeras máquinas de escribir en la Revista «Velocidad» y me rindo a la autoridad de esta cabecera, como al patrocinio moral de quienes allí fueron mis maestros. Me confieso incapaz de sugerir gran cosa para mejorar las actuales cifras de accidentes, objetivas y crueles, y dudo que llegara a inventar jamás la solución para el «accidente cero»; por eso no soy Director General de Tráfico. Se me ocurre que si el máximo responsable del tráfico en España repite mientras duerme la palabra «velocidad», si no halla otra solución que cazar de día los fantasmas de sus sueños, entonces es que se le han acabado los recursos. Tal vez, en ese caso, deba dimitir.



Jorge Silva\*

\*Periodista

HONDA CBR 900 RR

# Rápida y Rabiosa

La reina de las Super Sport ofrece en esta versión un nuevo aspecto más agresivo, fiel reflejo de sus enormes cualidades como moto deportiva, entre las que destaca, ante todo, su extrema ligereza y su rabioso motor.

El magnífico rendimiento mostrado por la Fireblade desde que salió a la luz, ha hecho que los responsables de la marca del «ala dorada» no tuvieran que realizar grandes cambios en esta nueva versión, sino tan sólo retocar pequeños aspectos que mejoren aún más el excelente comportamiento de la CBR 900. Prácticamente, todos estos cambios se han realizado en la parte delantera, empezando por un nuevo carenado, en el que se ha elevado 15 milímetros la pantalla, y cuya anchura cerca del manillar se extendió en 22 milímetros, todo ello para ofrecer una mayor pro-

## HONDA CBR 900 RR

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento excepcional	Precio elevado
Respuesta del motor	Ausencia de caballete
Diseño espectacular	Asiento pasajero muy elevado

PRECIO: 1.806.900 PESETAS



La frenada de la Fireblade está asegurada con dos grandes discos de 296 mm. con pinzas de cuatro pistones.



El cuadro de instrumentos es de nuevo diseño, ofreciendo una lectura más clara y precisa. Por su parte, la suspensión trasera ofrece un tacto muy firme, condicionado sobre todo por el escaso recorrido que tiene el amortiguador, apenas 112 milímetros.



tección del viento y facilitar la maniobrabilidad. Los tirantes del carenado superior se han sustituido por unos acabados en aluminio, que dan un aire de mayor calidad, mientras que el cuadro de instrumentos ha sido rediseñado, ofreciendo una mayor visibilidad, y el velocímetro es ahora electrónico, eliminando de esta manera el cable convencional del anterior modelo. Pero lo más llamativo de la Fireblade, estéticamente hablando, es el nuevo doble faro, que dispone de lentes de forma elíptica que, además de transmitir una imagen más agresiva todavía, proporciona un haz de luz que facilita enormemente la conducción nocturna, ya que el nuevo diseño de superficie de reflector proyecta la luz de forma más concentrada con una mayor definición. También los nuevos colores son responsables de este as-

Tampoco se trata de una moto para realizar cientos de kilómetros sin paradas, pero no es de las superdeportivas más incómodas del mercado. Esta posición tan deportiva no hace sino incitar a una conducción del mismo tipo. Es difícil circular con la Fireblade a ritmo de paseo pues, además, el tetracilíndrico en línea de 124 caballos hace gala de una buena dosis de bajos, por lo que a poco que se gire el puño del gas nos lanzamos a unas velocidades de vértigo. La magnífica estabilidad que proporciona el chasis de aluminio nos permite poder apurar a fondo las posibilidades del motor, sobre todo cuanto más revirada esté la carretera y especialmente si tenemos la oportunidad de rodar en un circuito, el terreno donde sin duda mejor se desenvuelve esta Honda.

En carreteras con buen firme y



Los 185 kilos de peso, junto con un magnífico chasis, son la causa principal del excelente comportamiento que ofrece la CBR 900 RR en cualquier situación.

pecto todavía más agresivo. Otra de las modificaciones incluidas en la CBR 900 RR es la horquilla delantera, que ahora dispone de precarga sin pasos y ajuste sin pasos de amortiguación de compresión y extensión, así como una nueva válvula que proporciona una mayor manejabilidad. Esto sí es algo que se nota una vez en marcha, con un tacto más firme y una estabilidad envidiable en cualquier situación.

Nada más subir en la moto, lo primero que se aprecia es una postura muy forzada hacia adelante, una sensación que después de algunos kilómetros desaparece, ya que, a pesar de tener que circular muy agachado cargando el peso sobre el manillar, no resulta especialmente incómoda al cabo de algún tiempo.

salpicada de curvas, el comportamiento es simplemente ejemplar ya que, además, el reducido peso favorece en gran medida la conducción de la moto, y los potentes frenos, gracias a sus pinzas de cuádruple pistón, aseguran una frenada acorde con las posibilidades de la CBR 900. Pero si circulamos por carreteras de segundo orden con firme irregular, la dureza de las suspensiones, unido a sus cortos recorridos, nos harán desistir de inmediato. Es, por tanto, una moto para buenas carreteras, donde circulando en solitario (el pasajero mejor que se quede en casa), podremos disfrutar de una auténtica moto de competición. ●

ALFONSO AGUILERA  
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

## FICHA TÉCNICA

## MOTOR:

Cuatro cilindros en línea, cuatro tiempos, con refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 70 x 58 mm. Cilindrada total: 893 c.c. Relación de compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 124 CV a 10.500 rpm. Par máximo: 9 mkg a 8.500 rpm.

## ALIMENTACIÓN:

Cuatro carburadores de 38 milímetros tipo CV de compuerta plana e inclinados. Encendido transistorizado.

## TRANSMISIÓN:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

## BASTIDOR:

Chasis doble viga perimetral de aluminio. Horquilla delantera telescópica de 45 mm. de diámetro y 120 mm. de excursión. Suspensión trasera Pro-Link con amortiguador con precarga ajustable y 112 mm. de excursión. Freno delantero doble disco de 296 mm. de diámetro con pinzas de cuatro pistones. Freno posterior de simple disco de 220 mm. de diámetro con pinza de pistón simple. 130/70/16. Neumático posterior 180/55-17.

## DIMENSIONES:

Distancia entre ejes: 1.405 mm. Longitud máxima: 2.030 mm. Anchura máxima: 685 mm. Altura del asiento: 800 mm. Altura máxima: 1.130 mm. Peso en seco: 185 Kgs. Depósito de combustible: 18 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CRUCAD	
A 30 km/h de promedio	7,6
CARRETERA	
A 120 km/h de cruceo	5,8
AUTOPISTA	
Conducción rápida	10,3

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	253
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	11,2



### PADDOCK

#### AÑO DE ORO PARA EL TRIAL

Con la victoria de José Antonio Benítez en el Campeonato de Europa de Trial, se ha culminado un año memorable para la especialidad en España. Hay que recordar que Jordi Tarrés ha logrado su sexto título mundial, con Pons y Colomer, tercero y cuarto respectivamente. En el Campeonato Mundial Indoor, sin embargo, era Marc Colomer el que ganaba el título a Tarrés, y en el Europeo, con Antonio Benítez como campeón, Jordi Picola ha sido tercero y Gabriel Reyes, cuarto.



#### EL NACIONAL DE KARTING PARA ALONSO

El piloto asturiano Fernando Alonso ha logrado, en Zaragoza, el título de Campeón de España Junior de Karting. El equipo Genikart, al que pertenece el nuevo campeón, ha obtenido un arrollador éxito, al ser subcampeón Antonio García y clasificarse tercero Albert Reclosa, pilotos del equipo radicado en L'Escala. Para rematar la faena, otros dos pilotos suyos, Agustín Cuervo y Esteve Bassols, fueron quinto y séptimo respectivamente.



### El Rallye de España, a punto

EL próximo Rallye de España, que se disputará del 1 al 4 de noviembre, ya tiene recorrido definitivo. La carrera, que será puntuable para la Copa del Mundo FIA de 2 Litros, estará compuesta por tres etapas, con un total de 22 tramos cronometrados, todos ellos de asfalto, que suman un total de 1.469 kilómetros, totalizándose 438,8 de ellos cronometrados. Este recorrido tiene un interés especial y es que será el mismo para el 95, edición que volverá a puntuar para el Campeonato del Mundo. Uno de los objetivos de la organización del Rallye Cataluña-Costa Brava (Rallye de España) ha sido el de reducir al máximo los costos para los participantes. De esta forma está ideado para que con sólo tres coches de asistencia y un coche de apoyo rápido se pueda cubrir la carrera. De los 22 tramos siete de ellos se repiten dos ve-

ces, con lo que los entrenamientos se reducen considerablemente. Por otro lado, en Lloret de Mar estará la única base del rallye, una decisión que es más razonable para preparar la logística de la prueba. Además, la carrera española tendrá una inscripción de las más baratas del Mundial.

Por otro lado, ya tienen confirmada su asistencia los mejores pilotos de la Copa FIA de 2 Litros, a los que hay que sumar la presencia de Salvador Serviá a los mandos de un Nissan Sunny oficial. También estarán los mejores pilotos españoles con sus monturas habituales y varios Ford Escort Cosworth de Grupo A de máximo nivel pilotados por Cunico, Trelles y Snyers. Además, Renault podría inscribir un potente equipo con sus competitivos y eficaces Clio Williams, con Ragnotti, Bugalski y Oreille a sus mandos.



### Suzuki oficial para López Mella

JUAN López Mella será el tercer piloto español, junto a Crivillé y Puig, que dispondrá de una moto oficial de 500 c.c. para el Gran Premio de Europa de Motociclismo, que se disputará en Montmeló. Lucky Strike ha puesto a su disposición la Suzuki de Kevin Schwantz. López Mella, hasta ahora piloto privado que se encuentra en décimosexta posición del Mundial de 500, ha manifesta-

do su agradecimiento a Lucky Strike por la oportunidad que le ha brindado de correr con ellos. Y, aunque manifiesta que será difícil su adaptación a la moto oficial, tiene muchas esperanzas de poder hacer un buen papel en el Circuito de Cataluña; que no sólo conoce a la perfección, sino que, además, le gusta bastante y se adapta perfectamente a su estilo de conducción.



### Título alemán para Johnny Cecotto

ANTES de la última prueba del Campeonato Alemán de Turismos (ONS), celebrada el pasado domingo día 25 en Nurburgring, el venezolano Johnny Cecotto y el alemán Frank Biela estaban separados en la clasificación provisional tan sólo por un punto. Esa carrera iba a ser, por lo tanto, decisiva para la obtención del título, y Cecotto no desperdició su oportunidad para, tras una carrera fantástica, ser el primer campeón alemán de Turismos Clase II FIA. Tuvo que luchar contra los Audi de Hans Stuck y Emmanuele Pirro para obtener la victoria,

pero les sometió a tal presión que Stuck se salió de pista y Pirro no pudo contenerle, teniendo que conformarse con la segunda posición. En cuanto a



Biela, no pudo hacer otra cosa que ser tercero. Tras Cecotto (BMW), el segundo clasificado del campeonato ha sido Biela (Audi), seguido de Pirro (Audi), Heger (BMW) y Ostreich (Ford). En cuanto al título de marcas, ha sido para BMW (con el modelo 318i) a pesar de la fuerte oposición, durante toda la temporada, de la poderosa armada de los Audi 80 Cuatro.

### PADDOCK

#### LOS ALEMANES DE DONINGTON

Ya se ha dado a conocer la lista de los pilotos alemanes que participarán en la Copa FIA de Turismos que se celebrará en el circuito de Donington Park el próximo día 16 de octubre. Se trata de Frank Biela y Hans Stuck por Audi, Markus Ostreich por Ford, Michael Bartels por Nissan y Joaquim Winkelhock por BMW.

#### PREMIO TAG HEUER PARA ALVARO BULTO

La firma TAG Heuer premia a los primeros clasificados en la categoría «Gentlemen Driver» de la Copa Porsche 968 CS. Por ello, Alvaro Bultó, vencedor en Montmeló, ha recibido su primer reloj Pilot de TAG



Heuer, mientras que Pedro Arpa y Juan José Abia obtuvieron sendos modelos TAG Heuer Serie 2000.

#### WENDLINGER RETORNA

Karl Wendlinger podría ponerse a los mandos de su Sauber Mercedes durante el Gran Premio de Europa de Jerez, una vez restablecido de su accidente de Mónaco. Peter Sauber quiere conocer el actual estado físico de su piloto número uno.



## Brillante cierre del Campeonato de España

EL Lago de la Casa de Campo de Madrid ha sido la sede de la última prueba puntuable para el Campeonato de España de Jet-Ski, en la que se decidían la mayoría de los títulos de 1994. Gran número de espectadores pudieron presenciar un espectáculo de primer orden, que respondió incluso por encima de lo esperado, dado lo vistoso de las carreras que componían la reunión, aunque en algunas de ellas ya estuviera todo decidido. El recorrido marcado por la organización constaba de 600 metros, delimitados por un total de 18 boyas.

En la categoría 650 Standard, aunque el título ya estaba decidido en favor de Dani Díaz, se pudo vivir un gran espectáculo por parte del piloto de Winston, Marc Díaz, que buscaba asegurar el campeonato. La categoría 750 tuvo como vencedor en las dos mangas de que constaba la final al piloto David Doménech, piloto de Team Winston, aunque el título fue a parar al piloto vasco Asier Santama-

ría. En la categoría Sport se pudo vivir una de las carreras más interesantes de la jornada, y en ella fue el piloto malagueño José María Casanovas el vencedor absoluto.

Antonio Rodríguez, piloto parapléjico del equipo Winston, consiguió, tras efectuar una reparación de urgencia en su máquina, hacerse con las dos mangas de la prueba, lo que,

sin embargo, no le sirvió para renovar el título de la categoría de Biplazas, que se lo adjudicó José Luis Alvarez Alarcón (Adán). Por último, en la categoría Modified, José María Casafont «Pipi» rubricó su título.

Como colofón a un final de campeonato espléndido, Ramón Alonso hizo una exhibición de vuelo acrobático con su avión Sukhoi 26 M Winston.



**Winston**  
TEAM JET SKI



## Mala suerte para «las gacelas»

LOS elementos han podido con el buen hacer del equipo español, compuesto por María Jesús Beneit y Simonetta Garhi, redactoras de nuestra revista, en la quinta edición del Trofeo de Las Gacelas; prueba que ha sido dominada por las francesas, que tenían como oposición al mencionado equipo y a otro alemán. La prueba discurre por Mauritania y a nuestras compañeras no les acompañó la suerte en su primer contacto con una competición de este tipo. Su buen comienzo quedaba truncado, en la segunda jornada, al quedar atascado el Maverick de Ford España en las movedizas arenas del desierto, ablandadas por una

tormenta. Pese a su descalificación, al permitirlo el reglamento, continuaron el recorrido, aunque ya sin poder optar a la clasificación final; lo que permitió demostrar que, sin tan mala suerte, podrían haber estado entre las mejores.

Durante nueve días, los 14 Ford Maverick han recorrido casi 2.000 kilómetros por terrenos inexplorados, sorteando dunas y montañas, y padeciendo las tormentas que cada día han acompañado a las participantes en el desierto. Este trofeo para damas ha sido una bonita experiencia en el que se ha echado de menos una mejor organización.

## Monzón, a Sanremo

EL piloto canario Luis Monzón será el tercer español que participará en la próxima prueba del Mundial de Rallyes, el Sanremo italiano. Monzón contará para la ocasión con un Ford Escort RS Cosworth Grupo A del equipo Promor Sport, al que se ha adjudicado el dorsal número 22. Hay que recordar que Carlos Sainz tomará parte con su Subaru Impreza en la prueba para intentar lograr el título mundial, si bien tendrá el handicap de haberle sido otorgado un dorsal muy alto, el número 10; lo que a todas luces le perjudicará al principio de la prueba. Por su parte, Jesús Puras, con el número 26 en su Ford Escort Cosworth Grupo N, luchará en el Rallye de Sanremo para conseguir el título en su categoría, donde su gran rival es la alemana Isolde Holderied, a los mandos de su Mitsubishi Lancer.



## Siempre juntos

LA asociación Gas Gas y Jordi Tarrés no se rompe. El pasado día 22 de septiembre el hexacampeón mundial de Trial y Narcís Casas, copropietario de Gas Gas, han firmado un nuevo contrato por el que ambas partes seguirán unidas por un nuevo periodo de dos años. Hay que recordar que, en los dos años de contrato que ahora acaban, esta asociación ha dado como fruto dos títulos mundiales para marcas y pilotos. Para el responsable de Gas Gas, su asociación con Tarrés ha supuesto un hito que les ha permitido no sólo tocar la gloria deportiva sino también reafirmar a sus motos de trial como las mejores.



## PADDOCK

### LA PANTALLA MAS GRANDE DE EUROPA EN MONTMELO

Con motivo de la celebración, el próximo día 9, del Gran Premio de Europa de Motociclismo en Montmeló, los organizadores del circuito de Cataluña instalarán una pantalla gigante de televisión, la más grande de Europa. Tendrá 82 metros cuadrados y estará en la zona del «estadi». Una segunda pantalla, frente a la tribuna de final de recta, medirá 27 metros cuadrados.



### FITTIPADI SIGUE EN LA BRECHA

Se hablaba mucho últimamente en el ambiente de la Indy sobre el hecho de que Emerson Fittipaldi, a sus 47 años, haría, en 1995, su última temporada. Sin embargo, el «viejo» Emerson no ha resistido a la tentación de seguir en la brecha y ha firmado contrato por dos años, con opción a un tercero, con Roger Penske, para el que corre en la actualidad.

### TURISMOS MADRILEÑOS

Durante el Gran Premio de Clásicos Deportivos del 15 de octubre en el Jarama, habrá una prueba puntuable para el Campeonato Madrileño de Turismos, con dos categorías: clase 1, hasta 1.600; y clase 2, superiores a 1.600.

ORIOI GOMEZ

# CAMPEON Y CABALLERO

El 1 de septiembre cumplía 26 años; una semana después ganaba el Campeonato de España de Rallyes en Asturias. Es Oriol Gómez.

**N**O me siento acomplejado porque me comparen constantemente con Carlos Sainz. Ni me gusta ni me disgusta; es algo con lo que tengo que convivir, un tópico que prefiero no meditar demasiado.

—Para todos los pilotos, Sainz es el patrón de medida. ¿No es para ti el ejemplo a seguir?

—Lo que no me gusta es que me consideren el sustituto de Sainz. Le admiro como piloto y por su capacidad para poner a punto y desarrollar un coche de rallyes. Pero no soy sustituto de nadie.

Si hay algo que define a Oriol es sin duda su personalidad. Tiene una madurez más que notable, que no sólo se pone de manifiesto cuando reivindica su propia carrera profesional, sino cuando, en sus primeras responsabilidades como piloto oficial, aguantó imperturbable la presión a la que sometieron sus rivales deportivos.

Su primer rallye, un Ripollés, en su Cataluña natal, lo hizo con 19 años. Tras brillar sobre un Renault 5 Copa, atravesó uno de los baches que han caracterizado sus comienzos (y los de todos los que empiezan en esta actividad). Superó la mala racha y sobre un Suzuki Swift se apunta al Volante RACC, donde sólo le supera Josep Alsina. Luego el Desafío Peugeot, que gana en el 92,

tras otro periodo de sombras. Este triunfo, sobre el veterano 309 GTi Grupo N (con el que logra también el Campeonato de España de coches de serie) le permite entrar como piloto oficial Peugeot y conducir el 106 XSi a lo largo de todo el pasado año 93. Es el piloto revelación y su carrera parece encauzada.

Incorformista por naturaleza, al finalizar la temporada se permite el lujo de tirarse al vacío.

—Fue una de las decisiones más difíciles de mi vida. Al finalizar la temporada 93 hablé con Bernard Tramont, quien me dijo que había alguna posibilidad de montar de nuevo el equipo oficial. Para ello tenía que aportar un patrocinador que financiase parte del presupuesto. Se lo conté a mi director deportivo, Borja Moratal, quien me dijo

que mantenía su compromiso para ofrecerme un programa durante un par de meses, al cabo de los cuales tendría que decidirme entre Peugeot o Renault. Fueron semanas de intensa búsqueda de patrocinios, de viajes a Madrid, de conversaciones con Tramont y Galisteo, pidiendo tiempo y a la vez perfilando el programa. Pero el dinero no llegaba. Los últimos meses del 93, todo el mundo lo sabe, han sido imposibles para el patrocinio. Borja no podía esperar más. Tenía que resol-



ver el tema de pilotos para el año siguiente. Al acabar las Navidades le comuniqué finalmente que me iba a Renault. No tenía un duro, pero el programa tenía que salir. Si sólo se podían hacer cuatro rallyes, qué se iba a hacer, pero la decisión estaba tomada. Por aquellos inicios, los éxitos de ahora los valoro tanto».

Una de las razones por las que finalmente Oriol se decidió por Renault fue el conocer que la marca francesa preparaba un kit-car. Por entonces, la Federación Internacional parecía que se inclinaba por estos coches para el futuro Campeonato del Mundo de rallyes y Renault ha sido la primera marca en tener a punto un Clio kit-car.

—Es lo que espero ahora mismo de Renault; mi sueño: correr el Campeonato del Mundo con el kit-car.

—Sin embargo, todo apunta que los kit-car, al menos el presentado por Renault, no van a correr ni en el 95 ni probablemente en los años siguientes...

—Yo estoy claramente a favor de la reglamentación F-2 o el futuro kit-car. No entiendo la oposición que ofrecen algunos pilotos a correr con este tipo de coches. Ya se vio lo que pasó con los Grupo B, que en un principio, cuando se suprimieron, parecía que era un paso atrás y luego se comprobó que los Grupo A son coches mucho más competitivos. Este año, con el Renault Clio, hemos batido todos los records de Sainz y Puras con Grupos B o 4x4 turbo.

—Y el espectáculo, que es la base de todo deporte, ¿no se ve muy disminuido?

—No. Un kit-car con 300 caballos y dos ruedas motrices siempre será espectacular si lo conduce un piloto de categoría mundial.

—Hablando de otro tema, ¿cuál crees que ha sido la razón de la aparente superioridad del Clio respecto a los otros coches de F-2?

—Esta superioridad es sólo una opinión de algunos de los que asistís a los rallyes. Si hemos ganado ha

sido porque nuestra organización ha funcionado impecablemente. Desde el más modesto de los conductores de los camiones, a los mecánicos, técnicos y, claro está, los pilotos. El Campeonato no nos lo ha regalado nadie. Nunca se ha visto, como este año, una pelea tan cerrada. Tres de los rallyes han acabado con diferencias de menos de 20 segundos. Uno de ellos, en el último tramo y por sólo cuatro segundos. Dicho esto, lo cierto es que el Clio tiene un chasis excepcional. Pero para que este chasis se comporte de manera excepcional, hay que llevar los reglajes hasta una meticulosidad obsesiva. Si no se logran los reglajes adecuados, el Clio es muy difícil de conducir. Aparte del chasis, los frenos son muy buenos y el escalonamiento del cambio perfecto. El motor, con 220 caballos está bien, sube muy rápido de vueltas y es elástico, pero los hay mejores.

—Hablemos del 95

—Precisamente en estos días ini-

### AL VOLANTE DEL CLIO WILLIAMS

EL pasado año, al finalizar la temporada, tuvimos oportunidad de conducir el Clio Grupo A que había llevado Kiko Cima. Aquello nos permitió comprobar algunos aspectos del comportamiento del primer F-2 sobre la base mecánica de un coche de esta categoría. Porque todos los demás constructores han elegido a un coche de tamaño superior, como pueden ser el Opel Astra, Nissan Sunny, Citroën ZX o Peugeot 306.

Pues bien, el nuevo Clio Williams de esta temporada, que tuvimos ocasión de probarlo tras ser utilizado por Oriol Gómez para lograr el Campeonato de España, es notablemente diferente. No sólo porque su motor ha subido hasta dos litros de cilindrada (220 caballos), sino por una concepción de chasis mucho más evolucionada.

Por suerte o por desgracia, los coches de rallyes de esta última generación han alcanzado un grado de eficacia en el paso por curva que deja muy poca capacidad de maniobra o improvisación a los pilotos. Los coches giran como sobre raíles... o no pasan. No hay término



#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** delantero transversal de 4 cilindros en línea. Cilindrada: 1.998 cc. Cuatro válvulas por cilindro con doble árbol de levas en cabeza. Potencia máxima: 220 cv a 6.900 rpm. Par máximo 23 mKg a 6.000 rpm. **TRANSMISIÓN:** Delantera. Caja de cambios de seis velocidades de engranaje recto. Autoblocante al 75 %. Radiador de aceite. **SUSPENSIONES:** Delantera tipo McPherson con triángulo inferior en dos segmentos para posibilitar reglaje de caídas. Estabilizadora. Trasera de brazos guiados con 4 semi-barras interactivadas y barra en V como elemento elástico. Caída y convergencias regulables. **DIRECCIÓN:** cremallera asistida. **FRENOS:** discos ventilados delanteros de 323 mm de diámetro. Discos traseros de 254 mm. **PESOS Y DIMENSIONES:** 930 Kg de peso y 3,71 m de longitud. Vía delantera de 1.406 mm y vía trasera de 1.351 mm. Distancia entre ejes de 2.472 mm. Llantas de 7,5 x 16 y neumáticos 18 x 62 x 16.

El motor 2 litros del Clio Williams Grupo A desarrolla 220 caballos. La preparación corre a cargo del especialista francés Buzian.



medio; no hay deslizamientos; ni del eje delantero ni del trasero; ni de las cuatro ruedas. No hay contravolantes, derrapajes o anticipación.

El trabajo del piloto es más un trabajo técnico, de encontrar los mejores reglajes para su coche; y de valor para llevarlo hasta el límite de adherencia que de controlar sus reacciones.

Es verdad que el tramo en el que llevamos a cabo la prueba del Williams Grupo A era enormemente

abrasivo y muy rápido (el popular Vellón de los rallyes de la zona centro), pero la impresión causada por el coche de Oriol ha sido, fundamentalmente, ésta. Tanto cuando nos encontramos al volante, como cuando el propio Oriol cumplió con su trabajo de piloto mientras nosotros nos sentábamos en el «baquet» que habitualmente utiliza Marc Martí.

Dicho esto sobre la eficacia extrema del chasis y suspensiones (el Clio

ciamos las conversaciones sobre la temporada próxima. Aún no hay nada más que un compromiso moral con Renault, con quien tengo la absoluta certeza de correr la temporada que viene. Otra cosa es el programa. No sabemos aún qué haremos. Parece claro que repetiremos el Campeonato de España. Pero, junto con el Campeonato de España, me gustaría poder participar en dos pruebas del Mundial. Dependerá mucho de los planes de Renault en Francia y de nuestros resultados en el Rallye de España y el Rallye du Var a finales del próximo mes de noviembre.

Oriol tiene en los dos próximos meses una importante reválida. Ha aprobado con sobresaliente la temporada y ahora tiene las dos citas, mundialista y francesa, para que los grandes patrones fijen su atención en él. El futuro es suyo.

JOSE MARIA CERNUDA  
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

pasa por las curvas más deprisa que los 4x4 turbo del Mundial y 350 caballos de potencia), añadimos que los frenos son sobrados (más eficaces que los que se utilizaban en el Renault Maxiturbó de 425 caballos) y muy fáciles de accionar, sin descolocar el coche, ni coletazos por el reparto. El cambio es tan rápido que comprendemos ahora perfectamente que Ragnotti, el piloto oficial de Renault, no encuentre grandes ventajas en el cambio secuencial. A esto también ayuda el que el motor sube de vueltas sorprendentemente y empuja desde 5.000 rpm, hasta el corte de inyección a 8.400. Una elasticidad poco habitual en motores de competición.

Con todo esto, el Clio es, en manos de un profano, un coche sorprendentemente fácil de conducir... hasta el 70 por ciento de sus posibilidades. A partir de ahí, hacen falta manos muy expertas. Pero es a partir del 95 por ciento cuando sólo los privilegiados son capaces de llevar un cochecillo de éstos hasta lo más alto del podio.

J.M.C.

CARRERAS DE CAMIONES EN EL JARAMA

# El mayor espectáculo

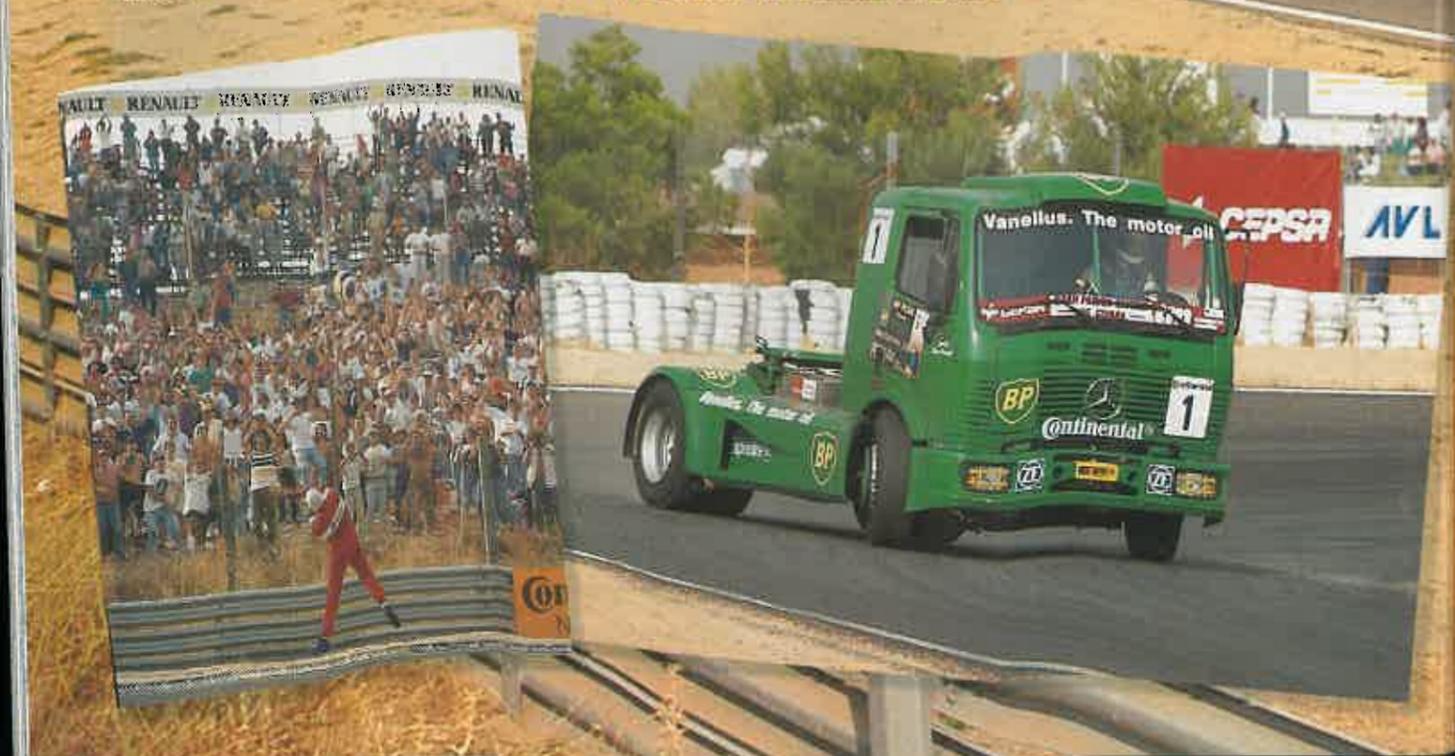
Con El Jarama abarrotado, el Europeo de carreras de camiones llegaba a su fin con claro predominio de Mercedes y un nuevo reglamento que ha discriminado claramente a los más modestos.

La marca de la estrella ha sido la única en reaccionar frente al nuevo reglamento puesto en vigor esta temporada. Las categorías se simplificaron a dos, camión y supercamión, limitándose con una brida todos los motores que excedan los 12 litros de cilindrada. En la categoría superior se ha permitido una preparación mayor, constituyéndose casi en una categoría de prototipos. Las mecánicas más elab-

boradas, como es el caso de los Mercedes Benz OM 441 de Parrish y Bourgudd, con mil caballos de potencia, son capaces de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,7 segundos, más rápido que un Ferrari 512 TR. Con la velocidad limitada a 160 kilómetros por hora y prohibición de montar ABS y ASR, la categoría de camiones de serie debe montar frenos de tambor (en lugar de



Steve Parrish volvía a proclamarse, por cuarta vez, campeón de la categoría máxima con un inabarcable Mercedes. Manuel Santos (a la izquierda) conoció la entrega del público pese a no disponer de un motor especialmente potente.



El nuevo reglamento limita a dos las categorías, Camiones y Supercamiones.

## VIDA EN LA CARRETERA

**JEAN** Marc Miquel es un pequeño transportista de Toulouse con una sola obsesión: subir a la cabina de su Scania L 110 y salir a una pista de carreras. Para acudir a los grandes premios, los sacrificios no son pocos. Lo primero es invertir todos



Un equipo de competición en las carreras de camiones lo comparte todo, desde las habituales tareas domésticas hasta las averías, pasando por los premios.

los días libres y las vacaciones en acudir al particular circo de la competición de mayor peso. El equipo está compuesto por un conductor profesional, tres mecánicos y dos entusiastas esposas que hacen las veces de secretarías y de cocineras. Todos ellos se desplazan en el otro Scania que Miquel utiliza para trabajar y en cuyo remolque viven las incidencias cotidianas de la competición. Para trasladar la aromática cocina provenzal de circuito en circuito, cada uno paga a escote a la hora de la compra.

Tras llegar a rodar tercero en su categoría, a Miquel se le perforó un pistón a dos vueltas de final. Justo al lado en el paddock aparcaba el



DAF 2.500 de Luis López Rubiano. Su relación con la empresa TRM, dedicada a rectificadores, hizo posible buscar un viejo motor en el taller de Alcalá de Henares, sobre el que los mecánicos trabajaron toda la noche. No contentos con ello, ganaron la prueba mecánica a las 9 de la mañana. En carrera, después de quedar terceros en la final, fueron relegados al cuarto puesto por una penalización de 10 segundos. La causa, sobrepasar en dos kilómetros por hora el estricto límite de los 160.

conseguir una privilegiada segunda plaza en la parrilla, la carrera del sábado terminaría para él con un fuerte impacto contra el Mercedes del alemán Fritz Kreutzpointner, incendiándose éste, suceso que le privó de cualquier posibilidad de mantenerse en cabeza. Con gran

los de disco refrigerados por agua de los supercamiones) y la caja de cambios debe ser manual.

La afición española ponía sus miras en Manuel Santos. El nuevo camión MAN 14423, de 980 caballos y una sofisticada caja de cambios programable electrónicamente, ha

permitido este año al piloto madrileño seguir el campeonato codeándose con los mejores. Un cambio de motor antes de los entrenos bajó el rendimiento del MAN y Santos tuvo que esforzarse al máximo en su pilotaje para plantar cara a los reyes de la especialidad. A pesar de

## PREPARACION EXHAUSTIVA

UN ejemplo de preparación artesanal a la que puede ser sometido uno de los supercamiones que siguen este campeonato es el Renault con motor CS de 11 litros del equipo Aravi, pilotado por Jacques Perret. Es una base que se fabrica para el mercado americano, en el que está clasificado en la clase siete. La elección se ha hecho en función del reparto de masas, estando el motor detrás del eje delantero. El motor original rinde 340 caballos, que son multiplicados por dos veces y media tras la preparación consistente en actuar sobre la culata, distribución y turbo.

La caja de cambios automática Allison es de una antigua generación que antes de servir en la competición equipó durante diez años a un autocar de transporte de viajeros. Después de cinco años de carrera sigue funcionando con normalidad, aunque supone una desventaja frente a otras mecánicas, pues dispone de tan sólo cuatro relaciones en lugar de las cinco de las cajas ZDHP 600 de los rivales, que además pueden cambiar el desarrollo en función del circuito. Otra desventaja de este camión en concreto sería que no dispone de diferencial autoblocante; es un Renault de serie que actúa como si de un kart se tratase. La diferencia se traduce sobre la pista en dos segundos imprescindibles para estar en cabeza.

La suspensión delantera es convencional pero con una estabilizadora regulable y amortiguadores de gas también regulables. La trasera es una creación propia derivada de tres clases de suspensiones diferentes. Todo ello ha sido realizado en ratos libres de forma desinteresada por los mecánicos del equipo, empleados en la marca Renault Vehículos Industriales. Su único anhelo, competir y algún sponsor decidido.

pundonor, atacó sin embargo hasta salirse en las eses y pinchando una rueda trasera. Su fogosidad le costó además una multa por parte de la organización.

En cabeza, el campeonato no terminaba de consolidarse para el virtual campeón Steve Parrish. El

La potenciación del motor se hace a base de trabajar la culata y el turbo-compresor. A veces hay que reparar un eje arrancado de cuajo entre manga y manga de una carrera.



Preparar de forma somera un camión puede costar alrededor de unos 30 millones de pesetas. Un neumático, por ejemplo, cuesta alrededor de 75.000 pesetas.



sueco Slim Bourgudd volaba hacia la meta a un ritmo tan regular como inalcanzable. A los dos Mercedes sólo pudo acosarles el piloto-periodista alemán Hans Georg Marwitz, que demostró que MAN no se resigna a doblegarse ante la marca de la estrella. Más atrás, la

carrera estuvo muy animada entre los dos integrantes del equipo Sisu, Luostarinen y la finlandesa Minna Kuoppala.

Los camiones de serie siguieron bajo dominio de los Sisu, a las manos del checo Martin Koloc, que no dio opción a sus hipotéticos ♦♦

rivales. La gran fiesta del camión continuó el domingo, bajo un tiempo veraniego y una afluencia masiva del fiel público que tiene esta singular carrera en el Jarama. El antiguo piloto de motos, y ya cuarentón, Steve Parrish, no dejó ningún resquicio de que se le escapara un título europeo que ha ostentado desde 1992. Ganó a los puntos, conservando su ventaja sobre su más inmediato rival Slim Borgudd, pero rehuendo un enfrentamiento directo con el sueco, que se mostró pletórico en el circuito madrileño. Los Mercedes tuvieron sin embargo que sufrir una ofensiva generalizada de la retaguardia, formada por los Sisu oficiales y los MAN del veterano transportista francés Noel Croizier y del propio Santos que, pese a un apoyo incondicional del público, no pudo suplir la falta de potencia de su motor frente a las otras mecánicas. Al final acabaría octavo de su categoría, que ve como los cambios de reglamento van a hacer muy necesario para las marcas contrarrestar la superioridad de los Mercedes.

Mayor emoción libró la final de camiones de serie. Contra pronóstico, y pese a las aspiraciones de Ko-



La piloto Minna Kuoppala (11) tuvo que verse las muy en serio con su compañero de equipo Harri Luostarinen (10).

loc, fue un inspirado Bije Ovebrink el que hizo patria, imponiendo de forma espectacular su Volvo NL 12 en el campeonato, pese a una tardía reacción de Koloc que, a pesar de rematar con una victoria la temporada, se quedaba sin los laureles por seis puntos.

Ovación aparte mereció Antonio Conejero que, con su modesto Dodge Barreiros, llegó en décima posición, lo que confirma una excelente progresión ya vaticinada en el 93.

Pero los equipos más modestos han visto enfriarse su entusiasmo con las nuevas reglamentaciones. Si en la categoría superior se ha quitado en parte la competitividad por la aparición de los poderosos Mercedes, en los camiones de serie lo estricto de la reglamentación ha desanimado un tanto a los españoles, cuya única posibilidad de competir se limitaba a los circuitos de Albacete y El Jarama. Para el año que viene habrá que redoblar esfuerzos y medios si se quiere salir a pista junto a los cada vez más sofisticados camiones del Campeonato de Europa.

JUAN LUIS SOTO  
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DIAZ

CLASIFICACIONES

CAMIONES

FINAL

- 1º Martin Koloc (Sisu SR 340), 31.10.242;
- 2º Bolje Ovebrink (Volvo NL-12), 31.10.649;
- 3º Tim Baddiley (White W.C.M.), 31.11.303;
- 4º Stan Matejovskí (Liaz 250), 31.11.640;
- 5º Teunis Holstege (Scania 113), 31.42.414
- 6º Dick Pountain (White W.C.M.), 31.56.212;
- 7º Petr Cemack (Liaz 250 471), 32.05.542;
- 8º Jean Marc Miquel (Scania L), 32.06.017;
- 9º Reinhilde Braun (Mercedes), 32.13.169;
- 10º Antonio Conejero (Dodge), 32.04.217;

SUPERCAMIONES

FINAL

- 1º Slim Borgudd (Mercedes S), 28.33.456;
- 2º Fritz Kreutzpointner (Mercedes), 28.39.786;
- 3º Noel Croizier (MAN), 28.42.307;
- 4º Steve Parrish (Mercedes), 28.44.017;
- 5º Harri Luostarinen (Sisu SR 372), 28.45.495
- 6º Minna Kuoppala (Sisu SR 372), 28.51.800;
- 7º Gerard Cuyvet (Mercedes), 29.04.152;
- 8º Manuel Santos (MAN), 29.10.706;
- 9º Raphy Gorret (Phoenix MAN), 29.17.950.

CAMPEONATO

CAMIONES

- 1º Ovebrink (Volvo), 419 puntos, 2º Koloc (Sisu), 413;
- 3º Holstege (Scania), 337.

SUPERCAMIONES

- 1º Parrish (Mercedes), 449 puntos; 2º Borgudd (Mercedes), 433;
- 3º Kreutzpointner (Mercedes), 342; 4º Cuyvet (Mercedes), 234; ... 11º Santos (MAN), 114.

COPAS CITROËN

COMO acertado acompañamiento al grandioso espectáculo de los camiones en carrera, el fin de semana se vio acompañado de las copas Citroën AX y ZX, en las que el público asistente encontró puntual respuesta a los gigantes de la carretera.

El sábado era Barrabeig quien salía como favorito en primera línea de salida gracias a imponerse en los entrenamientos. Pero la carrera depararía sustanciales cambios en las previsiones, sorprendiendo al joven Jorge Osset al imponerse tras durísima lucha en un cerrado pelotón de cabeza conformado por Vicente Vallés, José Manuel Jiménez y Manuel Barrabeig. La segunda final pasaba a manos de Martín Egaña, que había dominado ya en los entrenamientos.

Y si la AX fue emocionante, no puede decirse menos de los entrenos



Javier Mora se hizo con la Copa ZX, aunque luego fue penalizado con un minuto.



Martín Egaña mantuvo a raya a sus contrarios en la Super Final de los Citroën AX.

de la ZX, en la que 16 pilotos iban a estar en parrilla de salida en el mismo segundo. Javier Mora llegaba al Jarama con muchas aspiraciones de hacerse con el título. La parrilla definitiva resultó impredecible, ya que

pilotos como Francisco Rastrollo, Luis López de la Cámara o Roger Morback no estuvieron en cabeza, que fue copada por Mora, José Luis Muniesa, Ignacio Hervás y Jon Casais.

El domingo, Javier Mora se escapaba hacia el título, aprovechando la confusión de una melèe inicial provocada por Ignacio Hervás. Este también era posteriormente superado por Muniesa y Casais, que se subieron al cajón con Mora. Pero la organización penalizaba a Mora por adelantarse en la salida, a lo que el piloto ha recurrido.

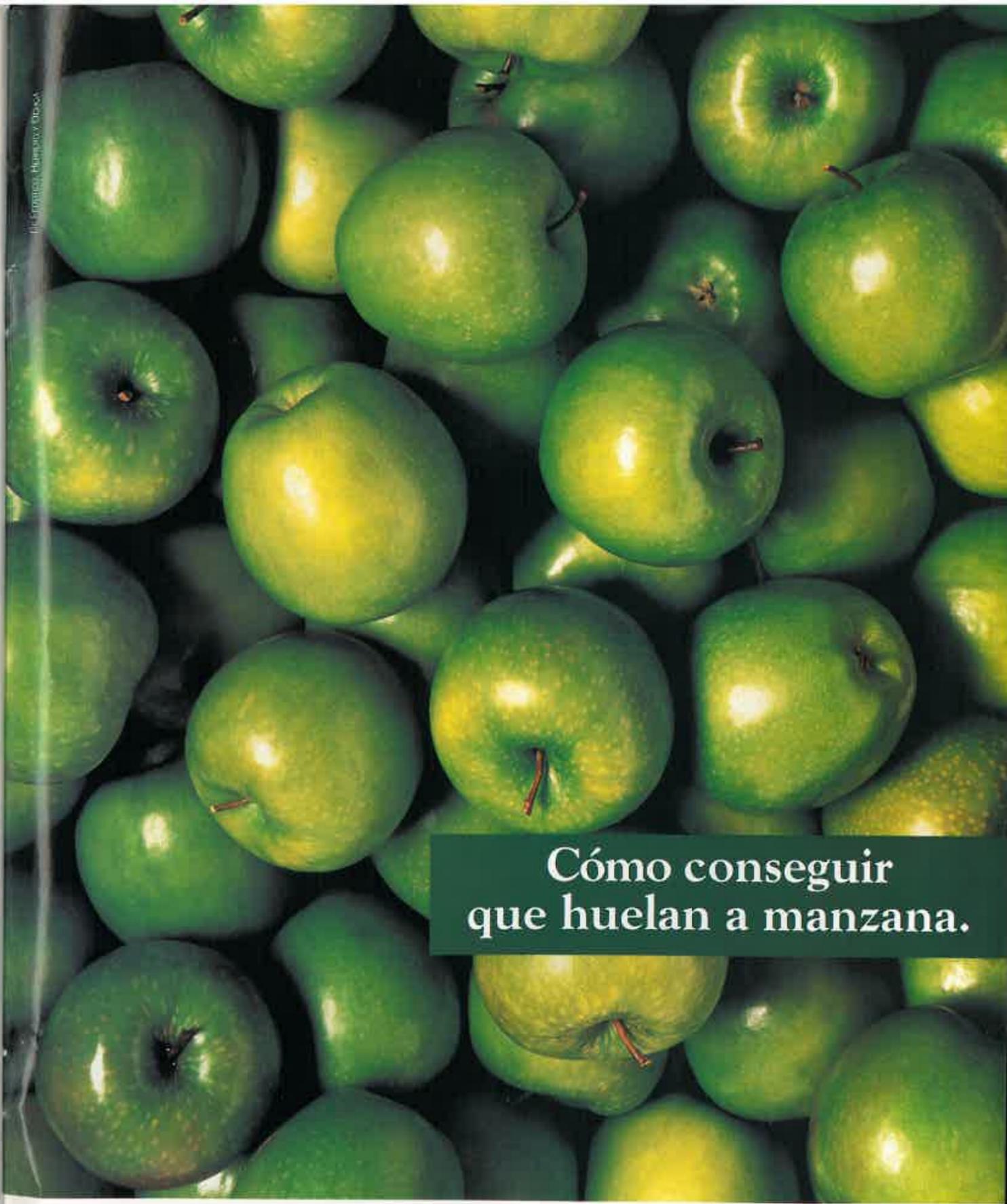
CLASIFICACIONES

AX

- 1º Martín Egaña, 26.18.532, 2º Manuel Barrabeig, 26.22.702; 3º Alfredo Mostajo, 26.22.702, 4º José Conchado, 26.30.770;
- 5º Antonio De Dios, 26.37.511

ZX

- 1º José Luis Muniesa, 27.12.191, 2º Jon Casais, 27.12.958; 3º Ignacio Hervás, 27.16.748, 4º Iñaki Golburu, 27.16.943; 5º Pablo Irizar, 27.20.827.



Cómo conseguir que huelan a manzana.

El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque es el único que permite una gran flexibilidad creativa. Puedes usar distintos formatos, colores e incluir muestras que se pueden oler, tocar y probar. Las revistas son el único medio multisensorial completo.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



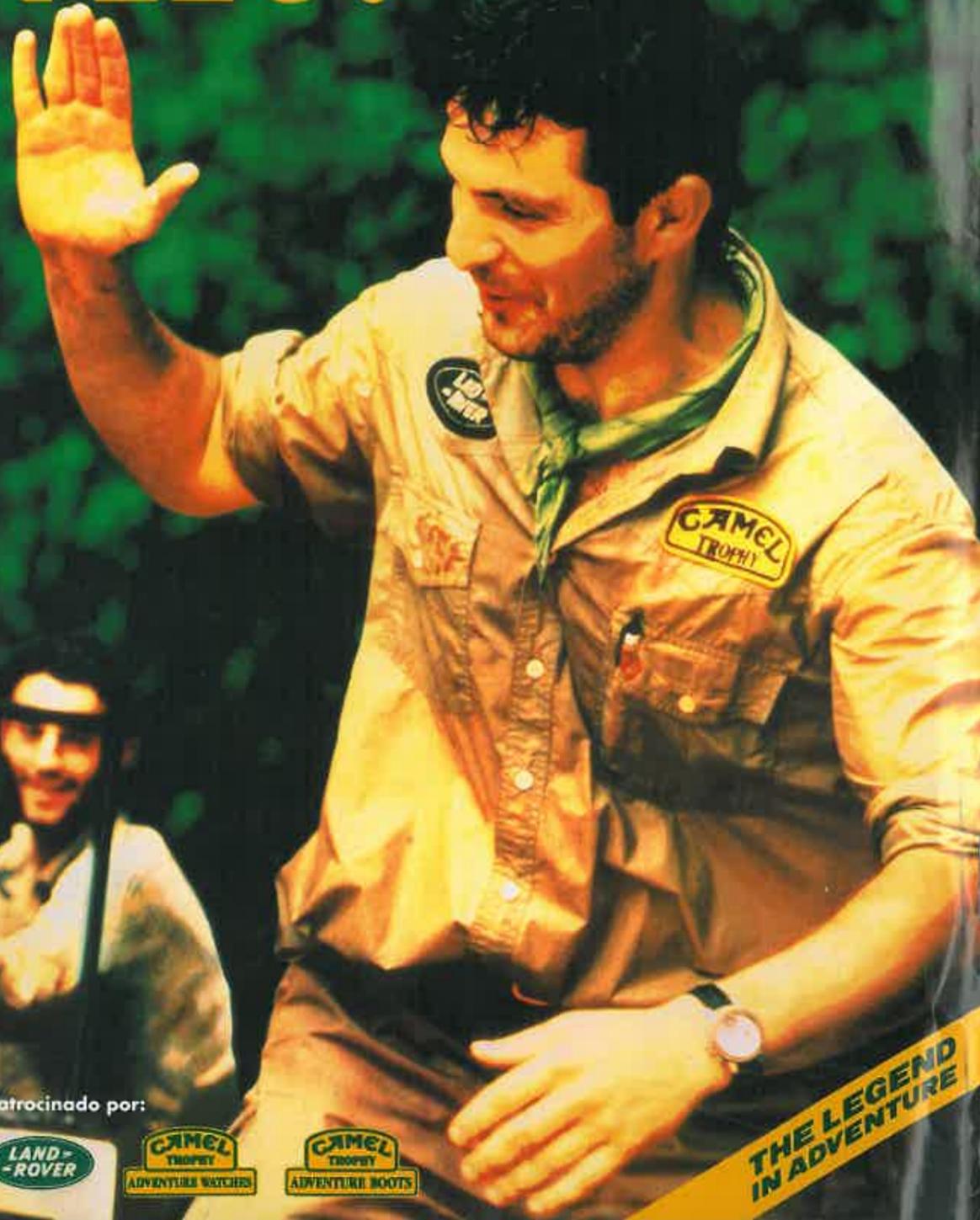
Asociación de Revistas de Información



**¡VÍVELO!**

Esta es tu aventura.  
¡Apúntate!  
**91-6509902\***  
\*Horario de lunes a viernes  
de 13 a 20 horas.

Llama antes del 14 de Noviembre.  
La aventura maya te espera  
en Belice, Guatemala, Honduras,  
El Salvador y México.



Patrocinado por:



**THE LEGEND  
IN ADVENTURE**

OPEL ASTRA 1.6 GLS/ PEUGEOT 306 1.6 SEDAN

COMPARATIVA



POSTER  
DE REGALO

SEMANAL  
**Motor 16**

11 de octubre 1994 • Núm. 573 • 375 ptas.

**FERRARI**  
EL NUEVO TESTAROSSA...



SALON DE  
PARIS



...Y ADEMAS

- ◆ AUDI A4 ◆ BMW 318 Ti ◆ FORD SCORPIO
- ◆ LANCIA KAPPA ◆ JAGUAR XJ ◆ NISSAN MAXIMA ◆ RANGE ROVER

AL VOLANTE  
**OPEL  
TIGRA**



SEXY,  
DIVERTIDO Y  
BARATO

DESDE 1.800.000 PTAS.