

CITROËN EVASION TURBO CT

COMPARATIVA



RENAULT ESPACE V6



Motor 16

18 de octubre 1994 • Núm. 574 • 375 ptas.

**TOYOTA
RAV4**
El GTi de los
todoterreno

PRUEBA



ALFA ROMEO
GTV



SALON DE
PARIS



FORD GALAXY



VOLKSWAGEN POLO



CHRYSLER STRATUS



MERCEDES SLK

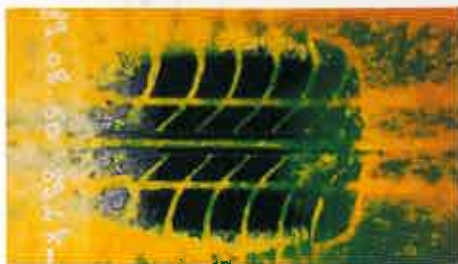


LANCIA K

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA:
RIESGO DE ACUAPLANING:
9% INFERIOR*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. Michelin MXT disponibles en serie 70 y serie 80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

*Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

15%



FRENADA DE 90 A 80 Km/h
EN MOJADO:
15% MÁS EFICAZ*



MICHELIN

E S T A S E M A N A

5 EDITORIAL

6 PUNTO DE MIRA

14 AL VOLANTE

Nuevo Ferrari 512M.

La última creación de Maranello probada por Gerhard Berger y Motor 16.

20 SALON DE PARIS

Renace la esperanza.

La muestra de la capital francesa ha estado marcada por los comentarios sobre la recuperación del sector.

34 A FONDO

Toyota RAV4. Un todoterreno de excelentes prestaciones en carretera y fuera de ella.

42 FRENTE A FRENTE

Citroën Evasion Turbo CT/Renault Espace V6. Dos modelos de gran capacidad preparados para el ocio.

50 TECNICA

Eco Tour 94 de Michelin. Una prueba de consumo por toda Europa refleja el gran comportamiento de los nuevos neumáticos Energy de Michelin.

53 PRECIOS

82 CUENTENOS SU CASO

84 DEPORTE A todo gas.

88 Rallye de las Gacelas.

La prueba celebrada en Mauritania, toda una aventura.

92 Rallye de Tierra de Cuenca.

El triunfo de Claudio Aldecoa le da el campeonato.

94 Jorge Martínez «Aspar».

La victoria del piloto español en Argentina le devuelve al lugar de honor que merece.

98 G. P. de Europa de Motociclismo.

Los españoles, que se lo jugaron todo a una carta, no tuvieron suerte.

106 JUAN BALLESTA



42 El Citroën Evasion Turbo CT y el Renault Espace V6 frente a frente.



14 El nuevo Ferrari 512M: la última creación de la fábrica de Maranello.



20 Salón de París del Automóvil.



88 Trofeo de las Gacelas.



94 Doohan, Biaggi y Sakata: los tres campeones del mundo celebran el triunfo.

CITROËN SERIE LIMITADA PRESTIGE



Xantia

Le presentamos una nueva serie limitada de verdadero prestigio: el Nuevo Citroën Xantia Prestige. Con un alto nivel de equipamiento de serie: air-bag, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, pintura metalizada, retrovisores exteriores pintados en color carrocería, volante de cuero regulable en altura, dirección asistida, climatizador, tapicería de terciopelo a juego con el color del vehículo. Un nuevo modelo donde la seguridad es inseparable del prestigio: ejes autoesta-

bilizantes, tren trasero autodireccional que genera un efecto similar a un "4 ruedas directrices", sistema de frenado por alta presión con frenos de disco sobredimensionados en las cuatro ruedas, estructura reforzada.

El Citroën Xantia Prestige dispone de 2 motorizaciones 1.8i y 1.9 Turbo Diesel. Cada detalle en ellos ha sido diseñado pensando en su seguridad y confort. Así se ha ganado el prestigio de ser Coche del Año en España 1994.

Coche del Año en España 1994

CITROËN

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente

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

Director:

Angel Carhenilla

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

Marketing: Jorge Dorrego.

Director de Producción: Roberto Parras.

Coordinación: Manuel Martín.

Publicidad:

Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguero. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Director de Publicidad Internacional:** M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 8 1^o 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: SGEI. Avda. Valdelepra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). **Teléfono:** 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIFE. COPYRIGHT 1994. Copia Legal: M.30.247. 1994. 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

La movida de París

EN la tradicional muestra de la ciudad del Sena, el que no se mueve no sale en la foto. Todos los representantes de la industria del automóvil lo han entendido así, contrariamente a la clave que hace años se hizo famosa dentro del partido del Gobierno. El resultado ha sido la organización de numerosos actos, entre los que destacan ruedas de prensa, conferencias y presentación de novedades realizadas en la presente edición del Salón del Automóvil de París.

Y es que, en los dos años que han transcurrido desde la última cita en esta maravillosa ciudad, el panorama del sector ha cambiado completamente. Ahora, la crisis comienza a quedar atrás y el optimismo aparece no sólo en las declaraciones de sus máximos representantes sino que, además, se ve plasmada en las variadas e imaginativas soluciones que, tanto a nivel funcional como formal, hemos tenido oportunidad de conocer. Efectivamente, en este recinto emplazado junto a la Puerta de Versailles, el «94 Mondial de l'Automobile» ha reunido tal cantidad de talento en investigación, diseño, creatividad, y estrategias comerciales por metro cuadrado, que es difícil encontrar una manifestación en otro sector que pueda compararsele.

A esto hay que sumar todos los proyectos de «globalización», la palabra de moda del salón y que hace referencia a una estrategia dirigida a lograr una nueva expansión, que la mayoría de las marcas van a poner en marcha para buscar nuevos mercados en Hispanoamérica, China y el resto de los países asiáticos, zonas que aparecen con mayores opciones de penetración y expansión, sin olvidar las inversiones que se están dedicando a la Europa del Este, donde los costes laborales son más bajos que en el resto del continente.

En cuanto a los japoneses, han dejado de ser una obsesión para casi todos los fabricantes ya que, mientras el yen mantenga la

fuerte subida respecto al dólar y las monedas europeas, el problema está bajo control. Más preocupación les produce el aumento en el mercado europeo de marcas procedentes de Corea y Malasia, como señaló en rueda de prensa el presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, para quien es necesaria una política de la UE que frene esta situación, tras recordar que en Corea resulta casi imposible comercializar productos que no se realicen en su entorno.

Por lo demás y volviendo a los coches, las verdaderas vedettes de este escaparate, es de destacar la amplia representación de los monovolúmenes. Además de los ya conocidos de PSA y Fiat (Peugeot 806, Citroën Evasion, Fiat Ulysse y Lancia Z), hay que añadir el Galaxy, construido por Ford en colaboración con Volkswagen en la fábrica portuguesa de Setúbal; sin olvidar una de las mayores atracciones, el Renault Espace F1, un prototipo realizado en colaboración con Matra con un motor de más de 700 CV y que la marca está estudiando introducir en los circuitos como coche de seguridad.

Y para seguir con las joyas de este salón, citemos los nuevos deportivos de Alfa Romeo, el GTV y el Spider. Ferrari presentó el nuevo F 512M y destacar también el original Ford Scorpio; el Opel Tigra; el BMW 318 Ti; el Jaguar XJ y así, sin parar, en esta fiesta del automóvil donde también se dio protagonismo a los minicoches y las nuevas alternativas para ciudad, diseñados para proteger el medio ambiente gracias a la incorporación de motores eléctricos o híbridos. En este segmento, Renault presentó el Modus, el Ludo y el City Site, avance del coche urbano del futuro.

Por cierto, el Renove II ha recibido elogios de los presidentes de las marcas y esperan que en Alemania e Italia se ponga en marcha un plan parecido.

ANGEL
CARCHENILLA

La crisis va quedando atrás, y el optimismo aparece en las conversaciones y en las imaginativas novedades del Salón de París.

SEMÁFOROS

Difficil lo tienen los jóvenes conductores de motocicletas. Entre otras cosas, porque no encuentran ninguna compañía que asegure su vehículo. Si ya había pocas que trabajaban en este ramo, ahora algunas de ellas han decidido desanimar a los clientes, subiendo abusivamente las pólizas. El último ejemplo lo ha dado la compañía Bansyer. Una póliza de seguro a terceros, que el pasado año costaba 52.000 pesetas (para una moto de 600 c.c.) ha pasado a costar 140.000 para la misma cobertura de seguro. Y quien no quiera pagar, tendrá que dejar de conducir su motocicleta.

La Federación Internacional de Automovilismo ha otorgado a los organizadores de la Baja Aragón la máxima puntuación entre las pruebas puntuables para la Copa del Mundo de Rallyes Todo terreno. No es frecuente que la FIA premie a organizadores españoles; y no por falta de méritos, sino por las cosas de la política, los compromisos y los acuerdos. Por ello, tiene más mérito la distinción a la Baja. Una prueba que, desechada por el Real Automóvil Club de Catalunya, tuvo que ser reconducida a toda prisa por la Federación Española, que se apunta un tanto importante.



CON DOS MOTORES

Se llama Barramunda

SE ha presentado en el Salón de París, realizado por el especialista AP y tiene como peculiaridad el empleo de dos motores BMW boxer de cuatro cilindros, acoplado cada uno de ellos a una rueda y a una caja de cambios.

Un sistema de cierta complejidad pero que permite su uso por separado, bien para ahorrar combustible y emisiones en

la circulación urbana, bien por alguna avería.

Con un peso de apenas 900 kilos y 200 caballos de potencia, le permiten alcanzar los 240 kilómetros por hora. De sólo dos plazas y una longitud de 4,2 metros, por ahora sólo se trata de una unidad prototipo, pero se espera poder fabricarla en serie dentro de pocos meses.

PROGRAMA DE EDUCACION VIAL

El RACC en las escuelas

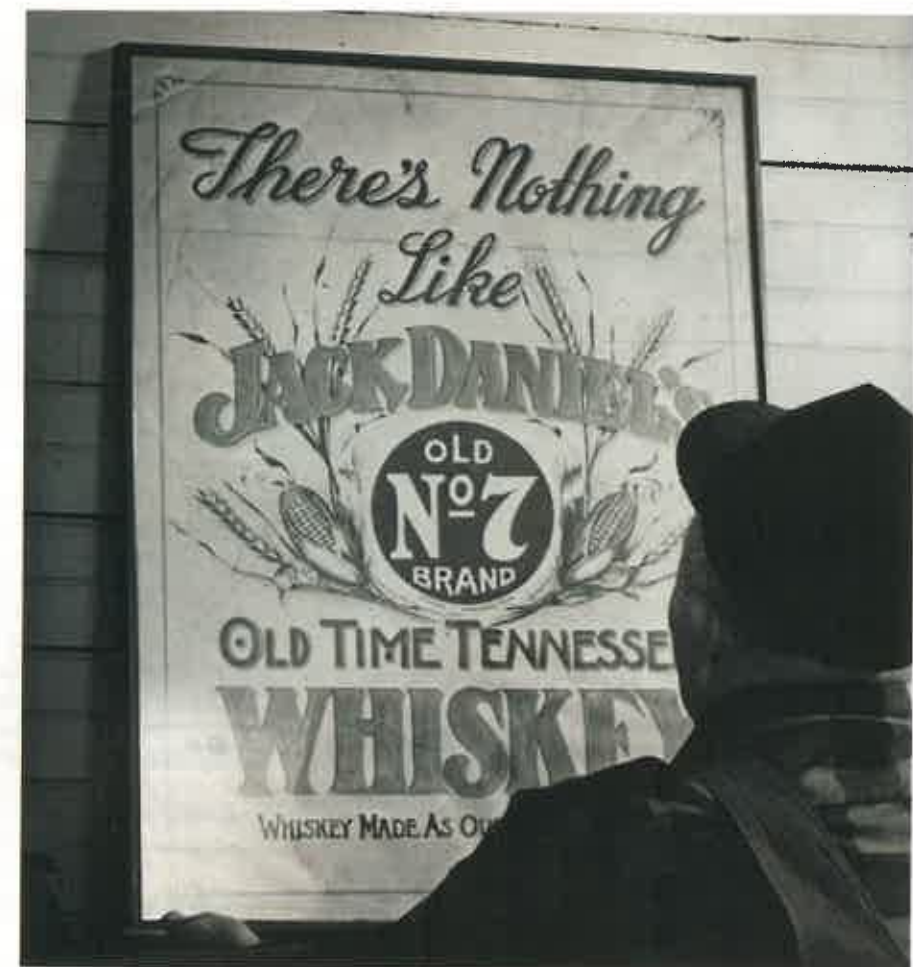
SE acaba de poner en marcha el nuevo «Programa de Educación Vial» promovido por el RACC, con la intención de apoyar a las escuelas en el trabajo de la educación vial, que ha de ser tratada a través de diferentes áreas escolares, ya que la reciente reforma educativa la incluye como eje transversal.

El Programa de Educación Vial del RACC está diseñado por maestros y pedagogos, es gratuito para las escuelas y está formado por dos servicios complementarios: las actividades en las escuelas y el Servicio de Asesoramiento Pedagógico.

Con este diseño, el programa quiere crear una actividad participativa para los niños y procurar en la escuela la posibilidad



de continuar la enseñanza de educación vial. Hasta ahora, son 92 las escuelas catalanas que han solicitado ya la ayuda del Programa de Educación Vial del RACC. La aplicación de dicho programa está a cargo de la empresa Tasca, de animación socio-cultural.



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

UN CARTEL DE 1886, creado por nuestro fundador, aún guarda todo su significado hoy en día en la Destilería de Jack Daniel's. Como ves, aquí seguimos haciendo el whiskey de la misma forma tradicional que nuestro fundador perfeccionó; filtrándolo gota a gota a través del carbón vegetal, lenta, muy lentamente. Este es el método que hace a nuestro whiskey de Tennessee tan especial. "No hay nada como Jack Daniel's" es lo que aquel primer cartel de Mr. Jack decía. Y nosotros creemos que compartirás esa opinión en cuanto lo pruebes.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKY

NUEVAS INSTALACIONES CHRYSLER-JEEP IBERIA

La compañía Chrysler-Jeep Iberia, S.A. y Nelsa, sociedad participada por los grupos BBV y Riofisa, han firmado recientemente un contrato para la construcción del nuevo centro de postventa para Chrysler-Jeep. Estas nuevas instalaciones se ubicarán en el kilómetro 31 de la carretera Nacional I, Madrid-Burgos, en el término municipal de San Agustín de



Guadalix, sobre una superficie de 14.000 metros cuadrados, de los que 5.000 se destinarán a la construcción del nuevo centro, que dispondrá de una exposición de automóviles con toda la gama importada a España por Chrysler-Jeep Iberia, S.A., un almacén regulador de recambios, taller, oficinas de postventa y una escuela de formación.

LONDRES, SIEMPRE LONDRES

Taxis con satélite

IGUAL que por aquí. Sin apenas diferencias. Lo que ven en la foto es el primer taxista londinense que incorpora una antena parabólica para la recepción de programas de televisión. Un poco complicado sí que parece.

El que está al volante no es otro que el piloto de Fórmula 1 Damon Hill, que ha sido el primer conductor del ingenioso vehículo.

El hijo del Campeón del Mundo de Fórmula 1, una



de las personalidades más queridas en Inglaterra, no se ha metido a taxista, sino que se ha prestado a promocionar el invento. Por ahora son sólo media docena los taxis equipados con este artilugio; se trata de los típicos Carbodies, de uso obligado en todas las ciudades de Reino Unido.

AVANCE

En septiembre aumentaron las ventas un 10 por ciento

TRAS la alarma de los primeros días de septiembre, en los que los concesionarios estaban prácticamente desiertos, las ventas de automóviles se han animado en la segunda quincena, hasta el punto de que, en el conjunto del mes, han crecido un 10,5 por ciento respecto a septiembre del año anterior.

Con la cifra provisional de ventas de septiembre, se alcanza, para el acumulado

de los nueve primeros meses transcurridos, un crecimiento del 21 por ciento y un total de 683.700 unidades.

En nuestro próximo número ofreceremos la habitual información pormenorizada por marcas y modelos, pero podemos avanzar que en septiembre sigue siendo Renault la marca líder, con 10.106 coches vendidos, por delante de Ford (9.053), Peugeot (7.435) y Opel.

ENCUESTA

No al uso del teléfono en el coche

LA firma de alquiler de automóviles Europcar (vinculada al grupo Renault), ha realizado una macroencuesta en todos los países europeos para conocer la opinión de los usuarios respecto al uso del teléfono

mientras se está conduciendo. El resultado final es que tres de cada cuatro europeos prohibiría la utilización del teléfono portátil mientras se conduce, como ya recoge el Reglamento de Circulación español, uno de los más avanzados de la Comunidad Europea, al ser el de más reciente aparición.

La muestra ha sido realizada con más de 11.000 encuestas y entre otras cosas se pone de manifiesto que los ciudadanos griegos son los más permisivos (sólo está a favor de la prohibición de esta utilización el 26 por ciento), mientras que irlandeses, suizos y británicos son las más estrictas con esta prohibición.

En España, el 57 por ciento de los encuestados se ha mostrado favorable a la prohibición, con un porcentaje ligeramente más alto (el 60 por ciento) entre las mujeres y los mayores de 45 años.

¿DEBERÍA PROHIBIRSE EL USO DEL TELEFONO EN EL COCHE?



PEUGEOT GAMA 95

Más equipamiento y nuevos motores

IMPORTANTES mejoras estéticas, nuevos motores y equipamientos más completos forman parte de las múltiples novedades que presenta la marca francesa Peugeot en su gama de modelos.

Los pequeños 106 se refuerzan con unos nuevos motores de 90 y de 105 caballos, junto con un económico diesel de 58 caballos de potencia, además de introducir la nueva versión Midnight y mejorar el equipamiento con la dirección asistida, disponible ahora en casi todos los 106.

Entre los 306 cabe destacar, además de los nuevos Sedan, la introducción de mejoras en el equipamiento, como el airbag o los cinturones con pretensores, elementos que también se hacen extensibles a la gama 405 y 605.

Los Peugeot 605, incorporan numerosas mejoras. Entre la nueva gama de motores encontramos un dos litros de 135 CV, el mejorado motor turbo 2.0, ahora con 150 CV, y un nuevo turbodiesel de 130 CV.

RENAULT TRAFIC Y MASTER

Nuevos auxiliares para el transporte

A partir del mes de octubre de 1994, los profesionales que se dedican al transporte y distribución, en pequeña y media escala, van a contar con una nueva generación de vehículos industriales, capaces de satisfacer un amplio sector de esta actividad y que reclama herramientas más capaces, más veloces, más seguras y más cómodas. Las Renault Trafic y Master, en su tercera generación, se caracterizan por ofrecer un abanico de motorizaciones y de carrozados que cubren ampliamente las necesidades de un colectivo que se ha caracterizado por un nivel de demanda específico. Solicitan vehículos de gran capacidad con los que realizar trayectos urbanos con celeridad y poder evolucionar entre las calles de nuestras ciudades, atendiendo las labores de carga y descarga, utilizando la menor porción de calle (gracias a una puerta lateral deslizante izquierda, en opción).



De buena fuente

Menos consumo de aceite

Uno de los factores que analizan la demanda de automóviles es la venta de lubricantes. Pues bien, en lo que va de año, se ha consumido un 12,8 por ciento más que el pasado año. Teniendo en cuenta que los automóviles modernos consumen notablemente menos aceite que los viejos, nos indica que el mercado ha crecido, y lo más importante: que los coches vendidos se están utilizando. Una buena noticia.

Desaparecerán muchas estaciones de servicio

Los automóviles gastan cada vez menos combustible. Esta es una de las razones por las cuales, en los próximos cinco años, van a desaparecer en Europa cerca del 45 por ciento de las estaciones de servicio, según un reciente estudio realizado en Francia. Otras dos razones para esta disminución son, la mayor autonomía de los coches modernos y el crecimiento de las ventas de combustible en grandes superficies; algo que se ha iniciado en España de la mano de Alcampo.

Plan Balladur: salió el tiro por la culata

Según un estudio llevada a cabo en Francia, el perfil medio del ciudadano acogido al Plan Balladur es diametralmente opuesto a lo esperado. Se trata de un ejecutivo de edad entre 30 y 45 años, de ingresos económicos superiores a la media y que ha utilizado la ayuda del Plan para cambiar su segundo coche familiar.

El monovolumen de Mercedes se fabricará en España

Aparecerá a comienzos de 1996. Se llamará Viano y utilizará el motor de 6 cilindros en V de Volkswagen, acoplado a una caja de cambios también Volkswagen. Es el monovolumen de Mercedes y todo apunta a que sería fabricado en la planta de la firma alemana en Vitoria.

Fracaso de la vía de alta ocupación

Hace aproximadamente un año se puso en funcionamiento en Amsterdam una VAT. Por este acceso sólo se permite circular a aquellos vehículos que transporten tres o más viajeros. Pues bien, las autoridades holandesas han decidido suprimirlo porque sólo ha servido para congestionar más los otros carriles mientras que la VAT era utilizada por menos del 1 por ciento de los coches.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Eric Clapton es Dios. Y perdóneme la herejía, porque no hago más que traducir la leyenda que se podía leer en las paredes de las tapias londinenses en los años en que Clapton tocaba en Yardbirds o con los Bluesbreakers de John Mayall. Y es que los fans del incipiente, entonces, *rhythm and blues* británico habían encontrado en la guitarra de Clapton su razón de ser. Ahora, después de tantos años, Eric regresa a sus raíces, o a su cuna, como dice el título de su nuevo álbum

«**From the cradle**» (Warner/Reprise 45735-2) para volver a disfrutar con los viejos blues de Willie Dixon, Muddy Waters, Howlin' Wolf y otros gloriosos veteranos del blues de los 40 y 50. Ha formado una homogénea banda y han grabado de un tirón, como si de un disco en directo se tratara, con muy escasos retoques que además se confiesan en la carpeta. Si Clapton lo grabó de un tirón, los aficionados podemos escucharlo también sin interrupciones, para disfrutarlo como él lo concibió. Así que abstenerse en trayectos cortos para poder sacar todo el jugo a Clapton desde el coche.

Al igual que cada español tiene una selección ideal en su cabeza que casi nunca coincide con la de Javier Clemente, todos los aficionados a la música tiene su selección de «Lo mejor de los 80» o de cualquier otra década que rara vez coincide con la de los programadores oficiales. Bueno, pues acaba de aparecer un doble compact titulado «**Lo mejor de los 80**» (Arcade 320046-2) que se abre con el «Give it up» de la Steve Miller Band muy de moda este verano en su traducción «Dame más» por Alex de la Nuez. Pero es anécdota. El resto del reparto cuenta con estrellas

como Martika, F. R. David, Eight Wonder, Toto, Marvin Gaye, Europe, Sade, Spandau Ballet o Nena. Es decir, nostalgia para los más jóvenes, que en el cuarto año de los 90 se ven ya sometidos al revisionismo histórico de los buceadores del pasado. Pero también es una demostración de que en los ochenta también se hacían buenas canciones.

Los tenores nunca se rinden, y si la semana pasada le tocaba el turno a las tres grandes voces actuales en un disco colectivo, hoy es **Plácido Domingo** en solitario y dedicado a agradecer, por medio de canciones, sus vivencias y su educación hispanoamericana. «**De mi alma latina**» se titula este viaje. En él, Plácido Domingo recorre la parte sur del continente americano partiendo de México y terminando en Buenos Aires, como reza una de las canciones. Excepto dos creaciones nuevas, hay una treintena de temas de calidad y fama más que contrastada. Cuatro voces latinas, entre ellas Daniel Romo y Ana Gabriel, le acompañan en el viaje que llega a atravesar Brasil con un par de temas en portugués. No hace falta escucharlo en la Autopista Transamericana para ir recorriendo los países con sus más famosas canciones de cada uno de ellos, servidos por una voz espléndida y unos arreglos orquestales de Bebu Silvetti de auténtica categoría.

Cyndi Lauper surgió por los mismos días en que aparecía, deslumbrante, Madonna y siempre pensé que tenía más talento musical que ésta. Sin embargo sus trayectorias profesionales parecen indicar lo contrario. El álbum «**Twelve deadly guns**» (Sony/Epic 477363 2) permite el reconocimiento de toda su obra a través de catorce de sus mejores canciones anteriores.

Band muy de moda este verano en su traducción «Dame más» por Alex de la Nuez. Pero es anécdota. El resto del reparto cuenta con estrellas

JOSÉ RAMON PARDO

GRUPO UNION: CALIDAD TOTAL

Con motivo del acuerdo de distribución exclusiva alcanzado con las sociedades **CEAC, DELCO CHASSIS y CHAMPION**, Grupo Unión presentó el 28 de septiembre tres nuevas marcas de recambios para automóviles: escobillas limpiaparabrisas Arman (Champion), amortiguadores Delco (Delco Chassis-De Carbon) y baterías Hessemberger (Grupo CEAC). El acuerdo con los citados fabricantes se enmarca dentro de la política de Grupo Unión de distribuir sólo «primeras marcas» de recambios y accesorios para automoción.

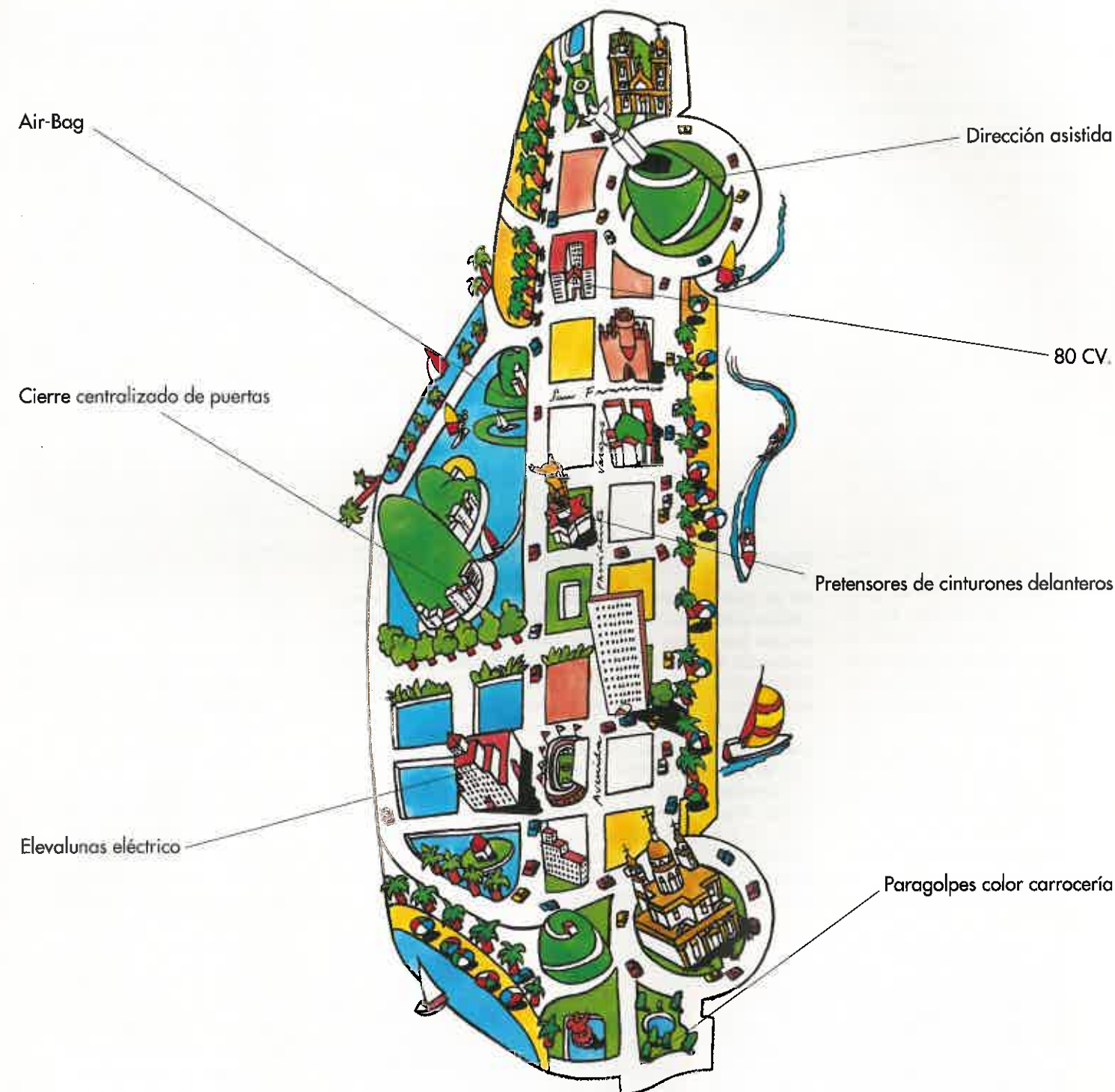
UNIROYAL DA EN EL BLANCO

El super rebajado Uniroyal RTT-1, denominado «**Flecha Negra**» por su inconfundible diseño de la banda, está ahora también disponible para automóviles de gama alta, que no excedan en las prestaciones. Con un excelente comportamiento sobre piso mojado, talón de



Aquí es de todas las cubiertas extra anchas, este neumático era producido hasta hoy sólo con el índice de velocidad ZR (superiores a 240 km/h). Ahora llega al mercado en la dimensión 195/50 R 15 V adoptada por un gran número de modelos con velocidades entre 210 y 240 kilómetros por hora.

En Ipanema hay cosas que no te puedes perder.



Así es el nuevo Clio Ipanema 1.4. Algo más que un coche. Un sitio para vivir. Una oportunidad que no te puedes perder. Ven a conocer Ipanema en sus versiones 1.2, 1.4 y 1.9D. Clio Ipanema, desde 1.395.000 ptas.* ¿Dónde vas a vivir mejor?

*Precio máximo recomendado en Península y Baleares de Clio Ipanema 1.2 3p. válido para vehículos en stock, IVA, transporte e impuesto de matriculación incluidos. Promoción válida hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas. Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **elf**

Clio Ipanema
¿Y quién quiere uno grande?

CARRIL BICI: MEZCLA EXPLOSIVA



DESDE hace unas semanas, la autovía N-607, ha sufrido una profunda transformación. Se ha pavimentado, se ha señalizado y se ha adecuado el arcén para su uso prioritario por las bicicletas: un disparate que rompe todo razonamiento lógico, al promover y fomentar su utilización en una vía de alta velocidad.

El caos de competencias es el causante de este despropósito. La autovía M-607, entre Madrid y Colmenar, es propiedad de la Comunidad Autónoma, que ha tomado esta iniciativa sin contar con el MOPT y en contradicción con el Reglamento de Carreteras recientemente aprobado y, por lo que parece, sin contar con la opinión de la DGT. La Consejería de Transportes de la CAM argumenta que la adecuación del arcén es para reducir los niveles de riesgo que corrían los muchos ciclistas que lo han venido utilizando durante los tres últimos años. Pero esto ha incrementado los niveles de riesgo de los usuarios de la autovía.

La decisión de la CAM ha motivado lo que precisamente la DGT quiere evitar: enfocar el problema



MAS CARRILES PARA EL FUTURO

EN el primer cuatrienio del Plan Regional de Carreteras (1994/1997), la CAM ha previsto el acondicionamiento de dos rutas: una en la zona norte, que es la Autovía de Colmenar y otra en el sur, de 58 kilómetros, que parte de Madrid por la M-301 hasta San Martín de la Vega y continúa hacia Titulcia, Chinchón y Morata de Tajuña.

La Comunidad espera añadir a estos dos circuitos otro más en la zona Este, con salida en Paracuellos del Jarama, hacia Ajalvir, donde se desviará un ramal hacia el norte (Torrelaguna, El Atazar) y otro hacia el sur (Torrejón de Ardoz, Alcalá de Henares, Meco y Camarma de Esteruelas). Ya a más a largo plazo, se piensa en habilitar una pequeña red de carreteras del oeste madrileño, en las zonas de Boadilla del Monte, Majadahonda, Valdemorillo, El Escorial, Robledo, Navas del Rey y Navalcarnero.

de los ciclistas en la carretera como un conflicto de intereses; como una lucha entre fuertes y débiles; entre una mayoría y una minoría.

El director general de Tráfico insiste en que la señalización no es de su competencia y que al propietario de la vía le asiste el derecho de adecuarla a la utilización que estime más adecuada.

El conductor de automóvil se encuentra ahora con un peligro añadido. En primer lugar, porque desconoce qué lugar ocupa en la prioridad en el uso de la vía. En segundo lugar, porque se ha eliminado la funcionalidad de los carriles de aceleración y deceleración, algo inherente a las autovías. Por tanto, si no es una autovía en su sentido estricto, ¿cuál es la velocidad a la que puede circular?

Y lo más grave: como los automovilistas tienen que ceder el paso a los ciclistas, hay que abandonar la autovía a una velocidad mucho más reducida de lo habitual, lo que origina gravísimas situaciones de peligro para otros vehículos que pueden verse súbitamente sorprendidos por un vehículo, detenido en el carril de circulación, cediendo el paso a una bicicleta. En Cruz Roja de Colmenar Viejo han manifestado que, desde que existe este pseudo carril-bici, los accidentes han aumentado. Ahora son más los practicantes y no puede hacerse un estudio serio de siniestralidad. Si la CAM utiliza el argumento de su uso por los ciclistas para construir un carril, deberían pintar pasos de cebra para intentar proteger a los peatones que cruzan tan frecuentemente.

J.M.C.

EL CARRIL BICI DIFICULTA LA INCORPORACION A LA AUTOVIA



EL CARRIL BICI DIFICULTA LA SALIDA DE LA AUTOVIA



LO QUE DICE LA LEY

• LEY DE TRAFICO

Art. 15.- El conductor de cualquier vehículo de tracción animal, vehículo especial, ciclo, ciclomotor o coche de minusválido..., circulará por el arcén de su derecha, si fuera transitable y suficiente.

Art. 26.- Si la vía a la que se accede está dotada de un carril de aceleración, el conductor que se incorpora a aquella procurará hacerlo con la velocidad más adecuada a la misma.

• REGLAMENTO DE CARRETERAS

Art. 6.- Cruces en autovías y vías rápidas. Las autovías y vías rápidas carecerán igualmente de pasos y cruces al mismo nivel con otras sendas, vías, líneas de ferrocarril o tranvía o con servidumbres de paso alguna.

• REGLAMENTO DE CIRCULACION

Art. 36.- Se prohíbe la circulación de los ciclos en paralelo por el arcén. La infracción tendrá la consideración de grave.

Art. 38.- Se prohíbe la circulación por autopistas con vehículos de tracción animal, ciclos, ciclomotores y coches de minusválidos.

Art. 53.- Salvo caso de inminente peligro, todo conductor, para reducir considerablemente la velocidad de su vehículo, deberá cerciorarse que puede hacerlo sin riesgo para otros conductores y está obligado a advertirlo previamente... no pudiendo realizarlo de forma brusca, para que no produzca riesgo de colisión con los vehículos que circulan detrás del suyo.

MIGUEL MUÑOZ

Director General de Tráfico

«Comprendo que lo que la CAM ha realizado en la N-607 es una solución parcial y bienintencionada que permite mejorar las condiciones de seguridad de los ciclistas en esta vía».

«No quiero opinar sobre lo que no es mi competencia. La decisión de adecuar esta vía al uso de los ciclistas no ha sido tomada por la DGT».

«La carretera debe ser un lugar de convivencia entre todos sus usuarios. Plantear la presencia de ciclistas como un conflicto entre éstos y los automovilistas es absurdo. Los poderes públicos y medios de comunicación debemos trabajar para que nunca existan conflictos de este tipo. Ciclistas y automovilistas deben ceder algunos de sus derechos para lograr mejorar la convivencia y, desde luego, proteger a los más débiles, que en este caso son los usuarios de la bicicleta».



El carril de deceleración se ve interrumpido por el nuevo carril-bici, desvirtuando su uso. La adecuación del carril al uso por bicicletas no invalida su utilización reglamentaria.



Gerhard Berger fue el probador de excepción que colaboró con Motor 16 en la pista de pruebas de Fiorano.



GERHARD BERGER Y MOTOR 16
PROBARON EL FERRARI F 512 M TESTAROSSA

La pasión roja



Si conducir un Ferrari Testarossa, sin ninguna clase de límites, es un regalo reservado a pocas personas, el hecho de tener a Gerhard Berger en la faceta de probador y monitor lo convierte en un privilegio exclusivo cargado de emociones singulares.

SON las 12 del mediodía; en la pista de Fiorano los mecánicos dan los últimos retoques a las dos unidades de Testarossa destinadas a las pruebas dinámicas reservadas a elegidos periodistas especializados. Al mismo tiempo, desde los locales de la Gestione Sportiva llegan los aullidos de los motores de Fórmula 1 que Gerhard Berger y Jean Alesi probarán a lo largo de toda la tarde.

El ambiente está cargado de una motivación especial y del incontenible deseo de rodar en Fiorano con Berger a los mandos del nuevo F 512 M Testarossa, que sólo un piloto de Fórmula 1 sabe llevar al límite sin el temor a la bronca de reglamento si el Testarossa termina sin neumáticos, con los frenos incandescentes y con el depresor del aceite que marca el territorio con un buen chorro. También para Berger era la primera vez que conducía el nuevo Testarossa, y su primera apreciación fue la siguiente: «Tengo curiosidad por ver cómo vamos a caber tú y yo ahí dentro (Berger mide 1.82 y el periodista que suscribe 1.93). Los probadores dicen que los 1.455 kilos que pesa el F 512 M no le restan agilidad y que el nuevo motor es el mejor de todos los actuales de Ferrari. Venga, sube y vamos a ver».

En contra de lo sospechado, el habitáculo del Testarossa albergaba perfectamente al periodista y a Berger que puntualizó: «Cuando probé el Jaguar XJ 220 me pareció como estar en una celda de castigo. No po-

día poner la cabeza recta de ninguna de las maneras».

Tras una vuelta de calentamiento, Berger encaró la recta de Fiorano que conduce a la chicane y a una horquilla, estirando la segunda velocidad a 7.000 revoluciones, engranó la tercera y la cuarta velocidad sin dar descanso al motor que mantenía

firmes el régimen de 7.000 revoluciones. En la aceleración se apreciaba el equilibrio del motor boxer y una progresividad, sin lugar a dudas, exclusiva incluso dentro de los motores Ferrari. Tras una frenada al límite y un cambio inmediato de cuarta a segunda y luego a primera, con el motor a 6.500 revoluciones, Berger cruzó el 512 M para colocarlo debidamente en la curva a izquierdas, que negociaría derrapando en la primera parte y en

pleno apoyo en la segunda. «Good balance, it's perfect -dijo Berger, y añadió- The engine push very hard. I like it». El paso por la zona del puente, que termina en una curva a derechas y en bajada, fue abordado por Berger como si de un kart se tratara, y a uno, que alternaba las miradas entre el cuentarrevoluciones y la pista, le surgían serias dudas de si los 1.455 kilos de peso estaban realmente repartidos al 40 por ciento en la parte anterior y el 60 por ciento en la posterior, y si 440 caballos de potencia pueden llegar a dar tanto de sí. La destreza de Berger convertía al Testarossa en un monstruo dócil, sin volantazos, sin derivas de la parte trasera, y las aceleraciones ♦♦♦



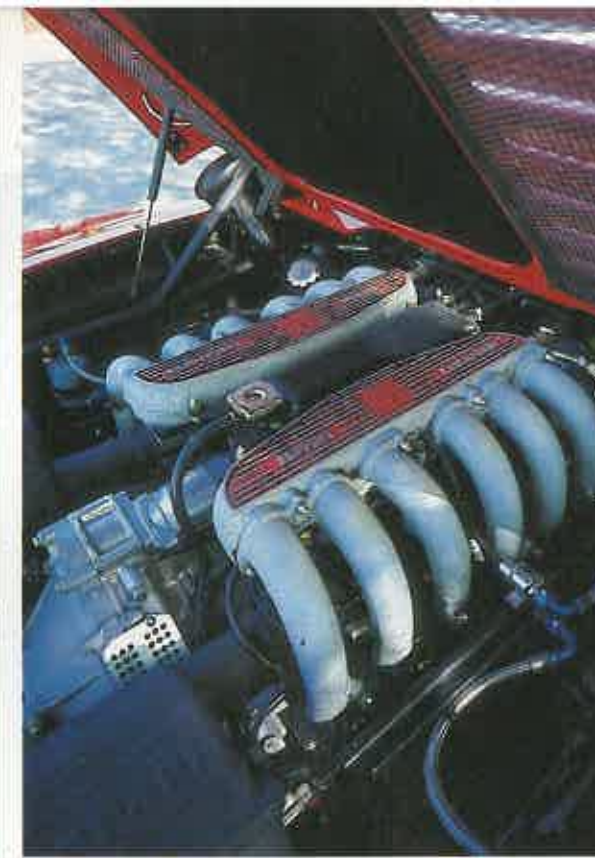
Las llantas, de diseño totalmente nuevo, complementan los retoques estéticos aportados al Testarossa.

posteriores a frenadas en el límite de la competición sorprendían por el equilibrio entre progresión y rabia del motor, sin apenas vibraciones, pero sí con el bramido característico de los motores Ferrari de antaño. Una vez olvidado el sonido del 275 GTB 4, éste es el motor más puro de cuantos se construyen en Maranello. La gratificante experiencia de ser copiloto de Berger terminó por fuerza mayor al cumplirse la novena vuelta: los neumáticos Pirelli P Zero del Testarossa enseñaban su armazón metálico, los frenos olían a crisol y el indicador de la temperatura del lubricante había alcanzado los 140 grados centígrados; a pesar de estas condiciones tan precarias, el 512 M frenaba perfectamente y las respuestas del motor y del cambio eran impecables.

En cuestión de instantes, la eficacia de los mecánicos devolvió al Testarossa su estado original, y la amistad con Berger hizo posible que éste hiciera de monitor al per-

dista que suscribe, hasta explicarle los trucos de cómo se conduce en Fiorano el Testarossa.

Lo primero que sorprende al ponerse a los mandos del 512 M es la habitabilidad que se ha logrado con los asientos en fibra de carbono, que ofrecen una ergonomía perfecta, incluso para una persona muy corpulenta. A continuación se agradece que el embrague y el cambio puedan ser manejados sin el esfuerzo que preciaba el TR y, por último, el detalle de haber conservado la dirección tradicional diferencia al 512 M del resto de los Ferrari. Desde el momento de la arrancada destaca la armonía con que funciona el motor, sin vibraciones y con una elasticidad que permite no sólo arrancar en se-



A pesar de su considerable volumen y peso, el nuevo F512 M goza de un perfecto equilibrio dinámico. Su comportamiento en circuito fue sorprendente. La parte posterior y el morro reflejan los profundos cambios estéticos realizados por Pininfarina.

gunda sin tirones, sino rodar a 1.000 revoluciones por minuto en tercera velocidad sin el menor tirón, así como alcanzar de la forma más lineal las 7.000 revoluciones por minuto. En todo esto juega un factor determinante el hecho de que este motor sea un boxer con una gestión electrónica Motronic 2.7, y que con la aportación de las bielas de titanio Ti 6a14 V se haya podido reducir el peso del cigüeñal y de las bielas en 7.5 kilos, con lo cual el peso del motor es ahora de 224.5 kilos. Junto a esto, el nuevo diseño de los árboles de levas y de los conductos de admisión y escape, han permitido elevar la potencia a 449.1 caballos a tan sólo 6.750 rpm., y sobre todo lograr un par mo-

tor de 52.3 Kgm. a 5.500 rpm., que a 3.400 rpm. sigue siendo de 34.9 Kgm. Esta curva tan plana de la erogación del par motor y de la potencia confiere al Testarossa un poderío y una ductilidad en las respuestas del motor muy apreciables, especialmente en un trazado sinuoso como el de Fiorano. Si se estira la primera velocidad a 7.250 rpm. se alcanzan los 120 kilómetros por hora y la estructura del cambio permite hacer sincronizaciones de total inmediatez, que hacen posible una aceleración sin baches hasta alcanzar los 315 kilómetros por hora con la quinta velocidad, (experiencia llevada a cabo en autopista).

En el margen de revoluciones com-

El poderoso motor de 12 cilindros contrapuestos desarrolla una potencia máxima de 440 caballos y un par motor bastante inusual. Berger y Ori, el probador oficial de Ferrari, colaboraron ampliamente en el análisis de este coche insólito y excitante.

prendido entre las 3.500 y las 6.500 rpm., el Testarossa es absolutamente magistral en cualquiera de las primeras cuatro velocidades. Únicamente al engranar la quinta velocidad a 260 kilómetros por hora se aprecia una bajada de aceleración, propia del desarrollo de la quinta velocidad, algo largo.

Llegado el momento se puede apurar al máximo la frenada que, a pesar de tener ABS, es muy poderosa, progresiva y acorde con la conducción más deportiva, y luego pasar de quinta a segunda sin el menor problema de sincronización ni de direccionalidad. En el caso de negociar unas horquillas como las dos de Fiorano, para engranar la primera velo-

cidad por encima de las 6.000 revoluciones por minuto hay que tener una habilidad poco frecuente, o propia de Berger y de los probadores de Ferrari. Otro detalle a destacar en este Testarossa es la reducción del peso suspendido en ruedas y bujes, que se cuantifica en unos 40 kilos en total. Esta modificación ha permitido variar ligeramente la geometría de las suspensiones y adoptar unos amortiguadores con una curva de rendimiento más sensible. Evidentemente, tanto en las frenadas más apuradas como en las curvas rápidas en pleno apoyo y en las zonas de derrape controlado, las nuevas suspensiones aportan al 512 M una fiabilidad de comportamiento bastante

superior al TR. En algunos momentos se tiene la sensación de que salen a relucir los 1.455 kilos de peso, los cuales hacen trabajosa la negociación de ciertas curvas enlazadas; sin embargo, lo que se percibe es la dureza de la dirección, que combinada con neumáticos de 235/40 ZR 18" y el relativo espacio disponible en los laterales del habitáculo, precisa de buenos brazos, o bien del conocimiento necesario como para hacer derrapar de forma controlada la «bestia roja» de Maranello.

Incluso en situaciones límite como es la conducción en circuito, el Testarossa proporciona una perfecta ventilación del habitáculo, y la canalización del aire, caliente o frío, jamás resulta molesta para el conductor.

A diferencia de los demás Ferrari, el aspecto imponente del Testarossa —más imponente todavía si es de color rojo— es el resultado del equilibrado ensamble entre una estructura delantera redondeada y otra posterior angulosa y cuadrada. Probablemente, en este contraste reside su aspecto refinado y brutal, en cuya parte posterior, muy corta por cierto, se ubica el motor de 12 cilindros y el cambio longitudinal que, al estar situado debajo del propulsor, le confiere una exclusividad técnica de gran efectividad y prestigio.

Respecto a la calidad de acabado del habitáculo, se puede resumir con una definición: es sobrio, funcional y acorde con el espíritu del Ferrari Testarossa.

Sin lugar a dudas, éste es el último de los Ferrari capaz de transmitir las sensaciones más ferraristas, que se adoran o se detestan. Para los que buscan el espíritu más puro de los coches rojos de Maranello, el F 512 M representa el último de una estirpe de coches que sólo se parecen a sí mismos y que llevan en sus entrañas algo de un motor de F1 que fue tan glorioso y que todavía lleva la firma de Mauro Forghieri. Si se tiene el privilegio de poderlo conducir o de sentir la simbiosis de un Testarossa con la maestría de Berger, al abandonar el habitáculo parece que su carácter se convierte en algo inseparable que alimenta el respeto por un coche que ha desafiado modas y toda clase de tendencias a lo largo de diez años.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA

LOS FERRARI EN FIORANO

Tiempos orientativos de los modelos actuales en la pista de Fiorano.

F 40 1.29.00.
F 355 1.34.00.
456 GT 1.36.00.
F 512 M 1.37.00.
F 512 M 1.35.40.
(conducido por G. Berger.)

ESPECIFICACIONES

Velocidad máxima
315 Km/h.
Aceleración
de 0 a 100 metros
4,7 seg.
De 0 a 400 metros
12,7 seg.
De 0 a 1.000 metros
22,7 seg.

NUEVA GAMA BMW TURBODIESEL.

NADIE HA LLEVADO EL DIESEL
TAN LEJOS.



NADIE LO PONE
TAN CERCA.



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

Desde el diesel más rápido del mundo hasta el diesel con una excelente relación entre precio, calidad y equipamiento.

Esto es llegar muy lejos en una misma gama.

Y también es poner BMW más cerca que nunca.

En todos, una suavidad desconocida en la categoría y la mayor seguridad.

En su motor, la EDD, Electrónica Digital Diesel, exclusiva de BMW. Una tecnología que obtiene la máxima precisión de la inyección electrónica y toda la brillantez del turbocompresor.

Todo para ofrecer a cada conductor su diesel ideal.

En nuestra gama intermedia de Berlinas, la Serie 5, o en las Berlinas de nuestra Serie 3, en las que ahora, también, encontrará el diesel más accesible: **el Nuevo 318tds**, con intercooler, con el que podría alcanzar 183 Km/h y, por otra parte, consumir sólo 4,4 litros cada 100 Km.

Así la Gama BMW Turbodiesel le permite elegir entre siete modelos, desde 90 hasta 143 CV, todos turboalimentados, con lo mejor del diesel y lo mejor de BMW. Economía, fiabilidad y brillantez, junto al máximo

respeto ecológico.

Nadie llega tan lejos. Nunca lo ha tenido usted tan cerca.

NUEVA GAMA BMW TURBODIESEL.

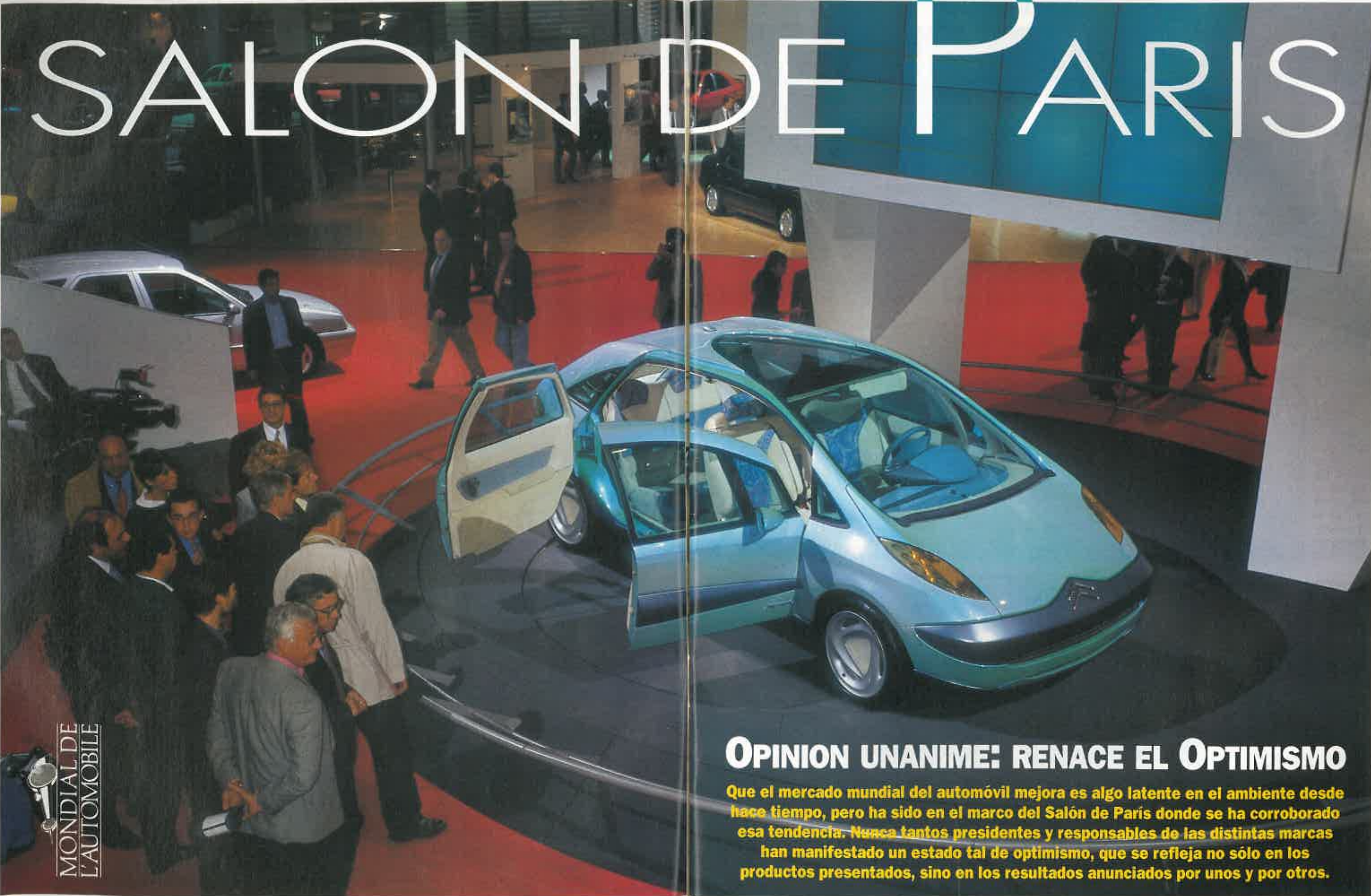
SERIE 3: Nuevo 318tds • 325td • 325tds.

SERIE 5: 525td • 525tds. Ambos disponibles en versión Touring.

EQUIPAMIENTO DE SERIE: Airbag. ABS. Aire acondicionado. Dirección asistida. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Retrovisores eléctricos. Crash Sensor. Faros de óptica elipsoidal. Amortiguadores de gas. Parachoques autorregenerables. Indicador de Intervalos de Servicio. Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipos de audio con seis altavoces y antena.



SALON DE PARIS



MONDIAL DE
L'AUTOMOBILE

OPINION UNANIME: RENACE EL OPTIMISMO

Que el mercado mundial del automóvil mejora es algo latente en el ambiente desde hace tiempo, pero ha sido en el marco del Salón de París donde se ha corroborado esa tendencia. Nunca tantos presidentes y responsables de las distintas marcas han manifestado un estado tal de optimismo, que se refleja no sólo en los productos presentados, sino en los resultados anunciados por unos y por otros.

TAL optimismo ha producido que sus declaraciones fueran menos duras que antaño, menos contundentes, más ilusionadas hacia un futuro a corto plazo que se presenta feliz, con crecimientos notables en casi todos los países. El otro signo de identidad de esta edición del Salón de París se resume en una sola palabra: globalización. También todos los responsables de la mayoría de los fabricantes mundiales han aludido a ella, en un signo más de su necesidad de competir con garantías de éxito fuera de las estrechas fronteras de sus respectivos mercados domésticos. De esa



La gran sorpresa del salón se encontraba en el stand Alfa Romeo, que ha revivido el nombre GTV para dárselo a su nuevo deportivo en configuración coupé. El modelo abierto se llama Spider.

A la izquierda, el esperado y elegante Lancia Kappa, lo mejor de la marca italiana. A la derecha, el Peugeot Ion, un «coche concepto» movido por electricidad.



globalización participan tanto los americanos, con Ford a la cabeza, pero con un gran esfuerzo por parte de General Motors y de Chrysler, como los europeos, abriendo mercados en el este de Europa y en los países asiáticos, y los propios asiáticos, coreanos y malayos, que basan su existencia futura en su expansión mundial y en concebir modelos que sirvan, al mismo tiempo para todos los países y para todo tipo de clientes. Sin olvidar la tradicional vocación internacional de los japoneses. De esa globalización ha participado, más que nunca, el Salón de París.



Bonito o feo, cuestión de opiniones. El caso es que Ford ha demostrado capacidad de riesgo a la hora de diseñar su novísimo Scorpio. Lo que no se puede negar es su fuerte personalidad.

Ecós del Salón



LOS TRES EJES DE RENAULT
Juan Antonio Moral, presidente de FASA Renault, expuso los 3 ejes de desarrollo tecnológico de su empresa: la

ciudadana, la competición y «el silencio» como medida de perfección tecnológica. Por otro lado, elogió la evolución y la vitalidad de su actual gama de productos. Al mismo tiempo, presentó a Philippe Gamba (foto de la derecha) como nuevo presidente de Renault España Comercial, S.A.



MIEDO Y OPTIMISMO
Jacques Calver, presidente de PSA, no teme a los

japoneses pero teme a los coreanos, malayos y americanos. Es optimista con la marcha de PSA, de gran vitalidad, pese a una coyuntura aún conflictiva.

ESTRATEGIA GLOBAL
Alex Trotman, presidente de Ford, planea «hacer desaparecer el Atlántico» para lograr un enfoque empresarial mundial. Entre productos nuevos o revisados, el promedio de lanzamientos de modelos Ford para los próximos 3 años será de uno cada 6 semanas.



EL ARTE, HUMANIZADO POR ROLLS ROYCE

Entre los numerosos espectáculos ofrecidos por las marcas en sus respectivos stands, destacó este año la recreación humana del «Espíritu del Extasis» puesta en escena por Rolls Royce. Elegante,



LIGERA MEJORIA
Helmut Werner, presidente de Mercedes-Benz, ha

sido el más pesimista ante la situación que atraviesa su país. Para él, Alemania tan sólo logrará una ligera recuperación en las ventas, en todo caso menor a la del resto de países europeos. Sin embargo, Mercedes ha crecido en los primeros ocho meses del año un 34 por ciento mientras que el mercado europeo lo ha hecho tan sólo en un 6 por ciento. Werner se mostró muy satisfecho de los incrementos experimentados en varios mercados de importancia para su marca, sobre todo en Inglaterra y USA.



casi sublime, la mujer alada fue apareciendo ante los asombrados espectadores. Era la mejor forma de demostrar la clase y la tradición de los coches considerados como los más lujosos del mundo.



FOTO DE FAMILIA
El presidente de Seat, Juan Llorens, posó con los autores del Ibiza Souleñado y con los propietarios de la firma francesa de manufacturas que ha dado nombre al

coche. Juan Llorens, durante su estancia en París, no dudó en poner de manifiesto la importancia que para el futuro de la marca Seat tiene la negociación en curso entre empresa y sindicatos para lograr el acuerdo salarial.



CAMBIO DE TENDENCIA
Ferdinand Piech, presidente del Grupo VW, habló del cambio

de tendencia conseguido en su empresa, que se cifra en la obtención de unos beneficios de 133 millones de marcos en el segundo trimestre de 1994, y prometió que esa tendencia seguirá siendo positiva en el tercer trimestre.

BENEFICIOS Y NUEVA DIRECCION EN GME
Louis Hughes, presidente de General

Motors para Operaciones Internacionales, anunció la obtención de 600 millones de dólares de beneficios en General Motors Europa en los primeros 6 meses del año, y presentó a Richard Donnelly (en la foto) como nuevo presidente de GME.



BELLEZAS EN BLANCO Y NEGRO
Para atraer la atención hacia su stand y sus nuevos modelos 900 y 9000, Saab acudió a tres bellísimas jóvenes de color

que, al tiempo que ofrecían a los visitantes algo de beber, posaban con los coches con la profesionalidad de las más consumadas modelos. El contraste entre el color de sus cuerpos y el blanco de su pelo fue de lo más comentado del salón.

EL MOMENTO DE LA PAELLA

Ya son tradicionales las paellas de Seat en el Salón de París. Todo el mundo la degusta, y no podían faltar «clientes» como Juan Llorens y José Ignacio López Arnortúa, que demostró ser más rápido que el presidente de Seat a la hora de comer tan succulento plato de la cocina española.



Renault: futuros ciudadanos

Ludo, Modus, los Amperadores y City-Site son los nombres de los vehículos destinados para la ciudad que propone la marca del rombo para un futuro que se encuentra ya muy cercano. El primero se caracteriza por su motor GPL de nueva generación, con una transmisión por el denominado embrague pilotado que ya ha empezado a comercializarse en el Renault Twingo. Se trata de un coche de tres metros y medio de longitud con capacidad para cuatro plazas y un interior modulable. El interior el Ludo está equipado con el sistema de información de tráfico Carminat para facilitar la conducción por ciudad. Modus es la «herramienta» específica para el uso profesional: un vehículo con la plataforma del Safrane. Lo mismo se puede utilizar como transporte de mercancías que llevar a seis personas que van sentadas en una banqueta dispuesta en U. Dispone de una motorización híbrida, formada por dos motores eléctricos y una turbina de gasóleo. En ciudad utiliza la parte eléctrica mientras que cuando se circula por carretera la turbina asegura la producción de electricidad necesaria para los motores y la carga de las ba-



Cuatro plazas y un interior modulable caracterizan al Ludo.



Un enorme contenido de diseño caracteriza a los urbanos.

terías. Los Amperadores es una pequeña gama de tres pequeños coches eléctricos, vehículos con una longitud inferior a los tres metros y con capacidad para dos plazas. Todos los modelos están dotados de un motor eléctrico con baterías de níquel cadmio que proporcionan una autonomía de 150 kilómetros en ciudad

y de 260 kilómetros en carretera a una velocidad estabilizada de 50 kilómetros por hora. El City-Site es el nuevo concepto de transporte colectivo desarrollado por Renault Vehículos Industriales. Un vehículo que puede llevar de 70 a 200 pasajeros, según la configuración de uno, dos o tres coches.

Ahora, al hablar de «presentación mundial» de un coche cualquiera se le añade la coletilla de «coche global», y en la mayoría de los casos es cierto.

Pero vamos a hacer un resumen de lo que los fabricantes han mostrado a unos usuarios que, a tenor de las últimas estimaciones de ventas, parecen decididos a comprar. Posiblemente haya sido el Grupo Fiat el que ha presentado las novedades más rabiosas. Por un lado, Alfa Romeo maravillaba a todos los presentes con sus últimos modelos deportivos, GTV y Spider, de espléndida factura. Por otro, en Lancia hacía su primera aparición oficial el precioso y elegantísimo sustituto del Thema, el Lancia Kappa. Y en Ferrari mostraba todo su esplendor la última maravilla de Maranello, el Ferrari F 512 M, del que ya habrán leído, en este mismo número, una completa información. En Fiat sólo era novedad una versión deportiva del Fiat Cinquecento, denominada Sporting, inscrita en una gama de productos tan moderna como completa. Tras Fiat, Ford presentaba un stand sumamente atractivo. Por un lado estaba el «arriesgado» nuevo Scorpio, de personalidad evidente. Y

Por fin has descubierto lo que quieres ser cuando seas mayor.
¿Y ahora qué?



AHORA Tú.

AHORA Primera.

Ya sabes que te gustará vivir sin renunciar a nada, sobre todo sin renunciar a ser tú mismo. Que en tu vida convivi-

rán la pasión y la cordura y que en tu coche deberán coincidir potencia, seguridad y confort. Por eso hemos creado el Nissan

Primera con 2000 cc, 16 V, ABS, zonas de absorción de choque, barras de protección laterales, aire acondicionado, asientos multifuncionales... Y también dispones de una versión diesel. Por eso hemos decidido

ofrecerte un "Primera desde 1.987.000 ptas.*" Con 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera en todos los modelos. En definitiva hemos

hecho un coche a tu medida. Porque hay un momento en que empiezas a mirarte las cosas de otra manera. Y

entonces descubres lo que

quieres ser cuando seas mayor: ser

exactamente como eres. Y además recuerda que el

Gobierno te ofrece un descuento de 100.000 ptas.

por tu vehículo de más de 10 años.



Garantía total
3 años
o 100.000 km
y 6 años
anticorrosión.



AHORA
Nissan

*P.V.P. recomendado (IVA, impuesto de matriculación y transporte incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.

La gran familia de los futuros vehículos urbanos de Renault reunida. Como miniaturas, pero reales como la vida misma.



Amenaza coreana, malaya y...



El aspecto que presenta el Proton es magnífico. La tecnología Mitsubishi está a su servicio.

...americana, tal como lo puso de manifiesto el presidente del Grupo PSA, Jacques Calvet, al decir que son grandísimos expertos en materia de producción y quieren invertir fuertemente en Europa. La veracidad de ese aserto es indudable, pues de los fabricantes americanos se conoce el esfuerzo tremendo que están llevando a cabo, sobre todo Chrysler, con una modernísima gama de modelos de la que el Vision se vende con éxito en toda Europa. Mientras el Neon llegará a España en noviembre, y en 1995 aparecerá el modelo intermedio entre los anteriormente citados, definitivamente llamado Chrysler Stratus. Por otro lado, en Gratz, Austria, ya se fabrica el Jeep Grand Cherokee

para abastecer la demanda europea. Y en marzo de 1995 aparecerá la versión turbodiesel de ese modelo. Sin embargo, son los coreanos los que más se están dejando ver. Al éxito total de Hyundai en todo el mundo, se va a sumar la llegada de Daewoo que comercializará masivamente sus productos a partir del Salón de Ginebra, en marzo del 95. Por su parte, Ssangyong, que comercializará en España su todoterreno Musso (Rinoceronte) en enero próximo, tiene previsto presentar un todoterreno ligero (tipo Toyota RAV4) en 1996, y una berlina de la clase medio-alta en 1998 (al igual que Daewoo). Actualmente Ssangyong se encuentra en fase de aumento de producción

hasta llegar a alcanzar una cifra de 1.500 unidades diarias. Pero si de los coreanos se oye hablar cada día más, calladamente aparece en escena una nueva marca desconocida en Europa pero que en Inglaterra ya se comercializa con éxito hace tiempo. Se trata de la firma malaya Proton, cuya expansión a partir de 1995 será enorme. Sus responsables han confirmado su presencia en 50 mercados distintos. Actualmente las actividades comerciales de Proton se ciñen al sudeste asiático y a Nueva Zelanda, aunque ya tienen implantación en Chile y Argentina. En Europa, comenzarán su desarrollo por Alemania, Francia, Bélgica e Italia. En España esperan tener pronto importador



Nueva muestra de la pujanza mundial de Chrysler es el Stratus, entre el Neon y el Vision.

junto a él, un coche de nombre mítico, **Galaxy**, con forma de monovolumen, que no es más que el vehículo desarrollado conjuntamente con Volkswagen y que será fabricado en Portugal por una sociedad común. En cuanto al **Ford KA**, ya conocido, se sabe que será el futuro modelo de la marca para el mercado europeo y fabricado en Europa con el propósito de satisfacer la creciente demanda de los coches pequeños. El monovolumen de Ford tenía su correspondiente



Newstreet: el descapotable más pequeño del mundo. Lo mueve un motor de 49 c.c. y cuesta 900.000 pesetas.



Una decoración muy especial caracteriza la versión especial del Seat Ibiza, de nombre Soulelado.

versión en Volkswagen, bajo el nombre **Sharan**, vestido de deportivo puro y duro y dotado de un potentísimo motor desarrollado por Porsche; que en su stand tan sólo contaba con una novedad relevante: el **911 Carrera 4**. Pero en Volkswagen, todas las miradas

Nuestro mejor argumento:

LOS PRINCIPALES FABRICANTES DE VEHICULOS, MONTAN COMO PRIMER EQUIPO



FILTROS MANN

Esta es nuestra mejor garantía, porque ningún fabricante incorpora a sus vehículos piezas que no hayan sido **SOMETIDAS A UN RIGUROSO CONTROL DE CALIDAD**.

Todos nuestros filtros han sido diseñados **EN COLABORACION CON EL FABRICANTE** para el vehículo que los lleva.

FILTROS MANN, S.A.
para aceite, aire y combustible.

Calle Santa Fe, s/n. Tel. 72 02 00
Apdo. 5007 - Fax 72 02 16
Telegramas: Filtrós Mann
50014 ZARAGOZA (España)



Del espacio al hiperespacio



Un bello nombre para el monovolumen de Ford: Galaxy.



Espace F-1, el concepto elevado a la máxima expresión.

La moda de los monovolumen sigue su marcha. Todos los fabricantes cuentan en sus planes con un vehículo de estas características. Los MPV (Multi Purpose Vehicle), como los llaman los americanos, han copado los stands de las diversas marcas, y en algunas, como en el caso de

Ford y Volkswagen, con carácter de protagonistas. Fruto de la colaboración de ambas marcas han nacido el Galaxy y el Sharan respectivamente, que se fabricarán, en su configuración de serie en Portugal por la firma AutoEuropa. De momento son «coches concepto» que apenas se diferen-

ciarán de las versiones definitivas. La firma japonesa Mitsubishi, por su parte, presentaba el Space Gear (1400) que llegará a Europa en 1995.

Del desarrollo de los monovolumenes habla claramente la capacidad de desarrollo e imaginación que ponen en ellos sus conceptistas, y así, la oferta no sólo se queda en ofrecer vehículos familiares por excelencia, amplísimos y versátiles, sino que incluso se llega a proponer versiones de carácter netamente deportivas, de elevadísimas prestaciones, como es el caso en el VW Sharan, cuya estética lo dice casi todo... porque en su interior late el motor VR6 desarrollado por Porsche por lo que su potencia alcanza los 252 caballos, lo que le permitirá sobrepasar los 230 km/h. Y como máxima expresión de lo que se puede hacer con un monovolumen, Renault, en el décimo cumpleaños del Espace, propone un «coche concepto» absolutamente genial, se trata de equipar al Espace del motor de Fórmula 1 que equipa al Williams de Damon Hill. El resultado es un coche que más parece sacado de una película de ciencia-ficción que de la realidad de la gran capacidad de crear de Renault.

El VW Sharan es un estudio de monovolumen deportivo de potencia muy elevada.



apuntaban al nuevo Polo. Otro fabricante alemán, BMW, contaba con importantes novedades, dos concretamente bajo la denominación 318. Por un lado el 318 TI, un precioso Compact de presentación deportiva y motor potenciado, y por otro el 318 TDS, que estrena motor de cuatro cilindros y 90 caballos de potencia. Mientras, en Mercedes, la recreación sobre el modelo SLK era evidente. Algunos detalles distintivos con



Parece que Lada resurge de sus cenizas, como lo demuestra este curioso prototipo de mínimo tamaño.



El Peugeot 306 adquiere este agresivo aspecto cuando se transforma en un «kit car» de grupo A.

respecto al primer prototipo lo han hecho más atractivo aún. En Opel toda la atención se centraba en el coupé del Corsa, el Tigra. De Inglaterra, además de los preciosos Jaguar XJ, que hacían su presentación mundial, en Rolls Royce han incluido el motor turbo en el Silver Spur y han potenciado el Bentley Turbo, ahora denominado S. Pero la



MAXIMO AGARRE.



ALTO NIVEL DE CONFORT.



EXCEPCIONAL SOBRE EL AGUA.



EXCELENTE MANIOBRABILIDAD.



Firestone

LA CIENCIA DE LA SEGURIDAD



En Chevrolet se presentaba en primicia la versión para el 95 del popular todoterreno Blazer, muy mejorado estéticamente.



Como vehículo más curioso de los vistos en París sorprendió este «rompecabezas» de la firma Lego realizado a escala 1/1.

novedad más interesante la aportaba Land Rover con la nueva generación **Range Rover**, del que se estimaba una demanda para España de 400 unidades que ya ha subido a 1.000, el 80 por ciento de ellos TD.

Entre los constructores franceses, Peugeot, además del «coche concepto» **Ion**, llamaba la atención el **306 Sedan**, mientras que Citroën centraba las miradas hacia sí con el «monovolumen concepto» **Xanae** y con el **Xantia** dotado del principio Activa de suspensiones. Renault era

Si se puede hablar de un coche que atrajera hacia sí todas las miradas, fue el Mercedes **SLK**, algo modificado respecto al primer prototipo.



una fiesta: la de ver su capacidad de creación con los «citadines» y el **Espace Fórmula 1**. Seat presentaba como novedad una versión **TDi** del Seat Toledo. De los americanos,

hay que destacar los nuevos **Cadillac Eldorado STS** y **Chevrolet Blazer S10** de General Motors y, sobre todo, la presentación europea del modelo

intermedio de Chrysler, el **Stratus**, con motores de 4 y 6 cilindros con culatas de cuatro válvulas. Entre los japoneses, destacaban algunas novedades. En Honda, el nuevo **Civic** que se fabricará en Swindon; en Nissan, su nuevo **Maxima QX**, dotado de nuevos motores y una línea elegante y discreta; en Mitsubishi el monovolumen **Space Gear**, de gran formato; y en Mazda, la nueva generación **323**.

M. DOMÉNECH
Y V. PICCIONE
FOTOS: JOSÉ A. DIAZ

Jiménez: La novia del salón

No estaba en el centro del Salón, pero llamaba la atención desde su rincón del segundo piso. Era la obra de un español llamado Jiménez radicado en Francia, en Montreux. La ilusión de un enamorado del automóvil tenía un nombre muy sugerente: «**Novia**», y respondía a una idea concreta. Para su autor, al igual que las motos de gran cilindrada pueden correr en competición con pocos retoques, los coches deportivos pueden tener idéntica ambivalencia. Por ese hecho, nuestro protagonista creaba una sociedad con poco más de 10 millones de pesetas

de capital social y se ponía manos a la obra para dar a luz un imponente vehículo vestido de prototipo grupo C y desarrollado con las técnicas de esa categoría. Al

manifiestarle nuestro interés por su «**Novia**», lo primero que nos confesó es que no tenía la necesaria documentación porque el coche había sido acabado, tras dos

días sin dormir, a las 12 de la noche de la primera jornada de prensa. Se notaba en su cara, pero el agotamiento daba paso al orgullo al referirnos que el coche es completamente suyo, desde el chasis (autoportante de fibra de carbono) al motor (compuesto por cuatro motores de moto de 4 cilindros unidos, lo que da un bloque en W de 16 cilindros y 4.2 litros de cilindrada capaz de desarrollar 650 caballos de potencia). Piensa construir 12 unidades por año, a un precio de 36 millones de pesetas, y correr en las 24 Horas de Le Mans de 1996.



SCOOTERS PEUGEOT. DISEÑO EN CONSTANTE EVOLUCION

Los scooters Peugeot surcan el asfalto marcando un estilo único, con motores última generación, starter automático, arranque eléctrico y embrague automático, siguiendo tu estilo de vida, tan jóvenes como Zenith o el ciclomotor Fox y tan deportivos como Buxy o el SV 50 Roland Garros; con la clase del SV 125 Executive y la magia de toda la gama.

Los Scooters Peugeot, pensados hasta el último detalle, se adaptan perfectamente a tu forma de ser, combinando la tecnología más evolucionada con la comodidad y la estética. Scooters Peugeot: trazan un nuevo estilo en toda la línea.

 **PEUGEOT**

DOMINA TU TERRITORIO

 **Esso**

La gasolina más recomendada

FIESTA NEWPORT. RUMBO A TI.

Por su personalidad, su tecnología, su seguridad y sus detalles. Por su forma de adelantarse siempre a tus deseos. Está en tu rumbo. Descúbrelo.



Airbag de conductor y de pasajero de regalo.

NEWPORT



Estructura reforzada.

Barras de protección laterales.



Dirección asistida.

Cierre centralizado.

Elevalunas eléctricos.



Radiocassette con frontal extraíble. Nueva tapicería y nuevos tapacubos.

Fiesta. Nunca dejará de sorprenderte.

Infórmate en el

900 51 51 51



Motor 16
Prueba



Vale para todo

TOYOTA RAV4

Según Toyota, el RAV4 cubre las necesidades del 80 por ciento de usuarios de todoterreno. Tienen razón: es divertido, cómodo y eficaz, pero algo caro.



A FONDO

TOYOTA RAV4

VIRTUDES	DEFECTOS
Comportamiento global excelente	Precio elevado
Prestaciones de turismo	Asientos sin memoria
Línea atractiva	Maletero escaso con 4 ocupantes

PRECIO: 2.850.000 PESETAS

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

LAS madres que utilizaban un todoterreno para llevar los niños al colegio están de suerte. Los que se compraban un TT y no abandonaban el asfalto en su vida, también. Hasta el momento ningún vehículo pequeño combinaba a la perfección las ventajas de un turismo (comodidad, potencia...) con las posibilidades de andar sin complejos por el campo. Toyota lo ha conseguido con el RAV4, un vehículo singular que ya se ofrece en el mercado español y que recibirán con entusiasmo aquellos usuarios que les gusta tener un TT y practicar la conducción sencilla por campo, sin renunciar a ir con él a trabajar, al cine o de viaje a buen ritmo.

Las aficiones de Masakatsu Nooka, ingeniero jefe de Toyota y responsable del proyecto RAV4, tienen que haberle influido decisivamente a la hora de desarrollar este «juguete» de tres millones de pesetas (con aire acondicionado). La práctica habitual de montañismo, ciclismo de montaña o submarinismo, y su pasión por los vehículos 4x4 le marcaron el camino; las encuestas realizadas en Europa sobre la utilización que se le daba a un TT terminaron de convencerle. Las estadísticas no dejan lugar a dudas: sólo un 5 por ciento de los propietarios de TT realizan un conducción intensa por campo. El resto se conforma con recorrer alguna pista de tierra y alternar una utilización básicamente ciudadana con algún que otro viaje. ¿Y por qué compran un TT? Por imagen, por seguridad (un todoterreno siempre se asocia con chapa más dura, aunque en realidad no sea cierto), por desmarcarse del resto... El RAV4 ofrece todo esto y, además, una comodidad sin precedentes en el segmento, gracias a la suspensión trasera independiente, unas prestaciones inusuales —aceleraciones comparables a las de un Golf GTI— con la ayuda de un motor de dos litros, 16 válvulas y 129 caballos, grandes posibilidades ♦♦♦



La suspensión trasera independiente proporciona comodidad y un comportamiento excelente en pisos bacheados. La aireación es buena y la información algo escasa.



Los asientos son cómodos, aunque algo blandos, y sin memoria. El acceso a las plazas traseras es algo complicado y el maletero pequeño si se utilizan las cuatro plazas disponibles. Si viajan dos, los asientos traseros se pliegan dejando mucho espacio.



por campo, gracias a su tracción total permanente e incluso la gracia de quitarle sus dos techos practicables y dejarlo casi descapotable. El juguete de Toyota acapara todas las miradas. La gente se interesa constantemente por el origen, el precio y las características de un automóvil llamativo que llega acompañado de un éxito sin precedentes en Japón: 10.000 pedidos en sólo dos semanas.

A pesar de su impactante aspecto exterior, el interior no difiere mucho de lo que ofrecen otros modelos similares. Cuatro plazas no ampliables pero holgadas, tanto para las piernas como para la cabeza, asien-

volver a regular el respaldo del asiento al carecer éste de memoria. Por lo demás, un interior repleto de huecos para botes o botellas de refresco (uno por ocupante) y rincones aprovechados ya sea para guardar el gato, la bolsa de herramientas y algún pertrecho no muy grande. Los dos techos practicables se pueden sujetar en el portón trasero una vez retirados, pero obviamente esto resta aún más espacio para equipaje.

El RAV4 es muy agradable de conducir y de una nobleza destacable. El cambio es preciso y rápido, los frenos aún sin ABS, que no se ofrecerá en España, actúan con de-

convierten al RAV4 en un vehículo ágil, cómodo y eficaz siempre que no se intente hacer un París-Dakar con él. A pesar del bloqueo manual del diferencial central para salir de algún apuro y una altura libre ligeramente superior a la de un turismo, algunos elementos de la suspensión o el mismo tubo de escape pueden correr el riesgo de tropezar con obstáculos insalvables.

Al no contar con reductoras, se ha utilizado una primera velocidad muy corta para aprovecharla lejos del asfalto. La quinta, por el contrario, es del todo económica para que los viajes no cuesten un riñón. Hay sin em-



Utiliza el mismo motor del Carina E con 129 caballos. En el portón trasero se pueden anclar los dos techos practicables.

tos cómodos aunque algo blandos, cuadro de instrumentos algo justo de información pero bien acabado y ordenado y por último una postura de conducción ideal, gracias a la altura del habitáculo, a la amplia superficie acristalada y a un volante regulable en altura y de tacto y grosor adecuados.

El maletero, por llamarle algo, admite poca cosa, algo así como una maleta grande en vertical, no mucho más, y se queda claramente escaso cuando se trata de realizar un viaje al completo. Si no se da el caso y los ocupantes son dos o tres, los asientos traseros individuales, regulables en inclinación y totalmente plegables dan un respiro.

El acceso a las plazas traseras requiere flexibilidad del que accede y paciencia de los ocupantes de las plazas delanteras, que tienen que

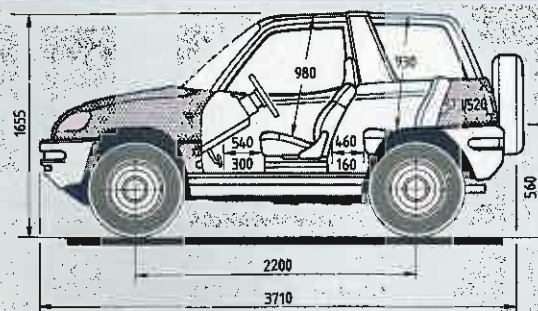
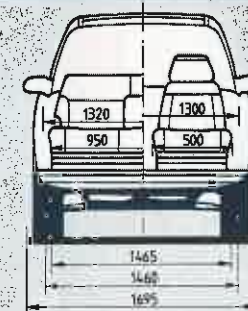
cisión y detienen el coche en distancias más que razonables con un tacto de freno extraordinario, algo que se agradece cuando se circula por carreteras viradas y las posibilidades del coche incitan a aumentar el ritmo. La dirección, de menos de tres vueltas y con asistencia de serie, facilita las maniobras en ciudad y se alía perfectamente con el conductor en carretera para meter en vereda un tren delantero algo perezoso a entrar en curvas cerradas a ritmo alto. El RAV4, en esas condiciones, se muestra subvirador y conviene anticiparse para ahorrar problemas. Por pistas de tierra el pequeño Toyota se vuelve más divertido, con cierta tendencia al sobreviraje si se levanta el pie del acelerador en pleno apoyo en curva. La corta distancia entre ejes, combinada con las nuevas suspensiones,

bargo un salto excesivo entre segunda y tercera. La carrocería monocasco y la utilización de materiales ligeros no ha dejado que se dispare la cifra de peso; además, el montaje de las suspensiones a través de bastidores auxiliares ha reducido el ruido proveniente del firme (un motor ruidoso ya se encarga de este aspecto) pero no tanto las vibraciones al volante transmitidos por las irregularidades de la carretera. Con todo, la diferencia de precio con su rival más directo, el Suzuki Vitara 16V, a pesar de las muchas diferencias se hace bastante cuesta arriba y convierten al RAV4 en un capricho. Un capricho que sin embargo encaja con las necesidades de una buena parte de usuarios de este segmento. ●

ANDRÉS MAS

FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 129 CV(95 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 17,8 mkg (175 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción permanente a las cuatro ruedas con bloqueo manual del diferencial central. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,8 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 312 mm). Traseros: Tambor (Ø 234 mm). Antibloqueo de frenos: No disponible.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo Mc Pherson con tirantes, amortiguadores de gas de doble tubo y muelles. Trasera: Independiente de doble triángulo, muelles y amortiguadores separados.

RUEDAS

Neumáticos: 215/70 R 16. Llantas de aleación de 16 X 6 JJ pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.150 kg. Capacidad del depósito: 58 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h 170

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 17,7

1.000 m salida parada 32,8

De 0 a 100 km/h 11,8

Recorriendo (metros) 215

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 19,4

400 m desde 40 km/h en 5ª 21,1

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 35,9

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 39,2

De 80 a 120 km/h en 4ª 12,3

recorriendo (metros) 345

De 80 a 120 km/h en 5ª 15,1

recorriendo (metros) 421

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 21,1 km/h de promedio 11,1

CARRETERA

A 90 km/h de cruce 7,9

En conducción rápida 12,0

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce 10,5

A 140 km/h de cruce 11,9

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 10,1

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos 525

FRENOS

A 60 Km/h: 17,0 m. A 100 Km/h: 53,3m. A 120 Km/h: 81,4m.

SONORIDAD

Al ralentí: 46,2 dB. A 60 Km/h 65,3 dB. A 90 Km/h: 68,1 dB. A 120 Km/h: 74,2 dB. A 140K m/h: 77,5 A Tope: 83,8 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

La única opción disponible en España para el RAV4 es el aire acondicionado, con un precio de 200.000 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



ACELERACION (De cero a 100 km/h. en seg)



CONSUMO MEDIO (En l. cada 100 kms)



PESO (En kilogramos)



CONCLUSION

El nuevo Toyota rompe moldes e incluso estrena segmento, por lo que es complicado compararlo con ningún otro modelo. Sin embargo, por precio, aspecto y clientela potencial alguno hay. Los tres se tienen que rendir ante el comportamiento global del recién llegado, gracias a su suspensión trasera independiente. También en prestaciones se destaca del resto por sus 129 caballos de potencia (por precio no hemos incluido el Freeclimber 2.7 de 129 Caballos). Todos salvo el Vitara le superan en espacio para equipaje y posibilidades reales en campo, aunque en consumo vuelve a desbancar a sus contrincantes. Lástima que sea el más caro de todos.

COMPRADOR

TOYOTA

Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo 4. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 39 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION

Entrada mínima: 712.500 ptas. **Plazos:** 48 de 61.133 ptas. **Precio final aplazado:** 3.646.901 ptas. **COSTE POR KM.** **Recorrido anual:** 15.000 kms. **Coste de uso:** 31,72 ptas/km. **Coste financiero:** 47 ptas/km. **Coste Total:** 78,72 ptas/km.

SEGURO

Seguro mínimo obligatorio: 54.667 ptas/año. **Seguro a todo riesgo:** 238.039 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.



Cómo sujetar
a tu público.



El mejor medio es anunciarte en revistas. Porque es un medio activo que exige esfuerzo y atención para su lectura. Mientras que el 65% de la audiencia de TV realiza actividades paralelas y sólo el 2% ve un programa entero sin interrupción, (Fuente: BAT Alemania) cuando se lee una revista, incluida la publicidad, no se puede hacer otra cosa y, además, no existe el zapping.

Pasa revista a tu campaña. Para estar seguro.



Asociación de Revistas de Información

CITROËN EVASION TURBO C.T./ RENAULT ESPACE V6

Más centímetros para el ocio

El Citroën Evasion se une a la nueva hornada de vehículos con carrocería monovolumen, un tipo de coches con un habitáculo amplio, pensados para vivir intensamente el tiempo de ocio. Con estos nuevos monovolúmenes se tendrá que ver las caras el veterano, pero actual, Renault Espace.



Motor 16
Evasion



En los dos casos el comportamiento es bueno, sus suspensiones de tarados blandos favorecen el confort, pero sin perjudicar su estabilidad. En apoyos fuertes, el Evasion, con una menor inclinación de la carrocería, ofrece más confianza a su conductor.



CITROËN EVASION	
VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Banqueta de los asientos corta
Palanca del cambio	Acceso a las plazas traseras
Espacio y confort interior	Tacto del cambio
PRECIO: 4.499.022 PESETAS	

RENAULT ESPACE	
VIRTUDES	DEFECTOS
Rendimiento del motor	Postura de conducción
Calidad de acabado	Balaneo de la carrocería
Asientos muy cómodos	Maletero sin tapa
PRECIO: 5.090.000 PESETAS	

HASTA el momento, y desde su nacimiento, el Renault Espace tenía el privilegio de ser el único modelo europeo con carrocería monovolumen. Su competencia le llegaba desde Estados Unidos o Japón. Pero desde hace unas semanas le han salido unos rivales muy duros a la puerta de casa: una saga de monovolúmenes realizados conjuntamente por los grupos Fiat y PSA, que van a calentar este segmento.

En esta ocasión hemos elegido al modelo de Citroën, el Evasion, y lo hemos comparado con el veterano y experimentado Renault Espace, optando en ambos casos por las versiones de sus respectivas gamas con

dos, de dos litros y turboalimentado, la marca del rombo se decantó por un motor V6 de 2,8 litros. En los dos casos los resultados son sorprendentes; no extraña que el motor del Espace, con su configuración y cilindrada, tenga una mecánica muy elástica, con magnífico rendimiento a pocas revoluciones y una capacidad asombrosa para subir de vueltas. Lo más sorprendente es el motor del Evasion, que no parece turbo, y no hay ningún tirón que delate la presencia de ese elemento. Además tiene una elasticidad y una recuperación, desde regímenes de giro bajos, similar a las de su rival, con unas cifras de par similares a

Exteriormente, la diferencia más notable reside en las puertas. El Evasion dispone de dos puertas laterales corredoras para acceder a las plazas traseras.



las motorizaciones más potentes: el Evasion Turbo C.T. y el Espace 2.8 V6, que a la vez son las que cuentan con unos equipamientos más completos de serie y, en consecuencia, con los precios más altos, 4.499.022 pesetas el modelo de Citroën y 5.090.000 pesetas el de Renault.

Las mecánicas de estos vehículos están en torno a 150 caballos de potencia, exactamente ésos son los que tiene el Evasion, contra 153 del Espace. Para obtener estas potencias, los dos recurren a formas muy distintas, mientras que en el Citroën utilizan un motor de cuatro cilin-

das de motores de más centímetros cúbicos y cilindros.

Con todo esto, las prestaciones de los dos modelos son muy similares. En lo que respecta a consumos, la mayor cilindrada del Renault le penaliza con un gasto ligeramente superior a su rival. En los dos casos, los motores están acoplados a unas cajas de cambios con unos desarrollos acertados. La diferencia más acusada reside en el selector. El Evasion tiene situada la palanca en el salpicadero, muy al alcance de la mano, lo que hace que su manejo sea muy cómodo. En contra ♦♦♦

Tanto el Evasion como el Espace son dos vehículos ideales para disfrutar del tiempo de ocio. Permiten viajar cómodamente y con gran amplitud.



muestra en ocasiones alguna imprecisión. El Espace tiene la palanca en el suelo (en el debe) y el selector un poco retrasado, que obliga a forzar un poco la postura para utilizarlo. A favor tiene una magnífica suavidad de funcionamiento.

En las suspensiones también hay diferencias. En los dos modelos los tarados son suaves, permitiendo un buen confort de marcha con unos niveles altos de estabilidad. Las diferencias residen en la inclinación de la carrocería, que se produce en curvas. Mientras que el Evasion se mantiene prácticamente plano, el Espace se inclina mucho más, ofreciendo en un principio mayor desconfianza a su conductor. En lo que se refiere a frenos y dirección, los dos coches están a la par, y ofrecen de serie ABS y dirección asistida.

A pesar de los diez años de vida que tiene el Espace, gracias a su diseño inicial revolucionario y acertado, hoy en día, en lo que a línea exterior se refiere, puede competir sin ningún complejo con los monovolúmenes de nueva hornada. Exteriormente, entre el Evasion y el Espace la mayor diferencia reside en las puertas de acceso a las plazas traseras. Mientras que en la marca del rombo se inclinaron por dos puertas similares a las de una berlina tradicional, en Citroën han preferido dos puertas laterales correderas, que facilitan el acceso y la salida, sobre todo en sitios estrechos. Lo mejor de estos dos coches se encuentra en su interior. Son dos modelos concebidos, además de para ser utilizados cotidianamente como una berlina normal, para vivirlos intensamente en tiempo de ocio. Por este motivo cuentan con un espacio interior muy amplio.

Con el metro en la mano, las diferencias entre ellos son mínimas, tanto el Evasion de nuestra prueba en acabado VSX como el Espace en RXE tienen una configuración de siete plazas individuales, distribuidas en tres filas, dos delante, tres en el medio y dos detrás. Los siete asientos, tanto en uno como en el otro modelo, tienen reglaje de inclinación de respaldo. Aquí el Espace, con una banqueta de asiento más larga, ofrece a sus ocupantes una mayor comodidad. En algo que empatan es en su acceso a las plazas de la tercera fila, con muy po-

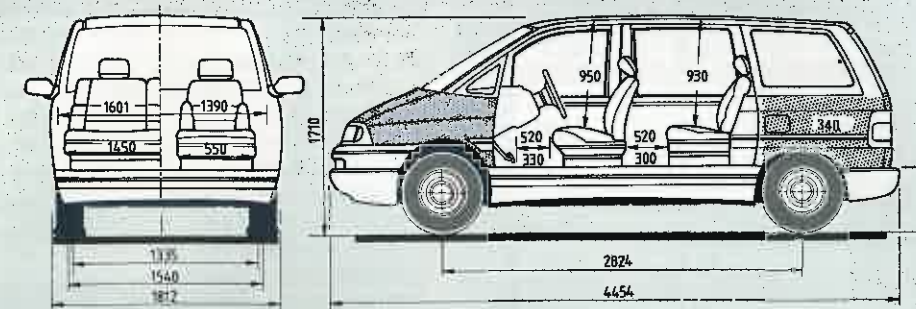


El interior del Citroën Evasion cuenta con unos acabados de muy buena calidad. Además de ofrecer sitio para siete pasajeros, su interior cuenta con un buen número de huecos para depositar objetos. Destaca la posición del selector del cambio.



En el diseño interior del Espace se deja notar su veteranía, con unas líneas más cuadradas. El sitio para los ocupantes es bastante amplio. Lo peor en su interior es la postura de conducción, un poco forzada, debido a unos pedales muy horizontales.

CITROËN EVASION TURBO CT/MEDIDAS



CITROËN EVASION TURBO CT / FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,0 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 24,5 mkg (240 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto, turbo e intercambiador de calor. Combustible: Gasolina de 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

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: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 281 mm). Traseros: Discos (Ø 295 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo McPherson con barra estabilizadora, amortiguadores y muelles. Trasera: Eje torsional con barra estabilizadora Panhard, amortiguadores y muelles.

RUEDAS

Neumáticos: 205/65 R 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.605 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

RENAULT ESPACE V6/ FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante dos cadenas. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.849 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,0 mm. Carrera: 73,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 153 CV(110 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 23,4 mkg (225 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,3 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 280 mm). Traseros: Discos (Ø 254 mm). Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con cuadriláteros transversales superpuestos con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Eje semirígido guiado por dos brazos longitudinales y una barra Panhard, muelles y amortiguadores.

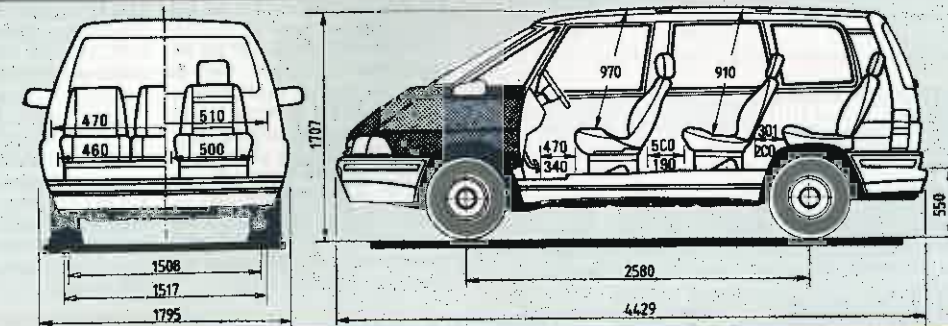
RUEDAS

Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.390 kg. Capacidad del depósito de combustible: 77 litros.

RENAULT ESPACE V6/MEDIDAS



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	EVASION	ESPACE
CIUDAD		
A 21.1 km/h de promedio	13,0	13,3
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	7,8	10,2
En conducción rápida	13,4	14,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,0	12,1
A 140 km/h de crucero	11,6	13,5
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	10,2	11,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	734	643

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	EVASION	ESPACE
Km/h	195	197
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	17,7	17,3
1.000 m salida parada	32,8	32,3
De 0 a 100 km/h	10,8	11,0
Recomiendo (metros)	181	185
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,8	37,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,3	9,8
recomiendo (metros)	237	250
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,3	15,6
recomiendo (metros)	347	441

FRENOS

Medidas en metros	EVASION	ESPACE
A 60 Km/h:	17,0	16,5
A 100 Km/h:	43,2	41,4
A 120 Km/h:	62,6	61,3

SONORIDAD

Medidas en Db	EVASION	ESPACE
Al ralentí:	47,3	48,5
A 60 Km/h:	61,5	63,5
A 90 Km/h:	64,0	66,3
A 120 Km/h:	67,2	70,1
A 140 Km/h:	70,4	72,3
A tope	77,2	79,6

COMPRADOR

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

RENAULT. Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.689 puntos.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

CITROEN EVASION TURBO C.T. VSX: Airbag conductor: 65.000 ptas. Alarma antirrobo: 100.000 ptas. Tapicería de cuero: 300.000 ptas. Asientos calefactables con reglaje eléctrico: 120.000 ptas. Sistema audio Philips 2060 RDS con mandos en el volante: 90.000 ptas. Sistema audio Philips 3060 con mandos en el volante y CD: 170.000 ptas. Techo solar: 42.000 ptas.

RENAULT ESPACE RXE 2.8 V6i: Pintura metalizada: 61.500 ptas. Tapicería de cuero: 304.000 ptas. Equipo de radio con mandos en el volante: 66.500 ptas. Suspensión pilotada: 176.000 ptas. Techo solar: 142.000 ptas.

ADQUISICION

CITROEN EVASION	RENAULT ESPACE
FINANCIACION. Entrada mínima: 819.750 ptas. Plazos: 48 de 96 505 ptas. Precio final aplazado: 5.452.008 ptas. COSTE POR KM. Recomiendo anual: 15.000 kms. Coste de uso: 29,44 ptas/km. Coste financiero: 74,20 ptas/km. Coste por km. Total: 103,63 ptas/km. SEGURO. Seguro de responsabilidad civil: 50.006 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 329.697 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de mas de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.	FINANCIACION. Entrada mínima: 819.750 ptas. Plazos: 48 de 109.182 ptas. Precio final aplazado: 6.060.487 ptas. COSTE POR KM. Recomiendo anual: 15.000 kms. Coste de uso: 32,74 ptas/km. Coste financiero: 83,94 ptas/km. Coste por km. Total: 116,69 ptas/km. SEGURO. Seguro de responsabilidad civil: 54.667 ptas/año. Seguro a todo riesgo: 370.477 ptas/año. Seguros contratados en Multinacional Aseguradora por un conductor de más de 30 años residente en Madrid con más de dos años de antigüedad de carné.

co sitio, obligando a hacer contorsiones para acceder a ellas, y en la capacidad de carga de equipaje en los dos vehículos, en caso de un uso con su máxima ocupación prácticamente no hay sitio para equipaje. En este caso, el Evasion tiene la ventaja de contar con una tapa que impide ver la carga del maletero.

El Citroën gana en el puesto de conducción. A la disposición de la palanca del cambio mejor conseguida, se une una colocación de los pe-



El Citroën Evasion (arriba) con un turbo ofrece 150 caballos. El Renault Espace (sobre estas líneas) con un V6, 153 cv.

dales similar a un turismo, mientras que en el Espace éstos están de forma muy horizontal, parecidos a los de una furgoneta, que obligan a adoptar una posición más forzada.

Estas versiones de Evasion y de Espace son las más equipadas de sus respectivas gamas. Aquí se puede comprobar la veteranía del Espace, que ni de serie ni como opción dispone de airbag, elemento opcional en el Citroën. En precio, el Evasion es unas 500.000 pesetas más barato; en este sentido, el Espace sale perjudicado por su carrocería fabricada íntegramente en fibra, con las ventajas que eso tiene. ●

MANUEL MADRID
FOTOS: RAMON RODRIGUEZ

BALANCE FINAL

MECANICA		
EVASION	9	El motor tiene un funcionamiento sensacional. Las suspensiones son suaves pero muy efectivas. El resto de apartados mecánicos están a un magnífico nivel.
ESPACE	8	El motor V6 es todo un prodigio de funcionamiento. Las suspensiones blandas hacen que el vehículo se incline mucho en curvas. Los frenos y la dirección están a buena altura.
COMPORTAMIENTO		
EVASION	8	En zonas viradas la carrocería no se balancea mucho, lo que da buena confianza a su conductor. Tiene, por lo general, un comportamiento muy noble.
ESPACE	7	En zonas de curvas la carrocería se inclina de forma acusada. A la hora de buscarle los límites tiene una tendencia más acusada a tirar de morro que el Evasion.
RENDIMIENTO		
EVASION	9	El motor funciona a las mil maravillas, con unos bajos y una elasticidad que muy poco tienen que ver con un motor turbo. La caja de cambios contribuye a su magnífico rendimiento.
ESPACE	9	El motor V6 del Espace es una maravilla, con una elasticidad y suavidad de funcionamiento increíbles. La caja de cambios, con desarrollos adecuados, ayuda a su buen rendimiento.
CONFORT		
EVASION	7	El Evasion se ve penalizado por una banqueta de los asientos un poco corta. A cambio ofrece una postura de conducción muy buena. El confort de marcha es magnífico.
ESPACE	7	El confort de marcha que ofrece el Espace está a un elevado nivel. Los asientos son mucho más cómodos que los del Evasion. Lo peor es el puesto de conducción.
CARROCERIA		
EVASION	9	El diseño es muy atractivo y moderno. Lo mejor en este sentido son las dos puertas laterales correderas de las plazas traseras, que facilitan el acceso y la salida en sitios estrechos.
ESPACE	8	El Renault Espace tiene ya diez años de vida, pero su diseño se sigue manteniendo actual y está en condiciones de enfrentarse a la competencia que se le avecina.
ECONOMIA		
EVASION	7	El consumo medio es ligeramente inferior al de su rival. Su precio también es muy inferior, más de 500.000 pesetas más barato con un equipamiento similar.
ESPACE	6	El consumo medio es algo más alto, aunque está bien teniendo en cuenta su potencia. Su precio es superior, gravado por la carrocería que está realizada en fibra.
CONCLUSION		
EVASION	8,1	De los dos es la opción más asequible, con un nivel de equipamiento similar o superior y con una mecánica prodigiosa.
ESPACE	7,5	Su motor es sensacional y su nivel de acabado y equipamiento. Hay que pagar más por la carrocería de fibra.

ECO TOUR DE EUROPA 94

Mínimo consumo

La marca de neumáticos Michelin organizó un viaje por Europa para demostrar que la utilización de sus nuevos neumáticos, Energy, reporta grandes ventajas en lo relativo a respeto al medio ambiente y consumo.

POR segundo año consecutivo se ha celebrado en países de Centroeuro una de las pruebas más largas de consumo celebradas hasta ahora, se trataba del ECO Tour de Europa 94, una competición organizada por el club del automóvil de Austria, el DAMTC, y contaba con la estrecha colaboración del ADAC, que es su homónimo alemán.

La prueba tenía como patrocinadores oficiales a Shell y Michelin, que se encargaban de proporcionar los materiales necesarios para el perfecto desarrollo de la misma.

En los siete días de competición han intervenido numerosos profesionales del mundo del motor, más de cien participantes de diversos países, formando 48 equipos, entre los cuales se encontraba inscrita una pareja

española. Cada equipo estaba compuesto por un piloto y un copiloto, que se encargaba de leer los planos y mapas de las diversas rutas diarias. La firma francesa Michelin aprovechó la ocasión para poner a prueba, durante los días que duró la competición, el nuevo neumático Energy de la serie Green X. Se trata de un neumático ecológico que permite reducir en un 20 por ciento la resistencia de rodadura al contacto con la carretera, no perdiendo por ello su nivel de adherencia, y consiguiendo alargar la vida del neumático.

La prueba se realizó con 48 vehículos de diferentes marcas, la mitad de ellos equipaba neumáticos convencionales de la serie MXT o bien MXV, y la otra mitad los nuevos Energy ecológicos, todos de Mi-

La prueba constaba de seis etapas en las que se recorrieron varios países europeos. El comportamiento de los nuevos neumáticos de Michelin demostró estar a la altura habitual de todos los productos de la marca francesa.





Varlos fueron los modelos de coches con los que se realizó esta prueba. Entre ellos, al final, los vencedores en cuanto a obtener un menor consumo fueron el Volkswagen Golf CL TDi, en diesel y el Honda Civic VTi en el apartado de vehículos de gasolina.

si toda Europa jugaba sus bazas más importantes. En España y Portugal todavía no ha comenzado la comercialización del nuevo producto de Michelin, lo que ocurrirá a final de año. El Energy se situará en el mercado conjuntamente con la serie MXT y MXV, ya que con el paso del tiempo Michelin pretende que todos sus neumáticos sean ecológicos de la serie Green X.

La gama básica continuará siendo la Clasic, y en la gama alta los Pilot con sus diferentes versiones continúan dando unos excelentes resultados.

En la prueba que tuvimos la oportunidad de participar y tras más de 2.000 kilómetros se pudo verificar el buen comportamiento de los neumáticos Energy de Michelin, destacan en cuanto a confort y rumorosidad se refiere, pero sobre todo destacan en el ahorro de consumo de combustible. En estos días de prueba se ha comprobado que los vehículos equipados con neumáticos Energy han gastado entre un 3 y un 5 por ciento menos de combustible, que los vehículos equipados con neumáticos convencionales.

Los vehículos ganadores fueron:



chelin. Se cubrieron seis etapas, con una media de 344 kilómetros diarios, en los cuales casi nunca se sobrepasaron los 80 kilómetros por hora de velocidad media en la mayor parte de los tramos. Con estos datos podría pensarse que se trataba de una prueba aburrida y monótona, pero nada más lejos de la realidad, había que gastar el menor combustible posible y teníamos que llegar a tiempo a los controles de paso para evitar ser penalizados, es decir ni antes ni después de la hora prevista. Indudablemente el paisaje verde que nos

encontrábamos por preciosas carreteras de montaña se hacía agradable, pero no se podía dormir uno en los laureles, ya que el tiempo se echaba encima y al final de cada tramo siempre había que ir más deprisa, en esos instantes era cuando el consumo se disparaba un poco. Por tanto, calcular bien la distancia y la velocidad media, ajustándose al racionamiento en la cantidad de gasolina se convertía en bastante entretenimiento diario.

En estas condiciones el neumático Energy, que ya se comercializa en ca-

en diesel, el Volkswagen Golf CL TDi que gastó 82,7 litros en 2.059,6 kilómetros a una media de 4,02 l/100. Seguido del Seat Cordoba 1.9 CLX DS con 89,5 litros en 2.049 kilómetros a una media de 4,37 l/100 km.

En gasolina, en primer lugar quedó el Honda Civic 1.5 VTi que gastó 101,46 litros en 2.041 kilómetros a una media de 4,97 l/100 km. Segundo fue el Opel Astra CD 1.6 con 111,15 litros en 2.096 kilómetros a una media de 5,30 l/100 Km.

ANTONIO MONTAÑÉS

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:** Elevación eléctrica en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera. **Airbag:** Colchón de aire que se hincha en caso de accidente en el lado del conductor.

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

PRECIOS NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	Airbag
ALFA ROMEO															
33 1.3 Inola 2	1.630.000	1.351	90	178	11,5	8,8	407,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.5 ie	1.910.000	1.490	97	180	10,7	8,3	407,5	150.000	35.000	Serie	Serie	Serie	150.000	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	180.000	75.000	Serie
● 155 1.8 Twin Spark Lux	2.856.000	1.773	129	200	10,3	8,8	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 1.8 TS Fórmula	2.943.000	1.773	129	200	10,3	8,8	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 155 2.0 Twin Spark	3.110.000	1.995	143	205	9,1	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	Serie
● 155 2.5 V6	4.105.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	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	180.000	58.000	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	180.000	Serie	Serie
● 155 2.5 TD	3.445.000	2.500	125	195	10,4	7,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	180.000	58.000	Serie
● 164 2.0 Twin Spark Súper	4.095.000	1.995	146	210	9,9	8,6	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	100.000	Serie	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	180.000	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	180.000	Serie	Serie
● 164 3.0 V6 24V Q4	7.250.000	2.959	230	240	7,5	12,1	466,5	Serie	77.000	Serie	Serie	Serie	180.000	Serie	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	150.000	Serie	Serie

ARO															
Aro 10 Techo Lom	318.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Aro 10 Techo Duro	1.040.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0								
Expander 1.9 D 4WD	1.675.135	1.870	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000			110.000		123.000	
243 D	1.707.067	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								
244 D	1.752.462	3.120	65	110	28,8	10,1	403,0								

ASIA MOTORS															
Rocsta 2.2 DX T. Iona	2.029.100	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	
Rocsta 2.2 DX T. Duro	2.105.400	2.184	72	138			360,5	167.800	Serie			106.800		50.850	

AUDI															
● 80 2.0 E	3.178.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.3 E	3.931.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.0 E 16V	3.931.000	1.984	140	201	9,6	10,1	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.0 E 16V Quattro Compet	4.300.000	1.984	140	206	9,8	10,5	448,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6	4.123.000	2.598	150	212	9,3	10,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Aut.	4.505.000	2.598	150	208	10,6	11,2	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Quattro	4.650.000	2.598	150	210	9,5	11,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6	4.836.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.8 E V6 Quattro	5.284.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDi	3.490.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant	4.530.000	2.598	150	207	9,5	10,3	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 2.6 E V6 Avant Quattro	5.045.000	2.598	150	205	9,7	11,4	448,2	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● 80 1.9 TDi Avant	4.050.000	1.896	90	173	14,0	5,6	448,2	275.000	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● A6 2.6 V6	4.867.000	2.598	150	209	9,9	10,4	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
● A6 2.8 V6	5.604.000	2.771	174	219	9,1	10,9	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
● A6 2.5 TDi	5.157.000	2.461	115	195	11,2	6,6	479,7	Serie	126.000	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
● 100 S4 4.2 V8	9.322.000	4.172	280	249	6,2	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 100 S4 4.2 V8 Avant	9.594.000	4.172	280	247	6,6	15,2	479,0	Serie	119.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● Coupé 2.0 E	3.695.000	1.984	115	196	10,9	9,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● Coupé 2.0 E 16V	4.050.000	1.984	140	207	9,4	10,1	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	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	153.000	Serie
● Coupé 2.6 E V6	4.592.000	2.598	150	214	9,3	10,2	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● Coupé 2.6 E V6 Quattro	5.110.000	2.598	150	212	9,5	11,3	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	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	153.000	Serie
● Coupé 2.8 E V6 Quattro	5.657.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	53.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	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	153.000	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	153.000	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	153.000	Serie
● Avant RS2 Quattro	10.400.000	2.226	315	262	5,4	11,8	451,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	Serie
● A-8 2.8	7.489.000	2.771	174	228	9,1	10,7	503,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	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	153.000	Serie

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

BERTONE															
Freeclimber 2 R I	2.852.501	1.596	100	150	15,4	9,9	378,5	209.734	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	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	133.733	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.825.316	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
Freeclimber 2.7 T. Cabrio	3.825.316	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	240.502	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie

BMW															
● 316i Compact	2.953.000	1.596	102	188	12,3	7,9	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 316i Compact Aut	3.215.000	1.596	102	183	13,8	8,8	421,0	Serie	71.293	Serie	Serie	Serie	Serie	133.733	Serie
● 316i Coupé	3.400.000	1.596	102	195	12,7	8,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 316i Coupé Aut.	3.670.000	1.596	102	192	14,2	8,8	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 316i 4p	3.295.000	1.596	102	195	12,8	9,0	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 316i 4p Aut.	3.560.000	1.596	102	192	16,1	10,9	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i S Coupé	4.020.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 318i S Coupé Aut.	4.315.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
● 318i Cabrio	4.885.000	1.796	115	194	11,4	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i Cabrio Aut.	5.185.000	1.796	115	189	12,4	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i 4p	3.615.000	1.776	115	201	11,3	10,1	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i 4p Aut.	3.920.000	1.776	115	200	12,3	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	197.522	Serie
● 318i S 4p	3.825.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 318i S 4p Aut.	4.120.000	1.796	140	207	11,0	10,3	443,5	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	155.645	Serie
● 320i Coupé	4.455.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	Serie	109.170	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



COVA 81

**A. ARGUELLES**

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

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES

SEGURIDADa la hora de
Comprar su Automóvil

MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES	MARCA	MODELO	AÑO	MES
AUDI	COUPÉ 2.3E	90	60.000	CHEVROLET	CORVETTE LT1	92	137.000	MERCEDES - BENZ	300 SE	88	47.000
AUDI	COUPÉ 20V	90	58.000	FIAT	TEMPRA 1.6	92	38.000	OPEL	CALIBRA 2.0 16V	91	55.000
AUDI	80 TD	90	47.000	FIAT	UNO 60	91	19.000	OPEL	CORSA VAN 1.5 D	90	16.000
AUDI	100 2.2 T	90	42.000	FORD	ESCORT 1.6 CLX	94	36.000	OPEL	VECTRA GT	92	40.000
AUDI	100 2.3	91	56.000	FORD	ESCORT CABRIOLET	93	49.000	PEUGEOT	205 LACOSTE	86	14.000
AUDI	100 2.8 QUATTRO	92	67.000	HONDA	CRX VTI	93	80.000	PEUGEOT	505 GTD T	84	19.000
BMW	316	87	80.000	INNOCENTI	DE TOMASO TURBO	88	16.500	RENAULT	CLIO 1.4 SP	91	19.000
BMW	318i 4P	92	24.000	JAGUAR	3.6 SOVERING	87	78.000	RENAULT	EXPRESS 1.4 RN COMBI	92	24.000
BMW	320i 4P	92	72.000	LANCIA	DEDRA 1.8iE	92	38.000	RENAULT	21 TURBO	88	37.000
BMW	520i 24V	91	70.000	LANCIA	THEMA TURBO 16V	90	39.000	RENAULT	SUPERCINCO	90	14.000
BMW	524 TD	90	75.000	MERCEDES-BENZ	190 2.3	88	43.000	ROLLS ROYCE	SILVER SPIRIT	85	220.000
BMW	525i 24V	92	96.000	MERCEDES-BENZ	190E 2.6	92	80.000	SEAT	TOLEDO 1.8 GLX	92	38.000
BMW	535i	89	87.000	MERCEDES-BENZ	190 E 2.5 16V	89	85.000	TOYOTA	CAMRY V6 SX	93	80.000
BMW	628 CSI	80	38.000	MERCEDES-BENZ	230 E	87	43.000	VOLKSWAGEN	GOLF GTI	92	46.000
BMW	850i	90	165.000	MERCEDES-BENZ	280 E	93	120.000	VOLKSWAGEN	PASSAT 2.0 INY.	88	20.000
CITROËN	BX 1.4 TGE	90	19.000	MERCEDES-BENZ	300D AUT.	91	96.000	VOLKSWAGEN	PASSAT GL VARIANT	90	37.000
CITROËN	BX TRD TURBO	88	26.000	MERCEDES-BENZ	300 E	90	75.000	VOLVO	740 GL	88	28.000
CITROËN	CX 2.2 TRS	90	24.000	MERCEDES-BENZ	300 E 24V	90	98.000	DAIHATSU	FEROZA	92	40.000
CITROËN	ZX 1.6i 3P	94	39.000	MERCEDES-BENZ	300 TE	86	80.000	JEOP	WRANGLER	91	38.000
				MERCEDES-BENZ	300 E 24V	91	110.000	OPEL	MONTEREY 3.1 TD 3P	92	88.000

Comparamos Vehículos Nacionales e Importación Seminuevos. Pago Contado

ARGÜELLES Audi
90. 46.000 kilómetros, aire acondicionado, autorradio. 1.750.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Audi
100 2.2, año 1990. 1.880.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW
535 i, año 1990, FE. 3.000.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Mercedes
300 Familiar.

Año 1987, completamente equipado. 3.300.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Citroën
CX 2.2 TRS, año 90. 950.000 ptas. Tel: (91) 544 35 24.

ARGÜELLES Citroën
ZX 1.6i. Dos meses de uso. Color Antracita. 1.250.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Fiat
Tempra 1.4. Año 90.

1.050.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES BMW
524 TD, año 91, color gris metalizado. 3.100.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Mercedes
190 E 2.5 16V. Año 89. 3.100.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

ARGÜELLES Opel
Senator 3.0 E, full equipo. Año 81. 590.000 ptas. Tel: (91) 549 57 88.

MARCENADO 50
Mercedes 400 SE, año 92, full equipo. 7.300.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E, 24 válvulas, full equipo, año 90. 4.200.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 TD, año 92, full equipo, 4.200.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 E, año 91, full equipo. 3.500.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW TDS, full, año 92. 3.800.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 SE, año 92, full equipo. 6.600.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
BMW Z1, FE, año 92.

4.500.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 D, año 88, full equipo. 3.000.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Mercedes 300 TD, año 90, full equipo. 4.100.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

MARCENADO 50
Audi 80 TD serie, año 89. 1.800.000 ptas. Tel: (91) 416 66 34.

AUTOS VENECIA

SERIEDAD Y GARANTIA

CON O SIN ENTRADA
60 MESES PARA PAGAR

GARANTIA POR ESCRITO

150 VEHICULOS PARA ELEGIR

ABIERTO SABADOS Y
FESTIVOS MAÑANAS

C/ FERROCARRIL 39

TLFNO.: 91-528 57 07

MADRID

VII Trofeo Lancia

HACE 32 años, Lancia decidió unirse al Golf para realizar una acertada combinación que comenzó con la ya legendaria «Lancia d'Oro». La primera edición se llevó a cabo en los años 60 en el recorrido de Biella, y



sustituyó al Open de Italia, que no pudo disputarse. El «Lancia d'Oro» es ahora un clásico dentro del golf europeo, de cuyos triunfos disfrutaban los mejores jugadores amateurs de la época. El esplendor del «Lancia d'Oro» dio paso al que se ha convertido en su heredero directo, el Trofeo Lancia, que ha aumentado el prestigio con una participación cada vez mayor. En la presente edición, que acaba de finalizar, ya no se jugó la tradicional fórmula «medal», sino la divertida «four balls».

Premio Prestigio Rioja 1994

EL último «Premio prestigio Rioja 1994» ha sido concedido a Federico Mayor Zaragoza, director general de la UNESCO, quien, desde su perso-



nalidad y cultura profundamente mediterráneas, desarrolla una trascendental labor pública en beneficio de la convivencia y la amistad entre los pueblos mediante el fomento de la educación, la ciencia y la cultura. Al acto de entrega asistieron numerosas personalidades del mundo de la cultura, las artes, la agricultura y la comunicación y estuvo presentado por la periodista Concha García Campoy.

**Nuevas cámaras compactas Polaroid**

A comienzos del mes de septiembre se presentó la última novedad de Polaroid: las cámaras de 35 milímetros High Definition en dos versiones, Autofocus y Foco Fijo. Ambos modelos presentan, entre otras, las siguientes características: opción fecha/hora (autofocus), corrección efecto «ojos rojos», transporte y rebobinado automático de la película y flash incorporado. El estuche de presentación contiene funda para la cámara, pilas y película.

Cursillo del Real Moto Club de España

UN año más, y con la colaboración de Marlboro, la revista Motociclismo, Michelin y Coca Cola, el Real Automóvil Club de España va a realizar el cursillo de formación para conductores, que en la pasada edición contó con más de 100 participantes. La formación es la mejor vía para reducir el número de siniestros en nuestras carreteras. Más vale formar y prevenir que castigar y curar. Para más información pueden acudir al Real Moto Club de España: C/ Orfila, 10. 28010 Madrid. Teléfono: 308 58 13/61.



REAL MOTO CLUB DE ESPAÑA

Antina presenta sus vinos

ANTINA Vins, adscrita a las Bodegas de Rioja Grupo Olarra, presenta sus vinos jóvenes del Penedés, Antina Blanco y Antina Rosado respectivamente, dentro de la que es la bodega más moderna del lugar, manteniendo los métodos tradicionales y la vieja sabiduría de los bodegueros. Estos vinos nacen con todas las ventajas de una bodega con una completa dotación de la más avanzada tecnología para la elaboración de vinos de aguja por fermentación natural.

Premio «Award 1994» para Pioneer

PIONEER ha obtenido el premio «Award 1994» al producto de sonido más innovador por su CDJ-500. Se trata de un lector de compact disc para disc-jockeys con el que se puede manipular el sonido digital sin más límites que la propia creatividad del pinchadiscos.

Nueva edición de la guía McKeown's

ACABA de aparecer una nueva edición de la famosa «McKeown's Price Guide to Antique and Classic Cameras» (Guía McKeown's de precios de cámaras antiguas y clásicas/1995-96). Con más de 600 páginas, de 21,5x28 centímetros, es el trabajo más extenso y documentado que se publica en el mundo sobre este tema, siendo conocido por muchos como la «biblia» del coleccionista fotográfico. Estará disponible en librerías especializadas y en tiendas de fotografía, así como a través de Omnicon, S.A. Teléfono: (91) 527 82 49.





Un nuevo Favorit

POR la gran confianza que me merecen quería hacerles una consulta. Tengo que cambiar el coche, pero como no puedo cambiar a uno muy caro he pensado en la marca Skoda, porque creo que ha mejorado mucho desde que forma parte del Grupo Volkswagen. ¿Es así? ¿Qué opinión les merece el Favorit? He oído que pronto habrá un nuevo modelo; ¿qué motores llevará y cuál será su precio? ¿Cuándo está previsto que se ponga a la venta?

FERNANDO BLASCO
ZARAGOZA

R.- Es muy cierto que la marca alemana Volkswagen ha influenciado positivamente en Skoda y ya se han apreciado cambios considerables en estos económicos modelos como las suspensiones o los acabados. El nuevo Favorit se presenta el 29 de octubre y llegará al mercado español en febrero. Se trata de una remodelación con una carrocería de formas más redondeadas, entre el Ibiza y el Golf, que por cuestiones económicas contará con los mismos propulsores actuales, dos motores de 1,3 litros de cilindrada y 55 ó 68 caballos de potencia. Hasta mediados del 95 no recibirá motores de origen

las mas de 550 revistas de Motor 16, y cuál sería mi sorpresa cuando no encuentro ninguna prueba ni comparación de este coche. Me gustaría saber algunos datos, como su aceleración de 0 a 100 Km/h., velocidad máxima, aceleración en 1.000 metros con salida parada, consumo en ciudad y consumo medio, así como las diferencias existentes entre

este modelo y el resto de la gama, mecánicamente hablando.

JOSE ANGEL RICO
ASTURIAS

R.- El Ford Sierra 2.0i S llamado Sport por la marca era el único Sierra que se podía adquirir con tres puertas en toda la gama. Se diferenciaba del resto de los Sierra con el mismo motor, en unas llantas especiales de 14X 5.5" y un alerón



El Ford Sierra 2.0i Sport era el único modelo de la gama con tres puertas.

Volkswagen de 1,6 litros de cilindrada en gasolina y 1,9 diesel.

¿Un coche exclusivo?

EL otro día, mientras me picaba la curiosidad de las prestaciones y consumos de mi coche, (Ford Sierra 2.0iS, año 88) me puse a buscar entre

UN COUPE BLANDO

HACE unos meses adquirí un BMW 320i Coupé de la nueva serie. El coche funciona, en general, bastante bien, excepto en el apartado de la suspensión, que la encuentro «blanda» y esto me crea una sensación de inseguridad sobre todo en curvas.

En carreteras de montaña noto que el coche retiene muy poco, en las bajadas tengo que ir siempre tocando el freno, cosa que a los demás veo que no les ocurre tanto como al mío.

A mis 46 años, y después de haber conducido toda mi vida (cosa que me apasiona), le empiezo a tener «respeto» a la tracción trasera (con lluvia) y creo que es debido a los comentarios de revistas especializadas que me han llegado a preocupar. Por último, ¿se podría colocar ahora un diferencial autoblocante?

FERNANDO ESTELLÉS
VALENCIA

R.- Vamos por partes. En primer lugar, recomendaré la instalación de un kit de suspensión M-Technic de BMW para eliminar esa sensación de suspensión blanda que le preocupa y de la que siempre hemos dado cuenta en nuestras prue-

bas. Lo de que retiene poco en bajadas no tiene vuelta de hoja: o su motor está bajo de compresión, lo que nos parece muy extraño en un coche nuevo, o su estilo de conducción tiende a utilizar marchas equivocadas en determinadas situaciones. Su BMW utiliza unos desarrollos especialmente cortos, lo que no cuadra con su impresión. Por otra parte, hace muy bien en tenerle respeto a la tracción trasera. En cualquier caso, es cierto que los automóviles potentes con tracción trasera son más exigentes con sus conductores. Si podría instalar un diferencial autoblocante, bastante eficaz, pero no haberlo pensado antes (pedirlo como opción al comprarlo nuevo) le va a costar unas 430.000 pesetas, en vez de las 100.000 de la opción.



trasero, además de algún logotipo diferenciador y detalles interiores de poca relevancia. Según los datos en nuestro poder, aceleraba de 0 a 100 Km/h. en 10,3 segundos, alcanzaba una velocidad máxima de 180 Km/h. y detenía el cronometro en 33,5 segundos para recorrer los 1.000 metros saliendo desde parado. Tragaba bastante, casi 13 litros en ciudad y 10,2 litros en el consumo medio.

Tacómetros para coche

TENGO 18 años y en estos momentos estoy sacándome el carné de conducir. En el momento de realizar las prácticas me doy cuenta de que más del 80 por ciento de los conductores con «experiencia» sobrepasan siempre el límite de velocidad establecido, tanto en carretera como en ciudad. He conocido hace poco tiempo las cualidades de los tacómetros que han de llevar obligatoriamente los camiones. En ellos se refleja el comportamiento del conductor en todo momento.

He pensado que una solución para controlar la elevada velocidad de los automovilistas sería añadir, de fábrica, bajo el velocímetro, un portatacómetros y así en caso de ser detenidos poder probar a qué velocidad iba en tal momento y en tal situación. Esto sería mucho más factible, barato y eficaz que los polémicos radares móviles.

DAVID MARTIN HERNANDEZ
MADRID

A vueltas con la gasolina

EN primer lugar felicitarles por la revista y también por la idea de la pegatina «Yo no soy el radar móvil».

Desearía me solucionar la siguiente cuestión. Me han dicho que es bueno para la mecánica echar un depósito de gasolina Super 98 Star por cada tres de gasolina Súper (con plomo). Mi coche es un Opel Kadett GSi 1.8. Me gustaría que me dijerais si esto es verdad y para qué es bueno.

JOSÉ ESTEBAN LOPEZ
LOGROÑO

R.- No se complique la vida, desde el año 1987 los Kadett GSi 1.8 llevan una clavija a través de la cual se puede cambiar (de



98 a 95) para utilizar sin problemas cualquier tipo de gasolina sin plomo, aunque se recomienda la de 98. También se aconseja vaciar el depósito (al máximo posible) antes de comenzar a utilizar la gasolina sin plomo.

Para utilizar gasolina sin plomo en modelos anteriores a 1987 habría que cambiar el encendido o alternar la utilización de combustible en una proporción aproximada de tres depósitos rellenos de gasolina sin plomo de 98 y uno con plomo.

OPINION

Un sueño de cuatro ruedas y 48 horas

En ocasiones los cuentos se hacen realidad, y fue esto lo que me ocurrió un fin de semana cuando mi hada madrina, en forma de buen amigo, hizo que mi modesto utilitario con motor diesel se convirtiera durante dos días, por obra y gracia de un intercambio temporal, en el último modelo de deportivo italiano. El tiempo era limitado y no podía perder ni un segundo. La primera tentación fue recorrer repetidamente las calles y lugares más concurridos con el fin de ser visto, admirado y posiblemente envidiado por el mayor número de personas en el menor tiempo posible, es decir, ponerme a fardar a lo grande, pero reconozco que no he nacido para el exhibicionismo y renuncié a ello, aunque había dos tipos de víctimas propiciatorias para haberlo hecho: los aparcacoches que recogen las llaves de mi modesto coche siempre con desprecio y lo aparkan lo suficientemente lejos como para no desprestigiar al local, y los vecinos de mi garaje que siempre sintieron una envidia mal disimulada de lo bien que cabe mi vehículo en su minúscula plaza. El caso es que me puse en marcha, nunca mejor dicho, y entonces descubrí que no todo iban a ser ventajas. Mi mujer tuvo que prescindir de la falda corta, pues lo bajo del coche hacía que existiera cierta predisposición por parte de los demás conductores a «asomarse» durante las paradas. La conducción no era especialmente cómoda, ya que había que mantener el motor en su margen utilizable, que coincidía con un número de RPM que en mi coche ni aparece en el cuentarrevoluciones. El consumo de combustible hizo que tuviera que parar en las gasolineras más que en los semáforos. Y por último, a todo el mundo le entraba un insaciable afán competitivo conmigo, es decir, con el deportivo, que únicamente sirvió para que en una ocasión pudiera divertirme observando el gesto de deleite con el que me adelantaba un joven estudiante en su destartado Seiscientos. Pero no todo iba a ser negativo y el deportivo italiano me permitió descubrir, después de haber ejercido siempre de feliz morador del carril derecho de las autopistas, la posibilidad real de utilizar el carril izquierdo sin ese temor constante a ser expulsado de tan exclusivo territorio por alguna inmisericorde ráfaga de luces a través del retrovisor. Pero los sueños, incluso los que llegan a ser realidad, suelen ser efímeros y, como le ocurriera a Cenicienta, mi carroza se convirtió en calabaza aquel mismo lunes. Ahora observo a esos afortunados conductores que me adelantan con sus coupés mientras disfrutan de la tapicería de piel, de los 200 km/h. o de su carrocería exclusiva, y pienso cómo debe cambiarles el gesto cada vez que llenan el depósito, pagan la prima del seguro, esperan meses para conseguir un repuesto o reciben una abultada multa por exceso, más bien derroche, de velocidad. Y es que no siempre una carroza es mejor que una calabaza, o dicho de otro modo, el que no se consuela...

* Periodista



José Terol *



PADDOCK

AL HABLA CON JEAN ALESI

El piloto de Ferrari, Alesi, ha entrado a formar parte de la Asociación Amigos sin fronteras. Con una llamada telefónica, que cuesta 250 pesetas al minuto, se puede hablar con Alesi. Los fondos recaudados por este método serán destinados a la reconstrucción de Bosnia.



DUCATI, CAMPEONA DEL MUNDO

Ducati ha logrado hacerse con el Campeonato del Mundo de Marcas en Super Bikes, mientras que su piloto, Fogarty, ha perdido el título frente a Russell, que corre con Kawasaki y es el nuevo campeón.

NUEVO PATROCINADOR PARA ARROWS

La firma internacional de moda, Mandarin Duck, estará presente en la F-1. Morbidelli ha logrado para el equipo Arrows este patrocinador. De momento el compromiso es de un año pero si el resultado es bueno, Mandarin Duck continuará en la Fórmula 1.

WARWICK AL BTCC EN 1995

Derek Warwick es otro piloto de F-1 que se pasa a los turismos. En 1995 hará el Británico con un Alfa Romeo preparado por Prodrive.



Ferrari pierde la victoria

LA suerte no acompañó a Ferrari en la última prueba del Campeonato IMSA, que se celebró en el óvalo de Phoenix (Arizona). Primero, los Ferrari de Eliseo Salazar y Jay Cochran perdían la cabeza de la carrera al chocar entre ellos; más tarde, una estúpida avería del sistema eléctrico impedía una segura victoria del tercer Ferrari, conducido por el español Fermín Vélez, que tenía

que conformarse con la sexta plaza al estar parado en boxes seis vueltas, mientras Salazar era segundo y Cochran, octavo. La debacle de los coches europeos permitió al Spice Oldmobile de Jereky Dale ganar esta carrera, que se disputó con iluminación artificial al tener lugar por la noche, y estuvo llena de incidentes. Para Ferrari ha sido la debacle al perder, de paso, el título.

Seguros para clásicos deportivos

DE la mano de Antonio Boto, ex copiloto de Carlos Sainz, y ex director deportivo de Opel, la firma de seguros Blanco y Díez Asociado, ha puesto en marcha una nueva póliza denominada «Clasic Auto», especialmente diseñada para cubrir las necesidades de seguro de los vehículos clásicos, que siempre han encontrado problemas para poder ser asegurados. Entre las garantías de este nuevo seguro destacan la responsabilidad civil ilimi-



tada, robo, incendio, daños propios, asistencia en viaje y otras muchas ventajas. Cubre, además, los desplazamientos tanto en España como fuera de ella. Las condiciones para acceder a este seguro son: el tomador del seguro deberá acreditar el seguro de un vehículo moderno, tener más de 27 años y carné más de cinco años y no ser responsable de siniestro alguno durante los dos últimos años. Los interesados pueden ponerse en contacto con Antonio Boto en el teléfono (91) 544 08 50.



Marc Gené, de nuevo entre los mejores

LA pasada semana se disputó en Silverstone la última prueba del Campeonato Británico de Fórmula 3, con la lluvia como protagonista. En ella, Marc Gené, a pesar de hacer una mala salida, remontó desde la décimoquinta posición hasta la séptima, conseguida en la última vuelta, a pocas décimas del sexto. Por su parte, Pedro Martínez de la Rosa se clasificó octavo, e Iván Arias no llegó a participar en la prueba. Tras

este buen resultado, Marc Gené disputará el próximo domingo, en Donington -coincidiendo con la Copa FIA de Turismos- una prueba de Fórmula 3 de carácter internacional, en la que estarán los mejores pilotos europeos. La victoria en Silverstone se la adjudicó, como no, el danés Jan Magnussen con su Dallara Mugen, poniendo de manifiesto así su total dominio de la especialidad a lo largo de toda la temporada.

PADDOCK

ELF CON ANTONIO GARCIA

El Campeón del Mundo de Karting en la categoría junior-cadete, Antonio García, cuenta con el patrocinio oficial de Elf Oil España. El joven piloto del equipo Genikart es el actual líder del Campeonato de Cataluña de la especialidad y ocupa la segunda plaza en el Campeonato de España de Karting, certamen que ha ganado las cuatro últimas temporadas.



Atención: No todos los aceites para su motor son iguales...(*)

(*) Por eso somos el aceite Campeón del Mundo y 8 de los equipos que compiten en la Fórmula 1 usan nuestros productos.





A T O D O G A S

PADDOCK

OPEL SE CONCENTRARA EN LOS TURISMOS

Opel ha decidido racionalizar y concentrar sus actividades deportivas futuras en los diferentes campeonatos nacionales de turismos Clase II FIA. Opel España, por su parte, ha decidido, en la misma línea, volcarse en la modalidad de circuitos, en la que ya está presente con dos Vectra GT, coche con el que también correrá el año que viene. Por lo tanto, abandona los rallyes, especialidad en la que participó, con un gran éxito, durante los últimos 13 años.



JACKY ICKX AL DAKAR

Para celebrar sus 50 años de edad, que cumple el próximo 1 de enero, Jacky Ickx ha decidido postergar su anunciada retirada para correr la próxima edición del Granada-Dakar con un Toyota del importador de la marca en Bélgica.

EL DAKAR, A LA COPA DEL MUNDO

Por fin el Dakar ha entrado en la Copa del Mundo y, así, abrirá el Mundial en 1995. Mantienen su puntuabilidad los Rallyes Túnez y Atlas, las Bajas portuguesa, española e italiana, y los Rallyes de Australia y Dubai, mientras que el Faraones y el París-Pekín se quedan fuera del calendario.



Automóvil y cultura unidos

EL automovilismo desde una visión artística, así podría definirse la exposición que, patrocinada por la firma americana Quaker State, tendrá lugar del 18 al 27 de octubre en el hotel Majestic de Barcelona. La muestra se compondrá de un amplio abanico de imágenes históricas del mundo del automovilismo, desde la Fórmula 1 a los más elegantes clásicos. Las 40 obras

originales del pintor Juan Carlos Ferrigno están realizadas en diversas técnicas y formatos y son un claro exponente de la unión entre cultura y automóvil. Con la promoción de esta primera exposición, Quaker State abre el camino con la intención de promover anualmente una exposición de este tipo, y dejar clara su vocación de estar siempre al lado del automóvil.

El francés de Superturismos sin decidir

CON la victoria de Alain Cudini, con su Opel Vectra GT, en la prueba del Campeonato Francés de Superturismos, celebrada la pasada semana en el circuito de Montlhéry, la lucha por el título se abre aún más. Cudini se impuso en las dos mangas de la carrera seguida, en ambas, por su compañero de equipo Eric Hélary, lo que ha producido que la diferencia que le llevaba Laurent Aiello en la clasificación provisional del campeonato se haya reducido al mínimo. Así las cosas, y ante la última prueba, que se disputará el próximo 24 de octubre en el circuito de Ledenon, Aiello lleva sólo cuatro puntos de ventaja a Alain Cudini, por lo que el piloto de Opel, después de una temporada muy difícil, tiene muchas posibilidades de batir al favorito piloto de Peugeot.



Al cambiar el aceite, recuerde qué marca es campeona del Mundo de F-1 y exija que le pongan Elf...(*)

(*) Porque, además, puede entrar a cambiar el aceite y ¡SALIR CON UN COCHE NUEVO! o un viaje a PARIS o con uno de los miles de premios Elf.

Consulte a su taller y exija que le pongan Elf, el aceite nacido de la competición.





TROFEO DE LAS GACELAS

Mapa, brújula y coraje

Es duro pero se puede aguantar. El esfuerzo merece la pena por la inolvidable experiencia que supone recorrer miles de kilómetros frente al horizonte de una tierra sin final. Un mundo y una cultura desconocidas se abrieron a las participantes de este trofeo, que más que una prueba sólo para mujeres es una auténtica y dura aventura.

COMO componentes del equipo de Ford España, que ha abierto el camino a la participación española en el singular Trofeo de las Gacelas, hemos tenido la oportunidad de afrontar este reto, un difícil reto compartido con el resto de los equipos participantes, todos ellos franceses, salvo una pareja alemana, que completaba, junto con nosotras, la representación internacional.

Contra lo que se pueda pensar, este trofeo no es juego de niñas aburridas o amas de casa sin saber qué hacer, es una lucha diaria contra el variado y difícil terreno, el cansancio y los elementos atmosféricos. Sirve de ejemplo la excepcional participación masculina que, sin optar a clasificación, tomaba parte en esta carrera. Los dos periodistas no aguantaron ni dos días; la dura primera etapa ♦♦♦



Patricia Coliario y Nathalie Golenko fueron las vencedoras en la carrera de este año. Su experiencia de la anterior edición les sirvió para ser las mejores.



La escasez de medios en Mauritania se suplió con la colaboración de sus gentes, que se esforzaron en todo momento para que la prueba pudiera seguir adelante.



y una noche perdidos entre las dunas acabaron con su moral.

Un Ford Maverick, una brújula, unos prismáticos y un mapa de la zona son las únicas armas con que cuenta cada pareja para superar las etapas y encontrar el escondido campamento en esta prueba de «navegación por el desierto». No sólo se ponen a prueba los conocimientos de orientación y conducción de las participantes, también la condición física y mental y, sobre todo, la actitud frente al cansancio y los problemas resulta fundamental para superar esta dura carrera, en la que te acompaña una extraña y maravillosa sensación de soledad.

Cambiando el ordenador y la pluma por el volante, la brújula y el mapa, afrontamos el reto de recorrer durante nueve días las tierras mauritanas junto a las otras 26 participantes. Algunas ya habían corrido con anterioridad el trofeo, pero para la mayoría era una nueva experiencia en la que alemanas y españolas nos encontrábamos un poco relegadas dentro de una organización francesa y ante una masiva participación gala, que luchaba con dureza y frialdad por mantener su supremacía.

Desgraciadamente, tras un excelente comienzo que ni nosotras, novatas en estas lides, podíamos creer, quedábamos fuera de carrera el segundo día. La inexperiencia, la tormenta vespertina del desierto y la falta de cobertura de la radio, que nos impidió pedir ayuda, fueron las causas de nuestra descalificación; el Maverick quedó repentinamente atrapado en un terreno

LARGA VIDA AL TROFEO

EL Trofeo de las Gacelas es una excelente historia que merece seguir adelante y ampliar sus horizontes internacionalizando y aumentando la participación. Tras las cuatro primeras ediciones, en las que la organizadora, Dominique Serra, ha trabajado duramente para dar credibilidad a esta idea, ha llegado un quinto año lleno de problemas que han puesto en peligro la continuidad de esta dura y original competición reservada a mujeres. Con más o menos acierto, Dominique y su equipo, un equipo compuesto por voluntarios que, desinteresadamente, se han empleado a fondo luchando para cubrir todos los frentes, el bache se ha salvado; aunque Mauratina no ha sido fácil. Lo cómodo hubiera sido anular o posponer esta quinta edición pero, a pesar de los problemas y la escasez de medios económicos y humanos, el trofeo debía celebrarse para asegurar su continuidad.

Sólo 14 equipos tomaban la salida en Nouakchott, tras arduas negociaciones con todos ellos para llegar a un acuerdo rebajando el precio de la inscripción; muy poco dinero para organizar con brillantez un acontecimiento de tal envergadura en un país tan poco dotado de infraestructuras como es Mauritania. Además, al problema económico se ha unido la precipitación, ya que esta quinta edición no debía desarrollarse en África -estaba previsto Asia- y con tan sólo dos meses hubo que sacar adelante un nuevo destino. Muchos han sido los fallos y numerosas las dificultades, pero con el esfuerzo de todos, voluntarios y participantes, felizmente se ha cerrado una nueva edición. El trabajo de este año no debe caer en saco roto y el Trofeo de las Gacelas merece crecer y salir adelante.



Las interminables cordilleras de dunas fueron uno de los obstáculos más difíciles de superar. Cuando era imposible salir del atasco se podía pedir ayuda a la organización, pero esta ayuda conllevaba una penalización.



No podía faltar la foto de rigor para el recuerdo. Todos los Ford Maverick eran reparados y revisados mientras las participantes aprovechaban para reponer fuerzas tras la alegría que daba llegar de noche al campamento.

MAVERICK DEL DESIERTO

SI el esfuerzo humano fue importante, no menos dura resultó la prueba para la mecánica del Ford Maverick. El todoterreno de Ford recorrió más de 2.500 kilómetros por una tierra desolada y sobrecohedora; cabalgó a través de las cordilleras de dunas, los lagos secos, los pedregales destructores, las trialeras angostas con pasos casi imposibles y, para rematar, las lluvias se sumaron a las trampas naturales del desierto para volver pantanosas algunas de sus franjas. Fueron nueve días intensos bajo un sol sin tregua y muchas, muchas horas al volante (nunca menos de 14 por día). Se rozó el límite de aguante tanto para las personas como para las máquinas. Los problemas de agotamiento se compaginaban con los de calentamiento de los Mavericks hundidos en el mar de dunas. Las escasas horas de sueño, así como la alimentación precaria, demacraban los rostros de las «gacelas» en la misma medida que el gasóleo que, lleno de suciedad, imponía un ritmo cada vez más lento a los vehículos. Era necesario aguantar hasta llegar al campamento al final del día para limpiar el circuito de combustible y restaurar el cuerpo. Al final todas las «gacelas» alcanzaron la meta al igual que sus monturas. Las incidencias humanas desbordaron algunas lágrimas, reclamaciones y rupturas entre los componentes de algunos equipos. Los percances mecánicos se remitieron a numerosos pinchazos, una rotura de cárter, dos suspensiones reventadas y sobre todo arena, mucha arena que unía a personas y máquinas envolviéndolas.



pantanosos del que resultaba imposible salir, sobre todo de noche y bajo una lluvia torrencial. Ante la adversidad, y resignadas con nuestra mala suerte, dormimos en el coche en la inmensidad del desierto.

Sabíamos que nuestro esfuerzo sería vano, por no poder llegar a tiempo a la salida de la tercera etapa, pero al amanecer trabajamos mano a mano para desembarcar el coche y alcanzar el campamento por nuestros propios medios.

Habíamos logrado superar solas la primera dificultad seria y nuestro orgullo, a pesar de la descalificación, estaba intacto. Como el reglamento lo permitía nos incorporamos a la competición, sabiendo que no podíamos optar a la clasificación. Seguimos la carrera y logramos buenos resultados, ayudando en ocasiones a salir de apuros a los equipos necesitados. Fue un maravilloso aprendizaje que nos permitió ganarnos el respeto de muchos de los equipos franceses y, si hubiéramos estado en carrera, este dúo de periodistas hubiera dejado el pabellón muy alto.

Junto a nosotras siguieron la prueba los otros tres equipos, entre ellos las alemanas, que también fueron descalificados. Pese al cansancio, los atascos en la arena y el barro, la falta de sueño, las histerias y las lágrimas de las menos fuertes y los nervios de los tres equipos que al final luchaban por la victoria, los 14 Mavericks y sus ocupantes llegamos jubilosos a la meta de Nouakchott, donde el cutre hotel de la primera noche nos pareció el más majestuoso de los palacios tras nueve días en los que

lavarse era un lujo, dormir, un placer inalcanzable y comer, simplemente una necesidad.

M^{re} JESUS BENEIT Y SIMONETTA GARIH



RALLYE DE TIERRA DE CUENCA

Aldecoa: victoria y título

Al fin Claudio Aldecoa ha logrado el título de Campeón de España, un título merecido para este veterano piloto que, edición tras edición, ha estado en el certamen de tierra luchando siempre con equipos más potentes.

cero, posición que le aseguraba el título. Por su parte, Luis Climent no tenía un día en que su moral estuviera muy alta, pues unas horas antes de la carrera recibía la noticia de la retirada de Opel de los rallyes y la no participación en el

La penúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra se cerraba, ante el abandono de Jordi Torra, con la inesperada victoria del Sierra Cosworth 4x4 de Claudio Aldecoa, victoria que además servía al piloto vasco y su copiloto, Juan Breda, para lograr los preciados títulos de Campeón de España.

El rallye conquense comenzaba con el dominio del Ford Sierra Cosworth de Jordi Torra y Félix Salido, que se situaba en la primera posición desde el primer tramo, mientras que Aldecoa hacía su carrera interesado tan sólo en finalizar ter-



Torra era el ganador en Cuenca hasta que la mecánica le jugó una mala pasada.

consolidado en la primera posición. A sus espaldas, Aldecoa rodaba tranquilo, ya que Climent, en el último tramo de la primera parte, tras un salto, rompía el radiador de aceite del Vectra y tenía que abandonar. Otro abandono destacable era el de José Alonso, a quien dejaba tirado el grupo de su Escort Cosworth.

Tras Torra y Aldecoa, un recuperado Luis Bravo que contaba con un nuevo motor que proporcionaba 330 caballos a su artesanal Ford Fiesta, y era tercero mientras a sus espaldas Salvador Cañellas y Carlos Solé, rapidísimos con los Ibiza, luchaban por la cuarta plaza.

Nadie esperaba que hubiera un cambio de líder una vez superada la neutralización, pero el diferencial del Sierra de Torra, castigado tras un pinchazo, le dejaba tirado a falta de un tramo para finalizar el rallye y la victoria caía en manos de Aldecoa. Por su parte Bravo, Cañellas y Solé llegaban a la última prueba separados tan sólo por diez segundos. Al final, en la última cronometrada, los hombres de los Ibiza lograban imponerse a Bravo, que finalizaba cuarto, y terminar el rallye empatados en la segunda plaza. La actuación de Salvador Cañellas y Carlos Solé fue resaltante a lo largo de toda la carrera, pero Solé, que prácticamente tiene asegurada la Copa de Seat, ocupaba la tercera posición y Cañellas era segundo por haber marcado mejor tiempo que su rival en la primera especial del día, cronometrada en la que Solé pinchaba y perdía algo más de 20 segundos. Entre los Citroën, la penalización de Joseba Gayoso dejaba la victoria en manos de Antonio Riberaygua, quinto de la general, que ya tiene adjudicada la Challenge a pesar de que casi no llega a la meta tras romper la suspensión en un salto en el último tramo.

La carrera conquense se desarrollaba en cuatro tramos -dos veces cada uno- muy rápidos y con buen piso, por lo que el excelente trazado hizo que los pilotos estuvieran en-



Victoria y título para un veterano de este certamen que este año, por fin, ha visto compensado su esfuerzo.



Salvador Cañellas junior y Carlos Solé terminaron empatados en esta penúltima prueba del año. Para el joven Cañellas fue la segunda plaza de la general, pero Solé tiene prácticamente en sus manos la Copa Ibiza.



cantados con el recorrido. La próxima cita, la última de esta edición, será en la zona centro, posiblemente en la provincia de Avila.

TEXTO Y FOTOS: JOSE MANUEL ALONSO

CLASIFICACIONES

1º Aldecoa-Breda (Ford Sierra Cosworth) 43 minutos, 03 segundos; **2º, 1º dos ruedas y 1º Copa Ibiza, Cañellas-Sanchis** (Ibiza GTI), a 3 min. 31 seg; **3º Solé-Bosch** (Ibiza GTI), a 3 min. 31 seg; **4º Bravo-Burgos** (Ford Fiesta 4x4), a 3 min. 48 seg; **5º Riberaygua-Besoli** (Citroën AX 4x4), a 4 min, 19 seg; **6º Gayoso-Arbulu** (Citroën AX 4x4), a 4 min, 27 seg; **7º Casares-Franco** (Ibiza GTI), a 4 min, 51 seg; **8º Méndez-Carballido** (Citroën AX 4x4), a 5 min; **9º Estevez-Cid** (Citroën AX 4x4), a 5 min. 01 seg; **10º Puigdemol-Escamilla** (Citroën AX), a 5 min, 06 seg.

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º Claudio Aldecoa, 155 puntos; **2º Carlos Solé**, 110 p; **3º Antonio Riberaygua**, 95 p; **4º Luis Climent**, 82 p; **5º Jordi Puigdemol**, 77 p.

JORGE MARTINEZ

INCOMBUSTIBLE

El triunfo de Jorge Martínez «Aspar» en Argentina es el reencuentro de los españoles con el triunfo. Eso, unido a cómo luchó por conseguirla, le han dado un significado especial. Su caída en Barcelona cuando luchaba por ser primero significa el resurgir del más veterano de nuestros pilotos.



Argentina ha significado el reencuentro de «Aspar» con el éxito tras dos años de decepciones.

«ASPAR»

HACIA dos años, desde el Gran Premio de Sudáfrica de 1992, que en una prueba del Campeonato del Mundo de motos no sonaba el himno nacional español, ése que en 1988 se llegó a conocer como «la canción del verano». Curiosamente eso ya había sido también entonces por obra y gracia de Jorge Martínez «Aspar», ése a quien muchos quieren retirar y del que tantas veces han dicho que estaba acabado, ése que resiste el empuje de las nuevas oleadas de pilotos que suben para, —es un decir—, relevarle. Y es que «Aspar» es de otra generación, la de los Sito, Garriga, Cardús, «una generación que estábamos más acostumbrados a sufrir, ahora algunos pilotos jóvenes han subido muy deprisa, no valoran dónde están y, por ejemplo, tratan mal a los mecánicos. Está bien subir rápido, pero hay que ser agradecido y valorar las cosas, saber sufrir cuando es preciso».

«Aspar», con sus 32 tacos es uno de los veteranos del Mundial. De los en activo sólo Spaan debutó antes que él, y únicamente éste, McKenzie, Preining y Reggiani son mayores que él. Es el único de los que todavía compiten que ganó dos Grandes Premios en un día, el que más títulos tiene, cuatro, y el que más victorias, 37, ha logrado. Al «viejo» querían retirarle y ha sido él quien ha sacado las castañas del fuego aunque al decir eso no queremos ni debemos despreciar las temporadas de hombres como Puig, Crivillé, Checa o cualquiera de los demás españoles que corren. Pero al fin y al cabo él ha sido el que ha ganado. Algunos ya no contaban con el de Alcira pero razón tenía Angel Nieto cuando le decía al ex campeón Mundial que tuviera paciencia, que no dejase de trabajar, que el tiempo le daría la razón y las victorias ♦♦♦



Tras la primera victoria, en Assen, «Aspar» posa, satisfecho, con su equipo.



Paco Tombas, la persona que más creyó en él en sus comienzos, prepara la Derbi para la carrera de Assen en 1984. Poco después «Aspar» lograba su primer triunfo.



El piloto alcireño consiguió una compenetración total con su Derbi. Las «balas rojas» parecían estar hechas a su medida, y los triunfos y títulos se sucedieron.

volverían, «porque lo único que te faltan son medios». Por eso, cuando estaba en el podio, tras besar esa posición reservada al mejor, emocionado y lloroso «claro que lloré, no ves que echaba tanto de menos ese momento». «Aspar» no se limitó a repartir agradecimientos a los patrocinadores, a la marca y a todos «cuantos me han ayudado», sino que tuvo un especial recuerdo para el «doce más uno», del mismo modo que también lo tuvo por Adrián Campos, su amigo del alma, su amigo de toda la vida y con quien comparte penas y alegrías en cuanto vuelve a casa tras una carrera. Y a fe que en los últimos tiempos las cosas no iban por el mejor de los caminos y las penas superaban por goleada a las alegrías.

Y es que no sólo en las pistas han pintado bastos, sino que también en



La gran decepción. Un caída en Francia en 1985 le priva del título del Mundo.

la vida privada ha habido que pelear duro para enderezar de nuevo el rumbo tras que un mánager de esos que dicen que «lo nuestro es sobre todo amistad» aprovechaba el tiempo para desviar cuanto podía hacia su propio bolsillo y dejaba más de un entuerto que ha habido que resolver poco a poco. Sin embargo, a pesar de todo, tras cada tortazo, tras cada fracaso, «Aspar» ha sabido levantarse y jamás ha tirado la toalla a pesar de que en más de una ocasión pudiera haber estado tentado de hacerlo, a pesar de que muchos lo enviaban al retiro: «Pero yo tenía una cosa muy clara —dice desafiante— y es que no quería irme derrotado, no quería irme perdiendo. Sabía que era muy fácil de decir pero muy difícil de cumplir pero nunca me he dado por vencido y sabía que podía volver a ganar».

Esa convicción, esa fe en un futuro real, que era lo que le daba la fuerza suficiente para comenzar de nuevo se basaba en algo sólido. Y es que «Aspar» se hacía tomar tiempos en las zonas de curvas, en las partes técnicas, allí donde el pilotaje está por encima de la potencia de la moto, allí donde el piloto supera a la máquina: «Siempre era de los mejores y eso me confirmaba que yo seguía siendo tan rápido como siempre y que el día en que mi moto estuviera a la altura de las demás, no que fuese mejor, sino sólo igual, ese día yo volvería a ganar. Lo que necesitaba era eso, una moto que me permitiera luchar de tú a tú con mis rivales». Como la que tuvo por fin en Buenos Aires, hace dos semanas: «tenía la plena convicción de



Dos campeonísimos frente a frente. Angel Nieto y Jorge Martínez «Aspar», comentan la victoria de éste en Assen. Los españoles pisaban fuerte en los circuitos.

que podía ganar, de que tenía que ganar, sabía que ése era mi momento y no podía dejarlo pasar. Una voz de mí mismo me decía que si había luchado y sufrido tanto por conseguirlo en ese momento no podía fallar». Y no falló.

La carrera de este alcireño de 32 años tiene tres etapas. La primera, la que de la mano de la Escudería Aidesa —la de su amigo Adrián—, de la mano de Ricardo Tormo, su mentor, y de la de Tombas, el técnico de renombre que creyó en él, le llevó a fichar por Derbi. Ese es el inicio de la segunda etapa, la de las «Balas Rojas», la de los títulos mundiales. Al poco de estrenarse con la marca de Martorellas el destino le puso en una encrucijada ya que con Tormo en el quirófano, alguien tenía que ganar con esas motos. Y así, ese mismo año, hace ahora diez, se anotó su primer Gran Premio, el de Holanda en Assen. Los títulos tardaron más en llegar, fue en 1986, 1987 y 1988, pero todo se torció la temporada siguiente. Una relación que parecía sólida se mostró frágil y quebradiza y así en 1990 fichó por JJ-Cobas con lo que se inicia la tercera fase. Las victorias iniciales pronto se tornaron derrotas y comenzó un calvario con cambios de motores, de marcas, de equipos, de managers y técnicos que sólo a finales de 1992 pareció enderezarse y culminó con la victoria de Kyalami. Ese deambular de una marca a otra parece indicar que «Aspar» es mejor piloto que organizador y gestor de su propia estructura: «Reconozco que he fallado, pero como mánager sólo llevo dos años, el pasado y éste.

Hasta entonces mi trabajo era ser piloto y si ahora además llevo el equipo es porque he tenido que asumir este papel. No pienso que lo haga tan mal cuando Yamaha vuelve darme sus motos oficiales para 1995», explica caragado de confianza en sí mismo.

La verdad es que en la opinión pública esta victoria de «Aspar» ha calado muy hondo. Naturalmente, esa vuelta final en que él y Noboru Ueda se pasaron varias veces cuando ya parecía que la suerte estaba echada, pasará a los anales del deporte motociclista y eso hizo que los espectadores valoraran el triunfo como de «Aspar» y no por mérito de llevar mejor moto, ya que claramente se veía como en la recta sus riva-



En 1988, ya en plena madurez como piloto, «Aspar» tuvo un año triunfal.



Pese a las adversidades, el alcireño ha mantenido la confianza en sus fuerzas.

les se lo comían. Pero es que hay otra cosa y es que un triunfo de «Aspar» es querido y deseado por todos en cuanto que el de Alcira, mientras perdía, supo mantener la compostura, supo guardar las formas, supo reconocer los errores que cometía, supo, en suma, tener un «buen perder», asignatura esta que muchos de sus colegas no aprobaron.

A la hora de juzgar la carrera de «Aspar», salta a la vista que se le puede echar en cara lo mismo que a Angel Nieto: son hombres de pequeñas cilindradas: «El «dos y medio» es un poco mi asignatura pendiente, pero las cosas no siempre son como uno desearía y la vida te lleva por caminos que a veces no son los que te marcas. Sé que también podría hacerlo bien, el año en que corrí con una moto de esa cilindrada las cosas fueron muy mal porque no teníamos medios, y eso es fundamental cuando el nivel es tan alto y las cosas están tan igualadas. Ahora es un poco tarde y, aunque podría, si quisiera, tener una Yamaha, no creo que sea mi mejor opción porque ellos mismos me han dicho que mi objetivo ha de ser el 125 y claro, en esas condiciones, sé que no me apoyarán a fondo en el cuarto de litro». Así las cosas, en 1995 veremos pues a «Aspar», incombustible y determinado como siempre, de nuevo a los mandos de una Yamaha 125 oficial. El objetivo, como siempre, su quinto título mundial, un objetivo que la victoria argentina hace todavía más creíble. Un objetivo que todos deseamos ver cumplido.

TEXTO Y FOTOS: JOSE LUIS AZNAR



GRAN PREMIO DE EUROPA DE MOTOS

TODO O NADA

Bajo ese lema disputaron los pilotos españoles el Gran Premio de Europa. En la última carrera del Mundial todos jugaban sus bazas. Todos querían

brillar. Crivillé rozó el podio, Puig mostró su rapidez y «Aspar» estuvo a punto de ganar. Pero nos quedamos con las ganas. Biaggi, consagrado Campeón de 250, fue el hombre del

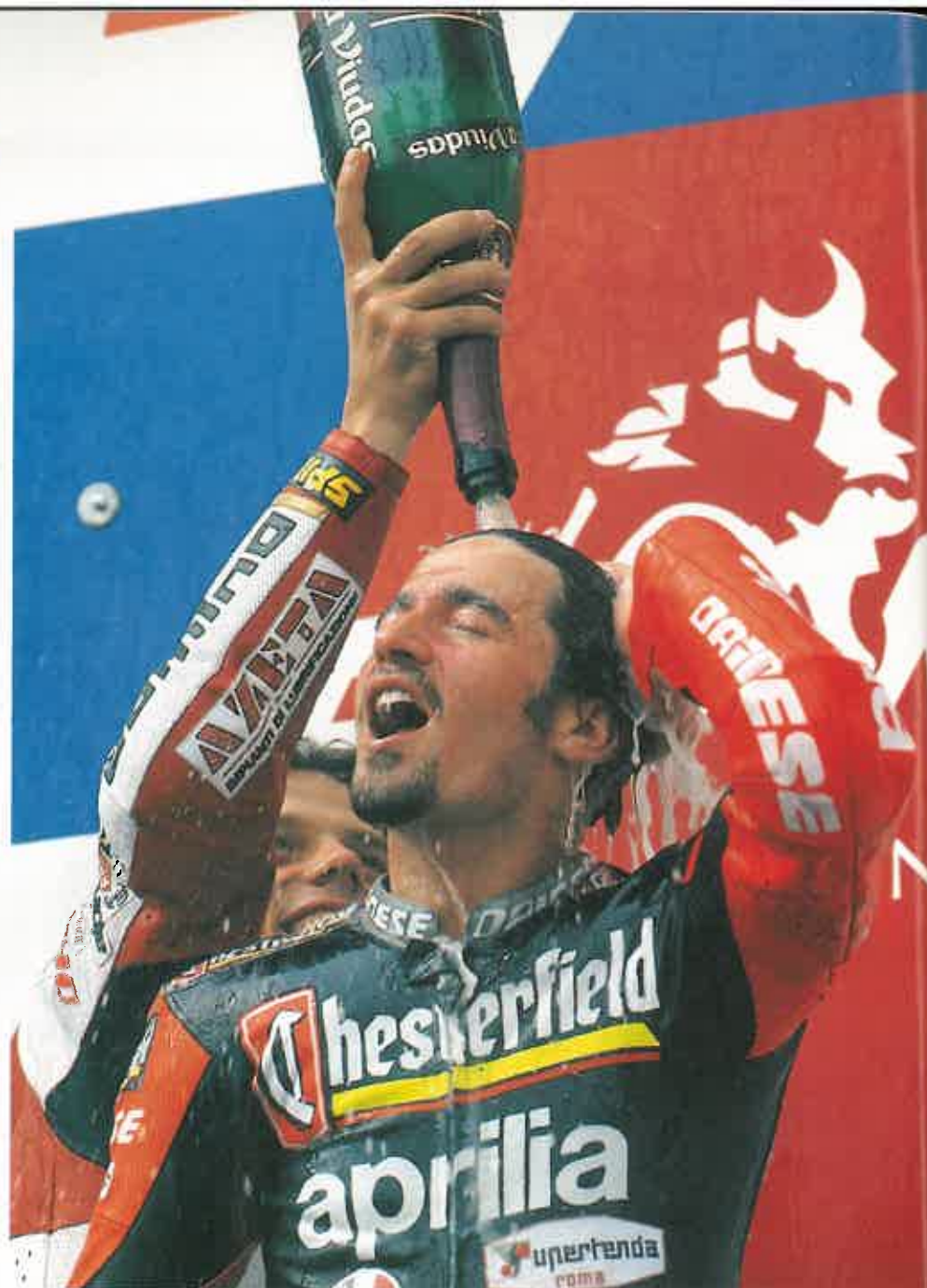
día así como Raudies, que por fin ganó un Gran Premio mientras a Cadalora la victoria le da el subcampeonato.



NO era el día. La que podía haber sido una jornada gloriosa, o al menos inolvidable para nuestro motociclismo, terminó con el triste sabor de la insatisfacción. El primero fue D'Antín que, por fin muy brillante en los entrenamientos, aspiraba a salir en primera línea y a colocar su Honda NSR en el lugar que le correspondía. Sí, este fin de semana la moto iba algo mejor, pero la cuestión era que el madrileño puso el resto en un circuito que se le da muy bien. En la última sesión, con los neumáticos fríos, se cayó nada más salir de boxes, como un principiante, como un novel. El era el primero en reconocerlo. La caída podía haber sido sólo un desliz pero la maldita placa de la clavícula se dobló y el mismo sábado «Toni» entraba en el quirófano... Antes había llorado. De rabia. Fue el primero, pero no el único.

Le siguió Puig. El barcelonés hizo unos entrenamientos tal y como acostumbra, es decir, brillantes, y en la carrera mandó las operaciones durante ocho vueltas. Luego, la euforia envuelta en el dolor de sus antebrazos, se diluyó como un azucarillo. Nada más entrar en su box también lloró. También lo hizo por rabia. En la misma carrera Crivillé luchó como un poseso contra Kocinski y contra un antebrazo que, forzado a causa de la mala postura a la que le obligaba la lesión de su mano, le impidió defenderse en igualdad de condiciones. En la última vuelta lo intentó todo. El y el yanqui se tocaron, pero el español llevó la peor parte, aunque dentro de lo malo tuvo suerte de no caer. Al de Seva ser cuarto no le consoló demasiado, porque ansiaba ese podio ante la afición de casa. Aún nos queda un cuarto héroe: «Aspar». Al valenciano tampoco le consolaba ser segundo y, tras una carrera en la que demostró lo que es saber frenar al límite y lo que es no arredrarse ante nada, cayó cuando faltaban dos curvas para el final y sabiéndose ganador. Fue una caída espeluznante, una caída a 180 kilómetros por hora de la que por suerte el veterano piloto salió con tan sólo una subluxación del hombro derecho cuando se podía temer lo peor.

Excelentemente organizada por los hombres del Real Automóvil Club de Cataluña, la matinal, que estaba presidida por un tiempo nublado y frío que hacía temer la lluvia en



Max Biaggi, arriba, se proclamó Campeón del Mundo en 250 cc. tras una disputada carrera. En la categoría de 500, Alex Crivillé no consiguió frenar a John Kocinski, que fue tercero.



El plato fuerte del día era la carrera de 250. Biaggi y Okada se jugaban el título.

cualquier momento, se abría con la carrera más crucial del día, la que debía decidir el título entre el italiano Biaggi, el favorito por su ventaja en la tabla y paladín de Aprilia, y el aspirante, el japonés Okada, que defendía los colores de Honda. En los entrenamientos había sido el italiano quien había dejado claras sus intenciones, pero en los primeros compases de la carrera las cosas no lo estaban tanto. Capirossi era el primer líder junto con los dos aspirantes y Romboni, Ruggia, Harada y Aoki en un mismo pelotón. Al filo de las vueltas las cosas se fueron clarificando. Primero cayó Aoki al tiempo que el galo se iba retrasando. Luego Biaggi fue ascendiendo a la cabeza y junto con él lo hizo Okada. El italiano no necesitaba imperiosamente la

victoria pero hizo una carrera magistral. Si el japonés lo pasó varias veces, él no se amilanó y le devolvió la moneda en otras tantas ocasiones hasta que en el último tercio, el romano, autoritario, seguro de sí mismo, ayudado por la excelente velocidad punta de su Aprilia, cuyas cualidades es de justicia no olvidar aquí, se fue destacando hasta lograr, en solitario y a lo grande, esa victoria que valía un título.

En el podio otros dos italianos le acompañaban: Capirossi, que desde la sexta vuelta se había quedado sin quinta, y Romboni, en ese orden. Les seguían los dos japoneses: Okada y Harada, autor este también de una excelente carrera. Más lejos venía Ruggia, y luego Waldmann, que había conseguido mantener a raya a

Bayle. Los siguientes en entrar eran Checa, como siempre excelente con su modesta moto a la que sabe sacarle todo su jugo, Bosshard y Kenny Roberts jr. El americano había tenido a su vez una gran actuación, puesto que en la primera vuelta se hizo una larga excursión que lo relegó a la cola del pelotón. En ese mismo lance cayó Cardoso. Maurel terminó décimotercero con la Honda del equipo Kanemoto, en el que milita Okada, pese a unos neumáticos que sólo aguantaron unas pocas vueltas y tras él, también en los puntos, entraba Castilla. Borja, decimotercero, Gibernau, vigésimoprimer y de Juan, dos puestos más atrás, eran los otros españoles que concluían la prueba, cosa que no lograba hacer el cartagenero Hernández.

Tras subir al podio, Biaggi, exultante, no era sin embargo muy pródigo en palabras y su comentario fue lacónico: «Estoy contento, pero no siento nada distinto, sólo va a cambiar el número de mi carenado». Okada, digno subcampeón se declaraba víctima de la superior velocidad punta de la moto de su rival: «He tenido que arriesgar mucho para mantenerme con Biaggi y al final no me quedaba neumático. No estoy muy decepcionado, la experiencia me será muy útil para el año próximo», explicaba.

La segunda carrera de la jornada era la del medio litro. Ahí se ♦♦♦

El tercer puesto de Kocinski en la carrera de 500 no le sirvió para ser Subcampeón del Mundo. A la derecha, Wayne Rainey vigila a sus muchachos desde la pista.



WAYNE Rainey se dio una vuelta por la pista de servicio durante la carrera de 500 con un quad, llevando con él a su esposa Shae. El público le ovacionó constantemente y, emocionado, el ex campeón del Mundo declaró: «En ninguna parte el público me trata como en España. Es fantástico sentir cómo me quiere la gente de este país».

esperaba mucho de los dos españoles. Puig salía cuarto y Crivillé, que era el único de Honda en disponer de una suspensión trasera programada electrónicamente, quinto, mientras el mejor tiempo había sido para un Cadalora que sabía sacar lo mejor de su Yamaha.

Una vez el semáforo se puso verde, fue Alberto Puig el que se encargó de provocar el delirio del público, un público que no abarrotaba la instalación del RACC pero que había respondido positivamente a la cita. El encanto duró ocho vueltas, al cabo de las cuales Puig no pudo impedir ser adelantado primero por Cadalora, pero luego se vio incapaz de contener al resto de rivales y terminó en un amargo séptimo lugar. Mientras, Cadalora logró distanciarse de Doohan y de ese modo se fue hacia una victoria inapelable que le otorgaba el Subcampeonato del Mundo. Al principio había parecido que el ya Campeón Doohan podría haberle discutiendo el triunfo, pero el australiano se quejó del neumático trasero aunque, cuando en el último momento comenzaron a caer algunas gotas, prefirió no arriesgarse a irse al suelo, ya que dentro de muy poco ha de volver a pasar por el quirófano para que le arreglen su maltrecha pierna.

Fue la lucha por la tercera plaza



Luca Cadalora, arriba, demostró que se le da bien el circuito de Cataluña, y logró el triunfo en 500. Didier Raudies, tras su dura pelea con 'Aspar', se alzó con la victoria en 125 cc.



del podio la que levantó al público de sus asientos. Eso era asunto de Crivillé y Kocinski. Los dos jóvenes lucharon a muerte por conseguir ese tercer escalón del podio. Tanto es así que en una ocasión se tocaron en plena recta cuando Little John le cerró la puerta a Alex y luego éste declaró: «Me ha hecho alguna pasada algo "fuerte" pero yo se la he devuelto con la misma moneda». La cosa estaba clara, la Honda corría más que la Cagiva, pero el americano frenaba mejor que el catalán, cuyo brazo le dolía, puesto que para evitar las molestias del injerto debía adoptar una postura forzada. Así las cosas todo se jugó en la última vuelta, la cual Kocinski inició en cabeza. El de Seva intentó varias veces el adelantamiento y en la entrada al estadio estuvo a punto de conseguirlo pero allí se rozó el desastre: «Las motos nos derrapaban, ninguno teníamos ya mucho "grip" en los neumáticos y, cuando yo me metí, él me cerró, incluso me rompió la cúpula del carenado, pero tuvimos suerte de no caer. Estoy contento porque he luchado a tope y la gente pude estar satisfecha pero me da mucha rabia no haber podido conseguir ese podio». Por su parte el de Arkansas declaraba: «Ha sido una batalla a muerte. En la última vuelta Alex ha frenado muy tarde y me ha tocado por detrás. Se ha roto mi colín pero no puedo quejarme. Estaba ante su público y ha ido a tope. Eso son las carreras».

Otro español concluía la competición. Era López-Mella, que vivía su sueño de la Centenaria, puesto que disponía de la moto de Kevin Schwantz. Mucha moto y nada de tiempo para probarla antes. Eso hizo que el gallego, que la juzgaba muy superior a su Yamaha («se aguanta mejor y el motor es superior en toda la gama de potencia y a pesar de ello más dócil») no pudiese sacarle demasiado partido por varias razones: «La puesta a punto está hecha para Kevin y él pilota muy distinto a mí» y sobre todo Luis, que corría con un brazo escayolado, no quería bajo ningún concepto caerse y debía, tras arrancar mal, batallar con unos neumáticos que se degradaron muy pronto y por ello debió conformarse con ser decimotercero, muy lejos de aquel séptimo del pasado año que era su objetivo. ♦♦♦

CRIVILLÉ SIGUE CON HONDA



ALEX Crivillé firmó el precontrato que le liga un año más con la marca japonesa como integrante de su equipo oficial junto a Mick Doohan y Sinichi Itoh. Los japoneses están encantados con el catalán, de quien alaban su cooperación y predisposición a la hora de poner a punto la moto y valoran muy positivamente el hecho de que, en toda la temporada, sólo ha caído en una ocasión en carrera: «El año que viene ganará algún Gran Premio», vaticinan en Honda. En cuanto a sus patrocinadores, también es seguro que renueve con Marlboro, aunque

se desconocen los detalles de si todo será de idéntica forma que hasta ahora. Con la tranquilidad de disponer de una moto competitiva y de recibir el mejor trato de fábrica, el de Seva va a vivir un invierno mucho más tranquilo que el pasado.

CARMELO EZPELETA: «EN EL 95, POCOS CAMBIOS»

CARMELO Ezpeleta es el hombre fuerte en el Mundial. El, como responsable de Dorna Motor, rige los destinos de la alta competición motociclista y declaró a Motor 16 que «en el próximo Mundial no habrá grandes cambios, pero se tenderá a mejorar muchos aspectos, como puede ser el de incrementar la cobertura televisiva en alguno de los 99 países que ahora cubrimos, el potenciar el campeonato merced a la recuperación económica, etc...» En cuanto al calendario, todo parece indicar que desaparecerá el Gran Premio de Austria y en su lugar se irá casi con toda seguridad a Brasil, y que el de Alemania pasará de Hockenheim a Nurburgring. En cuanto a la polémica que algunos sectores han lanzado en contra de la categoría de los 125 centímetros cúbicos se mostró tajante: «Después de carreras como la de hoy es impensable pensar en suprimirlos, aunque ésa era una decisión que ya estaba tomada y de ningún modo se había pensado en eliminar esta categoría». Otra categoría en el ojo del huracán de algunos son los «sidecars», que por cierto estuvieron presentes en Montmeló. Estos tampoco desaparecerán.



¿DONDE VA CADA CUAL EN EL 95?

ESE es el típico tema de final de temporada. Si vamos por orden tenemos que en 500 los únicos que ya duermen tranquilos son los tres pilotos de Honda HRC: Doohan, Crivillé e Itoh, éste salvado por su carrera checa. También estará tranquilo Capirossi, que ya ha probado la Honda 500. En Suzuki, Schwantz ya había firmado, pero no así Barros y, cuando éste creía que iba a renovar, resulta que será Beattie quién acompañe al tejaño. Cadalora está discutiendo de dinero con Roberts [pide lo mismo que cobraba Rainey! mientras que a su lado podría estar Chandler. Y es que Cagiva ha disputado con toda seguridad en el circuito de Cataluña su último Gran Premio. Ello deja libre también a Kocinski, aunque éste lo tiene difícil, puesto que no es fácil que Honda construya una sexta NSR pues Puig tiene seguro la suya. Llegados a este punto hay que matizar muchas cosas, ya que el de Cardedeu, que está a punto de ser operado de sus antebrazos, es consciente de que su contrato actual es inaceptable para 1995 y por ello, apoyado por Tabacalera, puede irse a Kanemoto si no se entiende en el aspecto monetario con Sito. Este podría ofrecerle entonces otra Honda a Little John o a Cadalora, pero eso son demasiadas Honda y hace falta un fuerte patrocinador... El americano pues, como Barros, lo tiene difícil, pese a que nadie duda de su enorme talento, aunque aquí haga falta mencionar tal vez que su carácter le ha cerrado más de una puerta, como la de Roberts...

En 250, Biaggi y Bayle siguen, pero no así Ruggia, mientras que Romboni no tiene nada claro y de la Suzuki del cuarto de litro no se sabe nada nuevo. Checa, como D'Antín, esperan una NSR y en el caso del catalán todo podría seguir en el seno del mismo equipo Givi Racing, aunque se especula con la posibilidad de ir al Honda Pons o a Pileri Corse... Es casi seguro que Harada sea el primer piloto del Team Rainey, donde acompañará a Kenny Roberts Jr., la revelación de este final de temporada. En el octavo de litro «Aspar» seguirá siendo oficial Yamaha, mientras Torrontegui puede tener una Aprilia de fábrica al lado de Sakata si consigue patrocinio... Giró quiere pasarse a 250, con una Aprilia, claro, y con el dinero de Tabacalera. En breve ha de haber reuniones de los tres pero tal cómo le ha ido en 125 difícil es vaticinar qué saldrá de ellas.



La última no era sin embargo la menos esperada de las carreras, puesto que la victoria de «Aspar» en Argentina hacía concebir las máximas esperanzas. En los entrenamientos el alceño dio ya muestras claras e inequívocas de sus intenciones siendo cuarto, mientras que un resucitado Raudies se hacía con la «pole». La carrera resultó algo absolutamente inolvidable, puesto que de nuevo un pelotón, en esta ocasión formado por siete pilotos, dio un espectáculo alucinante. Estos eran Raudies, Ueda, Perugini, «Aspar», Tsujimura, Oetli y Sakata, aunque de tanto en tanto aún se unía alguno más, como podían ser Scalvini o Stief. De todos ellos se distinguía

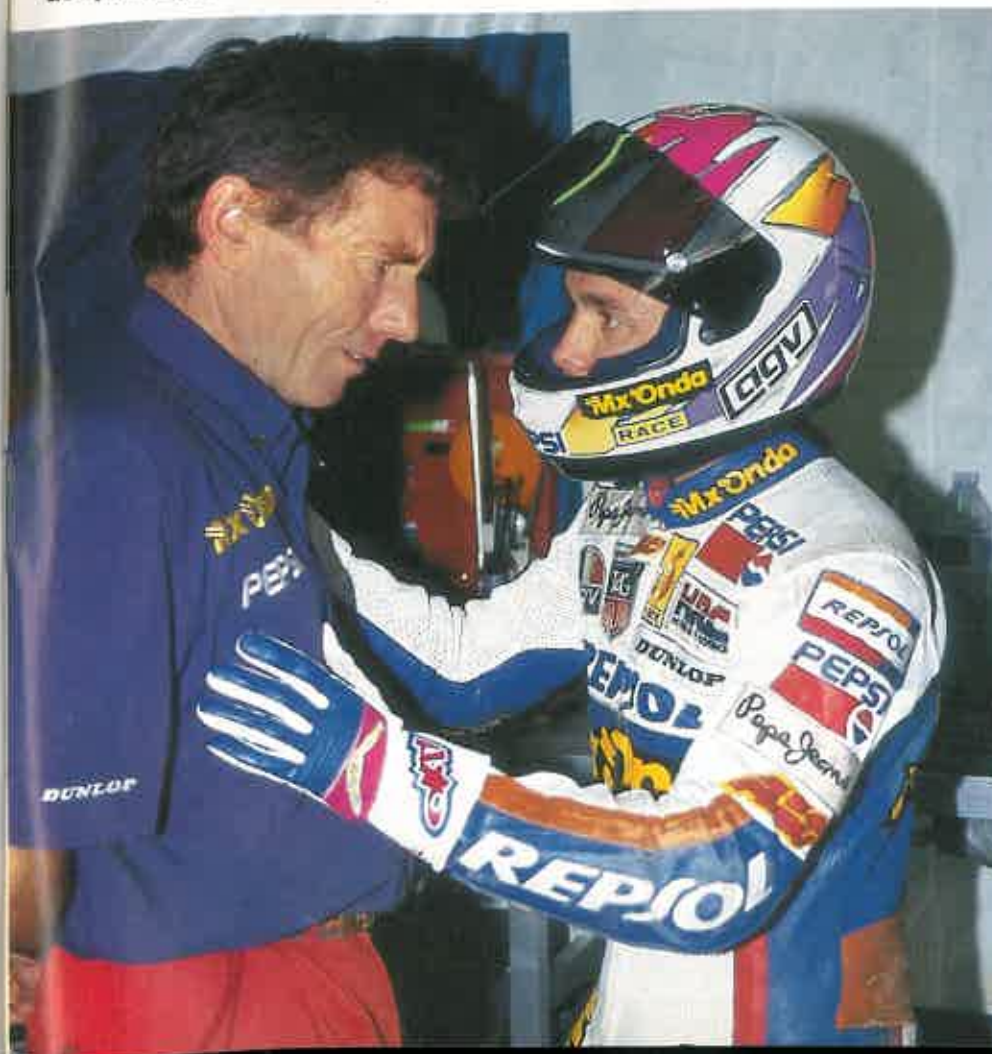


Carlos Checa estuvo entre los pilotos oficiales con su moto casi de serie.

«Aspar», con unas frenadas a final de recta que dejaban a los demás casi en ridículo; tanto es así que Kevin Schwantz, presente en el circuito con sus dos antebrazos escayolados, presenciando la actuación del español declaró que nunca había visto antes a alguien frenar de ese modo. Ya en las últimas vueltas se vio que la victoria era cosa de tres: Raudies, Perugini y el español. El italiano, que había remontado tras una salida de pista acabó cayendo, y el germano y «Aspar» iniciaron una última vuelta a cuchillo. A dos curvas de la meta, el español intentó desbordar a su rival por el exterior, pero éste, ni corto ni perezoso, mantuvo su trayectoria. A Jorge no le quedaba más espacio que el arcén y allí se metió, gas a fondo, a 180 kilómetros por hora. La caída era inevitable y así sucedió. Nuestro compatriota dio un sinfín de volteretas que hacían temer lo peor por su integridad pero, para tranquilidad de todos, se levantó por su pro-



López Mella tuvo una meritoria actuación con la Suzuki de Schwantz, con la cual no tuvo tiempo de entrenar. D'Antín cayó en entrenamientos cuando aspiraba a la primera línea.



pio-pie entre la ovación de un público entregado. La consecuencia fue una subluxación del hombro y la rabia contenida. En su camión nos explicaba: «Todos los del equipo de Raudies han venido a verme, pero el no. Menos mal porque le hubiera dado de hostias! Cerrarme cómo me ha cerrado, eso no se hace...».

Con todo ello, Oetli y Aoki acompañaban a Raudies en el podio. Del resto de españoles, Carlos Giró fue penalizado por anticiparse en la salida, aunque luego su moto se paró. Emilio Alzamora se quedó sin embrague en la vuelta de reconocimiento y con la de reserva pronto tuvo que abandonar, tal como hizo el lesionado Herri Torrontegui, que a punto estuvo de meterse en el grupo de cabeza puesto, que del vigesimonoeno lugar ascendió hasta el decimocuarto, pero entonces el dolor en el pie comenzó a hacerse insoportable. Decimoquinto fue «Pitufo» Alvaro y dos puestos más atrás terminó Toni Sánchez.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

CLASIFICACIONES

125 cc

1º Raudies (Honda), 43.26.974; 2º Oetli (Aprilia), 43.29.111; 3º Aoki (Honda), 43.31.930; 4º Tsujimura (Honda), 43.31.930; 5º Petrucci (Aprilia), 43.35.753; 17º Alvaro (Honda), 44.23.975; 19º Sánchez (Honda), 44.23.980.

250 cc

1º Biaggi (Aprilia), 42.44.818; 2º Capirossi (Honda), 42.45.758; 3º Romboni (Honda), 42.47.426; 4º Okada (Honda), 42.47.874; 5º Harada (Yamaha), 42.49.047; 9º Checa (Honda), 43.15.975; 13º Maurel (Honda), 43.41.416; 14º Castilla (Yamaha), 43.41.554; 18º Borja (Honda), 43.54.042; 21º Gibernau (Yamaha), 43.54.354; 23º De Juan (Aprilia), 44.25.350.

500 cc

1º Cadalora (Yamaha) 46.03.356; 2º Doohan (Honda) 46.06.844; 3º Kocinski (Cagiva) 46.09.922; 4º Crivillé (Honda) 46.10.842; 5º Beattie (Yamaha) 46.22.093; 7º Puig (Honda) 46.27.884; 13º López Mella (Suzuki) 47.14.196.

ASI QUEDA EL MUNDIAL

125 cc

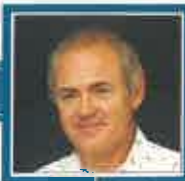
1º Sakata, 224 puntos; 2º Ueda, 194 p; 3º Tsujimura 190 p; 4º Raudies, 162 p; 4º Oetli, 160 p; 6º Aspar, 135 p; 10º Torrontegui, 73 p; 19º Giró, 26 p; 22º Alzamora, 16 p; 32º Maturana, 4.

250 cc

1º Biaggi, 234 puntos; 2º Okada, 214 p; 3º Capirossi 199 p; 4º Romboni, 170 p; 5º Waldmann 158 p; 9º D'Antín, 100 p; 12º Checa, 54 p; 24º Maurel 10 p; 29º Castilla y Borja 5 p; 31º Gibernau, 3 p; 32º Cardoso 1 p.

500 cc

1º Doohan, 317 p; 2º Cadalora, 174 p; 3º Kocinski, 172 p; 4º Schwantz, 169 p; 5º Puig, 152 p; 7º Crivillé 144 p; 16º Mella, 26 p; 26º Miralles, 7 p.



B A L L E S T A



CHRYSLER VOYAGER TURBO DIESEL



SEGURIDAD CHRYSLER. COMODIDAD VOYAGER. POTENCIA TURBO. ECONOMIA DIESEL.

Seguridad Chrysler: el Chrysler Voyager TD incorpora los últimos avances en materia de seguridad incluyendo Airbag de serie para conductor y acompañante delantero y, si lo desea, asientos de seguridad para niños de diseño



exclusivo Chrysler.

Comodidad Voyager:

Equipamiento, versatilidad y 7 plazas homologadas de serie, para adaptarse a sus necesidades de trabajo, familia, ocio...

Potencia Turbo: Los 117 CV de su innovador motor 2.5 litros TD le permiten en todo momento la respuesta precisa.

Economía Diesel: Bajo consumo, durabilidad y



resistencia máximas en un motor especialmente respetuoso con el medio ambiente.

Y todo ello con las amplias garantías Chrysler: 3 años ó 110.000 Kms.



CHRYSLER VOYAGER 2.5 TD Desde: 3.459.118 Ptas.*

*Precio recomendado. Península y Baleares. Impuestos, transporte y gastos de preentrega incluidos.



RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN ESPAÑA.

• ALAVA (945) Vitoria: AUTO ABENDAÑO, S.A. 28 71 52 • ALBACETE (967): TALLERES CHINARES, S.A. 21 46 39 • ALICANTE (96): VALGAUTO, S.L. 528 30 54 • ALMERIA (950): DISTRIBUCION DE TURISMO, S.A. 22 44 99 • AVILA (920): MOTORIS, S.A. 25 40 57 • BALEARES (971) Palma de Mallorca: WORLD CARS, S.A. 46 32 58/46 85 11 • BARCELONA (93): DREAM MOTORS, S.A. 325 04 11, ULASAX MOTOR, S.A. 410 76 77/491 51 55/414 34 51. Sant Just Desvern: LLIXAS MOTOR, S.A. 473 95 96. Granollers: PENTA STAR, S.A. 870 64 62. Manresa: AUTO-LIMITED, S.A. 872 15 75. Mataró: MARMESOR, 799 66 61. Sabadell: OLRAIT, S.A. 712 22 39 • BURGOS (947): BRIMOTOR, S.L. 48 19 18 • CADIZ (956): Jerez de la Frontera: AUTOMOTOR 11, S.A. 14 24 62/14 24 66 • CANARIAS (922) Santa Cruz de Tenerife: VEMATE, S.A. 22 92 79. (928) Las Palmas de Gran Canaria: VEMASA, 46 28 74/47 91 07 • CASTELLON (964): COMAUTO SPORT, S.A. 25 05 31 • CEUTA (956) AUTOCEUTA, S.A. 50 87 76 • CIUDAD REAL (926): VDA. DE ALEJANDRO GARCIA GOMEZ, S.A. 25 49 58. Valdepeñas: (AUTOVAL) 32 31 08 • CORDOBA (957): COMERCIAL ROCHI, S.A. 29 40 66/49 13 33 • CORUÑA (IA) (981) A.C. MEDIN TURISMOS, S.A. 24 02 44/23 14 40. Santiago de Compostela: TALLERES CASTRO, S.L. 59 14 00 • GERONA (972): TECNICAVER, S.L. 21 72 50 • GRANADA (958): AUTOBAEZ, S.A.L. 20 31 09. Santafe: AUTOBAEZ, S.A.L. 44 27 58. Motril: AUTOBAEZ, S.A.L. 60 30 11 • GUADALAJARA (949): G.R. MOTOR, S.L. 23 19 11 • GUIPUZCOA (943) San Sebastián: CO-CAR MOTORS, S.L. 28 63 21 • HUELVA (959): ONUMOVIL, S.A. 23 50 12 • JAEN (953): YANKEE MOTORS, S.L. 26 08 20 • LEON (987): BELTRAN AUTOMOVILES, C.B. 22 54 00. Ponferrada: PONFECA, S.A. 41 99 90/41 99 99 • LERIDA (973): MAXI MOTOR, S.A. 21 03 12 • LUGO (982): ABC AUTOMOTRIZ, S.A. 20 20 00 • MADRID (91): NASCAR 399 44 62/314 97 61/314 97 62. Majadahonda: NASCAR 634 44 80. QUICKMOTOR, S.A. 519 51 68/564 09 96. Getafe: TIBERAUTO, S.A. 683 77 77 • MALAGA (95): MALAGA CENTRAL DE IMPORTACIONES, S.L. 224 28 40 • MURCIA (968): CAYUELAS MOTOR, S.L. 20 04 90 • NAVARRA (948): Pamplona: NAVARRA MOTOR, S.A. 17 41 07 • OVIEDO (98): PRINCIPALTO, S.A. 528 34 31 • PALENCIA (979): CASTELLANA DE AUTOMOVILES Y RECAMBIOS, S.L. 71 38 50 • RIOJA (IA) (941) Logroño: AUTOMOVILES VARA DE REY, S.A. 20 86 09 • SALAMANCA (923): Villares de la Reina: AUTOMOVILES GACPRE, S.A. 22 22 14 • SANTANDER (942): BRIO MOTOR, S.A. 33 22 34 • SEGOVIA (921): La Loshilla: GUADAMOTOR, S.L. 43 22 61 • SEVILLA (95): AGROSALTO, S.L. 467 19 00. DISLER, S.A. 452 44 00/428 32 88 • SORIA (975): AGRIMOTOR SORIA, S.A. 23 12 56/23 12 57 • TARRAGONA (977) TRANSTURBO, S.A. 54 08 08. Reus: TRANSTURBO, S.A. 32 12 07 • TOLEDO (925): ATOR MOTOR, S.A. 24 02 18 • VALENCIA (96): AUPESA 337 02 57. VALLEY MOTORS, S.A. 347 63 95/347 64 96 • VALLADOLID (983): NUEVO AUTO SPORT, S.A. 37 48 87/27 67 58 • VIZCAYA (94) Erandio: ALFAVI, S.A. 467 60 00 • ZAMORA (980): BASILIO PERAL, S.L. 51 26 70. Benavente: BASILIO PERAL, S.L. 63 07 69/63 09 02 • ZARAGOZA (976): AUTOMOVILES SAGASTA, S.A. 27 29 96/38 75 15/41 54 35.



-Antes de conocerte mi vida era un desierto, un laberinto de sequía, un patio polvoriento...

-No falla, en cuanto te da la vena romántico-insoportable, hasta que no te invito a un J&B no hay quien te calle.

RARE

BLEND OF THE PUR
OLD SCOTCH WHISKY

DISTILLED AND BOTTLED IN SCOTLAND

J&B

James Watson & Sons

BY APPOINTMENT TO THE ROYAL HOUSEHOLD

KING GEORGE VI

GEORGE IV

WILLIAM IV

VICTORIA

KING EDWARD VII

KING GEORGE V

KING GEORGE VI

AND TO HIS LATE ROYAL HIGHNESS

PRINCE OF WALES (1921-1936)

EL UNICO QUE ES UNICO

SCOTCH **J&B** WHISKY

CITROËN EVASION TURBO CT

COMPARATIVA



RENAULT ESPACE V6

MUNDIAL
DE MOTOS
BIAGGI
UN GRAN
CAMPEON

Motor 16

18 de octubre 1994 • Núm. 574 • 375 ptas.

TOYOTA RAV4 El GTi de los todoterreno

PRUEBA



ALFA ROMEO
GTV



SALON DE
PARIS



FORD GALAXY



VOLKSWAGEN POLO



CHRYSLER STRATUS



MERCEDES SLK



LANCIA K