



CARLOS SAINZ VUELVE A SER EL PRIMERO

SEMANAL Motor 16

21 de marzo 1995 • Núm.596

• 375 ptas.

SALON DE GINEBRA Todas las Novedades



OPEL MAXX



I.D. CALA



SEAT ALHAMBRA



RENAULT SPIDER



Motor 16

A fondo

**NUEVO
FORD ESCORT
1.8 TURBODIESEL**

**PARA
GRANDES
AHORRADORES**

Mondeo

"Cuando se unen la belleza y la tecnología más avanzada surge..."

Hay placeres que sólo la más avanzada tecnología es capaz de proporcionar. Como el de conducir la nueva serie Mondeo Diesel TurboTec. Un motor hecho a medida para disfrutar del placer de la conducción. 1,8 litros de Inyección indirecta con Intercooler. 88 c.v. rebosantes de par: 178 Nm a 2.000 R.P.M. Un motor que supera la normativa más exigente en materia ecológica. Nada más poner en marcha el Nuevo Mondeo Diesel TurboTec descubrimos

... La Nueva Serie Mondeo Diesel TurboTec.

nuevas sensaciones. Toda la seguridad de un Mondeo nos envuelve: Airbag de serie, Protecciones laterales Multiesfuerzo, Chasis rígido, Columna de dirección reforzada, Cinturones con pretensores, Asientos antideslizantes... La nueva serie Mondeo Diesel TurboTec pone a su alcance nuevos placeres. Las Prestaciones. La Seguridad. La Economía. Pero sobre todo, el placer de conducir todo un Mondeo.

Información y prueba en el 900 51 51 51



Ford seguridad para todos

- 5 EDITORIAL**
- 8 PUNTO DE MIRA**
- 14 SALON DE GINEBRA**
El más importante salón del automóvil del mundo se ha presentado este año cargado de atractivas sorpresas.
- 24 LO ULTIMO**
Nuevos Mercedes Clase E.
Fotos espía del futuro modelo intermedio de la marca de la estrella.
- 26 A FONDO**
Nuevo Ford Escort TD. El modelo más popular de Ford acaba de sufrir una remodelación. La versión turbodiesel es la más barata del mercado.
- 38 Jeep Cherokee 2.5 TD.** El mítico todoterreno americano recibe ahora un nuevo motor de excelentes prestaciones.
- 42 Saab 9000 CDE 3.0 V6.** El tope de gama del fabricante sueco incorpora un motor V6 de Opel de gran rendimiento.
- 46 GENTE SOBRE RUEDAS**
Paolo Cantarella. El consejero delegado de Fiat Auto, un genio del diseño que supervisa el proceso de creación de cada coche.
- 51 PRECIOS**
- 82 CUENTENOS SU CASO**
- 84 DEPORTE**
Historia del fondo plano. Una de las grandes revoluciones en la Fórmula 1 fue la puesta en marcha del fondo plano.
- 90 Enduro de Le Touquet.** Un año más se ha celebrado la carrera de motos más multitudinaria de Europa.
- 93 A todo gas.**
- 98 Rallye de Portugal.** Carlos Sainz vuelve a demostrar en Portugal ser el más serio aspirante a conseguir el título del mundo.

106 JUAN BALLESTA



24 Más lujo y seguridad para los nuevos modelo de la Clase E de Mercedes.



42 Saab 9000 CDE 3.0 V6.



46 Entrevista a Paolo Cantarella.



38 Jeep Cherokee 2.5 TD: el todoterreno americano se ofrece con nuevo motor.



98 Carlos Sainz vuelve por sus fueros en Portugal. Nadie ha conseguido vencerle esta temporada y de nuevo es líder del Mundial.

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

CONQUEST EUROPE NEAT



ALFA ROMEO PRESENTA UN CONCEPTO SORPRENDENTE DE AUTOMOVIL: ALFA 145. UN DISEÑO EXCEPCIONAL, UN ESPACIO INTERIOR INNOVADOR, CON UN EQUIPAMIENTO QUE PONE LA SEGURIDAD AL MAS ALTO NIVEL: AIR BAG, CINTURONES CON PRETENSORES, SISTEMA EXCLUSIVO "FPS" DE PREVENCIÓN DE INCENDIOS, DIRECCION ASISTIDA CALIBRADA, SUSPENSION "ANTI-DIVE" Y "ANTI-ROLL". POTENTE Y FIABLE POR SUS MOTORES BOXER (1.4, 1.6 Y 1.7 16V) Y 2.0 TURBODIESEL. ALFA 145. UN AUTOMOVIL SIN PRECEDENTES.

ALFA 145. SORPRENDENTE ALFA ROMEO.

Alfa Romeo recomienda lubricante **SELENIA**

Motor 16

CAMBIO Y VIAJES, S.A.

Presidente
Jesús de Ramón-Laca
Vicepresidente Consejero Delegado
José-Ventura Olaguibel del Olmo
Director General de Publicaciones
José Luis Gutiérrez
Director General
Francisco Javier Aldea García

Director:
Angel Carchenilla

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

Director Comercial: José de la Hoz Pérez-Pla. **Publicidad:** Miguel Angel Durá, Elvira Aricha. **Publicidad Norte:** Javier Ruiz de Oña. **Director Financiero:** Juan Antonio Alvaro. **Personal:** José Carlos Lanuza. **Suscripciones:** Pepa Urizarna Valle. Tel: (91) 558 97 09. **Producción:** Manuel Martín.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: C/ Balsañuri, 17. Tel: 558 98 00. Fax: 558 96 62. Modem: 558 96 61. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Tel: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Nicolás Alcorta, 3 1^o D. Tel: (94) 421 72 03. Bilbao.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-RIGHT 1993. Depósito Legal: M. 30.247. 1993. Fotografía controlada por GMD.

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

Ginebra

AÑO tras año, por estas fechas, con puntualidad de reloj suizo, se celebra el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra. Una cita que en su 65 edición, como en todas las anteriores, se ha convertido en el escaparate más importante de Europa y de obligado cumplimiento asistir, si se quiere tomar el pulso a las nuevas apuestas y tendencias de futuro de los fabricantes.

En la presente muestra, y si nos atenemos a lo visto en cuanto a las novedades con que las diferentes marcas afrontan el año 1995, podemos llegar a la conclusión de que el sector goza de buena salud, a pesar de lo cual no está dispuesto a cometer ningún tipo de exceso. De esta forma, los grandes protagonistas han sido los deportivos y los monovolúmenes, cuyo destino es la venta de series más limitadas.

Eso sí, la oferta y variedad de estos modelos son tan atractivas que no sólo estimulan la imaginación sino que, además, consiguen recuperar la ilusión por poseer un automóvil que permita disfrutar. Para ello, nada como el superpotente Ferrari F50 que, bajo una carrocería de líneas agresivas, oculta una tecnología punta fruto de la experiencia acumulada por la Fórmula 1. En cuanto al título de descapotable más bello del Salón, fue elegido el Fiat Barchetta, premio otorgado por un jurado de especialistas de todo el continente.

También ha causado sensación el MGF, un deportivo biplaza con un aire muy británico pero con unas formas redondeadas verdaderamente bonitas y atrayentes. De esta forma el grupo Rover vuelve a poner en vigor la denominación MG. En esta misma línea tenemos el impresionante Alfa Romeo Spider, preparado para iniciar su comercialización en próximas semanas. También

en este segmento se ha presentado el prototipo de Renault, un deportivo que quieren convertir en realidad muy pronto.

Pero la joya de la corona, sin lugar a dudas, ha sido el Bentley Azure que, con un precio de más de 40 millones de pesetas, puede ser considerado como el descapotable más caro del mundo y, por supuesto, también el más exclusivo. Durante el año sólo se fabricarán 118 unidades de este modelo.

En el terreno de los monovolúmenes es de destacar la presencia de los nuevos Volkswagen y Ford, a lo que hay que añadir la gran sorpresa que ha supuesto la presentación en sociedad del tercer primo hermano, el Seat Alhambra.

Por lo demás, y como decíamos al principio, todo parece indicar que, pese al incremento de las ventas de un 5,9 por ciento en Europa, nadie se termina de fiar

de que verdaderamente estemos viendo una recuperación económica. Máxime cuando la mayoría de las conversaciones del salón siempre terminaban derivando hacia las tormentas que afectan a la peseta, el dólar, el marco y demás monedas.

N. del D. Bien, muy bien por Carlos Sainz y Luis Moya. Después de un final de infarto en el Rallye de Portugal, consiguieron una victoria importantísima que les permite recuperar el liderato del Mundial. También merece un caluroso aplauso la gran cantidad de aficionados que, procedentes de diferentes puntos de España, se trasladaron con banderas y pancartas para animar a nuestros campeones.

ANGEL CARCHENILLA

En esta edición del Salón de Ginebra ha quedado patente que el sector goza de buena salud. Los protagonistas han sido deportivos y monovolúmenes.



Mitsubishi Montero. El rey del desierto.



1995 GRANADA-DAKAR RALLY

Cuando muchos pilotos de rally deciden cruzar el implacable desierto africano, eligen un Mitsubishi Montero. Año tras año, el rendimiento y la resistencia de los Montero en el rally más importante del mundo han demostrado lo acertado de su decisión.

En el Granada-Dakar de este año, nueve de los veinte primeros lugares —y 5 de los 10 primeros— fueron Mitsubishi Montero. Es más, los fiables Mitsubishi Montero coparon los puestos 2º, 3º y 4º de la clasificación general.

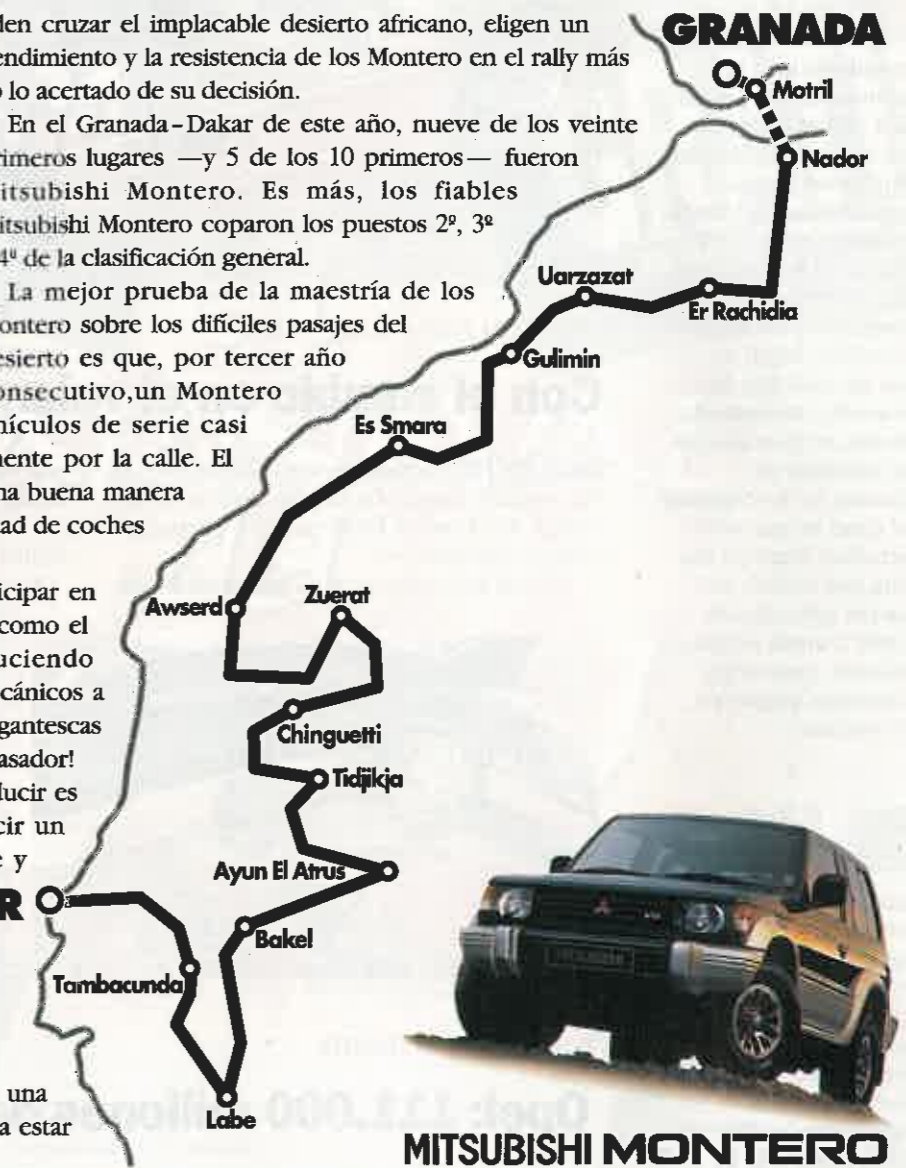
La mejor prueba de la maestría de los Montero sobre los difíciles pasajes del desierto es que, por tercer año consecutivo, un Montero

triunfó en la categoría T2 para vehículos de serie casi idénticos a los que circulan normalmente por la calle. El resultado de la categoría T2 es pues una buena manera de juzgar las prestaciones y la durabilidad de coches que Vd. podría conducir.

Es probable que nunca vaya a participar en una prueba de dos semanas tan dura como el Granada-Dakar. ¡Imagínese conduciendo 10.109 kilómetros sin mapas y sin mecánicos a través de tormentas de arena, dunas gigantescas y parajes agotadores de un desierto abrasador!

Pensamos que donde Vd. vive, conducir es bastante más fácil. Y que al conducir un Mitsubishi Montero puede relajarse y disfrutar del paisaje. Porque si el Montero puede soportar la tortura del Granada-Dakar, es seguro que superará todo lo que se interponga camino de su trabajo.

Y si por casualidad se encuentra con una tormenta de arena, relájese. ¡No podría estar en mejor vehículo!



MITSUBISHI MONTERO

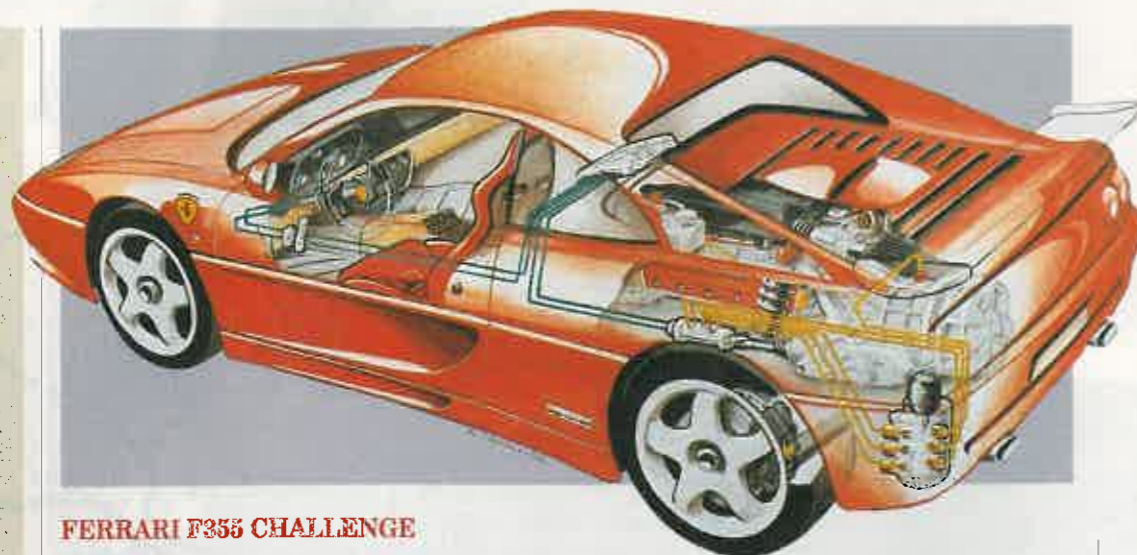


CREATING TOGETHER

SEMÁFOROS

La eliminación de los aceites minerales, procedentes de la automoción de y otros usos industriales, es una de las asignaturas pendientes de los responsables del medio ambiente en nuestro país. Acaba de descubrirse en los alrededores de Madrid un vertido ilegal de más de 100.000 litros de aceite, procedente de una antigua fábrica de reciclado de bidones. Lo inaceptable del caso es que este vertedero hace ya dos años que existe, sin que las autoridades hayan tomado ninguna decisión, pese a las reiteradas quejas de los vecinos.

El Real Automóvil Club de España acaba de rendir un homenaje a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con motivo del 150 centenario de la creación del cuerpo. Lo cierto es que la benemérita institución está necesitada de todos los apoyos, especialmente en estos momentos muy duros y desmoralizantes para todos sus miembros. Algunas veces hemos criticado sus actuaciones, pero es de justicia reconocer el gigantesco esfuerzo personal y profesional que los 365 días del año prestan sus miembros para mejorar el tráfico.



FERRARI F355 CHALLENGE

Con el cambio en el volante

DURANTE muchos meses, Nicola Larini ha estado desarrollando la versión Challenge del Ferrari F355 para su participación en competición.

Uno de los aspectos más interesantes de



este vehículo es la utilización de la caja de cambios F1E, derivada de la Fórmula 1, con los mandos en el volante, igual que los coches de Gran Premio.

Aunque no es la primera vez que se utiliza una caja desmodrónica en un coche de serie (al fin y al cabo el tiptronic es una evolución de este sistema), sí que los mandos se ubican en la parte posterior del volante, con pulsadores similares a los empleados en los grandes premios por Ferrari y otras escuderías.

La caja de cambios es de seis velocidades con un mando electrohidráulico que actúa sobre el embrague y caja de cambios, haciendo innecesario el pedal.

TODO ES OPTIMISMO

Opel: 111.000 millones de beneficios

DURANTE el pasado año 94, Opel/Vauxhall (la división de General Motors en Europa) ha obtenido unos beneficios netos de 858 millones de dólares, aproximadamente 111.000 millones de pesetas. Esto representa un incremento del 43 por ciento respecto a la cifra del ejercicio anterior, que fue de 77.000 millones.

Esta cifra le permite, por quinto año consecutivo, obtener el meritorio título de la empresa de automoción más rentable de Europa. Se han hecho públicas también las cifras de los tres grandes constructores americanos. En lo que a cifra de negocios se refiere, GM ha pasado de 138.000 a 154.000 millones de dólares;

Ford, de 108.000 a 128.000 y Chrysler, de 43.000 a 52.000 millones. Las tres grandes han crecido pues en porcentajes en el entorno al 10 por ciento, sumando una facturación de 335.500 millones de dólares, que es algo así como 43 billones de pesetas, si es que no hemos perdido el control de los ceros. En beneficios, Ford se sitúa en cabeza, con 5.310 millones de dólares (2.520 en el año 1993), por delante de GM (4.900 este año y 2.460 en el año anterior) y de Chrysler, que ha ganado 3.700 millones de dólares, frente a unas pérdidas de 2.550 millones en el ejercicio anterior, sin duda uno de los balances más espectaculares de su historia.

LOS AÑOS DORADOS

La Historia del Automóvil, de Ruppert Prior, es un original libro sobre coches lleno de anécdotas recogidas en múltiples publicaciones desde principios de siglo y acompañadas por una espectacular y valiosa colección de dibujos, grabados, posters, anuncios y objetos del automóvil pertenecientes a la Kachadourian Gallery de Londres. Lo podrá encontrar, al precio de 3.500 pesetas, en LibroMotor de Barcelona, (93) 415 46 38, o de Madrid, (91) 373 78 13.



PRESENTACION EN BARCELONA

El pasado jueves día 9 de marzo, se celebró un cocktail en las instalaciones de Automóviles Fernández con motivo de la «presentación» del Mercedes Simplex 1907, el primer Mercedes de la historia, acompañado de un magnífico 300 SL, el mítico «Alas de Gaviota». Al acto, que aunaba el pasado y el futuro de la marca Mercedes, asistió una nutrida representación de la prensa del motor barcelonesa y miembros del Antic Car Club de Catalunya.

LAS VENTAS EN FEBRERO

Ligero incremento

EN el segundo mes del año se han vendido en España 64.477 automóviles, lo que representa un incremento del 4,06 por ciento respecto a febrero de 1994. Una cifra modesta que hace que en los dos primeros meses del año el incremento de las ventas sólo ofrezca un incremento del 1,57 por ciento.

Sobre estos aspectos, es interesante destacar las palabras del nuevo presidente de Renault España Comercial, Philippe Gamba (en la foto), quien ha manifestado que «no es una recuperación sólida, aunque la mejora haya sido más clara en el mes de febrero. Estas cifras demuestran la situación muy inestable del mercado español. Los resultados son preocupantes y vienen a contradecir las esperanzas que nos habíamos hecho a finales del pasado año. No hay una verdadera recuperación del mercado y esto nos lleva a proponer de nuevo la necesidad de apoyo al sector automóvil en España. Estimamos que sería muy deseable que la administración española aceptara suprimir el impuesto de matriculación».

Las palabras de Gamba son suficientemente reveladoras de la preocupación de los responsables de las marcas sobre la marcha de las ventas; situación que deberá ser más grave en los meses venideros, con el encarecimiento de los coches de importación y la situación de permanente zozobra económica, así como por la inminente subida de los tipos de interés, que encarecerá la compra a plazos.

Así las cosas, no va a ser nada fácil que se cumplan las moderadas previsio-

nes de crecimiento en torno al 5 por ciento, que se avanzaban a comienzos de año; máxime si consideramos que los especialistas estimaban que iba a ser mejor el primer semestre que el segundo.

En los cuadros de esta misma página se ofrecen las cifras del mes, marca por marca. En febrero, el más vendido ha sido el Renault Clio (3.745 unidades), por delante del R-19 (3.489), Citroën ZX (3.424), Ford Fiesta (3.338) y Opel Astra (3.335).



VENTAS POR MARCAS				
	Febrero	94/95	Ener/Febr	94/95
Renault	11.206	24,54	18.542	13,59
Ford	8.436	-8,32	15.86	-11,37
Seat	7.216	-1,53	12.680	0,40
Opel	6.771	-10,45	11.743	-15,25
Peugeot	6.475	-10,53	12.349	-4,56
Citroën	6.396	28,15	11.527	10,61
Volkswagen	4.169	31,56	8.181	35,22
Fiat	3.825	35,83	7.441	43,51
Audi	1.385	2,29	2.576	2,63
Rover	1.356	-5,11	2.673	14,52
Nissan	1.224	-40,44	2.358	-36,22
Volvo	876	9,77	1.717	8,40
BMW	819	-17,61	1.601	-31,96
Mercedes	817	4,08	1.720	8,65
Hyundai	636	19,77	1.157	15,24
Honda	588	5,76	1.046	15,58
Lancia	479	19,75	930	2,88
Toyota	340	7,26	646	2,38
Alfa Romeo	308	9,81	573	26,49
Chrysler	241	18,14	402	2,81
Skoda	238	0,00	444	3,02
Suzuki	143	12,60	252	-25,22
Saab	127	44,32	250	35,87
Otras	406	18,76	668	-34,25
TOTAL	64.477	4,06	116.662	1,57

OTRA BERLINA DE LUJO

Llegan los Nissan Maxima QX

YA están a la venta los nuevos Nissan Maxima QX. El buque insignia de la marca japonesa es una lujosa berlina de 4,7



metros de longitud que está disponible en dos niveles de acabado y con unos motores V6 24V con dos y tres litros de cilindrada que desarrollan 140 y 193 caballos de potencia respectivamente.

Los precios de los nuevos Maxima QX se establecen entre 3.540.000 pesetas para la versión más económica y 5.275.000 pesetas para el modelo tope de gama, que incorpora entre su equipamiento elementos como el climatizador automático, tapicería de piel, techo solar, compact disc, doble airbag y muchas cosas más.

SEGUIMOS EN LA COLA

Vigo, en el horizonte

LA cuarta edición del Salon del Automóvil de Vigo sigue imparable su proceso organizativo, que culminará con la inauguración, por el presidente de la Junta de Galicia, el día 29 de abril. Volverá a instalarse en el recinto ferial de Cotogrande, que año a año va afianzándose como el más importante salón regional nacional, celebrado justamente en una ciudad con gran tradición automovilística, no en vano Citroën y un elevado número de empresas del sector se encuentran ubicadas en la comarca de influencia. En estos últimos días, responsables del salón han firmado un acuerdo con la compañía aérea Aviaco, mediante el cual se bonificará con el 25 por ciento de descuento a los pasajeros que utilicen esta línea para su desplazamiento al Salón.



INSTITUTO PARA EL AUTOMOVIL

De utopía a realidad

SE ha puesto la primera piedra del INSIA, el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil, que será un centro de investigación y formación especializada de alto nivel. Situado en el campus de la Universidad Politécnica de Madrid, en este instituto se trabajará para afrontar los retos de un sector tan dinámico y competitivo como es el mundo del motor, poniendo especial atención en la mejora de la seguridad y la reducción que los efectos contaminantes sobre el medio ambiente y desplegando una importante labor de investigación y desarrollo. La finalidad del nuevo instituto es mantener una vinculación constante con las empresas del sector para que puedan aprovechar su infraestructura. La puesta en marcha del INSIA ha sido posible por la colaboración de la Universidad Politécnica de Madrid, el Ministerio de Industria y Energía, la Dirección General de Tráfico y la Consejería de Economía de la Comunidad de Madrid.

De buena fuente

Los fabricantes, con el ministro.

El Ministerio de Industria prepara un Libro Blanco sobre la industria en España. Para conocer de primera mano la opinión de los responsables, Eguiaray está recibiendo a representantes de cada sector. La semana pasada recibió a los automovilistas, con quien se mostró «muy receptivo», según palabras de uno de los presentes. El ministro reconoció que no estaba en su mano la supresión de la Tasa de Matriculación, pero que estaba de acuerdo en que es uno de los factores para animar la demanda.

Un coche blindado para De la Rosa.

Javier De la Rosa ha encargado un BMW 750 blindado para su uso particular. Curiosamente, De la Rosa se ha decidido a utilizar el mismo modelo que Mario Conde... precisamente a los pocos días de haber mantenido una larga charla con el también ex presidiario, en La Salceda. De algo podemos estar seguros respecto a ambos personajes: de coches saben un montón.

Exito de Land Rover en USA.

A la chita callando y sin que se advirtiese demasiado, resulta que Rover está ganando dinero al otro lado del Atlántico. La división Land ha logrado vender 12.000 coches en los Estados Unidos, lo que supone un éxito sin precedentes en la industria europea.

Carl Lewis, de Pirelli a Citroën.

La próxima campaña del Citroën Xantia va a tener un protagonista excepcional: Carl Lewis. El velocista norteamericano será el protagonista de los nuevos spots, con el argumento de la «precisión en todas las curvas». Lewis ya protagonizó con Pirelli otra campaña publicitaria de notable éxito. Magda Salarich, como responsable de Marketing de Citroën para todos los mercados europeos, ha tenido mucho que ver en la aprobación de esta espectacular campaña. Por cierto: la ejecutiva española ha sido destacada por la prensa económica francesa por sus éxitos profesionales.

Hassan II apuesta por Volvo.

El rey de Marruecos, Hassan II, acaba de comprar 158 automóviles de la marca Volvo. Serán destinados al uso de la Familia Real y su séquito. De ellos, 108 unidades son del modelo 850 y el resto, 960. Para el mantenimiento de esta miniflota, se han desplazado a Suecia un grupo de mecánicos marroquíes. Esta compra supone para la marca un incremento del 400 por ciento en las ventas en el país magrebí.

MUSICA SOBRE RUEDAS

Si quieren llevar en el coche uno de esos discos que les garantice muchos, muchísimos minutos de placer y variedad, busquen por las tiendas un cuádruple compact disc, que no abulta más que un doble corriente y que se titula «**Top of the Pop**» (Arcade 3200562). Son cien canciones cien, como rezan los carteles taurinos, que dan un amplio repaso a la historia del pop anglosajón de los años 50 y 60. Ahí está prácticamente todo lo que a uno le apetecería escuchar para recordar la época de los guateques o para conocer de primera mano tantas canciones que ahora nos llegan en píldoras (vía Década Prodigiosa) o en versiones infantiles (Onda Vaselina y similares). En «Top of the pop» son los artistas originales y las canciones inolvidables que a todos nos gustan. Es la gloria del pop en su máxima expresión.

La música escocesa se llama, desde hace diez años, Capercaille. El único grupo que mezclando las viejas tradiciones y los nuevos modos es capaz de competir con la pléyade de grupos folkies irlandeses que conquistan el mundo. El grupo acaba de editar un nuevo álbum, titulado simplemente «**Capercaille**» (BMG Arista 22911 2) que se basta y sobra para comprender porqué están ahí arriba y hasta dónde han llevado la música de su país. El disco es una especie de recopilación de viejos éxitos mezclado con nuevas canciones, pero todas ellas grabadas de nuevo bajo la supervisión de Soul II Soul. Curiosa mezcla de estilos que potencia su profundización en las raíces y que hace sonar como nue-

vas algunas de las canciones ya conocidas del grupo.

Han llegado con toda la fuerza del mundo: páginas de publicidad, cartelería, signos inequívocos de acontecimiento musical. Y es que Simple Minds se han ganado un público adicto en España, que espera cada uno de sus espaciados lanzamientos como maná en el actual desierto musical. «**Good news from the next world**» (Virgin 39922 25) nos trae las buenas noticias que el título nos anuncia. Sobre todo la de ver un grupo en plena actividad creadora, capaz de producir buenas canciones pop y defenderlas con brillo y honestidad a la vez.

Un nuevo «**Tributo a Elvis**» (Mercury 524 072 2) en este año en que el máximo creador del rock hubiera cumplido 60 años. Don Was y Priscilla Presley han reunido a una serie de figuras de la música para endosarles 15 joyas del idolo y dejar que las recreen a su gusto. Y curiosamente casi nadie se sale de la línea original en que la grabó Elvis muchos años atrás.

Quizás sea porque muchos están acompañados por Scotty Moore y D.J. Fontana, músicos del Elvis de los comienzos. Incluso participa Carl Perkins a dúo con Michael Bolton. O Tony Bennett reconciliando a los viejos crooners con los rompedores rockeros. Y es que el tiempo borra todas las heridas. Más recomendable para su coche que el más afamado aditivo. Esto sí que añade octanos al conductor.

JOSÉ RAMON PARDO

PREMIO RACE

Un año más, el Real Automóvil Club de España ha celebrado el acto de entrega del premio que lleva su nombre y que en esta ocasión ha correspondido a la redacción de la revista Coche Actual, a la que felicitamos cariñosamente. Durante el acto, el presidente de la entidad, Fernando Falcó, Marqués de Cubas, dirigió unas palabras en las que volvió a poner de manifiesto su enérgica defensa del automóvil y los automovilistas, ante situaciones que considera injustas y desproporcionadas; desde el dramatismo de las campañas divulgativas de la DGT, a la mala calidad de la red secundaria de carreteras o a la prioridad de las inversiones en ferrocarriles, en detrimento de las carreteras, propuesta europea con la que Cubas se ha mostrado contrario. En el mismo acto se hizo entrega al general Ostos, jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia civil, de una placa homenaje del RACE en los 150 años de esta entidad, «que durará cuanto menos otros 150 años, pese a las difíciles situaciones que atraviesa o que ha atravesado en el pasado», manifestó el general. El RACE ha convocado ya una nueva edición del premio, sin duda el más importante de cuantos se otorgan en el periodismo del motor.



ADIVINA QUIÉN CORRE ESTE AÑO EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS.

SEAT, CON EL NUEVO IBIZA GTI 16V, Y TÚ, PORQUE SEAT, TE OFRECE LA POSIBILIDAD DE PARTICIPAR EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYS CON TU PROPIO SEAT IBIZA GTI 16V.



PARA MÁS INFORMACIÓN: SEAT SPORT. AVDA. CAN AMAT, Nº 7. 08630 ABRERA. TEL (93) 770.20.38 FAX 770.01.31

ACCIONES-PLUS
SALON
ALLE 3

DE

Salon International
automobile
Genève 18-19 mars 1995
Palais des Nations

GINEBRA

VALOR EN ALZA

SEAT ALHAMBRA

Si los salones son escaparates del estado de la industria por lo visto, en Ginebra, ésta goza de buena salud. Basta ver la importancia que cobran los pequeños descapotables y los monovolúmenes, auténticos protagonistas del certamen.

LOS grandes protagonistas del Salón han sido los descapotables. El Fiat Barchetta ha atraído la atención de los aficionados al automóvil durante estas últimas semanas y en Ginebra ha sido condecorado con el título de descapotable más bello. ●●●

En su primera aparición en público, el MGF ha cautivado. A lo largo del próximo verano se iniciarán las ventas en el Reino Unido. En el continente habrá que esperar.



El Ferrari F 50 es una clara muestra del poderío que ostenta la marca en el mundo de los grandes deportivos. Sólo se fabricarán 349 unidades.



Apariencia clásica y tecnología de primera para el Bertone Kayak con mecánica Lancia.



Según los expertos, el Fiat Barchetta era el descapotable más bello de todo el Salón.

honor concedido por un jurado compuesto por especialistas de todo el continente. Por este título han luchado coches tales como el **Alfa Romeo Spider**, que en las próximas semanas iniciará su andadura comercial en Italia, y poco a poco en el resto de Europa. El competidor más duro del Barchetta ha sido el **MGF**. El coche inglés ha sido toda una sensación. El público inglés podrá disfrutar de este nuevo MG a partir de el próximo verano, mientras que el resto de los europeos tendremos que esperar hasta el otoño para poder comprar un MGF. Los responsables de la marca todavía no quieren hablar de precios, pero es previsible que las versiones más asequibles estén por encima de los tres millones y medio de pesetas.

Las previsiones apuntan hacia una producción entre 15.000 y 20.000 unidades al año.

También de origen británico es el nuevo **Bentley Azure**. Este descapotable, directamente derivado del Bentley Continental R, ha sido desarrollado en colaboración con Pininfarina, experto en descapotables, cuya labor se ha centrado en el diseño de la capota, que se pone y se quita con sólo apretar un botón. El Azure dispone de cuatro plazas y cuenta con el motor V8 sobrealimentado que permite superar los 240 kilómetros por hora. Su precio en España es de 39.850.000 pesetas. Los interesados deberán correr al concesionario ya que, a lo largo de este año, sólo 118 unidades del Azure saldrán de ♦♦♦

RENAULT SPIDER Y EVADO, ADIOS A LA MONOTONIA

El Renault Sport Spider es un agresivo biplaza concebido como deportivo puro y duro. Todo en él se ha realizado pensando en ofrecer al conductor las sensaciones más excitantes. Su motor es el mismo que utiliza el Clio Williams, con dos litros 16V y 150 caballos, pero se ha colocado en disposición central y transmite la potencia a través de las ruedas traseras. Con tan sólo 790 kilos de peso, el Spider hace gala de una extraordinaria relación peso/potencia que le permite acelerar de cero a cien en 6,5 segundos y alcanzar los 210 kilómetros por hora de velocidad punta. Por supuesto no podían faltar unos frenos de disco de grandes dimensiones (300 mm. de diámetro) y unas elaboradas suspensiones capaces de ofrecer el mejor comportamiento en carretera. Pero el Renault Sport Spider no quedará en un simple sueño y pasará a ser una realidad a finales de este mismo año, a un precio que estará por debajo de los cinco millones de pesetas. En un primer momento, la producción se limitará al Spider con corta viento (el modelo presentado en Ginebra), un ingenioso sistema situado frente a los asientos que crea una turbulencia aerodinámica que impide penetrar el aire en el habitáculo, pero a lo largo de 1996 será presentada también una variante con parabrisas y techo. Otro «concept car» que también será una realidad es el Laguna Evado, el atractivo familiar expuesto por Renault que sirve como anticipo a lo que va a ser el futuro Laguna Break. Sus tres filas de asientos en tapicerías multicolor y un lujoso equipamiento lo convierten en un familiar de ensueño que incorpora futuristas soluciones: faros ovoides, asistencia radar para aparcar y un conjunto CDI interactivo de infinitas posibilidades.



Aunque tanto el Renault Spider como el Evado se encuentran en estos momentos todavía en fase de prototipo, la marca francesa ya ha decidido que estas ideas se materializarán en coches de calle en un futuro muy próximo, aunque con modificaciones muy importantes sobre los modelos más actuales. Serán dos atractivos modelos, aunque de muy distinta índole.





Así es el Opel Calibra preparado para participar en el Campeonato Alemán de Turismos.



El Seat Toledo estrena el motor diesel de inyección directa de fabricación Volkswagen.



Más tamaño y puertas para el nuevo Toyota Rav4. En mayo llegará al mercado español.



El Peugeot 306 Cabrio se puede cubrir ahora con un bello techo duro muy bien adaptado.



Ahora con tres puertas y motores de alto rendimiento para el nuevo Lancia Delta HPE.



Nuevos colores en los Alfa Romeo 155 que corren el Campeonato Alemán de Turismos.

las cadenas de montaje. Los carroceros también aportan su granito de arena. Así pues, Heuliez, el especialista francés, mostraba un atractivo cabriolet realizado sobre la base del Citroën ZX. Dentro de este pequeño segmento, también había algunos descapotables que se cubrían, como es el caso del Peugeot 306 Cabriolet. Este bello diseño de Pininfarina dispone ahora de un techo duro que se integra perfectamente en las líneas del coche.

Aunque no se trata de un cabrio, se acerca el nuevo Honda NSX-T. Este coche, que ya se puede ver en su versión americana en el pasado Salón de Detroit, hacía en Ginebra su estreno europeo. Las malas noticias son que en España no está prevista su comercialización. Así como tampoco está previsto que se venda el Hon-

da Shuttle, el monovolumen japonés conocido en otros mercados como Honda Odyssey, que dispone del motor 2.2 del Honda Accord con una caja de cambios automática.

En BMW, además del nuevo 328 y la versión Touring de la Serie 3, la sorpresa reside en la versión Open Air del Compact. Se trata de un techo deslizante eléctricamente para el Compact, que permite gozar del aire libre. Esta opción va a estar disponible en los concesionarios en las próximas semanas a un precio de unas 200.000 pesetas.

Otra mejora, en cuanto a coches descapotables, es la posibilidad de disfrutar de un descapotable de moda como es el Volkswagen Golf, con un motor turbodiesel de inyección directa. Así mismo los nuevos motores diesel de inyección directa at- ♦♦♦

Inteligencia y creatividad se han puesto en marcha para que, en el siglo que viene, la movilidad personal dentro de las ciudades no desaparezca. El MAXX es un concept car presentado por Opel dentro del incipiente segmento de los microcoches.

Lo más innovador del MAXX es su carácter modulable, por el que cada cual puede elegir exactamente el coche que conviene a su estilo de vida. Para la carrocería, de dos o cuatro puertas, se ha recurrido a la técnica aeronáutica del aluminio extrusionado y la misma plataforma sirve para ensamblar varios vehículos distintos. Cabriolet, pick-up, todoterreno, furgoneta y hasta un taxi están previstos en los diseños iniciales del MAXX. El cliente es el que decidirá cuál de estas conformaciones desea. La versión corta del MAXX, con dos puertas, mide apenas tres metros de largo y, si el usuario desea transportar carga, desmontando los dos asientos posteriores dispondrá de un volumen equiparable al de un Astra Break. En el desarrollo del MAXX se ha tenido en cuenta la seguridad como un factor prioritario, disponiendo de airbag y sistema de frenos con antibloqueo de ruedas. El salpicadero, también de aluminio, está diseñado para alojar relojes analógicos o numéricos y opciones como un climatizador, radiocassette, teléfono o fax y airbag para el pasajero.

La motorización no es menos acomodaticia a los deseos del cliente. El MAXX puede equipar motores eléctricos, híbridos o de combustión interna. Inicialmente Opel ofrecería tres y cuatro cilindros con culatas de cuatro válvulas por cilindro, de 30 y 37 caballos de potencia, que registrarían consumos medios inferiores a los cuatro litros a los 100 kilómetros.

OPEL MAXX, COCHE A LA CARTA



Las soluciones interiores del Maxx buscan la máxima funcionalidad.



Desde su concepción inicial se han previsto dos tamaños.



mosféricos de los Golf y los Vento marcan un hito en cuestión de ahorro de combustible. Dentro del grupo Volkswagen, las novedades no se quedan ahí. En Audi el A6 TDi Quattro, con sus 140 caballos y tracción a las cuatro ruedas, resulta un coche muy completo. Los técnicos de la marca alemana han reducido ligeramente el desarrollo, con lo cual mejoran las prestaciones respecto a la versión de dos ruedas motrices. Por su parte, Seat nos dio una alegría al ver que a la vez que Volkswagen y Ford contará con un monovolúmen: El Alhambra. Este se comercializará en todos los mercados donde Seat desarrolla su actividad, aunque sólo con el motor 2 litros de 115 caballos. El Toledo dispondrá a partir de mayo del motor TDi de 90 caballos y el Seat Ibiza Marina, que destaca por su acabado interior exclusivo y su tapicería en Alcántara.

Renault, además de sus prototipos, anunciaba la llegada en mayo del motor dos litros 16 V de 140 caballos para el Laguna y los retoques en las gamas Safrane, Espace y Twingo. Este último puede incorporar a partir de ahora airbag, mientras que en el Espace la mejora más notable es el incremento de potencia

Por 20 millones, el nuevo Porsche 911 Turbo ofrece un motor con doble turbo y tracción a las cuatro ruedas para domar los 408 caballos.

El espíritu de competición del 911 queda bien patente en la versión GT2, especialmente pensada para las carreras.



Sólo unos minutos hacen falta para convertir el Honda NSX-T (arriba) en un atractivo Targa. El Nuevo Alfa 155 (abajo izda.) y la última creación de Sbarro con motor Ferrari (abajo derecha.)



El Lamborghini Cala, diseñado por Italdesign, resulta muy equilibrado.



en el motor turbodiesel hasta los 92 caballos.

Los todoterreno parece que han perdido algo de fuerza frente a la moda de los monovolúmenes y los deportivos pequeños, pero todavía hay novedades en este segmento. La principal es la aparición del Toyota Rav 4 de cinco puertas. Este modelo, que se empezará a vender el próximo mes de mayo, mide 4,115 metros de largo y dispone de un maletero de más de 400 litros de capacidad, con lo cual mejora su uso familiar.

Como es habitual, los grandes carroceros lucen sus mejores galas. Italdesign, con su prototipo Bucrane, con tecnología Daewoo y el Lamborghini Cala, ha brillado por encima de sus colegas. El primero es un coupé de 240 caballos, mientras que el llamado Mini Diable se conforma con 400 caballos que surgen de un motor de 10 cilindros en V. Por su parte, Bertone presentó el

FORD: EN TODOS LOS FRENTEROS

La mejor noticia del Salón se produjo antes de que éste abriese sus puertas, cuando los responsables de Ford anunciaron su programa de producción de su futuro coche pequeño que por ahora es conocido como Ka con una inversión total de 30.000 millones de pesetas. Este proyecto, que garantiza la continuidad de la totalidad de la plantilla de Ford en España, verá la luz a finales de 1996 y se comercializará en el primer trimestre de 1997. Nada más ni nada menos que 200.000 unidades



El Ford Galaxy, los retoques en los Maverick y la llegada de los Windstar, son los hitos más destacables del stand de Ford. También se presentó el Sauber Ford de Fórmula 1.



no mercado a la vuelta del verano. La presencia de la marca en el sector de los monovolúmenes se completa con el Windstar, vehículo de gran tamaño y enorme capacidad interior fabricado en Norteamérica, pero que se va a empezar a vender en Alemania, Suiza y en los países nórdicos. En función de la evolución de este mercado, se podría extender a otros países. La renovada gama Escort ocupaba un puesto privilegiado, mientras que el Maverick se beneficia de ligeras mejoras estéticas, tales como los nuevos paragolpes pintados del mismo color que la carro-



de este modelo se producirán en Almusafes, de las cuales el 90 por ciento estarán dirigidas a otros mercados. Montará el nuevo motor de 1,3 litros fabricado en Valencia, cuyas primeras unidades saldrán de la nueva planta

de motores el próximo mes de mayo. La marca del vuelo acude a Ginebra con todo un cargamento de novedades. En primer lugar, el Galaxy, el monovolúmen realizado en colaboración con Volkswagen y que llegará a nues-

tro y unos aletines ligeramente ensanchados. Entre las novedades del stand, no podemos olvidar el Sauber Ford de Fórmula 1, que se mostraba con su decoración definitiva con los colores del nuevo patrocinador.

J. Telnack: Vicepresidente de Diseño de Ford

-¿Como será el Ka que saldrá de la planta de Almusafes?
- Es un diseño innovador. En contra de lo que suelen ser estos coches se trata de un diseño serio, pero fresco y atractivo para la gente joven. Es un diseño capaz de perdurar muchos años. Se reconocerá que es un Ford.
-¿Donde y cómo surgieron las líneas maestras del Ka?
-El área de Diseño de Ford es el más internacional de la compañía. Esta forma de hacer se ha trasladado luego al resto de las áreas. Así pues en éste y

en todos los diseños participa gente de todo el mundo, Alemania, el Reino Unido, U.S.A., Australia, Italia. Nunca se sabe de dónde puede surgir la idea buena. En el área de diseño de Ford trabajan casi mil personas en todo el mundo. Los coches en Ford se diseñan de dentro hacia fuera y el Ka no es una excepción.
-¿Cuáles son las tendencias en diseño para los futuros Ford?

- El GT90, presentado en Detroit, es un buen ejemplo. Progresivamente se irán endureciendo las líneas en detrimento de las suaves curvas que han imperado estos años.
-¿Tendrá Ford un deportivo biplaza?
-Estamos trabajando. En Detroit mostramos el L2K. Es sólo un concept car, por lo que todavía hay que esperar.



coupé realizado sobre la base del Lancia Kappa llamado Kayak, en el que se reúne un estilo clásico con las más modernas tecnologías. Alfa Romeo mostraba los nuevos 155 con vías más anchas y el 146, verdadero sustituto del 33, cuyo modelo estrella dispondrá del nuevo motor de dos litros presentado ahora con el 155.

La estrella de Lancia era el nuevo Delta HPE, cuyo signo diferenciador es su carrocería de tres puertas. Los fabricantes japoneses ha estado muy tranquilos. Mitsubishi enseñaba el Carisma, que se se presentó en el pasado Salón de Amsterdam, mientras que Nissan se conformaba con la versión SRi del Primera SRi, en el



La edición especial denominada Millo Miglia del Mercedes SL (arriba) estará disponible para los posibles compradores a partir del mes de mayo. Por su parte, el Mitsubishi Carisma (debajo del Mercedes) también estaba en Ginebra.



El BMW Compact Open Air (arriba) rejuvenece la línea del modelo más asequible de la marca bávara. Bentley Azure (Izquierda), cuarenta millones de descapotable.



Tres fases del Mercedes VRC. Sólo unos minutos bastan para el cambio. El Seat Alhambra, protagonista con sabor español.

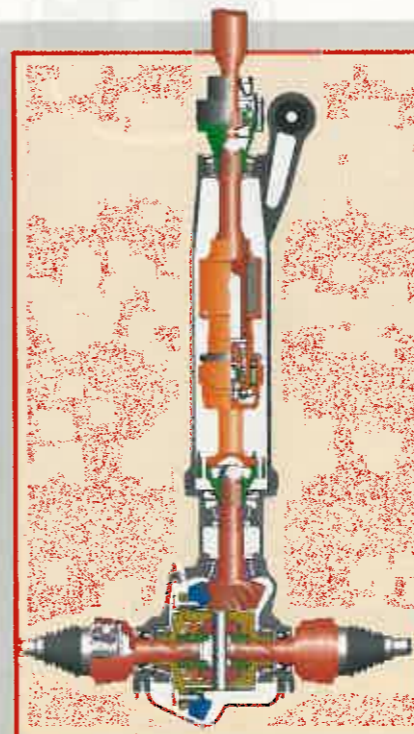
cual destaca un prominente alerón posterior. Están disponibles con motores 1.6 y 2.0 de 125 caballos.

Esto ha sido lo que ha dado de sí la presente edición del Salón, sin duda una de las más interesantes de los últimos años.



VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

VOLVO: MAS GARRA



Volvo ha dado finalmente la luz verde a su eterno proyecto de tracción a las cuatro ruedas. Aunque todavía está en fase de prototipo, el AWD es un avanzado sistema de tracción a las cuatro ruedas que, en principio, se aplicará sólo en el 850 Familiar, incluido el T5, a lo largo de 1996. Básicamente, el sistema se compone de una salida de fuerza hacia el eje posterior, en la cual se intercala un viscoacoplador que permite transmitir el par necesario en cada momento al eje que más motricidad dispone. En el viscoacoplador se dispone también de un mecanismo de rueda libre para mantener la estabilidad en las frenadas y compatibilizar la tracción



a las cuatro ruedas con el sistema ABS. El reparto de potencia entre los dos ejes puede oscilar entre un 5 y un 95 por ciento. En condiciones normales, el Volvo se comporta como un tracción delantera, pero cuando hay una pérdida de tracción delante entra en funcionamiento el repartidor y las ruedas posteriores empiezan a empujar.

El sistema de rueda libre se bloquea con la marcha atrás para asegurar que en estas condiciones se mantiene la tracción en las cuatro ruedas. En el diferencial posterior hay un diferencial que se bloquea automáticamente en cuanto se detecta una diferencia de giro entre las dos ruedas.

Gordon Sked: Director de diseño de Rover

- ¿Qué se pretendía con el diseño del MGF?

- Se buscaba un deportivo asequible, exclusivo, con un diseño progresista pero con el sello MG.

- ¿Cuánto tiempo ha durado el proceso de diseño y desarrollo y qué influencia ha tenido en el mismo BMW?

- En tres años y medio se pasó de una hoja en blanco al coche real, por lo que el proceso se inició antes de la entrada de BMW en Rover. Se limitaron a aprobar el proyecto cuando se encontraba en su fase final.

- Propulsión trasera y motor central transversal. ¿Por qué se adoptó esta configuración mecánica?

- Se evaluaron tres soluciones diferentes, motor delantero tracción delantera, motor delantero propulsión posterior y motor central propulsión posterior. Nos decidimos por esta última por varias razones. En primer lugar nos diferenciaba de la

competencia y situaba al MGF en el centro del segmento. Por otra parte, esta configuración nos permitía unas líneas exclusivas y se conseguía un equilibrio dinámico perfecto.

La primera solución hubiese sido más barata al permitirnos aprovechar más elementos mecánicos de otros modelos.



NUEVOS MERCEDES CLASE E

MAS LUJOSOS MAS SEGUROS



CON unos costos de desarrollo que han alcanzado los 3.000 millones de marcos (270.000 millones de pesetas) y un exhaustivo programa de pruebas, la compañía de Stuttgart quiere asegurarse que el nuevo Mercedes Clase-E superará en todos los aspectos a su predecesor, del cual se han vendido hasta la fecha 2,7 millones de unidades.

La calidad es el aspecto más im-

portante que se ha requerido en el cuadro de prioridades del nuevo modelo, conocido internamente con el código W 210, pero también se implantarán nuevas configuraciones técnicas antes de su lanzamiento en junio de este mismo año.

Para presumir de ser los coches más seguros de su clase, los diseñadores de los W 210 han aplicado un buen número de soluciones innova-

doras. Junto con un sistema de control electrónico de la tracción, los nuevos Mercedes de la Clase E equiparán el recientemente presentado sistema ESP (Electronic Stability System), elemento que previene las pérdidas de adherencia en superficies deslizantes. Airbag para conductor y acompañante y airbag de protección lateral formarán además parte de un equipamiento que también ofrecerá asientos especiales para niños, cinturones de seguridad con pretensores y un sensor que activa automáticamente los limpiaparabrisas en caso de lluvia.

Si el equipamiento mejorará sensiblemente también lo hará la habitabilidad interior, con una carrocería que, en el nuevo modelo, crecerá 3,5 centímetros de longitud, aunque los nuevos Clase E no serán por ello más pesados y el aumento de precio se prevé mínimo.

Los Mercedes Clase E estarán disponibles con una variedad mecánica capaz de satisfacer las necesidades de cualquier conductor. Por este motivo se mantendrá la actual oferta de motores de gasolina con potencias entre 136 y 220 CV, a excepción del motor de cuatro cilindros y 2,2 litros, que verá aumentada su cilindrada hasta los 2,3 litros para obtener un mejor valor de par, aunque la potencia seguirá siendo de 150 CV. Pero el protagonista mecánico será un nuevo motor diesel de cinco cilindros e inyección directa que desarrolla una potencia de 129 CV a partir de 2,9 litros de cilindrada, una económica y potente alternativa a los conocidos motores con cuatro válvulas por cilindro.

Pasará un año antes de que los motores de ocho cilindros sean utilizados por los nuevos Clase E. Además llegarán junto con los modelos de carrocería familiar hacia marzo de 1996, momento en el cual también aparecerá la variante familiar de los Mercedes Clase C.

La nueva Clase E dispondrá también de versiones con tracción a las cuatro ruedas y Steyr, el famoso especialista en sistemas de tracción total y responsable de los vehículos todoterreno del fabricante alemán, los Mercedes G, está actualmente perfeccionando la tracción 4x4 que equiparán los nuevos Mercedes. ●

AUTOMEDIA



Para los nuevos Mercedes Clase E se han introducido unos importantes cambios estéticos. Además mejoran sensiblemente en apartados como seguridad, habitabilidad y equipamiento. Su aparición está prevista para el mes de junio de este mismo año.



FORD ESCORT TD

EL TURBODIESEL MAS BARATO

DISEÑO	☆☆☆
ACABADO	☆☆☆☆
PRESTACIONES	☆☆☆
CONFORT	☆☆☆
SEGURIDAD	☆☆☆
CONSUMO	☆☆☆☆
PRECIO	☆☆☆☆

El segmento de los turbodiesel continúa en racha. Si bien el motor del Ford no ha cambiado respecto al de la gama anterior, todas las modificaciones que afectan a los Escort '95, unido a un precio muy competitivo, hacen de esta nueva versión una opción a tener en cuenta.

Esta variante se encuadra además dentro de la carrocería de cuatro puertas laterales y maletero separado, puesto que también se comercializa otra con portón posterior de cinco puertas.

Con 90 caballos de potencia, esta mecánica va dirigida a un ★★★



FORD ESCORT TD	
VIRTUDES	DEFECTOS
Precio competitivo	Cambio impreciso
Escalonamiento del cambio	Diseño de los asientos
Capacidad de recuperación	Mando de los elevallas
PRECIO: 2.317.000 PESETAS	

Habría que añadir de su clase, porque hay otros modelos con idéntica mecánica algo más baratos. Esta versión de la reciente nueva gama se ofrece en un único nivel de equipamiento y destaca además por un bajo consumo.

Motor 16
Prueba



sector de público claramente definido. El profesional que realiza un elevado kilometraje al año y es exigente con las prestaciones. La teoría es ésta, la práctica suele variar y en definitiva cada cual es muy suyo de comprarse el coche que le gusta. Lo que está claro es que una persona que hace 10.000 kilómetros al año debe elegir una mecánica de gasolina. Lo mejor es hacer cuentas con el kilometraje anual, que en este caso cuesta por encima de las 200.000 pesetas en relación a la misma versión de gasolina, sin olvidar el precio del gasóleo y que el diesel gasta del orden de dos litros menos que el gasolina. En cuanto a la teoría que el primero pasa menos por el taller, desde estas páginas no se puede afirmar a ciencia cierta si el motor va a necesitar un rectifica-

do a los 300.000 kilómetros o que la bomba inyectora se estropeará a los 80.000.

La oferta del Escort TD es bastante clara y argumentos no le faltan para competir con los otros turbodiesel. Esos 2.317.000 pesetas significan la cifra más baja de su segmento, una «porción» de mercado donde los principales rivales figuran en cuadro aparte. En cuanto a potencia, el Ford está más cerca de los 93 del Renault 19 que los 82 del Opel Astra y, aunque su mecánica es la más veterana, las prestaciones y consumo están a la altura de los más brillantes. Eso sí, el equipamiento, sin ser el del lujoso y más caro Ghia de gasolina que incorpora un plástico similar a la madera en el salpicadero, es bastante completo y la habitual calidad de la marca

del óvalo se pone una vez más de manifiesto.

Los nuevos Escort se reconocen en la carrocería por la adopción de nuevos grupos ópticos delanteros, con una calandra y parachoques también diferentes; los pilotos traseros cambian y varían tanto en el Escort de cuatro puertas como en el de cinco. Otro elemento modificado es el tubo de escape. Por dentro, las principales novedades afectan al salpicadero, con un nuevo cuadro de instrumentos de lectura aún más fácil y mandos de distinto diseño para la calefacción, luneta térmica y luz antiniebla trasera; los asientos han sido rediseñados y se ofrece una nueva gama de tejidos. Lo que no se ve es el trabajo realizado para rebajar el nivel sonoro y que cumplirá con la nueva normativa para

ruidos que entrará en vigor dentro de dos años.

En el motor no hay cambios. Se sigue utilizando el 1.800 de la gama anterior. Un motor hecho por completo en fundición (en los bloques modernos ya se emplea la culata de aleación ligera) pero con un rendimiento que tiene poco que envidiar a los más actuales. Los 90 caballos de potencia se alcanzan a 4.500 revoluciones por minuto, mientras que el régimen máximo permitido supera por poco dicha cifra. Con buen criterio, el fabricante ha escogido unos desarrollos de la transmisión ideales para obtener el máximo partido de la potencia del motor. Es decir, a poco más de 170 kilómetros por hora reales (que es la velocidad punta) el motor gira en el régimen de potencia máxima. Si se hubiera



El nuevo Escort se reconoce principalmente por el frontal, con nueva calandra, faros y parachoques y en la parte trasera también cambian los grupos ópticos. Esta versión turbodiesel se distingue sólo por las siglas traseras.



elegido, principalmente por razones de consumo, un régimen de giro menor a la misma velocidad, el Escort TD perdería un poco esa brillante capacidad de recuperación que tiene desde baja velocidad porque el motor reaccionaría al acelerador desde un menor número de vueltas. Rollos aparte, lo cierto es que el motor de este Ford tiene un empuje que incluso llega a sorprender, los adelantamientos no suponen el menor problema y el consumo es muy bajo.

Esa velocidad máxima de 172 kilómetros por hora es un poco inferior a la de sus rivales, pero lo importante es que se pueden mantener velocidades de cruce muy elevadas sin la menor pega ni riesgo para el motor y con la ventaja de no perder mucha velocidad al iniciar una cuesta pronunciada como sí po-

dría ocurrir en un motor sin turbocompresor. Respecto al consumo, es otro de los puntos positivos del vehículo. El conductor tranquilo que no pase de 90 ó 100 kilómetros por hora obtendrá unas medias ridículas y lo más probable es que la autonomía supere los 1.000 kilómetros. Para una utilización más «real», y teniendo en cuenta la media ponderada de consumo obtenida por el equipo de pruebas de Motor 16, seis litros y medio cada cien kilómetros es un valor de lo más ajustado y con 55 litros de capacidad del depósito se recorren 800 kilómetros. Además el coste del viaje supera por poco las 4.100 pesetas.

El manejo del cambio es quizá el punto más negativo del coche. Se utiliza una caja de cambios diferente a la del Escort de gasolina, ♦♦♦



En el interior, los cambios más notorios afectan al cuadro de instrumentos y a los principales mandos. Con una habitabilidad trasera invariada, los asientos delanteros tienen un nuevo diseño y los tejidos son diferentes. El motor turbodiesel de 90 caballos de potencia destaca por respuesta a bajo y medio régimen. El airbag es de serie.



A FONDO

menos imprecisa. Los movimientos entre marchas no son largos y la palanca se mueve sin dificultad pero las ubicaciones exactas no se encuentran con la precisión deseada. La postura al volante tampoco es la ideal, si pensamos en el conductor más exigente. Ya sea por los asientos, en cuyo diseño se ha buscado más el confort que la mejor sujeción y el del conductor no se regula en altura, no es posible encontrar una posición cómoda.

El equipamiento incluye de serie elevallas eléctricas delanteras, *airbag* para el conductor, cierre centralizado, respaldo trasero abatible por mitades y otros dos elementos que suelen ser opcionales en la mayoría de los coches como la pintura metalizada y el radiocasete. Entre las opciones más destacadas, señalar el sistema antibloqueo de frenos y el *airbag* para el pasajero, que se ofrecen en conjunto a un precio algo más bajo; también es opcional la alarma anti-robbo, doble cierre de seguridad e inmovilizador.

Con dirección asistida y el mismo esquema de frenos de la versión anterior, el nuevo Escort se beneficia de una suspensión más cómoda pero la base es la misma del modelo anterior. Es un coche que va muy bien sobre autopista o autovía, pero no es el modelo ideal para circular por carreteras de montaña de mal piso. Los reglajes de la suspensión son muy cómodos, pensados para conseguir el mayor confort de los pasajeros y, a pesar de los novedosos amortiguadores de gas, la carrocería no tiene una rigidez excesiva en curvas, pero únicamente cuando se conduce imitando a Carlos Sainz.

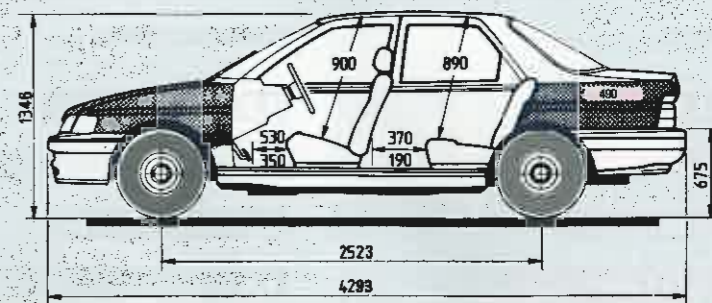
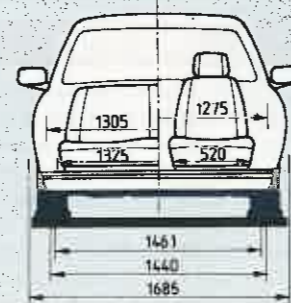


El mando para los elevallas está mal situado. El reloj es ahora analógico.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

FORD ESCORT TD

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.753 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 82,0 mm. Compresión: 21,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.500 rpm. Par máximo: 18,1 mkg (178 Nm) a 2.200 rpm. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Combustible: Gasóleo.

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: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,4 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,9 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

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

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 5,0 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.139 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h 172

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada 18,7

1.000 m salida parada 35,0

De 0 a 100 km/h 12,1

Recorriendo (metros) 201

RECUPERACIÓN

400 m desde 40 km/h en 4ª 18,1

400 m desde 40 km/h en 5ª 22,3

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 34,5

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 40,1

De 80 a 120 km/h en 4ª 10,2

recorriendo (metros) 293

De 80 a 120 km/h en 5ª 12,2

recorriendo (metros) 350

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,8 km/h de promedio 7,3

CARRETERA

A 90 km/h de crucero 4,9

En conducción rápida 9,2

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero 7,0

A 140 km/h de crucero 8,4

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km 6,5

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos 800

FRENOS

A 60 Km/h: 15,8 m. A 100 Km/h: 43,9

m. A 120 Km/h: 69,5 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 53,1 dB. A 60 Km/h 62,3 dB. A

90 Km/h: 68,4 dB. A 120 Km/h: 71,8 dB.

A 140 Km/h: 73,6 dB. A Tope: 80,5 dB.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

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

Aire acondicionado: 169.000 ptas. ABS: 124.000 ptas. Airbag acompañante: 68.000 ptas. ABS + airbag acompañante: 169.000 ptas. Alarma + doble cierre + apertura portón: 40.000 ptas. Seguridad mecánica Ford 3 años/50.000 km.: 40.600 ptas. Seguridad mecánica Ford 4 años/100.000 km.: 80.040 ptas.

FRENTE A SUS RIVALES

PRECIO (En pesetas)



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



CONSUMO MEDIO (En L. cada 100 kms)



FRENOS (A 120 Km/h, en metros)



CONCLUSION

Los tres rivales elegidos comparten mecánica turbodiesel y carrocería de cuatro puertas con maletero separado (que también la tienen de cinco). Por lo tanto, no entran como rivales el Citroën ZX TD y el Fiat Tipo que sólo se ofrecen en versión de cuatro puertas y portón posterior. Para un público mayoritario, el Ford Escort TD aporta como principal ventaja el menor precio y sin olvidar que el equipamiento de serie es el mismo o incluso superior, como el airbag, que el de sus rivales. En cuanto al motor, el del Ford no es el mejor ni el más moderno pero desarrolla unas prestaciones y consumos a la par que su competencia.

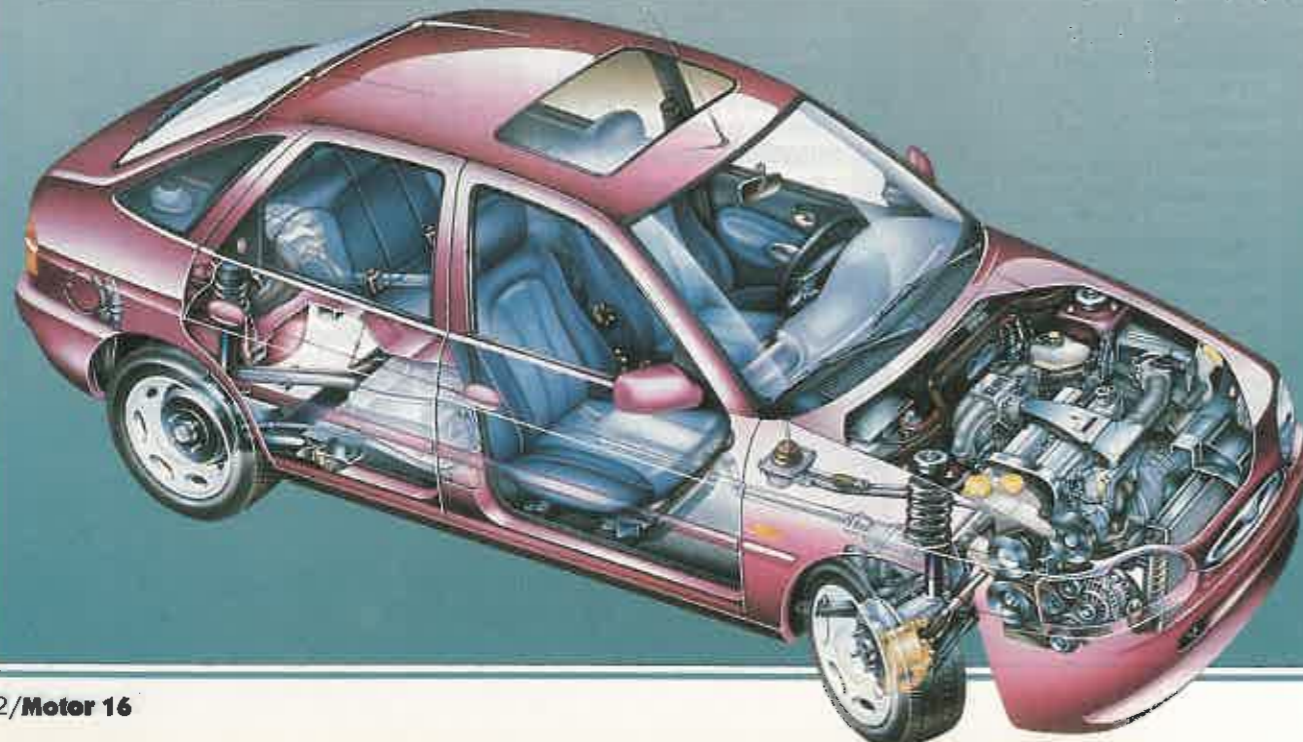
COMPRADOR

FORD. Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 336 91 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 993 puntos de asistencia en toda España.

ADQUISICION

FINANCIACION
Entrada mínima: 231.700 ptas. **Plazos:** 48 de 59.640 ptas. **Precio final aplazado:** 3.094.440 ptas.
COSTE POR KM.
Recorrido anual: 15.000 kms. **Coste de uso:** 22,52 ptas/km. **Coste financiero:** 38,21 ptas/km. **Coste por km. Total:** 60,73 ptas/km.

SEGURO
Seguro Responsabilidad Civil: 50.006 ptas/año.
Seguro Gran Todo Riesgo: 201.883 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.



Y pensar que eras tú el que decías que no querías compromisos y que el coche de tu vida era un descapotable.



AHORA
Tú.

AHORA Serena.

En tus sueños de juventud no había espacio para el matrimonio, ni para los hijos.

Pero nosotros sabíamos que llegaría ese día en el que cambiarías de opinión. Y también sabíamos que querías hacerlo de una forma muy especial, por ello creamos el Nissan Serena. Con 126 CV,

16 válvulas, doble aire acondicionado y 2000 cc para llegar tan lejos como te propongas. Con zonas de absorción

de choque, barras de protección lateral, sistema antirrobo inmovilizador, ABS y LSD para proteger aquello que más

quieres. Y además, ahora puedes disfrutar de un Serena desde **2.095.000 ptas.***

Con 3 años de garantía y 3 años de asistencia gratuita en carretera.

Seguramente si un tiempo atrás te hubieran hablado del

Serena no lo hubieras tomado en consideración. Pero, afortunadamente, rectificar es de sabios.



Garantía total 3 años ó 100.000 km y 8 años anticorrosión.



AHORA
 Nissan

*P.V.P. recomendado (IVA, transporte y ahorro promocional incluidos) en península y Baleares. Oferta válida para unidades matriculadas antes del 30.04.95 y vehículos en stock. Promoción no acumulable con otras existentes.

Erase una vez...

Hace ya 27 años, en la ciudad alemana de Colonia, nacía de una cadena de montaje un coche mediano al que llamaron Escort. Su alumbramiento no fue anunciado por una estrella fugaz, pero su éxito perdura a través de los tiempos, y continúa dispuesto a seguir triunfando.

CUANDO Henry Ford volvió su mirada hacia Europa en 1925 no quería establecer una industria expansionista, sino un lugar donde producir y vender a precio competitivo el modelo T «Lizzie». Berlín fue la primera sede de Ford en Europa, de sus cadenas de montaje salieron el citado modelo T (del orden de 50 coches diarios) y el modelo A. Poco antes de la Segunda Guerra Mundial, Ford traslada su residencia a la ciudad de Colonia. Allí nació el primer Taunus, le siguieron el modelo 12 M, el 15 M y el 17 M, hasta alcanzar el millón de unidades producidas allá por el año 1961. En los años siguientes se introdujo el primer vehículo comercial, que aún conserva el nombre: Transit. Se llega así al 27 de agosto de 1968, día del nacimiento del Ford Escort.

El tatarabuelo del Escort era un vehículo con tracción a las ruedas traseras y motor de 1,1 litros de cilindrada que desarrollaba 45 caballos de potencia. Más tarde aparecieron versiones de 1.300, 1.600 y 2.000 centímetros cúbicos, con potencias que llegaron hasta los 115 caballos. En 1977 experimenta un cambio en el diseño de la carrocería, pero sigue manteniendo la tracción a las ruedas traseras. Es en 1980 cuando el Ford Escort cambia de bando y adopta la tracción a las ruedas delanteras, a parte de transformar por completo su imagen. El nuevo Escort sólo conserva de sus padres el nombre.

1981 no sólo fue el año del frustrado golpe militar instrumentado por Tejero, sino el año de la nacionalización española del Ford Escort. Almusafes produce el primer Escort. Este modelo cuajó de inmediato entre los españoles que por aquella época y

tibiamente se asomaban a la oferta adquisitiva de la sociedad de consumo. No era un utilitario, ni tampoco un «haiga», como contestaban en aquella época los nuevos ricos a la pregunta de qué coche querían, la respuesta era: el más grande que «haiga». Era un coche medio para usar de camino a la oficina, pasar el fin de semana en el campo, se le podía dejar a la mujer para hacer la compra y además resolvía el obligado viaje de veraneo, o sea, multifuncional y económico.

El siguiente paso y a raíz de la evolución de los gustos de nuestros coterráneos, fue la aparición del Orion o el Escort con maletero en 1983. En 1986 experimenta la primera operación de cirugía estética, en la mecánica no hay cambios. Cuatro años más en el mercado y otra cura de rejuvenecimiento a primeros del 90, modificándose esta vez bastidor y suspensiones para mejorar el comportamiento. En los siguientes años todo transcurre muy deprisa. Surgen versiones deportivas, RS 2000; motores de 16 válvulas, Zetec; unificación de nombres, el Orion pasa a llamarse Escort; nuevo lavado de cara y éxito total de ventas el año pasado: fue el coche más vendido en España. El Escort se fabrica actualmente en Almusafes, en San Luis en Alemania y en Inglaterra en Liverpool. Desde que cambió por completo de imagen y tracción en 1981 se han vendido hasta el año pasado 1.275.652 Ford Escort.

Hace poco el Escort ha recibido lo que seguramente será su última modificación antes de ser reemplazado totalmente. Líneas más redondas, retoques interiores y sobre todo menor nivel sonoro son sus nuevos valores. Las mecánicas satisfacen ♦♦♦



A lo largo de sus 27 años de historia varias han sido las evoluciones de este modelo, que rápidamente caló hondo entre los compradores españoles. Versiones de tres, cuatro y cinco puertas, familiar y descapotable forman parte de la gran familia Escort.



Los motores utilizados comenzaban con el 1.100 de 45 caballos hasta el 2.000 de 115. En 1981 nació el primer Escort español.

Ford Escort

Erase una vez...

todos los gustos, seis motores de gasolina con potencias que van desde los 60 caballos hasta los 227 y dos de gasóleo. Las carrocerías pueden ser de tres, cuatro o cinco puertas, descapotables o familiares. Los últimos coletazos de un modelo que se perpetúa a través de un nombre: Escort.

UN ESCORT EN LAS CARRERAS

Desde su nacimiento, el Ford Escort ha sido un deportista profesional. Arranca en 1968 con dos victorias en dos rallies del Campeonato del Mundo: Acropolis y 1000 Lagos. Una larga lista de secuencias victoriosas acaba de empezar. El atleta era un coche de 1,6 litros de cilindrada de doble árbol de levas en cabeza, tracción trasera y una musculatura de 150 caballos. Y como maestro obligado, por su volante han pasado los más famosos hombres de rallye: Hannu Mikkola, Ari Vatanen, Markku Alen, Timo Mäkinen, Roger Clark, Ove Andersson, Bjorn Waldegaard...

Las victorias se sucedieron y en 1968 y 69 el Ford Escort lució en su capó la medalla de Campeón del Mundo de Marcas. El año siguiente vio cómo un Escort monoárbol tuvo la osadía de ganar la más dura prueba maratón del momento, el rallye Londres-México, con Hannu Mikkola y Gunnar Palm al volante. Aquellas sí que eran carreras, pero este año se volverá a reeditar el rallye y Ford ya ha fabricado un Escort réplica de aquel para intentarlo de nuevo. Con los años el Escort crece y en 1971 dispone ya de 200 caballos y 16 válvulas. En los cuatro años siguientes se suceden las victorias: RAC Rallye tres veces, 1000 Lagos, dos y victoria en 1972 por primera vez en el difícil East African Safari con Hannu Mikkola; éste se convirtió en el primer europeo que no vivía en África que ganaba este rallye. En 1975 el Escort es un 1,8 litros de cilindrada con 240 caballos y pasa de estar homologado en grupo 2 a grupo 4. Los triunfos continúan, más victorias en el East African Safari, más en RAC Rallye (ya van 8), en el 1000 Lagos, Acropolis, Portugal, Nueva Zelanda

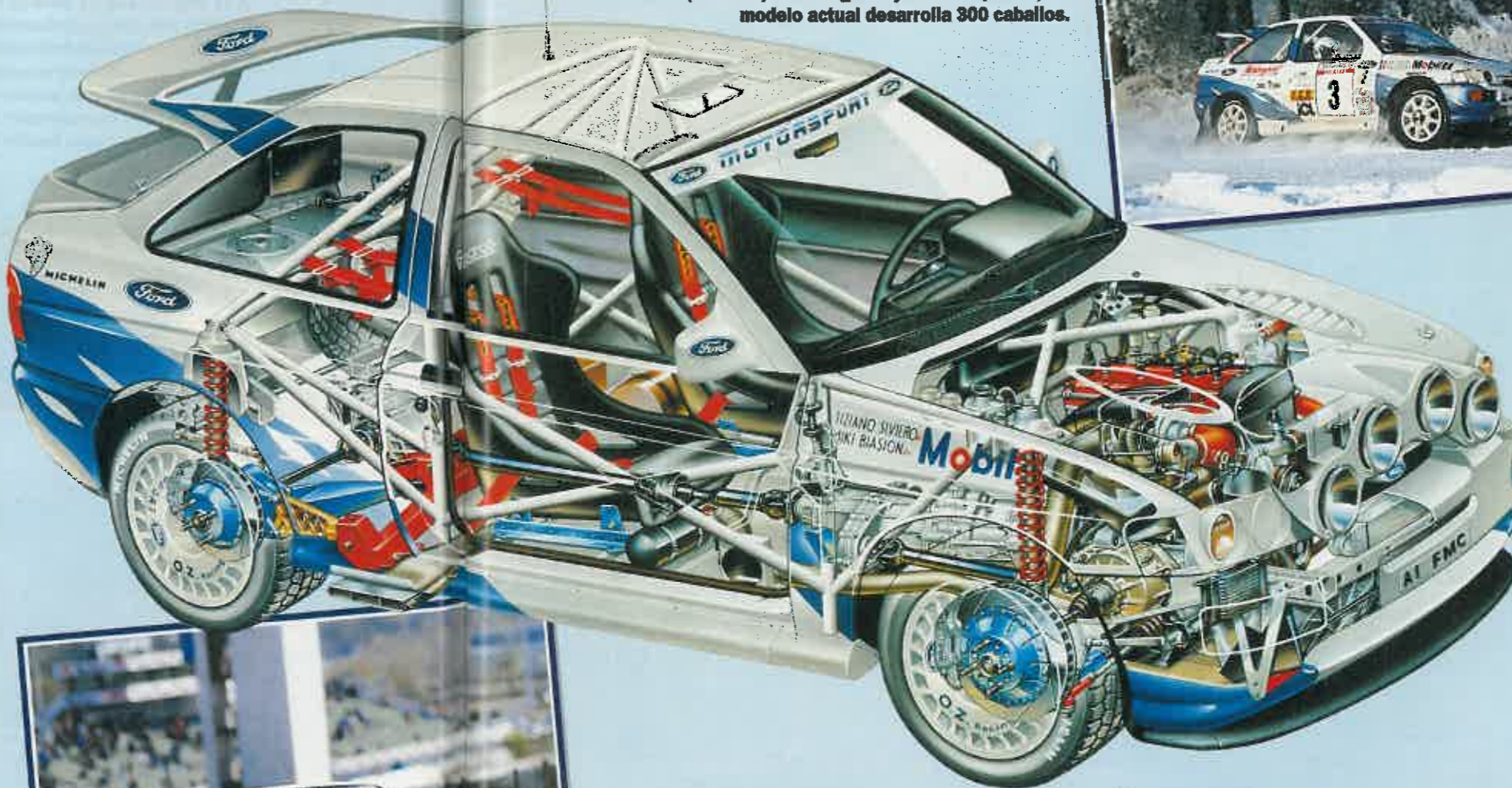
y Quebec. El resultado final fue el primero y segundo puesto para Waldegaard y Mikkola respectivamente en 1979, en el recién inaugurado Campeonato del Mundo de Conductores de Rallyes. Pero también fue el año de la monumental ofensa a Bjorn Waldegaard, al serle robada la victoria en el Montecarlo cuando los espectadores bloquearon la carretera con una roca justo cuando tenía que pasar. 1981 pasará a la historia por ser el año en el que por primera vez un equipo privado gana el Campeonato del Mundo. El equipo era Rothmans, el coche un Escort RS y el piloto Ari Vatanen. Nunca un campeonato fue tan barato de ganar, Ford sigue agradecida.

En los años sucesivos el mundo de los rallyes estuvo dominado por coches de cuatro ruedas motrices, los Escort ya no tenían futuro. En 1986 Ford pone a punto un bellissimo grupo B de cuatro ruedas motrices llamado RS 200, que en España fue pilotado en el campeonato nacional por Antonio Zanini. Al año siguiente, al prohibir la FIA los grupos B después de varios accidentes en los que perdieron la vida los pilotos Bettega y Toivonen, el RS 200 pasó a disputar el Campeonato de España de Tierra. El piloto fue Carlos Sainz. Posteriormente Ford apartó al Escort de la competición para dedicarse al Sierra. Hasta que el 1 de enero de 1993 se homologa el Escort RS Cosworth, un tracción total de 300 caballos. Este Escort se desarrolló en España en el Campeonato de Tierra con Bardolet de piloto (quedó segundo). Su estreno en el Mundial de Rallyes lo celebra con la victoria en el rallye de Portugal. En el 94 todo son primeros puestos, Montecarlo con Delecour, campeonato de Inglaterra, con Malcolm Wilson, italiano con Franco Cunico, francés con Patric Bernardini y el europeo de Rallyes a cargo de Snijers. Este año ha empezado con un segundo puesto de Delecour en Montecarlo. Increíble, pero el Ford Escort sigue en racha después de 27 años.

S.G.P.



En su vertiente deportiva, el Escort ha alcanzado las más importantes victorias en los rallyes. A sus mandos se han sentado los mejores pilotos, como Carlos Sainz (abajo), François Delecour (derecha) o Waldegaard y Mikkola (arriba). El modelo actual desarrolla 300 caballos.



Ford Escort

JEEP CHEROKEE 2.5 TD

La segunda juventud



Con el Cherokee 2.5 TD queda demostrado que la sola modificación de una parte mecánica, como puede ser un motor más potente y elástico, puede multiplicar las posibilidades de un modelo. El Jeep Cherokee TD de 85 caballos ofrecido hasta el momento era poco competitivo. Las cosas han cambiado sustancialmente.



JEEP CHEROKEE 2.5 TD

VIRTUDES	DEFECTOS
Prestaciones brillantes	Motor ruidoso
Equipamiento completo	Carrocería veterana
Gran versatilidad	Pedal de embrague duro

PRECIO: 3.967.000 PTAS.

A FONDO

DISEÑO	☆☆
ACABADO	☆☆☆
PRESTACIONES	☆☆☆☆
CONFORT	☆☆☆
SEGURIDAD	☆☆☆
CONSUMO	☆☆☆☆
PRECIO	☆☆☆

CUANDO un comprador se decide por un vehículo con motor turbodiesel está convencido de que va a disfrutar de unas prestaciones elevadas. Pero esto justo es lo que no ocurriría con el anterior Cherokee Turbodiesel de 85 caballos de potencia, una mecánica económica de origen Renault que no ofrecía el rendimiento adecuado en un vehículo todoterreno. Ahora las cosas han cambiado radicalmente. El Cherokee ya utiliza el motor de origen italiano VM de 2,5 litros de cilindrada y 115 caballos de potencia, el mismo que desde hace tiempo se monta en el Voyager con un par elevado a bajas revoluciones.

Nadie puede negar la veterania de las líneas de este afamado Jeep. Formas angulosas algo fuera de lugar en los tiempos que corren. Sin embargo la buena imagen conseguida hasta el momento le permiten seguir enamorando a primera vista. Imagen imponente de robustez, versatilidad y ahora equipamiento completísimo respaldado por el legendario nombre de Jeep proporcionan, en combinación con una mecánica de alto rendimiento la segunda juventud a un vehículo que ni mucho menos tiene sus días contados.

Aunque con unas cifras de prestaciones menos optimistas que las proporcionadas por la marca, lo cierto es que el nuevo Cherokee 2.5 TD nos ha sorprendido gratamente. Su elástico motor permite circular sin agobios por ciudad utilizando el cambio lo menos posible, y la verdad es que se agradece no tener que pisar a menudo el embrague, algo duro y de corto recorrido. En carretera se puede circular deprisa si se quiere y mantener buenas velocidades de cruce aunque se vaya bastante cargado y se ataquen cuestas pronunciadas. El peso, bajo en relación a los demás modelos gracias al bloque Uniframe de carrocería y bastidor, sigue jugando a favor de la agilidad del conjunto. Desde 1.500 rpm el motor empuja que es una delicia, lo que se agradece especialmente en la conducción fuera del asfalto. Los caminos y las pistas de tierra son sus mejores alia- ●●●





El cuadro de instrumentos ofrece toda la información necesaria para el conductor. Se nota el aire un tanto anticuado. En el volante va incorporado el airbag de serie.



Los asientos son de agradable tacto y ofrecen, además, una buena sujeción.



El nuevo motor del Cherokee es el turbodiesel que ya utiliza el Voyager. Es un motor de gran elasticidad que permite mantener buenos cruceros en carretera.

A FONDO

dos y el entorno en el que mejor se aprovecha el sistema de transmisión «Command-Trac» una caja de transferencias de cuatro posiciones que permite circular con la seguridad que proporciona la tracción total en condiciones límites de adherencia. Con el Cherokee se puede uno aventurar también por zonas difíciles pero teniendo en cuenta el gran voladizo trasero y la poca altura libre al suelo, lo que limitan bastante sus aptitudes trialeras a aquellos que pretendan exigirle imposibles para los que ni ha sido pensado, ni construido, ni preparado.

El puesto de conducción está bien resuelto, el tejido de los asientos, de agradable aspecto visual, sujeta bien el cuerpo, y el nuevo volante con airbag y regulación en altura facilita la mejor colocación. Choca sin embargo el diseño anticuado del salpicadero que todavía conserva el sabor de los productos americanos de hace diez años. En todo caso se encuentra todo lo necesario y exigible en un vehículo de cuatro millones de pesetas. Aire acondicionado, elevalunas eléctricos, airbag, autoblocante trasero, dirección asistida, mando a distancia de puertas, preinstalación de radio...

El maletero, a pesar de cargar con la monstruosa rueda de repuesto en uno de sus laterales, ofrece un volumen aceptable y el respaldo trasero se abate en caso de necesidad. En carretera el Cherokee 2.5 TD se comporta con nobleza. No es que los nuevos neumáticos de 225/75 montados en unas atractivas llantas de aleación proporcionen una precisión de guiado espectacular, pero uno se llega a acostumbrar y las reacciones son previsibles. Hay que pensar de cualquier forma que en condiciones normales de adherencia, y siempre que no se seleccione la posición de tracción total, el Cherokee transmite la potencia a las ruedas traseras.

En cualquier caso, la suspensión específicamente adaptada a las nuevas prestaciones ofrece un buen equilibrio entre comodidad, comportamiento mixto asfalto-pistas de tierra y cualidades todoterreno.

ANDRÉS MAS
FOTOS: JOSE ANTONIO DIAZ

JEEP CHEROKEE 2.5 TD

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral, accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.499 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92,0 mm. Carrera: 94 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 115 CV (84,6 kW) a 4.000 rpm. Par máximo: 28,57 mkg (280 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección indirecta, turbocompresor e intercooler. Combustible: gasóleo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras con tren delantero conectable. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 44,6 km/h.

DIRECCION

Sistema: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos (280 mm de Ø). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: no.

SUSPENSION

Delantera: Eje rígido con muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos, tirantes de reacción y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con ballestas, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 225/75 R15T Llantas de aleación ligera de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.470 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 76,5 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **162**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **19,3**

1.000 m salida parada **35,8**

De 0 a 100 km/h **14,6**

Recorriendo (metros) **258,9**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **20,9**

400 m desde 40 km/h en 5ª **25,2**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **37,8**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **45,2**

De 80 a 120 km/h en 4ª **11,3**

recorriendo (metros) **319,4**

De 80 a 120 km/h en 5ª **14,2**

recorriendo (metros) **400**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 29,8 km/h de promedio **11,1**

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo **7,9**

En conducción rápida **12,3**

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo **9,5**

A 140 km/h de cruceo **11,0**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **10,0**

AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos **715**

FRENOS

A 60 Km/h: **16,8 metros**. A 100 Km/h:

51,7 metros. A 120 Km/h: **77,3 metros**.

SONORIDAD

Al ralentí: **60,2 dB**. A 60 Km/h: **68,8 dB**. A

90 Km/h: **72,3 dB**. A 120 Km/h: **75,7 dB**.

A 140 K m/h: **79,6 dB**. A tope: **81,5 dB**.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

SI NO/OP

Cuentavueltas ● ●

Manómetro de aceite ● ●

Termómetro de agua ● ●

Indicador de carga batería ● ●

Ordenador de a bordo ● ●

Cierre centralizado ● ●

Mando a dist. apert. puertas ● ●

Elevalunas eléctricos del. ● ●

Elevalunas eléctricos tras. ● ●

Retrovisores reg. a distancia ● ●

Volante regulable ● ●

Asiento regulable en altura ● ●

Asiento post. partido ● ●

Apertu. maletero desde el int. ● ●

Aire acondicionado ● ●

Climatizador automático ● ●

Salida de aire plazas post. ● ●

Techo solar ● ●

Llantas de aleación ● ●

Lavafaros ● ●

Limpia luneta post. ● ●

Faros antiniebla ● ●

SEGURIDAD

Airbag conductor ● ●

Airbag acompañante ● ●

Pretensor cinturones ● ●

Asiento para niños ● ●

Reposacabezas traseros ● ●

OPCIONES:

Pintura metalizada: 38.236 ptas.

COMPRADOR

CHRYSLER Importador: Sociedad Española Chrysler Jeep Ibérica S.A. c/ Cervantes, 44. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 369 23 50. **Garantía:** Tres años o 110.000 kilómetros. Siete años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** 51 puntos de asistencia en toda España.

DISEÑO	☆☆☆☆
ACABADO	☆☆☆☆
PRESTACIONES	☆☆☆☆
CONFORT	☆☆☆☆
SEGURIDAD	☆☆☆☆
CONSUMO	☆☆☆☆
PRECIO	☆☆☆☆

DESPUES de la compra por parte de General Motors del 50 por ciento de las acciones de la compañía Saab, los primeros frutos de un trabajo conjunto están en el mercado. El Saab 9000 se beneficia de la tecnología e ingeniería norteamericana incorporando el moderno motor de tres litros y seis cilindros en V, el mismo del Opel Omega MV6.

Aunque en los últimos tiempos haya incrementado ventas, la marca sueca Saab tiene escasa presencia en España. No le pasa como a su compatriota Volvo, que vende bien sus productos sobre todo porque están avalados por una aureola de seguridad y no por su estética un tanto ruda.

La sensación que uno tiene al montarse en este Saab es de fortaleza y seguridad. Se nota que lo que se tiene entre manos es un coche bien hecho, con todo lo último en tecnología. De siempre Saab ha dedicado mucho esfuerzo y dinero en la investigación y desarrollo de los elementos que mejoran la seguridad pasiva y activa de sus vehículos. No son coches diseñados por grandes estilistas italianos; persiguen otra estética. Pero sí son coches en los que prima la seguridad, obligada en parte por un clima extremo. Tampoco son coches baratos, pero el 9000 CDE V6 se codea con el BMW 530 y el Mercedes E 320, berlinas más caras y con un menor equipamiento de serie.

La carrocería del Saab 9000 se ha retocado ligeramente en su parte frontal para lucir más estilizada. En el interior las reformas se han enfocado a reducir niveles de ruidos y de forma considerable si echamos un vistazo a las bajas cifras de decibelios del test de sonoridad. Pero es el propulsor de tres litros la novedad de mayor peso. De origen General Motors, introduce un sistema de colector de admisión variable de tres fases que aprovecha la fuerza del motor desde muy bajas vueltas, sin que ello afecte a la poten-



Excelente el rendimiento que ofrece el motor, de origen General Motors, que equipa a este Saab. El comportamiento del modelo sueco es noble, ofreciendo gran comodidad a sus ocupantes en cualquier circunstancia. A esto contribuye en buena medida la adopción de los últimos avances en materia de seguridad.

Saab es una de las marcas de prestigio dentro de la industria del automóvil, sus productos transpiran calidad de alto nivel aunque sus formas tengan una estética nada vistosa. Esta versión tiene de nuevo el motor V6 de tres litros de cilindrada de factura Opel.

SAAB 9000 CDE 3.0 V6

VIRTUDES	DEFECTOS
Silencio de marcha	Precio elevado
Rendimiento del motor	Rueda repuesto de emergencia
Consumo aquilatado	Asientos poco envolventes

PRECIO: 6.491.520 PTAS.



Motor 16

SAAB
9000 CDE
3.0 V6

Listón alto



El cuadro de instrumentos del coche da toda la información necesaria para el conductor. Tanto las plazas delanteras como las traseras son espaciosas y cómodas.



Multitud de reglajes y mandos permiten que uno se encuentre como en el salón de su casa. La línea estética, retocada ligeramente, no es lo más atrayente del modelo sueco.



A FONDO

cia en la zona media y alta del cuentavueltas. Es un motor de rendimiento excelente que además consume poco. Acelera rápido, se recupera en pocos segundos (levemente perezoso en quinta velocidad) y con unos valores de velocidad máxima que es mejor no comprobar: 230 kilómetros por hora. La respuesta de este motor no se hace esperar —pasadas las 2.500 vueltas— lo hace de forma progresiva, enérgica y muy silenciosa. Las suspensiones también se han modificado, incorporan amortiguadores menos rígidos que absorben sin brusquedades los baches y por lo tanto incomodan menos a los ocupantes. De todos modos, el eje rígido trasero se deja notar por la forma seca de responder a las irregularidades del asfalto. Con unos neumáticos de dimensiones algo justas para su potencia y no de perfil bajo, está claro que la huella que la marca sueca ha imprimido en este coche es la de la comodidad. A parte de cómodo, el comportamiento del Saab 9000 V6 es de lo más seguro. Está dotado de serie con un mecanismo de control de tracción denominado TCS que frena la rueda que empieza a patinar o reduce la apertura de la válvula reguladora de la aceleración si son las dos ruedas motrices a la vez las que pierden adherencia. El TCS se puede desconectar (se aconseja hacerlo si se montan cadenas), pulsando una tecla siempre que la velocidad del coche esté por debajo de los 60 kilómetros por hora. Por encima de esta velocidad la marca aconseja, por seguridad, llevarlo siempre conectado.

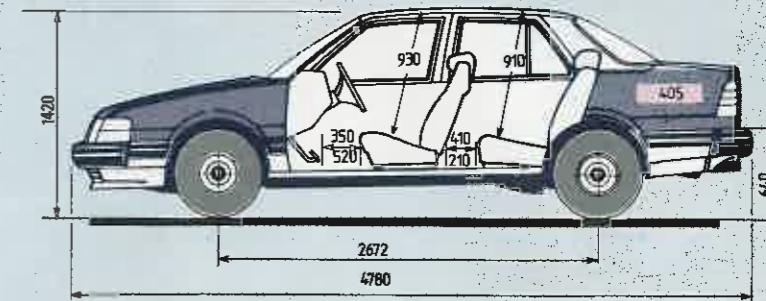
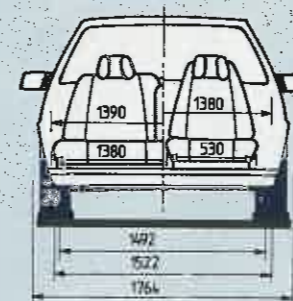
Si por fuera el Saab 9000 V6 presenta una carrocería de formas discretas, salvo por su volumen, al abrir la portezuela parece que entramos en la cabina de un avión. Relojes, ordenadores, reglajes eléctricos múltiples del asiento del conductor con tres memorias, pulsadores de control de la velocidad de crucero, tapicería en cuero, volante regulable en profundidad con airbag, regulación de faros desde el interior, elevalunas y retrovisores de reglaje eléctrico y climatizador automático, forman parte del equipo de serie.

S.G.P.

FOTOS: JOSÉ ANTONIO DÍAZ

SAAB 9000 CDE 3.0 V6

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque en hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Cuatro árboles de levas accionados mediante correas dentadas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.962 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 85 mm. Compresión: 10,8 a 1. Potencia máxima: 210 CV (155 Kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 27,5 mkg (270 Nm) a 3.300 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto computerizada. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 278 mm). Traseros: Discos ventilados (Ø 258 mm). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente con triángulos transversales, barras de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido de brazos longitudinales con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de Aleación de 6x15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.345 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,1
1.000 m salida parada	29,3
De 0 a 100 km/h	8,1
Recorriendo (metros)	128
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
recorriendo (metros)	231
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,6
recorriendo (metros)	321

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 21,1 km/h de promedio	12,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,5
En conducción rápida	14,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,2
A 140 km/h de crucero	11,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550

FRENOS

A 60 Km/h: 17,2 m. A 100 Km/h: 51,7 m. A 120 Km/h: 72,7 m.

SONORIDAD

Al ralentí: 44,5 dB. A 60 Km/h: 58,7 dB. A 90 Km/h: 62,3 dB. A 120 Km/h: 67,7 dB. A 140K m/h: 69,7 dB. A Tope: 75,1

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO	SI	NO	OP.
Cuentavueltas	●		
Manómetro de aceite		●	
Termómetro de agua	●		
Indicador de carga batería	●		
Ordenador de abordo	●		
Cierre centralizado	●		
Alarma antirrobo			●
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:

Cambio automático: 299.520 ptas. Pintura metalizada: 117.760 ptas. Techo eléctrico: 188.160 ptas. Airbag acompañante: 78.080 ptas. Alarma antirrobo: 84.480 ptas. Radiocasete: 145.920 ptas.

COMPRADOR

SAAB. Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 26 puntos de asistencia en toda España.



PERFILES de un GENIO

PAOLO CANTARELLA

Consejero Delegado de FIAT Auto Spa

Giogetto Giugiaro lo define como un observador perfeccionista, un clarividente de la estética capaz de distinguir de inmediato lo genial de lo simplemente atractivo. Es Paolo Cantarella, un ingeniero de 50 años que ha devuelto al grupo Fiat el liderazgo mundial en capacidad de crear los coches más bellos. Para él, el diseño es la primera razón para comprar un determinado coche. Quizás por eso, el Consejero Delegado de Fiat supervisa cada detalle de cada modelo, para que el boceto se convierta en realidad.



El 145 y el 146 son los últimos modelos nacidos con la firma Alfa Romeo. Abajo, varias versiones realizadas por varios diseñadores sobre la base del Fiat Punto.



En los faros del Fiat barchetta y el Alfa 146 está el sello indeleble del estilo que imprime Paolo Cantarella.



SI hubiese que describir a Paolo Cantarella con una sola palabra sería «estilo». Este ingeniero de 50 años, Consejero Delegado de Fiat Auto Spa, es el responsable directo del inconfundible diseño en la actual gama.

Nacido en 1944, Paolo Cantarella estudió ingeniería en Turín para, en 1977, entrar en la Fiat después de haber trabajado en la industria de componentes para automóvil. Ya en 1980 el Director de Fiat Spa, Dr. Cesare Romiti, le nombró asistente personal y coordinador de todas las operaciones del *holding* italiano. Tras pasar por varios cargos de gran responsabilidad, actualmente y desde 1990 es Consejero Delegado de Fiat Auto Spa y tiene a su cargo todas las operaciones referidas al automóvil en el poderoso grupo transalpino.

Giovanni Agnelli no pudo ocultar su satisfacción al hacer públicos los resultados del año 1994, durante el cual Fiat consiguió unos beneficios de unos 141.000 millones de pesetas. El protagonista principal de este éxito comercial ha sido el Fiat Punto, que además se ha proclamado como modelo más vendido en Europa.

Alabado por las más prestigiosas revistas de diseño, el estilo de Fiat es producto de unas enormes inversiones en este campo, al que Cantarella da la máxima importancia. En el marco del gigantesco complejo que Fiat posee en Lingotto, Paolo Cantarella se sinceró brevemente ante el espectáculo que ofrecían la docena de coches que componen la moderna gama del grupo Fiat.

«El diseño es la primera razón para comprar un determinado coche», estas palabras resumen la estrategia de Fiat para desarrollar sus modelos. Pero por si no fuera suficiente, Cantarella matiza: «Un coche insulso no es italiano».

El concepto genuinamente latino de una *bella macchina* impera en los proyectos del responsable de la marca sobre los demás conceptos a tener en cuenta a la hora de lanzar un nuevo coche. Hablando con este hombre se constata en seguida lo claro de sus ideas y que no le asusta expresarlas con fuerza. El descubrió

al norteamericano Chris Bangle y le convenció para mudarse a Europa, a General Motors, de donde pasaría a dirigir el departamento de diseño de BMW desde donde conserva una gran amistad con Cantarella. Walter De Silva, director del Centro de Diseño de Alfa Romeo, confirma esta creadora y seductora personalidad «Cantarella es pura decisión».

El famoso Giorgetto Giugiaro, de Italdesign, colaboró muy activamente en el diseño del Punto, concretamente los grupos ópticos y el montante trasero llevan su inconfundible firma. Tampoco este maestro de maestros escatima elogios hacia Cantarella y lo define como un observador perfeccionista, un clarividente de la estética que distingue de inmediato lo genial de lo simplemente atractivo.

«Los coches no son bocetos, son cosas reales» ha dicho Cantarella. Mientras habla, garabatea en un papel con su lápiz. Los garabatos toman forma rápidamente: son coches. Una vez tras otra arruga y tira la hoja, comenzando de nuevo esta muestra inconsciente de creatividad inagotable mientras habla.

Actualmente están introduciéndose coches nuevos en la gama del grupo Fiat Auto. Innovaciones como los grupos ópticos del Punto y Barchetta, la trasera del Alfa Romeo 146 o los pilotos del Fiat Coupé son toques personales que distinguen inmediatamente un estilo muy particular.

A sus 50 años, Paolo Cantarella conserva un físico de atleta y sus ojos hablan rápido sobre su gran pasión, que además es su trabajo: los coches. Con Cantarella la influencia del estilo es determinante. Supervisa personalmente cada paso y cada detalle del proceso y su opinión es definitiva para completarlo. Desde los primeros bocetos y las maquetas en barro hasta las maquetas de tamaño real, todo es valorado y aprobado por Paolo Cantarella, que introduce las modificaciones pertinentes de acuerdo con el comité del departamento de diseño. Sin embargo, los diseñadores que trabajan en los tres centros de diseño que posee el *holding* Fiat Auto no se dejan invadir del todo por esta fuerte personalidad. Más bien ♦♦♦



El nuevo Lancia K, buque insignia de la marca, una sabia mezcla de lujo y discreción. Las versiones sobre el Punto incluyen desde descapotable a todoterreno.



Los grupos ópticos del Fiat Coupé y del novísimo Alfa Spider, toda una mezcla de modernidad y clasicismo.





COMPRAR Y VENDER



AUTOMÓVILES GRAL. ORAA, 63

TEL: 562 06 02-FAX: 562 06 94
MADRID



Aprovechase de nuestra experiencia de más de 10 años importando vehículos de las más prestigiosas marcas al por mayor, aplicada ahora a los compradores particulares.



Ford Mustang GT y Convertible



Mitsubishi Montero TDi 2.8 125 CV o gasolina V6. Corto / Largo nuevo mod.



Porsche 911 Carrera



Chevrolet Blazer

BMW M3. Año 93, F/E, 16.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 325. 4p, año 93, gris metalizado, cuero gris, airbag, techo eléctrico, tempomat, equipo sonido, computadora, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 525i 24V. Año 91, pintura metalizada, techo, llantas aleación, A/A, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 525 TDS. Año 93, verde Boston metalizado, airbag conductor, techo eléctrico, apoyabrazos delanteros, radiocasete Bavaria, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

BMW 730i Aut. Año 94, nuevo modelo 8 cilindros, sólo estrenado, pintura metalizada, techo eléctrico, tapicería de cuero, equipo de sonido, sólo 5.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Cabrio. Año 86, color rojo, asientos deportivos

tapizados en cuero negro, A/A, radiocasete, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera Aniversario. Año 87, metalizado, techo eléctrico, aire acondicionado, tapicería cuero especial, radiocasete, alarma, modelo exclusivo. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Modelo 91, cuero, techo eléctrico, perfecto estado, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera RS. Año 93, F/E, 19.000 Km, serie limitada Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 S4. Año 86, pintura metalizada, tapicería cuero, 49.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

PORSCHE 928 GT. Año 91, azul marino metalizado, tapicería cuero negro, pocos Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Largo. Año 94, automático, 6 cil, A/A, equipo so-

nido, sólo 15.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

GRAND Cherokee Limited. Año 93, V8, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

GMC Tiphon turbo. Año 93, 290 CV, negro, cuero negro, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Patrol GR Corto. Año 94, bicolor verde oscuro/plata metálico, 8.000 Km, sólo estrenado. Tel: (91) 562 06 02.

NISSAN Terrano I 2.7 TD. Año 91, pintura metalizada, techo solar, radiocasete, 40.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MITSUBISHI Eclipse 2.0 16V 150CV. Año 93, F/E, inmejorable estado. Teléfono: (91) 562 06 02.

MAZDA 929. Año 93, F/E, perfecto estado, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MAZDA MX3. Año 93, F/E, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

PONTIAC Firebird. Año 93, 6 cilindros en V, 180 CV, automático, airbag, A/A, equipo sonido, llantas aleación, ABS, techo carga, precio muy interesante. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 CD 4p. Año 90, perfecto estado, azul marino. 1.750.000 ptas. Tel: (91) 562 06 02.

SAAB 9000 Turbo S 16V Cabrio. Año 92, capota eléctrica, tapicería de cuero, equipo aero, kit potencia 175 CV, equipo sonido, alarma, 40.000 Km, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SE. Año 93, full equipo, sólo 20.000 Km, a matricular. Teléfono: (91) 562 06 02.

MERCEDES 500SL. Año 93, rojo almandino, cuero beige, a matricular. Teléfono: (91) 562 06 02.

MERCEDES 600 SEL. Año 93, F/E, plata, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES S 600 Coupe. Año 94, 7 meses de uso, negro metálico, cuero negro, a matricular. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE. Año 90, blanco, cuero negro, 50.000 Km. Tel: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300 CE 24V. Año 90, pintura metalizada, techo, cuero, automático, 5v, ASR, airbag, llantas 8 orificios, tempomat, radiocasete. Teléfono: (91) 562 06 02.

MERCEDES 300CE 24V. Año 92, antrazita, cuero negro, equipadísimo. Teléfono: (91) 562 06 02.

FERRARI Mondial Quattrovalvole. Absolutamente impecable, recién revisado, color rojo, cuero beige, pocos Km. Teléfono: (91) 562 06 02.

PORSCHE Carrera 4. Año 93, azul marino metalizado, totalmente impecable. Tel: (91) 562 06 02.

BENJA

IMPORTACION EXPORTACION

BENJA ZÜLPICHER STRASSE 218 COLONIA-ALEMANIA/ DELEGACION MADRID TEL: 91-504 64 89

GRAN STOCK DE VEHICULOS DE IMPORTACION A LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO

CENTRO DE AUTOMOVILES DE OCASION SEMI-ESTRENO

MERCEDES, BMW, AUDI, PORSCHE, JAGUAR Y TODOTERRENO

30 Años en el sector del automóvil nos avalan. Vehículos revisados y garantizados por escrito.

MERCEDES 300 CE FE 1991-3.700.000+M
 MERCEDES 300 CE 24V FE 1990-4.400.000+M
 MERCEDES 300 DI. TUR. FE 1991-3.950.000+M
 MERCEDES 300 E FE 1991- 3.300.000+M
 MERCEDES 300 DI. FE-2.200.000+M
 MERCEDES 280 E 24V FE 1994-5.100.000+M
 MERCEDES 260 E FE 1990-2.800.000+M
 MERCEDES 190 2.5 DI. FE 1993-3.100.000+M
 MERCEDES 190 2.5 DI. EXT. 1987-1.600.000+M
 BMW 850 I FE 1992-6.600.000+M
 BMW 750 I FE 1991-4.300.000+M
 BMW 750 I FE 1990-3.200.000+M
 BMW 735 I FE 1991-3.300.000+M
 BMW 735 I FE 1990-2.900.000+M
 BMW 730 I V-8 FE 1993-4.200.000+M
 BMW 525 I 24V FE 1991-2.800.000+M
 BMW 525 TDS FE 1993-3.600.000+M
 BMW 325 I 24V FE 1993-3.300.000 +M

BMW 320 I 1990-1.300.000+M
 BMW 324 TUR. DI. 1989-1.300.000+M
 AUDI 200 V-8 EXC. FE 1992-3.650.000+M
 AUDI 200 V-8 FE 1992-3.500.000+M
 AUDI 100 TDI FE 1992-3.300.000+M
 AUDI 100 2.8 FE 1992-3.000.000+M
 PORSCHE 911 SC FE 1984-2.950.000
 PORSCHE 944 TUR. FE 1989-2.600.000
 PORSCHE 944 FE -1.200.000+M
 JAGUAR XJS C V12 CAB. FE 1988-3.400.000+M
 MAZDA RX-7 TUR. 1988-1.800.000
 TRIUMPH TR-7 CAB. 1983-1.300.000
 FORD THUNDERBIRD COU. FE 1993-3.500.000
 MITSUBISHI MON. LARGO VARIOS-1.800.000+M
 MITSUBISHI MON. CORTO VARIOS-1.300.000+M
 ISUZU TROOPER LARGO 1991-1.600.000+M
 NISSAN PATROL GR LARGO FE 1990-2.500.000+M
 TOYOTA LAND CRU. CORT. TD 1990-2.200.000+M

COMPRAMOS VEHICULOS DE IMPORTACION

PRECIOS ESPECIALES PARA PROFESIONALES
 PARA OTROS MODELOS ENTREGA DE PEDIDOS EN 10 DIAS
 SUCURSALES CON EXPOSICION Y VENTA

MADRID
 C/ DOCTOR ESQUERDO 59
 TELEFONO: 91- 409 72 63

VALDEMORO
 CTRA. ANDALUCIA KM.24
 Polígono industrial Albresa
 Avda. de Madrid 26-NAVE 9
 TELEFONO:91- 895 55 64

CHICLANA (CADIZ)
 CTRA. LA BARROSA KM.2,600
 TELEFONO: 956 - 49 40 46

Motor 16

COMPRAR Y VENDER

SEAT 600. Año 70, estado impecable, recién pintado, extras, reparación total. Tel: (968) 79 20 63.

ALFA Romeo 2000 Spider. Perfecto, piel, año 72, 3 capotas. Tel: 908 50 10 21.

PORSCHE 911 S. Año 69, original, 1.000 Km, piel, perfecto. Tel: 908 50 10 21.

AUDI S4-V8, 280CV Cuattro. M-PF, marzo del 94, 12.000 Km, como nuevo. Tel: (91) 431 86 55. Llamar de 15.30 a 16.30 horas.

PORSCHE Carrera 911/993. Abril del 94, MPH, azul metalizado, interior beige, 16.000 Km, chasis sport, tubos de escape Strosek, llantas de 17" F/E, como nuevo. Garantía oficial abril

del 96. Precio: 8.900.000 ptas. Tel: 908 71 56 68.

IMPORTAUTO JBA Falcon Sport. A estrenar, entregas inmediatas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220 Sedán. Año 53, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220 SE. Año 60, descapotable, perfecto. Tel: (976) 38 61 12.

IMPORTAUTO Mercedes 220. Año 53, descapotable. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Maserati Sebring 3500. Año 62. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Buick Riviera Coupé. Año 68. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Corniche Cabriolet. Año 72. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Rolls Royce Silver Shadow. 1976. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Plymouth Sport Fury. Año 65, aire, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Oldsmobile Cutlass. Año 66, perfecto. (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Cadillac Eldorado Biarritz. Descapotable, año 61. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Renault Dauphine. Año 60, totalmente restaurado. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1300 Gordini. Sv 120CV. Tel: 976/38 62 12.

IMPORTAUTO Alpine A-110 1600 Gordini Sv 160 CV. Tel: 976/38 62 12.

IMPORTAUTO Triumph Spitfire 1500. Año 79. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO BMW 3.0 CSI 180 CV. Cuero, año 75. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Austin Healey Sprite. 3 capotas. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Fiat 130 Coupé. Aire, Pininfarina. Tel: 976/38 62 12.

IMPORTAUTO Fiat 1500 Cabriolet. Pininfarina. Año 65. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Dodge Dart. Año 66, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Citroën 11 Pato. Año 54. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO MGB 1800. Verde inglés. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Innocenti Spider. 1967, cuero, madera, descapotable. Tel: 976/38 62 12.

IMPORTAUTO Lamborghini Espada. Año 70, perfecto. (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari 330 GT, 2+2, 12 cilindros. Año 65, estado concurso. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Ferrari Mondial Quattrovalvole. Rojo, perfecto. Tel: (976) 38 62 12.

IMPORTAUTO Pº Sagasta, 43. 50007 Zaragoza. Tel: (976) 38 62 12. Fax: (976) 25 00 78.

Land Rover y el proyecto Caza y Oso



LA Federación Española de Caza, la revista «Trofeo» y la Fundación Oso Pardo han firmado un convenio a tres bandas con objeto de crear un frente común contra el furtivismo. Esta iniciativa, absolutamente novedosa en nuestro país, intenta demostrar que la práctica responsable de la actividad cinegética es perfectamente compatible con la conservación de una especie en grave peligro de extinción, como es el oso pardo. El acuerdo de colaboración de Rover España con la Fundación Oso Pardo se ha materializado en la donación de un Land Rover Discovery y la subvención en la compra de tres Land Rover Defender para las tareas de vigilancia y lucha contra el furtivismo.



Valeo lanza una nueva gama

VALEO, fabricante de Componentes para el automóvil, lanza al mercado español una nueva Gama Intercambiable de Máquinas Eléctricas para Vehículos Industriales. Dicha gama, que comprende motores de arranque y alternadores, cubre el 95 por ciento del parque español de Vehículos Industriales, incluyendo los dotados de climatización. Con el objetivo de aumentar la cobertura por referencia de los alternadores, se suministran, en algunos casos sin polea ni ventilador.

Alta tecnología Bosch

EN los pasados días se ha celebrado un singular aniversario de tipo técnico. Más de 50 millones de vehículos en todo el mundo han sido equipados con sistemas de inyección de gasolina de Bosch. Ya en el año 1967 Bosch había presentado con el sistema D-Jetronic la primera instalación de inyección electrónica de gasolina fabricada de serie. Los primeros vehículos equipados con sistemas de inyección electrónica de gasolina se destinaron a California, el primer lugar donde entró en vigor la normativa sobre valores límite de los gases de escape. Esta legislación ha sido el modelo para todos los estados norteamericanos, Europa y Japón.



Acuerdo en Lucas y Nippondenso

NIPPONDENSO Europe B.V., con sede en Holanda, compañía firmemente consolidada a nivel mundial en el campo de las tecnologías de inyección para motores diesel y equipos eléctricos para vehículos industriales y maquinaria, ha firmado un importante acuerdo con Lucas Distribución para la distribución a nivel nacional y de servicio post-venta de recambios para sus bombas de inyección diesel y la gama de motores de arranque y alternadores de aplicación industrial.



Mitsubishi Montero, todoterreno del año

UN año más, con la intermediación de la prestigiosa revista Solo Auto 4x4, se ha procedido a la elección del Mejor Todoterreno del Año en España. En esta edición, tras un arduo enfrentamiento con los demás 4x4 seleccionados, después de superar duras pruebas en carretera y en el campo, el galardón ha recaído en el Mitsubishi Montero 3.5 V6-24 GLS, un todoterreno de gama alta y elevadas prestaciones. El Montero Corto 3.5 fue uno de los cuatro todoterreno seleccionados por los lectores de Solo Auto 4x4 a través de las votaciones que éstos dirigieron a la revista.

Hertz compra AFL, la empresa finlandesa líder

HERTZ Leasing International ha anunciado la adquisición de AFL Leasing con sede en Helsinki. AFL es la principal empresa finlandesa de alquiler de coches de marcas múltiples, ofreciendo una flota de



alquiler de servicios completos compuesta de más de 4.000 vehículos. La adquisición de esta compañía, que ha cambiado su nombre a Hertz Leasing Oy, constituye una adición significativa a la ya extensa red europea de Hertz.

OFERTA LIMITADA

SUSCRIBASE AHORA A MOTOR 16 CON UN DESCUENTO DEL 20% ... Y ADEMAS RECIBIRA "GRATIS" UN VIDEO DE 60 MINUTOS CON LAS MEJORES IMAGENES DEL MUNDIAL DE RALLYES 1994

AHORA: 20% DE DESCUENTO + UN VIDEO DEL MUNDIAL DE RALLYES

Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año, con un 20% de descuento y con un video del Mundial de Rallyes de regalo, pagando sólo 15.600 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Viajes S.A. Giro postal nº a nombre de Cambio y Viajes S.A.

D.

Calle

Localidad C.P. Provincia Telf.

Fecha de nacimiento D.N.I. Profesión

Precio suscripción

España.....	15.600 ptas	América, Africa.....	36.296 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez.....	30.056 ptas.	Asia, Oceanía.....	49.556 ptas.

OFERTA SOLO VALIDA PARA ESPAÑA

ENVIAR A MOTOR 16, CAMBIO Y VIAJES, S.A. C/ BASAURI, 17 28023 MADRID (ESPAÑA)

¿Mini o Cinquecento Sporting?

TENGO 15 años y leo semanalmente su revista porque me parece la mejor de todas. Mi madre tiene un Mini Cooper de los de la última generación y hasta ahora no le había encontrado un rival que se le pareciera por características técnicas y tamaño. Estoy hablando del Fiat Cinquecento Sporting. Quisiera saber cuál de los dos modelos, atendiendo a prestaciones y comportamiento, tiene mejores aptitudes deportivas y ruterías. También hay una duda que tengo respecto al ABS, ya que en alguna ocasión he leído que es innecesario e incluso peligroso para un conductor que sabe conducir de verdad. ¿Es cierto? ¿Por qué?

Aunque estoy muy satisfecho con su revista, creo que a otros lectores igual que a mí nos gustaría ver una sección en su revista dedicada al apartado de mecánica. Por úl-



timo quisiera saber si han hecho alguna comparativa entre el Volvo 850 T5 y el Saab Aero.

ALVARO GARCIA-CARO
MADRID

R.- El encanto que aún conserva el Mini, después de 38 años de vida, es difícil de igualar por cualquier otro modelo. Sin embargo, no podemos decir que deportivamente hablando sea el coche ideal. El moderno planteamiento del Fiat no deja lugar a ninguna duda. Es más cómodo, el puesto de conducción es mejor, su comportamiento está a años luz... El Mini Cooper es más rápido, pero sólo

en aceleraciones, a la hora de recuperar el Cinquecento Sporting arrasa. Si hablamos de frenos, las diferencias son abrumadoras. A 120 Km/h. el Mini frena en 78,8 metros y el pequeño Fiat en 55,5 metros. Como ve, la cosa está clara, deportivamente hablando la diferencia en prestaciones queda compensada con el mejor comportamiento y los impresionantes frenos. Pero el encanto del Mini no se compensa con nada. El ABS actual no ha cuajado totalmente en competición aunque hay quien ya utiliza algún sistema evolucionado específicamente para esta especialidad.

El problema reside en que el ABS según las especificaciones técnicas actuales no es compatible con la utilización radical que se le da a unos frenos en competición. El tacto, la eficacia, la resistencia en situaciones extremas no son las más adecuadas por ahora para un piloto exigente pero no es innecesario ni peligroso, digamos que, de momento, no es compatible. En un coche de calle el ABS es un elemento más de seguridad que nunca está de más. No hemos hecho todavía la comparativa que nos comenta.

Calefacción a distancia



DEBIDO a mi trabajo, vivo en una zona de España en la que en invierno hace un frío que pela. Muchos días la nieve cubre toda la zona y la temperatura no sube por encima de los cero grados centígrados. Cuando entro al coche por la mañana saludo al pingüino y me tomo un cubata con los cubitos de hielo del cristal. Ni que decir tiene que cuando llego al trabajo, al coche no le ha dado tiempo a calentarse ni dos grados. Un amigo me ha contado que existe en el mercado un sistema que se adapta a los coches y que se programa para que automáticamente te caliente el interior un tiempo antes de cogerlo por la mañana. ¿Cuánto cuesta el siste-

ma? ¿Quién lo puede instalar? ¿Es eficaz?

JUAN CARLOS RIVAS
HUESCA

R.- Su amigo ha oído campanas y no sabe dónde. Es verdad que existe ese sistema, pero no es cierto que se pueda instalar como accesorio fácilmente. BMW y Mercedes lo ofrecen en su equipamiento opcional para algunos de sus modelos de élite y cuesta entre 300.000 y 500.000 pesetas. El sistema funciona con un calentador situado en el compartimento motor que quema combustible del depósito del coche. Esta unidad calienta un compuesto químico que se hace circular mediante una bomba especial por el sistema normal de calefacción del coche. Esto se realiza durante media hora programada para llegar con el coche caliente y sin que la nieve o el hielo se interpongan en nuestro camino. En verano también se puede ventilar de forma programada el habitáculo.

Deltona o BMW M3

ESTOY buscando algún coche de segunda mano y he encontrado algunas opciones bastante interesantes a priori, como un Deltona HF Integrale del 92 y algún M3 algo más antiguo. Respecto al Deltona quisiera saber si su mecánica es fiable y duradera dándole un trato normal (sin carreras y conducción rápida pero suave). Qué posibilidades tiene de uso diario sin viajes muy largos y más o menos 1.500 kilómetros al mes y si es razonable el precio: 2.700.000 pesetas con 50.000 kilómetros.

Me han comentado que la mecánica y transmisiones dan muchos proble-

mas y es complicada su reparación ¿Es eso cierto?

Respecto al M3 me remito a lo preguntado sobre el Deltona sobre fiabilidad y uso y cual de los dos es más apropiado a mis necesidades. Quisiera saber también cual resulta más económico de mantenimiento (ruedas combustible, repuestos etcétera). ¿Cuál es más asequible de conducir?

JESUS GUTIERREZ PONCE
DE LEON
LEON



R.- Tiene usted muy buen gusto, nos habla en su carta de dos deportivos de alto nivel y altas prestaciones pero caros de mantenimiento, consumo elevadísimo y poco apropiados a sus necesidades. ¿No le gustaría comprar por un poquito más un deportivo más coherente, equilibrado, aunque obviamente menos ambicioso? Le hablamos de los 306 S16, ZX 2.0i 16V, Golf GTI 16V, etcétera. Ya sabemos que son menos exclusivos y no tienen la gracia de esos dos deportivos pero gastan menos, le darán menos quebraderos de cabeza y podrá utilizarlos sin problemas en ciudad. En zonas viradas, y dado el tipo de conducción que nos dice va a realizar, irá tan deprisa o más... qué más podemos decirle. El Integrale que nos cuenta es algo caro pero sin verlo tampoco nos podemos arriesgar a opinar. El M3 es más exigente con el conductor.

LA ILUSION POR EL DISEÑO

Es para mí un enorme placer escribir a una publicación tan prestigiosa como Motor 16. Tengo 20 años, soy chapista y electricista del automóvil y cuando un buen día se me ocurrió la idea de enviar mis dibujos, me pareció una tontería, pero al final decidí poner «sellos» a mis creaciones, simples pero hechas con ilusión.

Carrocerías es-
pecta-

culares, motores cada vez con más potencia, velocidades de infarto. Interiores confortables, llenos de lujo, todo ello hace que el mundo del automóvil sea tan fantástico y tan complejo.

Mi idea es la de crear un concurso de diseño y Pininfarina, Glugiaro, Bertone, Sbarro, Zagato, etcé-

tera pueden estar tranquilos, lo que es seguro es que todos los diseños que se enviarían estarían hechos con mucha imaginación y ganas.

Espero que la idea sea de su agrado y se lleve a cabo el proyecto.

Un abrazo muy fuerte de un amante del automóvil y lector de Motor 16.



OPINION

El mejor compañero de aventuras

A principios del siglo XX comienzan las expediciones en automóvil. J. M. Hauroit y L. Audouin-Dubreil, junto con otras ocho personas y una perrita, logran cruzar, a bordo de cinco vehículos especiales auto-oruga de Citroën, el desierto del Sahara desde Touggourt, en Argelia, hasta la mítica Tombouctou, en Mali. Desde entonces, el automóvil ha sido una pieza clave en la mayor parte de los descubrimientos, exploraciones y aventuras.

A la hora de emprender una expedición por tierra, más del 50 por ciento del éxito de la misma depende del vehículo que nos transporte. El todoterreno posibilita en muchos casos alcanzar lugares donde de otro modo nos hubiera sido imposible llegar.

Pero el vehículo para un viajero es mucho más que una máquina, cuatro ruedas y un motor al que estamos poniendo constantemente a prueba y del que depende en ocasiones nuestra propia vida. De viaje por tierras extrañas, es el

único hogar conocido, una casa móvil que transporta nuestras raíces. También es un compañero de viaje, con el que descubres nuevas culturas y entras en contacto con sus gentes. Es uno de los protagonistas de tus aventuras y le haces partícipe de tus alegrías y tristezas. No es humano, pero a medida que transcurren los

kilómetros empiezas a ver en él algo que te hace sospechar que tampoco es un ser inanimado. El vehículo es una prolongación de nosotros mismos, de nuestra forma de vida, e incluso, un reflejo de nuestra personalidad. Con él compartes momentos inolvidables en los más hermosos parajes de la selva y el desierto; en el coche no sólo viajas, sino que vives y te hace vivir. Al contrario del uso que da un conductor normal al vehículo como medio de transporte o un corredor, que exige a la máquina el doble de su capacidad, un viajero ve en su vehículo un seguro de vida. Por ello, la imagen del aventurero motorizado como una persona que expone gratuitamente su vida y la de su vehículo con el único objetivo de saborear el subidón de adrenalina, está muy lejos de la realidad.



Juan Echeverría *

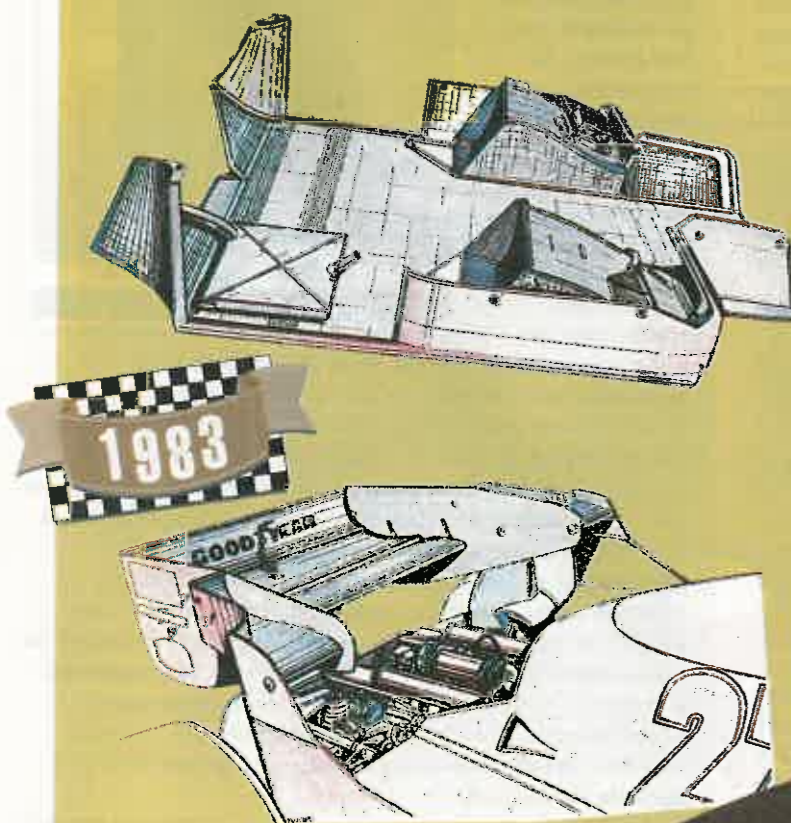
* Periodista free-lance

Limitar el desenfreno

HISTORIA DEL FONDO PLANO (I)

1983 FERRARI 126 C/2B

En los primeros monoplazas de 1983, la parte final del fondo plano, o el perfil extractor, se reducía a un simple carenado de la transmisión sin apenas una función de succión del aire. La falta de evolución de este componente obligó a muchas escuderías a tomar diferentes directrices aerodinámicas y estructurales. En el caso de Ferrari, la elección fue la de no «sofisticar» el perfil final y buscar la presión aerodinámica por medio de unos alerones laterales situados por delante del eje vertical de las ruedas posteriores. El Ferrari 126 C/2 B fue obra de Mauro Forghieri y Harvey Postlethwaite que aportó sus conocimientos en la estructura en materiales compósitos.



Después de cinco años de polémicas prestaciones, la tecnología aerodinámica de los monoplazas de Fórmula 1 cambió de rumbo. En 1983 la FISA prohibió los «wing car» y aprobó el fondo plano en los F-1.



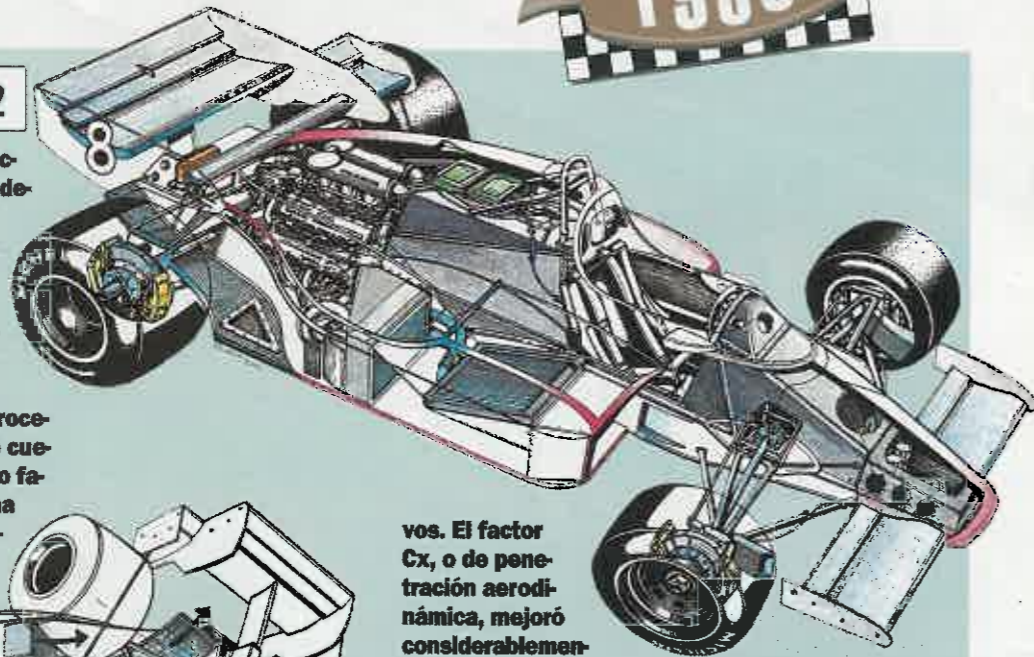
1983 BRABHAM BT/52

El ingeniero sudafricano Gordon Murray fue el creador de una tendencia que duró tan sólo una temporada y que fue denominada «flecha» por la configuración cuneiforme del monoplaça. La finalidad de este solución tenía como base mejorar el factor de penetración aerodinámica en función de retrasar al máximo los pontones y utilizar un conjunto de alas centrales y laterales de gran tamaño. El talón de Aquiles de esta tendencia consistía en la falta de extracción de aire en la zona de las ruedas posteriores que interfería de forma negativa en la función de los alerones posteriores.



1984 McLAREN TAG MP4/2

El McLaren MP4/2 fue obra del técnico británico John Barnard que, además de aportar el empleo de la fibra de carbono en la construcción de los monoplaças, demostró con este coche que la solución de la «flecha» era errónea. Barnard concibió un monoplaça totalmente diferente al tener grandes y largos pontones y la parte final de la carrocería y del fondo plano con forma de cuello de botella. Este estrechamiento favorecía el efecto Venturi en la zona de las ruedas, dejando libre el alerón de posibles e irregulares flujos aerodinámicos negativos.



El factor Cx, o de penetración aerodinámica, mejoró considerablemente; sin embargo, se crearon ciertos problemas en la disipación térmica del vano motor que entonces era turboalimentado. Junto a esto, Barnard elaboró especialmente los dos túneles de extracción del fondo plano, en los cuales situó los escapes para incrementar la depresión aerodinámica.



EN 1978 Colin Chapman tuvo una intuición aerodinámica que revolucionó la F-1: inventó el efecto suelo que aplicó al Lotus 78 y 79. La idea de aprovechar y crear diferente presión y depresión aerodinámica entre la parte superior y la inferior del monoplaça, le llevó a convertir sus coches en alas volantes que se pegaban al suelo como lapas. La idea fue suya,

pero fueron Martin Ogilvie y Geoff Aldridge los que la supieron evolucionar hasta convertir al Lotus 79 en un coche invencible y Campeón del Mundo con Mario Andretti. Los «wing car», o coches ala, tenían la imperiosa necesidad de rodar a una velocidad mínima determinada pero perdían el efecto suelo, que se agravaba de forma trágica en caso de ac-

cidente, situación en la que el coche al distanciarse del suelo se veía sometido el efecto contrario de la succión y despegaba.

Junto a esa temible reacción, ocurría que el efecto suelo en su máxima expresión alcanzada a lo largo de 1981 y 1982, coches como el Ferrari 126 C/2 pilotado por Gilles Villeneuve y Didier Pironi habían alcanzado

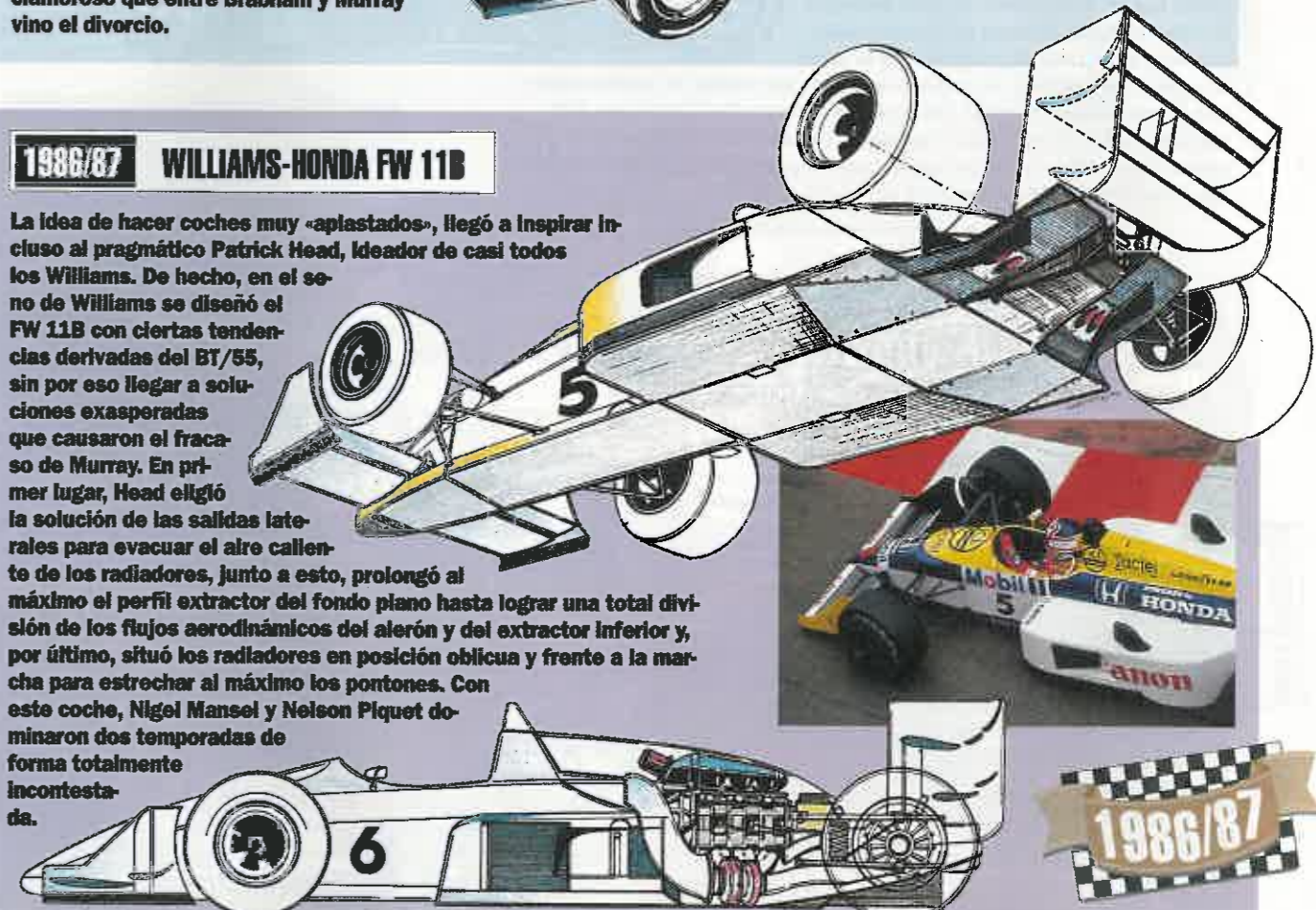
1986 BRABHAM BMW BT/55

A mediados de la década de los 80, Gordon Murray volvió a ser centro de atención con el Brabham BT/55, que se caracterizaba por ser muy plano y con el piloto situado de forma muy avanzada. Tanto era el criterio de reducir al máximo la altura del monoplaça que Murray ubicó el motor BMW Turbo de cuatro cilindros en línea en posición tumbada a 72° y adoptó un cambio con siete velocidades. La falta de visibilidad, el erróneo reparto de pesos y una ingobernable aerodinámica llevaron el proyecto al desastre. El fracaso fue tan clamoroso que entre Brabham y Murray vino el divorcio.



1986/87 WILLIAMS-HONDA FW 11B

La idea de hacer coches muy «aplastados», llegó a inspirar incluso al pragmático Patrick Head, ideador de casi todos los Williams. De hecho, en el seno de Williams se diseñó el FW 11B con ciertas tendencias derivadas del BT/55, sin por eso llegar a soluciones exasperadas que causaron el fracaso de Murray. En primer lugar, Head eligió la solución de las salidas laterales para evacuar el aire caliente de los radiadores, junto a esto, prolongó al máximo el perfil extractor del fondo plano hasta lograr una total división de los flujos aerodinámicos del alerón y del extractor inferior y, por último, situó los radiadores en posición oblicua y frente a la marcha para estrechar al máximo los pontones. Con este coche, Nigel Mansell y Nelson Piquet dominaron dos temporadas de forma totalmente incontestada.



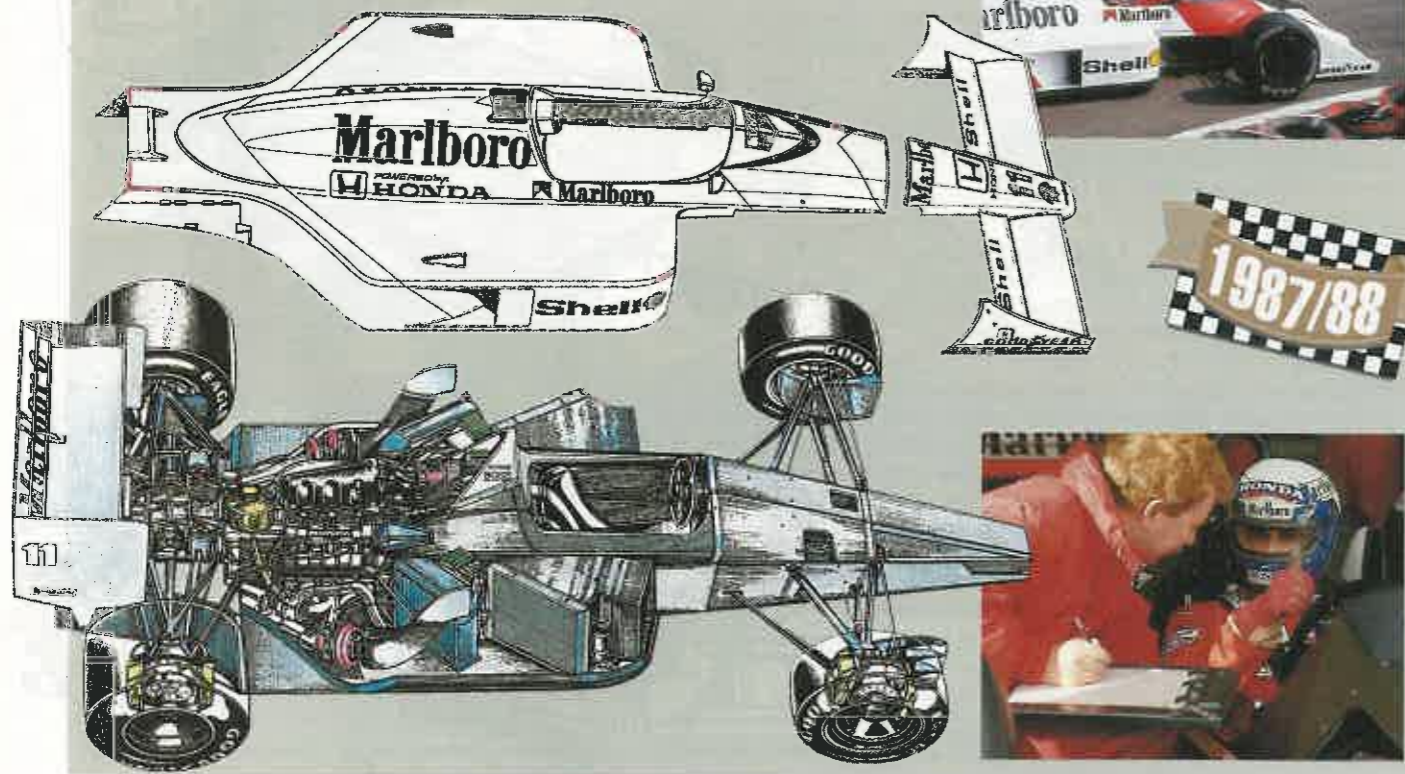
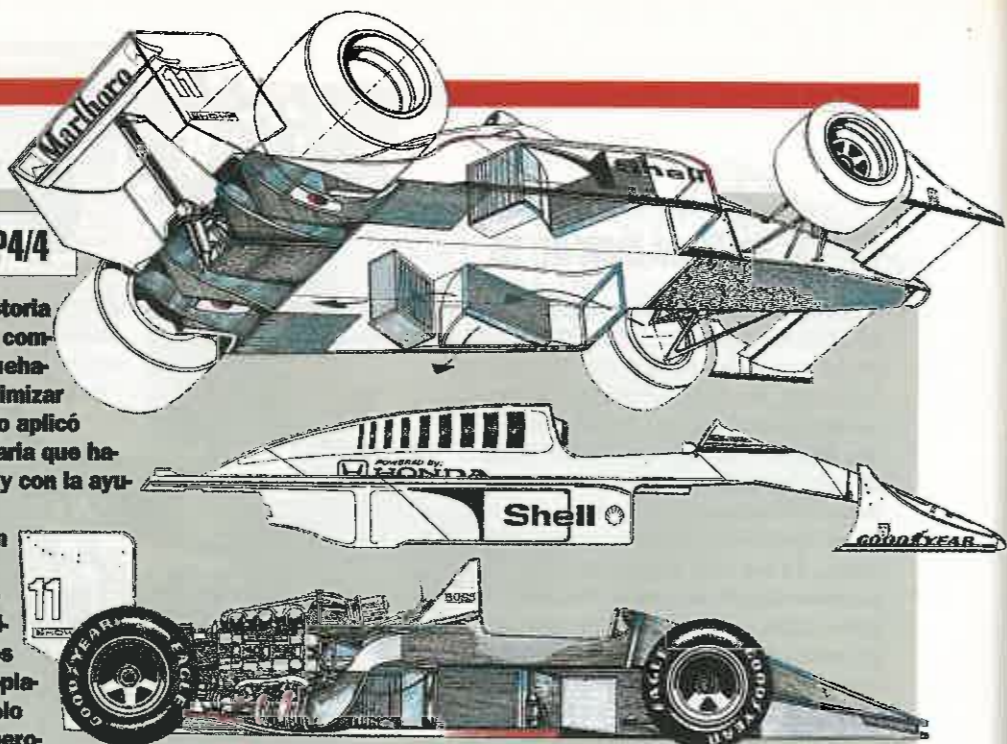
una presión aerodinámica de 2.500 kilos que, combinados con una potencia superior a los 650 caballos y a unas suspensiones de un recorrido ínfimo, se convertían en coches sin suspensión, y por lo tanto inmensamente peligrosos. Por estas razones que acarrearón trágicos acontecimientos, la FISA impuso la nueva normativa del fondo plano sin faldi-

llas ni artilugios varios. Aquella decisión obligó a un cambio radical en la estructura de los monoplaças y en su concepto aerodinámico, ya que en la época de los «wing car» la aerodinámica superior del coche se descuidaba al disponer de la fácil solución del efecto suelo que «clavaba» los monoplaças a la pista. A lo largo de 1983, fue Gordon Murray el ingeniero que

con su Brabham BT/52 impuso el estilo «flecha» en contra de otras soluciones tan confusas como empíricas. En términos medios, con los «wing car» se había llegado a cotas de potencia dividido por la resistencia al avance de 3.5 con extremos de 4 y un factor Cx de 0.8/0.9. Por el contrario, en 1983 esos valores habían bajado a 1-1.5 y Cx 1-1.1 en detrimento ♦♦♦

1987/88 McLAREN-HONDA MP4/4

En pocas ocasiones a lo largo de la historia de la Fórmula 1, un monoplaza fue tan competitivo como el McLaren MP4/4. El quehacer de Gordon Murray se centró en optimizar y desarrollar el concepto del BT/55 y lo aplicó al MP4/4 con toda la ingeniería necesaria que había encontrado en el seno de McLaren y con la ayuda del excelente propulsor Honda RA 168 E, tan potente como fiable. La gran rigidez del chasis junto a un concepto aerodinámico de lo más acertado, convirtieron al MP4/4 en un coche invencible que se adjudicó 15 grandes Premios sobre los 16 disputados. En este monoplaza, Murray había logrado un efecto suelo cercano a los 1.000 kilos gracias a la aerodinámica muy «limpia» de la parte superior del coche, en combinación con un perfil extractor del fondo plano que actuaba a cualquier régimen del motor y a cualquier velocidad. Tanto eran los secretos que encerraba el MP4/4 que jamás McLaren desveló determinados datos técnicos claves en la estructura del coche.



1987/88

de la aceleración lateral al paso por curva. Al mismo tiempo, el reparto de las cargas verticales que en los coches anteriores era de un 45%-55% entre el eje anterior y el posterior, pasó a ser de 30%-75%.

La moda o tendencia de los coches «flecha» duró una temporada, aunque a Piquet le había valido para ser Campeón del Mundo con el BT 52.

De inmediato, el analítico John Barnard se inspiró en el cazabombardero F 102 para llegar a la conclusión de que era necesario estrechar la parte posterior del monoplaza como un cuello de botella para favorecer el efecto Venturi en las zonas de las ruedas y no interferir sobre el flujo del alerón posterior. Así nació el McLaren MP4/2 del binomio Niki

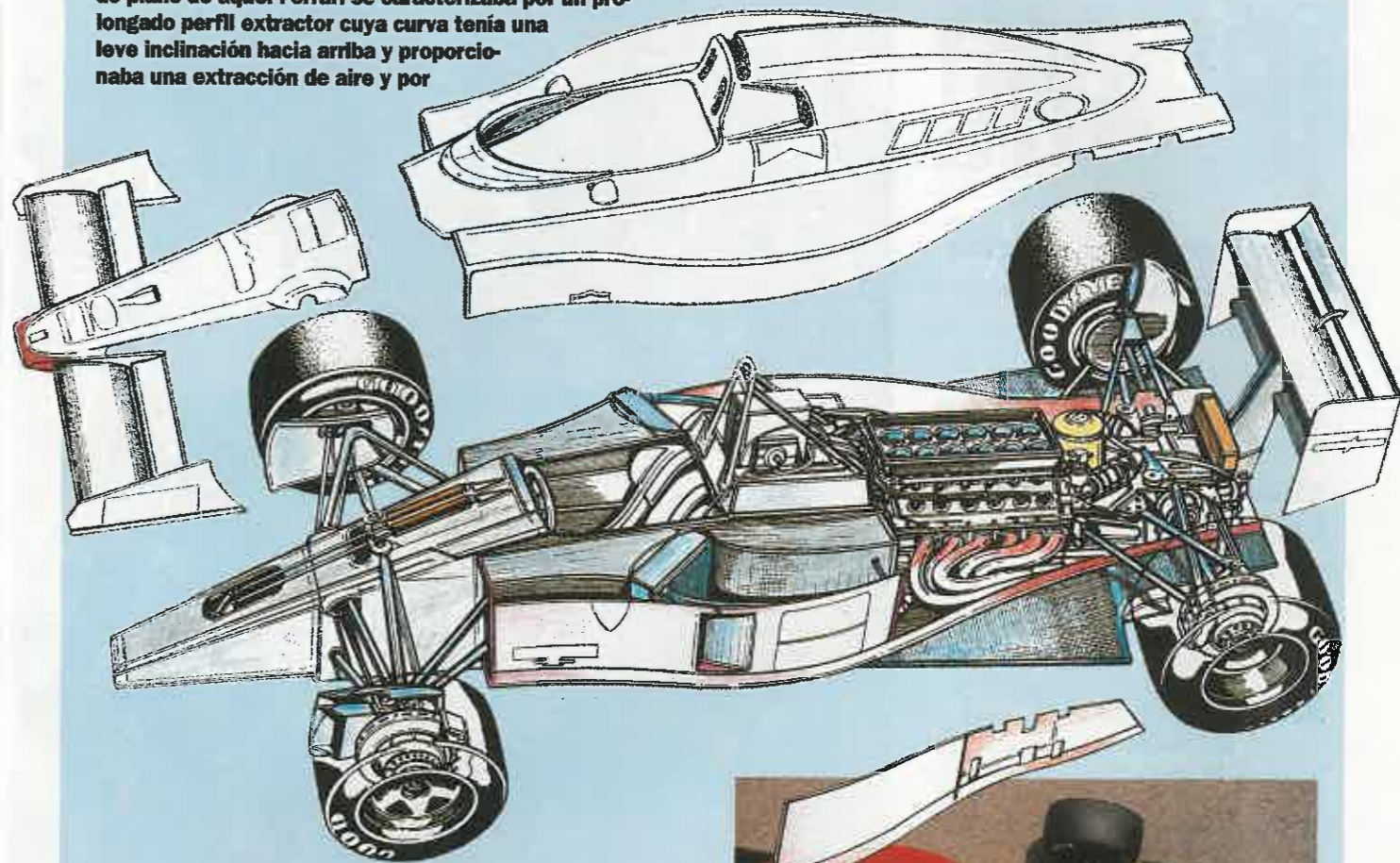
Lauda-Alain Prost. El efecto cuello de botella o Coca Cola llegó a propagarse en casi todas las escuderías y fue Rory Byrne quien sorprendió con la solución de los radiadores e intercambiadores colocados en forma de abanico para permitir la evacuación lateral del aire caliente.

En el periodo comprendido entre 1986 y 1987, Murray volvió a dar el

1989

1989 FERRARI 640

El Ferrari 640 diseñado por John Barnard fue un monoplaza que desconcertó el panorama tecnológico de la Fórmula 1. Mientras todos trabajaban para hacer coches muy «aplastados», el brujo británico concibió el 640 con los pontones altos y estrechos, la parte final de la carrocería con una pronunciada caída y el morro cuadrado, inclinado hacia abajo y con el final con forma de pico de pato. Tanto fue así que al 640 se le bautizó con el apodo de «papera» o pato. Junto a esto, el fondo plano de aquel Ferrari se caracterizaba por un prolongado perfil extractor cuya curva tenía una leve inclinación hacia arriba y proporcionaba una extracción de aire y por



lo tanto un efecto suelo que permitía superar los 1.000 kilos de presión aerodinámica. Visto desde arriba, ese coche tenía una forma ovalada que permitía un óptimo coeficiente aerodinámico y al mismo tiempo ensanchar al máximo el fondo plano hasta rozar los límites permitidos por la FISA y, junto a eso, estrechar la parte final de la carrocería hasta lograr una extracción aerodinámica del aire en la zona de las ruedas que permitiera dejar toda esa parte libre de interferencias sobre el alerón posterior. Por la forma o el perfil vertical del coche, el 640 tuvo un fondo plano muy peculiar.



campanazo tecnológico con el Brabham BT/55, bautizado con el apodo de «lenguado» debido a su concepción muy aplastada. Tanto era así que el motor BMW Turbo estaba inclinado a 72°. La idea era básicamente acertada; sin embargo, Murray no disponía de la ingeniería necesaria para llevar adelante dicho concepto, y el BT / 55 fue una aventura catastrófica. En

compensación, la idea del «lenguado» la aplicó al McLaren MP4/4 de 1988, que a manos de Senna y Prost se adjudicó 15 de los 16 Grandes Premios disputados.

En el umbral de 1989, de nuevo el ingenio de Barnard desconcertó el panorama aerodinámico con su Ferrari 640. En un momento de coches «aplastados» y con pontones bajos,

Barnard diseñó un monoplaza con pontones altos y muy retrasados, y un «cuerpo» del coche estrecho, alto y de estructura angulosa y caída en la parte final. Bautizado como el «pato», el Ferrari 640 se adjudicó la victoria en el Gran Premio de Brasil.

TEXTO Y FOTOS: GIGI CORBETTA
DIBUJOS: PAOLO D'ALESSIO

Preparados, listos... ¡PLAYA!

Otro año más, la gris mañana atlántica se sobresaltó con el estampido de los escapes. Por enésima vez la carrera más multitudinaria de Europa se celebró sobre la playa de Le Touquet.

EL secreto de esta carrera es que no hay secretos. Motos, espacio abierto y... acelerar al máximo. El hombre, la máquina y una privilegiada pista limitada por las frías aguas del Canal de La Mancha y las dunas litorales; este paraje, esculpido durante siglos por los recios vientos del norte, fue elegido hace ya muchos años para organizar una carrera «a la americana». El recordado Thierry Sabine se explayó en este trozo de costa de sus ansias de espacios abiertos, que más tarde le llevarían al desierto más solitario. Hace ya 21 años de la primera edición, pero el espíritu del clarividente aventurero sigue presente entre los miles de pilotos que acuden reverentes a la cita anual.

El reglamento es tan simple como el origen de las carreras, todos contra todos y que gane el mejor. Motos de dos tiempos, de cuatro tiempos, de todas las cilindradas imaginables y hasta chocantes prototipos con tracción a las dos ruedas, compiten durante la gris mañana de febrero para alcanzar completar el recorrido. Las dificultades no ♦♦♦

ENDURO
De Le Touquet



Fue Thierry Sabine quien ideara hace 21 años esta playera y popular carrera en Le Touquet.

son tan llanas como la playa donde se compete. El momento de la salida es inigualable, centenares de impacientes pistones aullan embragados mientras la barrera permanece alzada, conteniendo a una impresionante jauría dispuesta a saltar sobre el horizonte.

El enduro de Le Touquet no discrimina, ni categorías ni participantes. Entre los mejores especialistas del motocross o del enduro, se mezclan pilotos de velocidad, trial, automovilismo y, con ellos, cientos de aficionados que por un día se codean con los mejores. Saben que no ganarán pero ¿quién sabe? En esta carrera puede ocurrir cualquier cosa.

En menos de un segundo, la tensión acumulada en los momentos previos se libera en una explosión de ruido y color. La inmensa recta de la playa empieza a ser devorada por las ávidas máquinas. Primera, segunda..., sexta; la aceleración que permiten estas ligeras monturas hacen que se alcancen en pocos instantes los 160 kilómetros por hora. La carrera se convierte en toda una experiencia, levantando la arena y surcando las olas, ya moribundas, que endurecen la superficie más apreciada por los pilotos para correr. Pero no sólo es aguantar con el puño del acelerador abierto al máximo entre el tropel de rivales. Al final de la recta llega lo más temido, el primer embudo. Los primeros se salvan, pero pronto se forma el atasco, se pro-



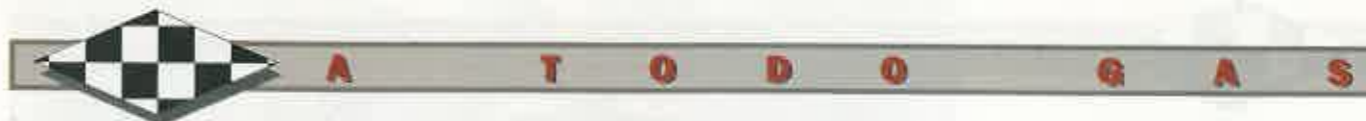
ducen las primeras caídas y la arena hierve entre hombres y máquinas intentando liberarse.

Esfuerzo agotador que obtiene como única recompensa una sucesión de infranqueables dunas. Las ruedas son engullidas y los pilotos deben ayudarse con sus piernas para rebasar la imposible cima. Cientos de participantes saben ya que no ganarán jamás, pero hay que llegar. El problema es librarse de esta trampa, donde ya no sólo es cuestión de acelerar, saltar o derrapar. Será el último año de sufrimiento, es demasiado para alguien que no aspira a ninguna recompensa. ¿O quizás no? Puede que el año que viene las cosas rueden mejor. ●

JUAN LUIS SOTO
FOTOS: AUTOMEDIA



El record de participación se supera año tras año. Máxima tensión antes de la salida, que enfla una larga playa donde se compete a fondo.



Las thunderbikes comienzan bien

MÁS de 30 pilotos se han inscrito en la recién creada categoría Thunderbikes que, ya antes de darse el banderazo de salida de la primera carrera, se presenta muy interesante por la calidad de los participantes. Entre los dos españoles inscritos destaca el gallego Juan López Mella que, englobado en el equipo Arbizu Racing, será con Honda uno de los favoritos al triunfo final. Junto a

López Mella han anunciado su participación otros hombres importantes como son: Yves Briguet, Christian Zwedorn, Wilco Zeelenberg, Fred Bayerns, Eustaquio e Idalio Gavira, Stefan Mertens, Serge David, Phillip McCallen, Iain Macpherson y Eric Mahe, con Honda; Giovanni Bussei y Marco Risitano, con Bimota, y Udo Mark y Oscar Sainz, con Kawasaki.

Schumacher, el más rápido

MICHAEL Schumacher, con el Benetton-Renault, ha sido el más rápido en el Circuito de Estoril donde los principales equipos de Fórmula 1 han realizado los últimos ensayos de cara al comienzo de la temporada. Por detrás del piloto alemán, que marcó 1.21.24, el más rápido fue el Jordan-Peugeot

conducido Eddie Irvine, que paró el cronómetro en 1.21.64. También rodaron Hill -1.21.74-, Coulthard -1.21.77-, Barrichello -1.22.29-, Salo -1.23.10-, Berger y Katayama -1.23.25-, Hakkinen -1.23.50-, Herbert -1.23.78-, Lamy -1.24.06-, Mansell -1.24.27- y Dinez con un tiempo de 1.28.72.



PADDOCK

PUIG Y CRIVILLÉ, BIEN

En el trazado australiano de Eastern Creek, Alberto Puig logró el segundo mejor registro en la primera sesión de pruebas y Alex Crivillé se hacía con el quinto tiempo. En las dos jornadas restantes seguía dominando Doohan, que paraba el crono en 1.30.489, por delante de Beattie, Schwantz, Barros, Capirossi, Puig y Crivillé, que no lograron bajar los 31 segundos. En 250 el más rápido era Okada, por delante de Biaggi y Carlos Checa.



OPEL PRESENTA SU EQUIPO

Oficialmente se presentó el equipo Opel, que este año luchará por el campeonato de Superturismos con Alex Caffi y Jordi Gené al volante de sendos Vectra '95, que mantendrá y evolucionará Conrero.

DESCUENTOS PARA EL GRAN PREMIO DE ESPAÑA

A través de los terminales de ServiCalxa se han puesto a la venta las entradas del Gran Premio de España de Fórmula 1, que tendrá lugar en el Circuito de Cataluña el 14 de mayo y sigue manteniendo los precios más económicos del Campeonato. Además, los aficionados que adquieran sus localidades antes del 7 de abril podrán beneficiarse de importantes descuentos, que van desde las 3.000 a las 1.000 pesetas.



PADDOCK

ORIOI SERVIA REPITE

Oriol Serviá será uno de los cinco pilotos del equipo Elf-La Filière que esta temporada repetirá en el Campeonato de Francia de Fórmula Renault, que estrena nuevo reglamento y tendrá 11 pruebas puntuables. Tras un año de aprendizaje, el objetivo del joven piloto catalán para este año es lograr la victoria final.

NACE T-MART

Para profesionalizar su actividad deportiva, Automóviles Teo Martín ha creado un departamento dedicado exclusivamente a las carreras. Bajo el nombre de Equipo T-Mart, el nuevo departamento cuenta con una importante infraestructura y agrupa un equipo técnico y humano de primer nivel para luchar por el Campeonato de España de Turismos.

EE.UU. SIN GRAN PREMIO

Se ha suspendido el Gran Premio de Estados Unidos, que debía celebrarse el 6 de agosto, ante la imposibilidad de llevar a cabo los trabajos necesarios para la homologación de la pista.

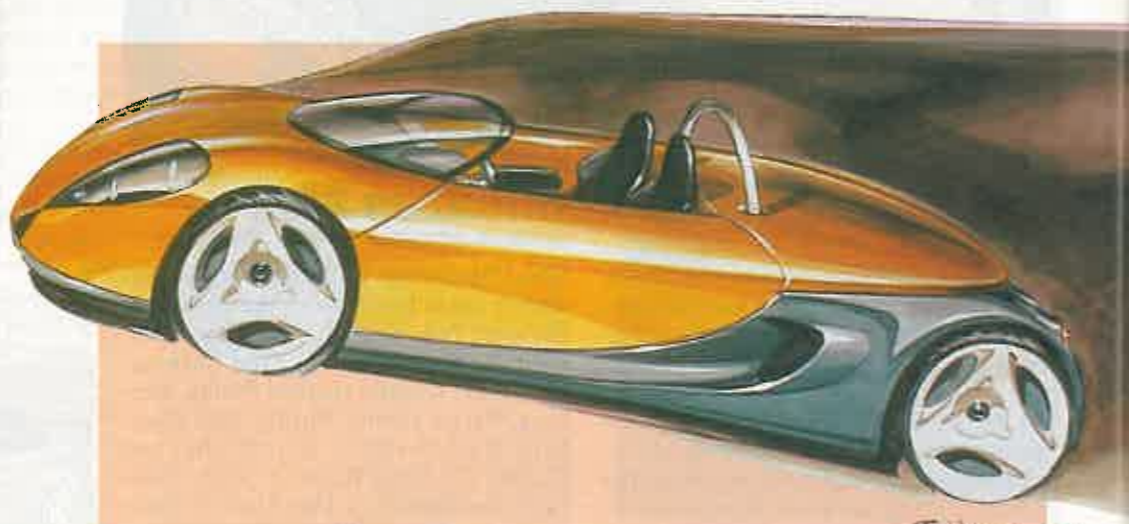
ADIOS A CARLOS JODAR

Ha muerto Carlos Jodar, uno de los más veteranos pilotos españoles de circuitos. Tras un desafortunado incidente en el que recibió varios disparos, este gran aficionado al automovilismo perdió la batalla frente a la vida. Adios para siempre.

El Renault Sport Spider a los circuitos

EL Renault Sport Spider, el agresivo deportivo que la marca del rombo ha presentado en el Salón de Ginebra, podría ser el protagonista de una nueva fórmula de promoción organizada por Renault Sport a partir de 1996. El modelo de carreras tendría el mismo motor 2.0 16V del Clio Williams, que desarrolla de serie 150 caballos, pero sería potenciado hasta los 200 caballos en la

versión de competición. Además, el Spider de carreras incorporaría una caja de cambios de seis marchas con dientes rectos, llantas y neumáticos más anchos, así como unas suspensiones de tarado más enérgico y las medidas de seguridad exigibles para este tipo de competición: cinturones de arnés, sistema de extinción de incendios, corta corrientes eléctrico y barras antivuelco.



Antonio García: segundo en Italia

EL actual Campeón del Mundo de la categoría Junior-Cadete de kart, el madrileño Antonio García, ha sido segundo en el prestigioso Trofeo Margutti que se disputó a una sola carrera en Parma y en la que el ganador fue el belga André Lotterer. También el otro piloto del

equipo Genikart, Fernando Alonso, protagonizó una brillante actuación, empañada por los problemas mecánicos que le obligaban al abandono en la final, cuando ocupaba la quinta posición. Un total de 93 pilotos de la categoría junior tomaron parte en esta carrera.



París-Pekín: recorrido definido

LOS organizadores del Rallye Master, es decir el París-Pekín, han dado a conocer el recorrido. La salida será el 6 de agosto desde la capital del Sena y, tras recorrer Rusia, Siberia, Kazajstán y Mongolia, el rallye llegará a la capital china, tras 10.000 kilómetros por toda clase de terrenos, el 26 de agosto. Las inscripciones cuestan 1.300.000 pesetas

a los motoristas y 1.850.000 a cada ocupante de un vehículo, con lo cual se cubre además seguros, alimentación, ayudas técnicas, logísticas y médicas. Metge ha querido cuidar a los participantes y en especial a los motoristas que no deberán preocuparse por el combustible, el transporte de recambios o la recuperación de sus vehículos.

Retoques al calendario

EL calendario nacional de circuitos ha sufrido algunos retoques de última hora. En lo que respecta al CET, Estoril y Cataluña intercambian las fechas inicialmente previstas, ya que la carrera del 28 de mayo, que debía celebrarse en Estoril, tendrá lugar en el Circuito de Cataluña, que deja libre el 25 de junio para que la prueba co-

rrespondiente tenga lugar en Estoril. También hay un cambio de calendario para los Citroën, que junto con los clásicos serán los protagonistas de la primera y la única carrera que se celebre el 30 de abril-este año, en el nuevo trazado de Cartagena, con lo que desaparece la cita del 7 de mayo del Circuito del Jarama.

Javier Díaz muestra su clase

JAVIER Díaz ha estado rodando en Italia con el nuevo Superfórmula que ha ideado y construido Enzo Coloni para dar vida a un trofeo nacional. La actuación del piloto madrileño y el resultado de los test que ha realizado dejó impresionado a Coloni, que considera que el español debería dar el salto a la Superfórmula. Para Coloni, que a lo largo de su carrera ha lanzado pilotos como Larini, Tarquini, Caffi y Capelli, el piloto español tiene un «auténtico talento natural».



PADDOCK

PRESENTADO EL NUEVO MINARDI

El nuevo Minardi M-195 fue presentado oficialmente, justo antes de emprender sus primeras sesiones de pruebas en el circuito privado de Ferrari. Dotado con un motor Ford EDM V-8 y diseñado por Aldo Costa, el M-195 cuenta con una caja de cambios de X-Track con control electrohidráulico diseñado y fabricado por Minardi.



LIGIER: LISTO PARA PROBAR

Con nuevos colores, por el cambio de estrategia de marketing de Gitanes, se presentó el Ligier JS-41, un coche auténticamente nuevo que tiene un gran parecido con el Benetton B-195. Paris, Brundle y Suzuki probarán este coche, diseñado por Frank Dernie y equipado con un motor Honda-Mugen V-10, en el circuito de Magny-Cours.

LA PRIMERA PARA VILLENEUVE

La victoria en la prueba inaugural de la Fórmula Indy, que se celebró en Miami, fue para Jacques Villeneuve, que ganó la partida en los boxes al brasileño Maurício Gugelmin. Villeneuve, el piloto más joven de la carrera, lograba así su segundo triunfo en la Indy, mientras que en su debut en este Campeonato Christian Fittipaldi era quinto.

LUCKY STRIKE

DIEZ AÑOS EN LAS CARRERAS

Esta temporada es la décima en que se va a contar con la presencia de Lucky Strike en los Grandes Premios. La dedicación de esta marca de tabaco se salda, por el momento, con un Campeonato del Mundo conseguido por Kevin Schwantz.

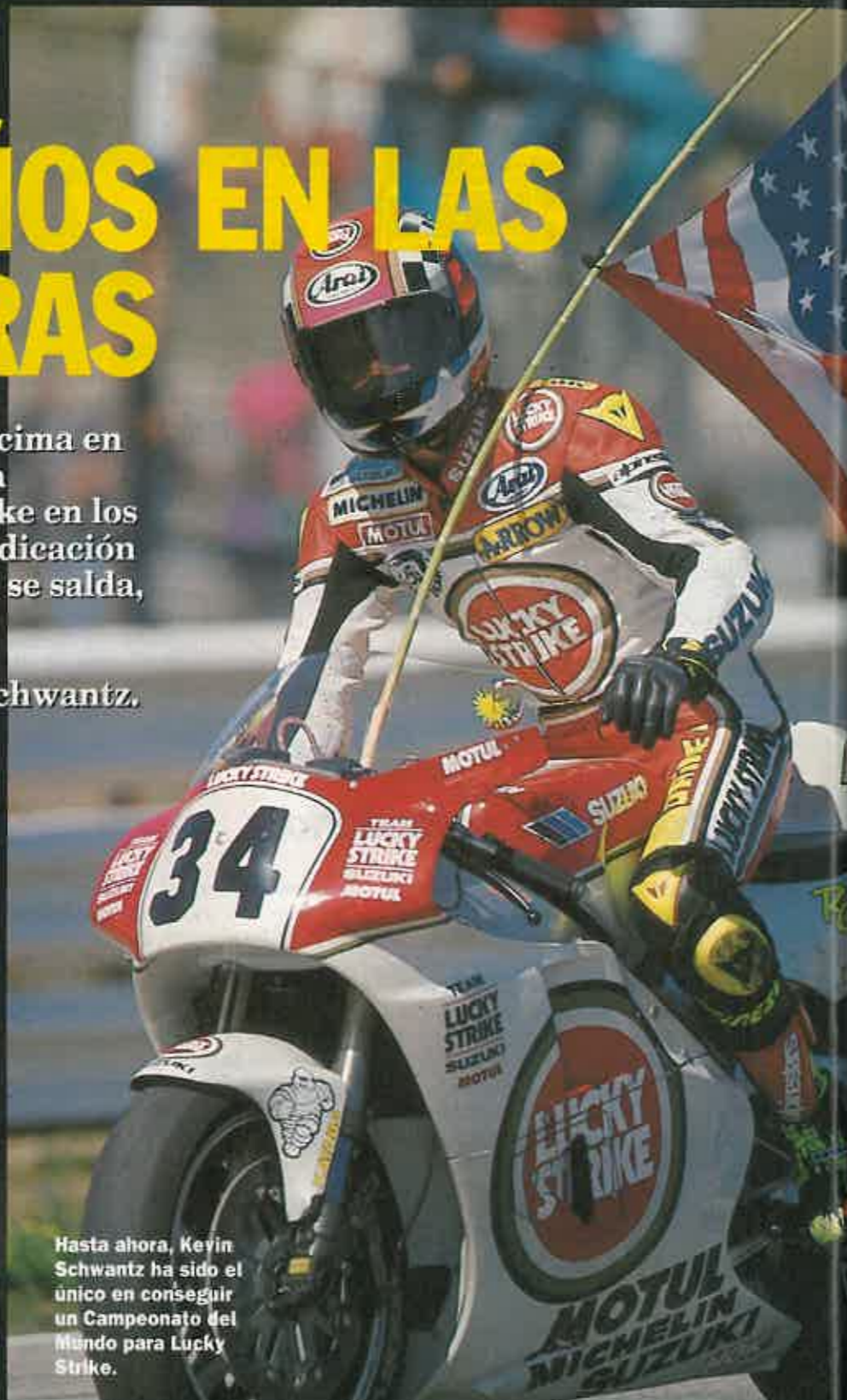
DIEZ años van a cumplirse de la presencia de Lucky Strike en los Grandes Premios. Sin embargo les ha faltado un algo de suerte o de acierto y así sólo pueden vanagloriarse de un Campeonato del Mundo, el que en 1993 se adjudicó Kevin Schwantz. Los tres primeros años apostaron por el equipo de Kenny Roberts, pero esta formación sólo comenzó a ganar cuando se pasó a la competencia: Marlboro. Confiar en Suzuki no era una mala decisión, pero sin embargo su primer piloto es capaz de todo, y ello le ha convertido en un héroe, pero también ha cometido errores que le han supuesto echar a perder resultados adquiridos y a un tiempo lesiones que ha le han apartado de los circuitos o le han obligado a correr mermado de facultades.

Todo comenzó en 1986 al crearse el Team Lucky Strike Roberts, en el que Randy Mamola y Mike Baldwin disponían de Yamahas oficiales. El pecosó americano pudo imponerse en el Gran Premio de Bélgica, en el que puso de manifiesto sus dotes bajo la lluvia, pero durante el resto del año debió sucumbir ante el empuje de Lawson, el dominador de la temporada y también ante Gardner. Algo mejor les fueron las cosas al año siguiente, puesto que Randy pudo ser subcampeón merced a ganar tres Grandes Premios. Eso no impidió que el equipo se reestructurase a fon-

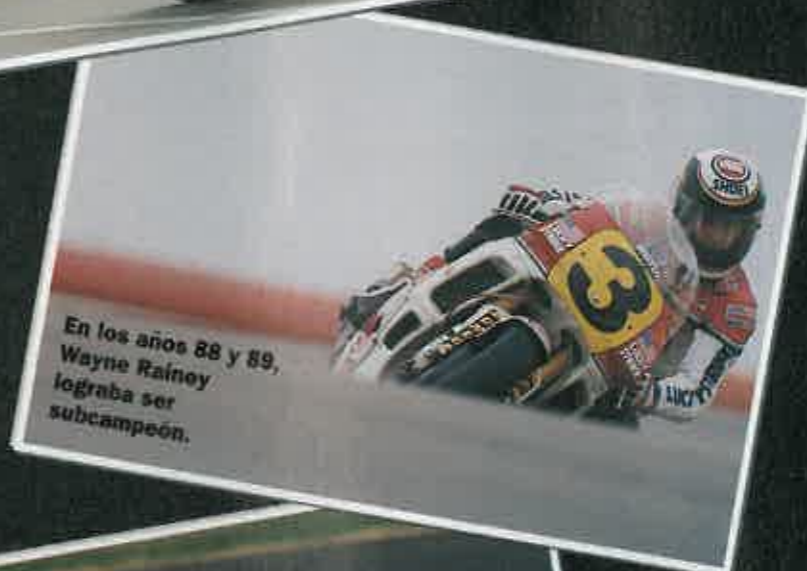
do para 1988, con Wayne Rainey y Kevin Magee como pilotos. Cada uno de ellos ganó una carrera y el americano fue subcampeón, mientras que el australiano terminó quinto. Imponiéndose en tres Grandes Premios, Rainey fue Subcampeón en 1989 al tiempo que Magee, esta vez sin ganar ningún Gran Premio, volvió a

ser quinto. Lucky Strike cambió su apuesta con la llegada de la nueva década y así en 1990 comenzó su unión con Suzuki. El inicio no podía ser mejor y Kevin Schwantz, que ganaba cinco Grandes Premios, era Subcampeón del Mundo, y McKenzie, que sustituía al gravemente lesionado Magee, cuarto. Ganar nue-

Hasta ahora, Kevin Schwantz ha sido el único en conseguir un Campeonato del Mundo para Lucky Strike.



Randy Mamola, junto a Mike Baldwin, formó el Team Lucky Strike del 86 al 88. Mamola conseguía ser subcampeón gracias a ganar tres Grandes Premios.



En los años 88 y 89, Wayne Rainey lograba ser subcampeón.



El paso de John Kocinski por el equipo Lucky Strike resultó bastante polémico. Finalmente, tan sólo disputó siete carreras.



En el 92, Herri Torrontegui era piloto oficial del equipo en 250 cc.

vamente cinco veces sólo le sirvió a Kevin Schwantz para ser tercero en 1991, mientras que de Radigues, su nuevo compañero, no era más que noveno. Ese año Wimmer estrenaba la Suzuki del cuarto de litro y terminaba noveno. Las cosas fueron peor en 1992 y así Schwantz perdía un lugar en la tabla y no ganaba más que en Italia, tras una temporada en que sufrió las consecuencias de las lesiones. Su nuevo compañero, Chandler, era quinto. En 250 se reforzaba el equipo y ahora había dos pilotos: Zeelemberg y el vasco Herri Torrontegui, que conseguía así, gracias sin duda a la influencia de la filial española, lo que parecía imposible: ser oficial en un equipo de gran envergadura. Desgraciadamente sufrieron las consecuencias de una moto no demasiado competitiva y no pudieron brillar excesivamente.

Para 1993 Schwantz tuvo un nuevo compañero, Alex Barros. El brasileño ganó el Gran Premio FIM en el Jarama, pero esa fue la temporada del tejano que conseguía su, por el momento, primer mundial, aunque todos le recordaban la importancia que en la consecución de su título había tenido la lesión de Rainey. Polémica resultó la intervención del equipo en el cuarto de litro con John Kocinski en plan estrella. El de Litte Rock no comenzó mal, pero a medida que avanzaba la temporada fue perdiendo los nervios, al tiempo que la moto no evolucionaba. El americano protagonizó una sonada espantada y sólo disputó siete carreras.

Por fin llegamos al pasado año. Kevin se ha tenido que conformar con ser cuarto y ganar sólo en dos ocasiones, y todo por causa de las lesiones que le impidieron correr en tres Grandes Premios. Eso propició que Juan López-Mella dispusiera de una de sus motos en el Gran Premio de Europa. Su compañero, Barros, no ha logrado ganar en ninguna ocasión y a fin de año no se le ha renovado el contrato, siendo sustituido por Beattie. Es evidente que Lucky Strike confía en que su décima temporada se salde con un segundo título, todo depende de Kevin Schwantz. Este deseado título sería la mejor manera de celebrar el aniversario y, sobre todo, la mejor para agradecer la fidelidad al patrocinador.

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

RALLYE DE PORTUGAL

CARLOS SAINZ

En otra galaxia

Carlos Sainz y Luis Moya han conseguido un triunfo espectacular en el Rallye de Portugal, una victoria que pone de manifiesto las magníficas cualidades del piloto español y que le diferencia de sus rivales.



Carlos Sainz arriesgó al máximo para doblegar a Kankkunen. En la foto comenta las incidencias de la carrera con McRae.

EN Portugal se ha podido vivir uno de los rallyes más intensos y emocionantes de los últimos años. Una carrera que se ha disputado en cada curva y en cada metro de cada uno de los tramos especiales que lo componían, con dos protagonistas de excepción, que han estado muy por encima de sus rivales: Carlos Sainz y Juha Kankkunen. Al final, tras protagonizar una lucha titánica, el piloto español, después de tres días de carrera al límite se alzó con la victoria con un margen de 12 segundos sobre el cuatro veces campeón del mundo.

Antes de comenzar la carrera, Carlos Sainz y Luis Moya se mostraban optimistas, el Subaru Impreza al final del '94 se había comportado perfectamente sobre tierra, por



El Toyota Celica GT 4 mostró un importante progreso técnico en Portugal. Juha Kankkunen lo dejó bien claro luchando a tope por la victoria durante toda la carrera.



A TOPE DESDE LA PRIMERA HASTA LA ÚLTIMA CURVA

CARLOS SAINZ protagonizó en Portugal un rallye fantástico, de los mejores de su vida, una actuación que sirve para demostrar que es superior a sus rivales, cuando la carrera se complica y hay que arriesgar nadie muestra capacidad para seguir su ritmo. Al final de la carrera el piloto español estaba rebosante de alegría.

«Esta victoria, teniendo en cuenta el abandono de Suecia, es muy buena para el equipo y para nosotros. En ningún momento pensé en levantar el pie del acelerador, mucho menos cuando vi que había posibili-

dades de ganar. Además se lo debíamos a tantos aficionados españoles que vinieron a animarnos. Pensaba en la mala suerte que tuvimos en Suecia y, para poder seguir optando al Campeonato, lo mejor era ganar aquí».

En el último tramo, Carlos Sainz y Luis Moya se llevaron un buen susto, que a punto estuvo de acabar con sus posibilidades de victoria.

«En este tramo, a dos kilómetros de la salida, corté una curva y una rama o algo duro, no sé, rompió un latiguillo de los frenos delanteros. A partir de ese momento sólo podía-

mos frenar con los frenos delanteros y con el freno de mano, fueron los peores ocho kilómetros de mi vida. Tanto Luis como yo pensábamos que habíamos perdido el rallye, pero al llegar al final y vimos a la gente dando brincos comprendimos que habíamos ganado».

Hasta el momento se han disputado tres carreras y Carlos Sainz suma dos victorias, pero el piloto español se muestra cauto sobre sus posibilidades al título.

«Tal como está la reglamentación no va a ser fácil. Aquí han pinchado Delecour y Auriol, pero en otra ca-

lo que en Portugal tenían muchas esperanzas de lograr un buen resultado. Para la ocasión, la pareja española estrenaba coche y tras unos días de entrenamientos previos se decidieron a montar unas suspensiones similares a las utilizadas en el pasado RAC de Inglaterra. En Toyota también habían trabajado en el coche para adaptarlo a los tramos de tierra, sobre todo en el motor, que en las carreras anteriores adoleció de falta de potencia. Con todo esto, el potencial del Celica GT 4 era una auténtica incógnita.

Una duda que se disipó rápidamente durante la primera etapa; tanto Juha Kankkunen como su compañero Didier Auriol, comenzaron marcando un ritmo muy fuerte, consiguiendo en los primeros tramos los mejores tiempos. Carlos Sainz no se dejó sorprender y fue el único capaz de seguir el ritmo de los hombres de Toyota. En la tercera prueba especial, nuestro piloto superó a Auriol, y a partir de este momento la lucha por el triunfo fue ya sólo cosa de dos.

Al final de la primera etapa, que se disputó sobre unos tramos embarrados y muy resbaladizos, llegaba Carlos Sainz totalmente agotado por el esfuerzo realizado y con una diferencia sobre Kankkunen de seis segundos. El bicampeón español se mostraba satisfecho de cómo había ido el día y del comportamiento del coche. La segunda etapa no fue tan favorable para Sainz: amaneció un día soleado y con una temperatura elevada, condiciones que no favore-

cían nada al Subaru Impreza; al motor con la nueva brida, impuesta por la FIA, parecía no sentarle muy bien el sol y el intercooler no cumplía bien su cometido, traduciéndose en una manifiesta pérdida de potencia. Esta situación la aprovechó a la perfección Kankkunen quien, con un coche que en nada tenía que ver con el utilizado en las dos primeras carreras del año, conseguía finalizar la jornada con una diferencia de 22 segundos sobre el equipo español.

Carlos Sainz y Luis Moya no arroja-

ron la toalla y salieron dispuestos a seguir atacando el último día de rallye, protagonizando una etapa épica, que pasará a la historia del Mundial. Con una conducción al límite, sobre unos tramos muy resbaladizos, tras empatar a tiempo con Kankkunen en el primer tra-



DEBUT CON PODIO PARA SEAT

El equipo oficial Seat estuvo presente en Portugal con dos Ibiza de la Clase 2 Litros FIA, uno con preparación de Grupo A encomendado al alemán Erwin Weber y el otro con preparación de Grupo N, pilotado por Antonio Rius. Este equipo, con Gabriel Cortés a la cabeza, participaba en este rallye con la intención de probar diferentes cosas que más tarde utilizarán en el kit car y en los coches del trofeo organizado por la marca dentro del Campeonato de España. De este modo, el Ibiza Grupo A contaba con el motor de 1,8 litros de 190 caballos y probaban unas nuevas suspensiones, caja de cambios de seis marchas y un sistema de refrigeración con ventiladores más grandes. El rendimiento del coche fue en todo momento muy bueno, al final se vieron recompensados con la tercera posición entre los coches de la Clase de 2 Litros FIA. Antonio Rius también realizó un rallye fantástico; el coche, prácticamente de serie, no dio ningún problema durante los dos primeros días de carrera. El tercero y último lo realizó con problemas en la caja de cambios, hasta que en el tramo número 30, a dos para el final, tuvo que abandonar con el cambio roto. La próxima actuación del equipo Seat será en el Rallye Acrópolis del 27 al 31 de mayo. Una carrera en la que seguirán probando diferentes



Antonio Rius se mostró encantado con el Seat Ibiza de Grupo N.

apartados mecánicos hasta que llegue el momento del debut del kit car, coche que estará homologado en julio. De este vehículo ya han probado en banco el motor de dos litros de 250 caballos de potencia. En Portugal el vencedor de la Clase 2 Litros FIA fue el italiano Piergiorgio Deila, con un Peugeot 306; sus rivales más peligrosos no pudieron finalizar el rallye. Primero abandonó José Carlos Macedo con un Renault Maxi Clio y después Freddy Loix (Opel Astra GSi) y Gregorie de Mevius (Nissan Sunny GTI) todos ellos con rotura del cambio.



El Seat Ibiza de Grupo A, pilotado por Weber, subió al podio entre los F-2.



Colin McRae pudo contener a Schwarz y a Auriol, logrando la tercera posición.

mo del día, le endosaba 14 segundos en el siguiente y cuatro más en el tercero, reduciendo su desventaja hasta cuatro segundos. El finlandés, lejos de amilanarse, volvió a sacar lo mejor de sí mismo, superando a Sainz en el cuarto tramo por siete

segundos, y elevando su ventaja a 11, después le volvió a superar por un segundo poniendo 12 segundos de diferencia entre él y el español. Pero a partir de ese momento, Carlos Sainz destapó el tarro de las esencias y, asumiendo unos riesgos

impensables, fue superando una y otra vez a Kankkunen, reduciéndole segundo a segundo su ventaja, para llegar a la zona de asistencia situada en Lousa, a falta de dos tramos para el final, con una ventaja de dos segundos sobre el piloto nórdico.

Sainz siguió atacando para lograr una victoria única, llegando a la meta con 12 segundos sobre su magnífico rival. Una victoria que estuvo a punto de irse al traste en el último tramo, cuando a dos kilómetros de la salida el piloto ♦♦



El mejor hombre del equipo Ford fue una vez más el belga Bruno Thiry; sus tiempos nunca estuvieron a la altura de los hombres de cabeza. El portugués Rui Madeira consiguió con el Mitsubishi Lancer la victoria en Grupo N.



TRAMO A TRAMO



CUMPLEAÑOS DE FIORIO
Alex Fiorio, que reaparecía en el Mundial a los mandos del tercer Ford Escort oficial, se llevó una agradable sorpresa al tenerle preparada una «fiesta» sorpresa sus mecánicos en Lousa, para celebrar sus 30 cumpleaños.



HERIDOS LEVES

El Rallye de Portugal se ha saldado con cuatro heridos leves; a tres de ellos sólo se podía parar con los frenos traseros y con el freno de mano. En el interior del coche, para Sainz y para Moya todo parecía estar perdido, pero lejos de amilanarse siguieron atacando, consiguiendo en ese tramo de forma sorprendente el mejor tiempo y con ello el triunfo del rallye.

FELIZ ANIVERSARIO

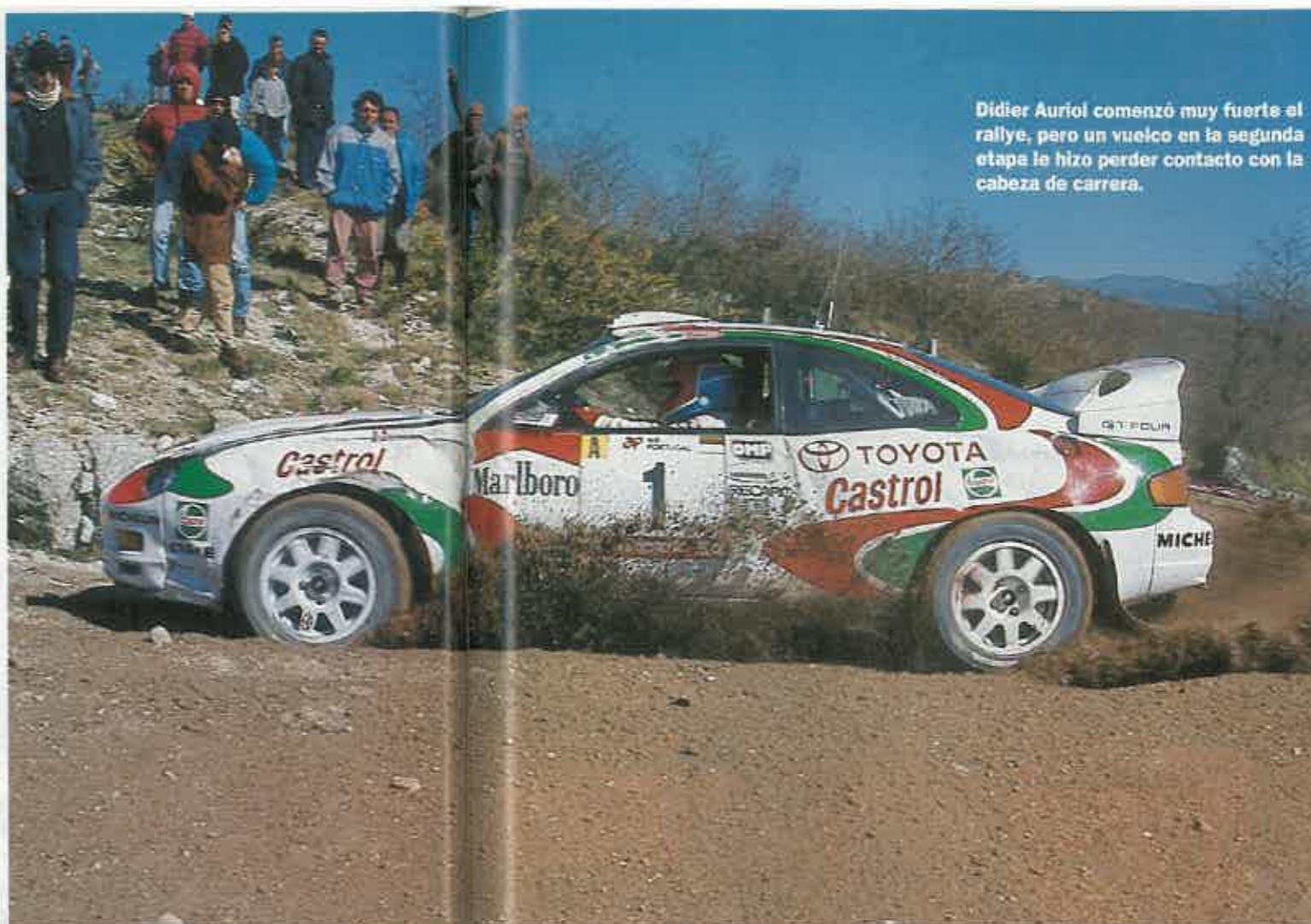
En el Rallye de Portugal se cumplía el primer aniversario en competición del sistema antipinchazos EMI de Pirelli, un cumpleaños que fue celebrado por todo lo alto con la victoria de Carlos Sainz, quien lleva esos neumáticos en su Subaru Impreza.



MARCHA ATRAS DE LA FIA

La FIA mantendrá los actuales coches de Grupo A 4x4 Turbo hasta el año 2000, no como tenía previsto hasta el 97. Argumentan para ello que son unos coches del gusto de todos y lo aconsejable es mantenerlos durante

más tiempo. Pero también tiene que ver el que muchas marcas no están interesadas en disputar todo el campeonato reservado a los coches de la Clase de 2 Litros. También la FIA se está dando cuenta del fracaso de las medidas adoptadas este año sobre asistencias y está rectificando poco a poco.



Didier Auriol comenzó muy fuerte el rallye, pero un vuelco en la segunda etapa le hizo perder contacto con la cabeza de carrera.

KANKKUNEN, EL TARDON

A Juha Kankkunen pareció no sentarle muy bien su derrota, por lo menos así parece ser al no comparecer en la rueda de prensa obligatoria después de cada rallye. El piloto finlandés llegó cuando ya se había acabado, antes prefirió ir a su hotel para ducharse y cambiarse de ropa.



español se metió por el interior de una curva y una rama o algo duro rompió un latiguillo de los frenos delanteros. A partir de aquí el Subaru sólo se podía parar con los frenos traseros y con el freno de mano. En el interior del coche, para Sainz y para Moya todo parecía estar perdido, pero lejos de amilanarse siguieron atacando, consiguiendo en ese tramo de forma sorprendente el mejor tiempo y con ello el triunfo del rallye.

Los auténticos protagonistas del Rallye de Portugal fueron Carlos Sainz y Juha Kankkunen, el resto de sus rivales estuvieron a años luz de ellos. Colin McRae realizó una buena carrera y secundó a la perfección a Carlos Sainz, realizando su primera carrera completa del año. Mantuvo en todo momento una dura pugna con Auriol y con Schwarz, que se saldó a favor del piloto británico, muy rápido en los tramos de tierra embarrados, consiguiendo un tercer puesto muy importante para Subaru. El alemán Armin Schwarz realizó una carrera en constante progresión, y se vio recompensado con el cuarto puesto final. Para Didier Auriol no fue un rallye muy

afortunado, comenzó realizando unos magníficos tiempos, pero en los primeros compases de la segunda etapa volcó y perdió más de un minuto, quedando alejado de la lucha por la victoria. Después, por problemas con la caja de cambios,



Armin Schwarz realizó una carrera de menos a más; al final terminó cuarto.

realizó la última etapa sin la segunda velocidad, lo que le hizo retroceder hasta la quinta posición finalizando en ese puesto.

El equipo Ford no estuvo muy afortunado; su hombre punta, el francés François Delecour, tras dos primeros tramos prometedores, cometió un error en la cuarta especial, volcando y debiendo decir adiós a la carrera. El belga Bruno Thiry fue el mejor hombre del equipo de la marca del óvalo, finalizando en la sexta posición, tras realizar una carrera siempre alejado de los tiempos de la cabeza. En Portugal, Subaru montaba en su tercer coche a Richards Burns y Ford a Alex Fiorio, dos pilotos que cumplieron su papel acabando la carrera.

En Grupo N el gran dominador fue el portugués Rui Madeira con un Mitsubishi Lancer, imponiéndose a sus compañeros de equipo Jorge Recalde y la alemana Isolde Holderied, dándose la circunstancia de ser este equipo el encargado de defender los colores de Mitsubishi en el apartado de marcas en ausencia de su equipo de Grupo A.

TEXTO Y FOTOS: MANUEL MADRID

CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Subaru Impreza), 5 horas, 32 minutos, 37 segundos; 2º Kankkunen-Grist (Toyota Celica Turbo GT 4), a 12s; 3º McRae-Ringer (Subaru Impreza), a 3m 14s; 4º Schwarz-Wicha (Toyota Celica Turbo GT 4), a 4m 59s; 5º Auriol-Ocellil (Toyota Celica Turbo GT 4), a 6m 13s; 6º Thiry-Prevot (Ford Escort RS Cosworth), a 8m 46s; 7º Burns-Reid (Subaru Impreza), a 14m 21s; 8º Florio-Brambilla (Ford Escort RS Cosworth), a 25m 37s; 9º Madeira-Silva (Mitsubishi Lancer Evolution), a 30m 59s, 1º de Grupo N; 10º Recalde-Christie (Mitsubishi Lancer Evolution), a 34m 45s, 2º de Grupo N.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Mitsubishi, 132 puntos; 2º Toyota, 121; 3º, Subaru, 106; 4º Ford, 101.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 40 puntos; 2º Juha Kankkunen, 37; 3º Tommi Makinen, 25; 4º Kenneth Eriksson, 20; Bruno Thiry, 20; 6º Didier Auriol, 16; 7º François Delecour, 15. 8º Thomas Radstrom, 12; Armin Schwarz, 12; Colin McRae, 12.

COPA FIA GRUPO N

1º Rui Madeira, 20 puntos; 2º Isolde Holderied, 17; 3º Kenneth Blacklund, 13; Philippe Camandona, 13; 5º Stig Olav Walfridson, 10.

FORMULA 2 CONSTRUCTORES

1º Opel, 118 puntos; 2º Peugeot, 92; 3º Renault, 89, 4º Nissan, 37; 5º Fiat, 34.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-10, Juha Kankkunen.
TC 11-12, Carlos Sainz.
TC 13-30, Juha Kankkunen.
TC 31-33, Carlos Sainz.

PRINCIPALES ABANDONOS

François Delecour (Ford Escort Cosworth), accidente; Marcus Gronholm (Toyota Celica), accidente; Jorge Bica (Lancia Delta HF Integrale), suspensiones; Freddy Loix (Opel Astra GSi), caja de cambios; Gregorie de Mevius (Nissan Sunny), caja de cambios; Antonio Rius (Seat Ibiza), caja de cambios.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Kankkunen	12	11	7	1	-	-
Sainz	12	6	3	8	2	-
Auriol	4	7	5	5	5	3
McRae	2	3	8	6	7	4
Schwarz	1	3	6	8	7	2
Delecour	-	1	-	1	-	-
Thiry	-	-	2	2	8	11
Gronholm	-	-	-	-	1	9
Burns	-	-	-	-	1	2



B A L L E S T A



¿Por qué **Cambio16** es la Revista TOTAL

Porque es ...

POLITICA	CULTA	PRACTICA	ESPECTACULAR	APASIONADA
FEMINISTA	SESUDA	DIVERTIDA	DE CINE	VANGUARDISTA

y Mucho Más. TODAS LAS SEMANAS **Cambio16**

2N 4L

35N

RARE

A BLEND OF THE PUREST
OLD SCOTCH WHISKIES

DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

J&B
St. James's Street, London, S.W.1

BY APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTIES
KING GEORGE III

KING GEORGE IV
KING WILLIAM IV
QUEEN VICTORIA

KING EDWARD VII
KING GEORGE V
KING GEORGE VI

AND TO HIS LATE ROYAL HIGHNESS
THE PRINCE OF WALES (1921-1936)

-Lo único que no entiendo
es cómo siempre consigues dar
con estas fiestas tan divertidas.

-En cuanto hay J&B
el radar nunca me falla.

56N 4S

430

EL UNICO QUE ES UNICO

SCOTCH **J&B** WHISKY



CARLOS SAINZ VUELVE A SER EL PRIMERO

Motor 16

SEMANAL

21 de marzo 1995 • Núm.596

• 375 ptas.

SALON DE GINEBRA

Todas las Novedades



OPEL MAXX



I.D. CALA



SEAT ALHAMBRA



RENAULT SPIDER



A fondo

NUEVO
FORD ESCORT
1.8 TURBODIESEL

PARA GRANDES AHORRADORES

Motor 16