



ASI ES EL BENETTON DE MICHAEL SCHUMACHER

MOTOR 16

SEMANAL

25 de abril 1995 • Núm. 601 • 375 ptas.

Todas las Novedades VERANO CALIENTE

Para Correr



Para la Playa



Para Viajar



Para la Familia



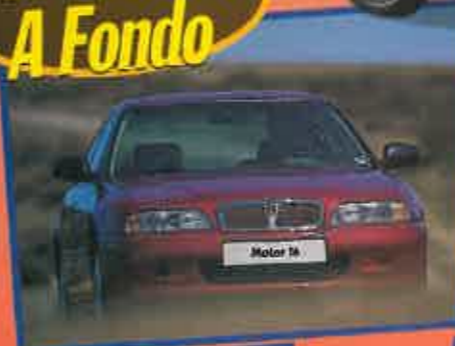
Para Ahorrar



Para el Campo



Pruebas
A Fondo



ROVER 620 SDi



PONTIAC TRANS AM



FORD SCORPIO 2.9 i Ghia

Vitamina C.



► Para no pensártelo más, rácter de un Mercedes. Y es que la Clase C. Ahora el más joven de Mercedes-Benz cada vez se adapta mejor a la vitalidad de tu forma de ser. Pura vitamina. Ven a probarlo a tu Concesionario Oficial.

► Desde 4.390.000* ptas.



Mercedes-Benz

* IVA e impuesto de matriculación incluidos

- 5 **EDITORIAL**
- 8 **PUNTO DE MIRA**
- 16 **NOVEDADES PARA EL VERANO**

Las marcas preparan ya el lanzamiento de sus nuevos modelos para un verano que se presenta caliente.

- 26 **A FONDO**
Pontiac Trans Am. Un deportivo americano capaz de levantar pasiones y miradas por donde pasa.

- 30 **Ford Scorpio 2.9 i 24 V Ghia.** El tope de la gama del modelo de Ford es una berlina que se caracteriza por su potente motor de origen Cosworth.

- 34 **Rover 620 SDi.** El fabricante británico ha creado un motor diesel para su berlina que ofrece buenas prestaciones con una gran economía de consumo.

- 41 **PRECIOS**

- 72 **CUENTENOS SU CASO**

- 74 **TECNICA**
Frenos Brembo.

- 76 **MOTOS**
Nueva Gama Michelin. Nuevos neumáticos para moto.

- 78 **Piaggio Hexagon.** Un nuevo superventas de la marca italiana.

- 82 **DEPORTE**
Por qué gana McLaren. El McLaren, dominador del Campeonato de Resistencia.

- 86 **A todo gas.**

- 88 **Flavio Briatore.** El perfil del responsable del equipo Benetton de F-1 es el de un triunfador nato.

- 92 **Benetton B 195.** Un monoplaça para repetir éxitos.

- 96 **Un F-1 por Barcelona.** Coulthard recorre la ciudad en su monoplaça.

- 98 **JUAN BALLESTA**



26 Pontiac Trans Am: deportivo americano de altas prestaciones y singular línea.



34 El nuevo Rover 620 SDi da buenas prestaciones y la economía de un diesel.



78 Piaggio Hexagon: superventas.



88 Briatore, el triunfador de la F-1.



82 Los McLaren son los dominadores del Campeonato del Mundo de Resistencia.

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

Nuevo Nissan Maxima QX



Motores V6 24 válvulas. 140 CV y 193 CV. Suspensión con sistema de control lineal MLB. Climatizador. Tapicería de piel natural. Asientos calefactados. Equipo audio con compact-disc. Asientos con regulación eléctrica. Control automático de velocidad. 3 años de garantía total.

NISSAN

AHORA
Nissan

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 Gubiérrez
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 Benet (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 Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Juan Luis Soto. Fotografía: José Robledo. Secretaría 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. Cataluña: Pep Sans Pons (director). 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/ Basauri, 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. Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: SGEL. Avda. Valde-laparra, 39. 28100, Alcobendas (Madrid). Teléfono: 661 70 00.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPE. COPY-RIGHT 1996. Depósito Legal: M.30.247. ISBN. Difusión controlada por OJD.

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

E D I T O R I A L

Semana de pasión

Las vacaciones de Semana Santa han sido para muchos conductores un verdadero *Via Crucis*. Nuestras carreteras han estado colapsadas con largas caravanas de decenas de kilómetros y retenciones de casi tres horas. Días antes, el Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz, nos recordaba que lo normal es que en un lunes de Pascua se produzcan atascos tanto aquí como en Frankfurt, París o Roma, ya que no se puede tener una red de carreteras especialmente capacitada para absorber un volumen de circulación multiplicado por ocho o por diez. Pues bien, con todo, parece que el regreso se realizó de forma más escalonada que la salida. Y es que hasta los vendedores de los semáforos a b a n d o naron las grandes ciudades.

En lo que por desgracia no se equivocaba el señor Muñoz, y que constituía su máxima preocupación, era el previsible aumento del número de accidentes que se producirían en estas fiestas. Este presagio se confirmó con un incremento del 30 por ciento, aproximadamente, de las víctimas mortales en carretera, teniendo en cuenta que durante las mismas fechas del año anterior la cifra de víctimas había sido excepcionalmente baja. En esta ocasión parece evidente que han sido varios los factores determinantes. Por un lado, el buen tiempo del que se ha podido disfrutar en casi toda España. Luego, y más importante, el efecto de la crisis económica y la devaluación de la peseta, que convierte en un lujo prohibitivo viajar al extranjero. De esta forma, la gran evasión se llevó a cabo dentro de nuestras fronteras.

Y esto a pesar del elemento disuasorio que pudiera haber significado la subida de la gasolina, justa-

mente cuando el dólar estaba a la baja. Bueno, pues ni eso. Lo cierto es que todo lo anterior ha dado como resultado una mayor potenciación del turismo interior, hasta el punto de que en algunas zonas no ha sido posible encontrar ninguna plaza hotelera ni efectuar reservas desde varias semanas antes.

En resumen, que se han desbordado las previsiones, y eso que el cálculo inicial era de quince millones de desplazamientos por nuestras carreteras, cinco millones más que el año pasado.

Lógicamente, al aumentar el número de desplazamientos crece también el riesgo y esto se plasma en la elevación del número de accidentes, que también ha crecido con

respecto al 94. El ligero incremento de la siniestralidad en el primer trimestre del año se ha visto rebasado con creces en este

periodo de Semana Santa. A esto debemos añadir que en los últimos doce meses el incremento de nuevas autovías ha sido prácticamente inapreciable y que en el ejercicio actual se ha recortado el presupuesto que afecta al plan de carreteras en 26.500 millones. Además, en algunas zonas seguimos con puntos negros sin eliminar y una evidente señalización inadecuada.

Por eso, cuando los hechos son tan claros, las dramáticas campañas intimidatorias que ha puesto en marcha la DGT, en esta ocasión bajo el lema «Piénsalo. Las imprudencias no sólo las pagas tú», no bastan. La solución pasa por dedicar más presupuesto en la mejora de carreteras, una mejor señalización y más programas de educación y formación vial. Y no dejar de apelar a la responsabilidad del conductor.

ANGEL CARCHENILLA

El aumento del número de desplazamientos en nuestro país ha supuesto, por desgracia, un aumento en la siniestralidad vial.

BACARDI Y LA FIGURA DEL MURCIÉLAGO SON MARCAS REGISTRADAS DE BACARDI & COMPANY LIMITED



 RUM

Rom

BACARDI

Superior



BACARDI

Casa Fundada en Cuba en 1862

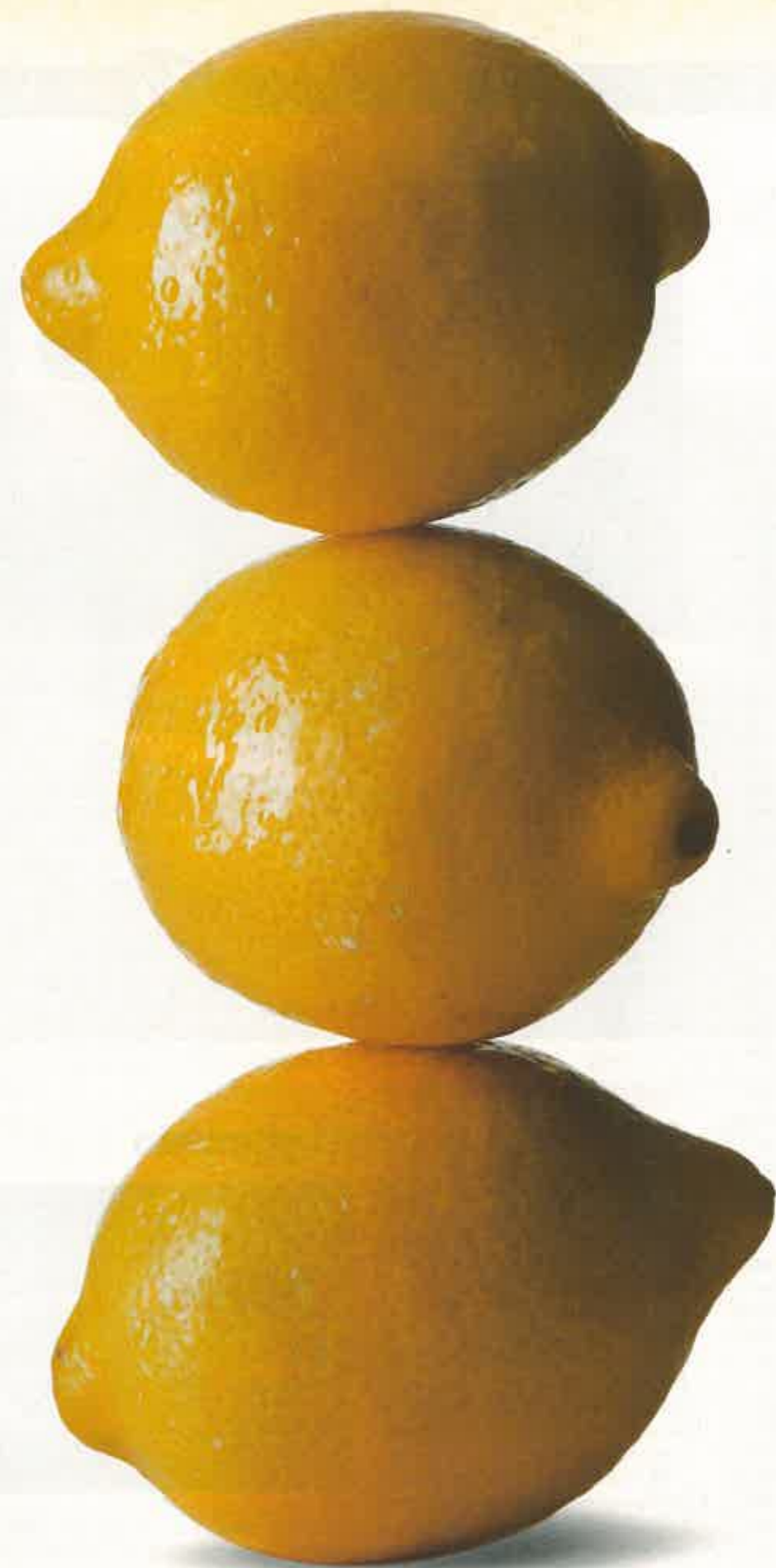
BACARDI and the Bat Device are registered trademarks of Bacardi & Company Limited



MEDALS AWARDED TO BACARDI

PRODUCED BY AUTHORITY AND UNDER THE SUPERVISION OF BACARDI & COMPANY LIMITED

Casa Fundada en Cuba en 1862.





CON LIMÓN & CON NARANJA & CON HIELO & CON LIMA & CON FRESAS & CON PIÑA & CON SODA & CON COCA.

BACARDI CON TODO

CASDEVALL PEDREÑO & FIGUEROA

SEMAFOROS

 El responsable del Instituto Catalán de Seguridad Vial, José Luis Pedragosa ha hecho una interesante propuesta: exigir mínimos conocimientos de normas de tráfico a los conductores de ciclomotores. Para ello solicita un sencillo examen a quienes quieran la licencia. Esta propuesta no ha sido bien acogida por los fabricantes de ciclomotores, que temen que las ventas caigan. Parece mentira que aún haya colectivos tan poco solidarios, cuya única preocupación parecen ser las ventas, sin ser sensibles a la tragedia de los accidentes, que afecta a los jóvenes conductores.

 El Ministerio de Obras Públicas y las concesionarias de autopistas Eurovías y Acesa han llegado a un acuerdo para rebajar el precio de los peajes a los camiones para incrementar la utilización de los vehículos pesados por la autopista, descongestionando las carreteras alternativas, especialmente el tramo de la N-1. Esta rebaja, que en algunos casos supone una reducción del 50 por ciento, ha permitido incrementar el paso de camiones por la A-1 en más del 75 por ciento, con la consiguiente disminución del tráfico pesado en carretera y la mejora de las condiciones de seguridad para todos los usuarios.



EN EL SALON DE BARCELONA

Seat presenta el Inca

EL Salón de Barcelona será el marco elegido por Seat para la presentación de su nuevo vehículo mixto, el Inca. Con dos versiones (Combi y Van) el Inca se ofrecerá con motores gasolina o diesel que irán desde los 60 hasta los 75 caballos. Una de las cualidades destacables del nuevo modelo de la marca española es su gran capacidad de carga tanto en peso (hasta 625 kilos), como en volumen (hasta 2.900 litros).

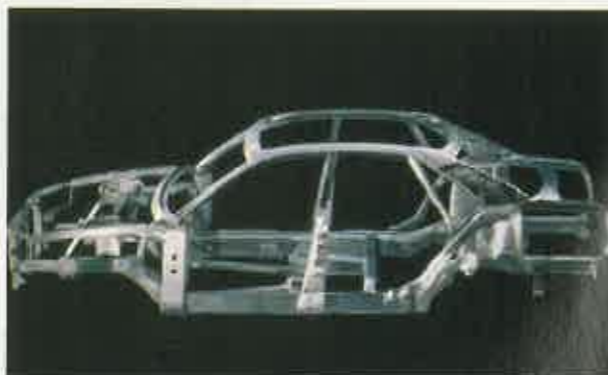
Entre las innovaciones más destacables se encuentra un portón trasero con puertas asimétricas. En lo referente a equipamiento, todos los modelos ofrecen de serie dirección asistida, mientras que la versión más equipada (llamada Plus) lleva elevadoras eléctricas, cierre centralizado con mando a distancia, dirección regulable en altura... Entre las opciones, se ofrece aire acondicionado, ABS, airbag de conductor y/o pasajero, etc.

CENTRO ESPECIALIZADO

Audi apuesta por el aluminio

DESDE el lanzamiento del Audi A8 en el pasado año, la firma de Ingolstadt ha decidido apostar por el aluminio como material de futuro. Prueba de ello es la reciente construcción de un centro para la investigación y el desarrollo de las tecnologías de utilización de este metal, en la localidad de Neckarsulm, donde se encuentra la factoría en la que se produce el A8.

El nuevo centro ha necesitado de una inversión de 15 millones de marcos (alrededor de 1.350 millones de pesetas) y cuenta con 70 empleados para la planificación, producción y control de calidad de los nuevos productos. Desde el inicio de la producción del A8 se han fabricado 7.000 unidades, esperándose al-



canzar a lo largo de 1995 las 15.000 unidades. Toda la carrocería del más grande modelo de Audi está realizada en aluminio, lo que supone un ahorro en peso del 40 por ciento y la mejor reciclabilidad una vez concluida la vida útil del modelo.

Búsquese una casa más lejos del trabajo.



Al volante de un Audi A6 quizás tenga esa impresión.

Que su casa no está lo suficientemente lejos de su trabajo. Que el trayecto le sabe a poco.

Pero es normal en un automóvil que, entre otras muchas cosas, ha sido construido para saborear los kilómetros y no simplemente para recorrerlos.

Y es que, si lo piensa, no hay muchos momentos al día en los que se puede estar en absoluto silencio. Ni cómodamente sentado. Ni con el

clima exacto que usted desea en cada momento. Ni rodeado de los mejores acabados. Sin más acompañante que la carretera. Disfrutando de esa seguridad que da el tener bajo su mando la tecnología más avanzada.

Casa - trabajo, trabajo - casa, un trayecto rutinario que, de repente, puede descubrirse como un auténtico placer. Conduciendo motores que pueden llegar hasta los 290 CV de potencia de la versión S6.

Naturalmente, es muy posible, que

usted esté interesado por un coche así pero no tenga ninguna intención de cambiar de casa.

En ese caso comience a preguntarse si está a gusto con su trabajo.

Gama Audi A6:

| | |
|---------------------|-----------------------------|
| Audi A6 2.3 133 CV | Audi A6 2.5 TDI 115 CV |
| Audi A6 2.6 150 CV* | Audi A6 2.5 TDI 140 CV |
| Audi A6 2.8 174 CV* | Audi S6 2.2 230 CV quattro* |
| | Audi S6 4.2 290 CV quattro* |

Disponible en versiones quattro

Audi A6

Si desea más información llame al teléfono 900 100 621

De buena fuente

Llega el Renault Laguna Familiar

En el próximo Salón de Barcelona Renault presentará la versión familiar del Laguna. Hereda algunas de las ingeniosas soluciones presentadas en el prototipo Evado, como el portón posterior de doble apertura, que será opcional. Se llamará Laguna Nevada y mide 4,62 metros de largo: 10 centímetros más que la berlina, pero 7 menos que el veterano R-21 Nevada.

Catalizadores por las nubes

Los expertos en compras de la industria del automóvil están alarmados por el incremento de precio de los catalizadores. Los fabricantes de estos elementos han producido una gran demanda de platino, cuyo precio se ha disparado. De 17,8 dólares por onza (7.130 pesetas/kilo) ha pasado a 434,25 (174.500 pesetas/kilo). Esto ha encarecido los catalizadores de más del doble de su coste hace tres años.

Romitti absuelto

Cesare Romitti ha sido declarado inocente de la acusación de corrupción. El Consejero Delegado de Fiat fue juzgado, junto con el ex ministro Darida y el responsable de Fiat en Roma, Belliazzi, por supuestas comisiones ilegales. Aunque la fiscalía apeló contra la absolución, los jueces han rechazado el recurso declarando a los acusados libres de toda sospecha.

El Orbital dos tiempos, adelante

Aunque desde hace muchos meses no se sabe mucho de sus trabajos, siguen adelante desde Australia.

Recientemente ha elaborado un motor de 6 cilindros y dos litros que ha instalado en un BMW serie 3 y que desarrolla 200 caballos, proporcionando unas prestaciones superiores a las de un 325i cumpliendo las normas anticontaminación más severas. Las dificultades para su implantación definitiva en la serie estriban en su fiabilidad mecánica, que todavía no alcanza los niveles de un motor convencional, pero se ha avanzado mucho en los últimos dos años.

Subirán las reparaciones

Una propuesta de Directiva del Parlamento Europeo podría encarecer considerablemente los repuestos.

Ideada para proteger a los fabricantes de las falsificaciones, puede significar el monopolio de las marcas en la venta de recambios. Esto encarecería las reparaciones y consecuentemente, las primas de seguros. Para intentar evitar la actual redacción de esta Directiva se han agrupado las entidades afectadas, bajo la sigla ECAR.

PUNTO DE MIRA

CATALUÑA

Carnés para conductores de ciclomotor

JOSE Luis Pedragosa, responsable del Instituto Catalán de Seguridad Vial ha hecho una interesante propuesta: obligar a un examen para los jóvenes que obtengan la licencia para conducir un ciclomotor. Hasta ahora y en toda España, cualquier joven mayor de 16 años puede obtener esta licencia sin más requisito. Sin conocimiento por tanto de algunas elementales normas de la circulación.

Pedragosa hizo esta propuesta en la presentación de una Campaña de la Unión de Consumidores de Cataluña con ocasión del 23 de abril, festividad de San Jordi. Este día, todos los comercios lucirán un singular cartel donde se yuxtapondrán dos siluetas, la del popular santo montado en su corcel y la del mismo, montado en una Harley Davidson. El slogan de la campaña es: «San Jorge ya llevaba casco, pónlelo tú también para mantener la tradición».

BAJA RESISTENCIA

Nuevos neumáticos Firestone

FIRESTONE, perteneciente al grupo japonés Bridgestone, también se ha apuntado al carro del bajo consumo y acaba de presentar una gama de cubiertas nuevas, agrupadas bajo una familia, denominada Fuel Saver.

Se trata de cuatro ruedas, que van desde una modesta T en perfil 70 hasta una performante V en perfil 50. Cuatro tipos de cubiertas con denominaciones: F-570, F-580, Firehawk-680 y Firehawk-690.

La reducción a la rodadura se consigue por la utilización de sílice en lugar del tradicional negro de humo, con mezclas variables en función de la categoría de la cubierta.

Los resultados, del F-580 son realmente buenos. Se reduce la resistencia a la rodadura en un 30 por ciento respecto al neumático de referencia. Esto se traduce en un ahorro de combustible de un 6 por ciento y una mejora en el agarre en seco y en mojado. El peso del neumático también se ha reducido en un 5 a un 10 por ciento.

Esta cubierta ha sido ya homologada por la mayoría de constructores europeos, como Volkswagen, Fiat, Opel y Audi.



SABER GANAR



 **CITROËN ZX**

1º CITROËN ZX 16v
2º Peugeot 306 16v
3º Ford Escort Cosworth

Jesús Puras y Alex Romani.
Equipo líder del Campeonato de España de Rallyes.

Saber ganar. Y saber hacerlo desde el principio:

Segunda prueba, segundo triunfo.

El Citroën ZX 16v ha dejado clara su superioridad frente a la más dura competencia en el Rallye puntuable para el Campeonato de España "Villa de Adeje" de Tenerife. Citroën demuestra de nuevo que sabe ganar, porque combina una sorprendente robustez y fiabilidad con una tecnología imparable en su carrera.

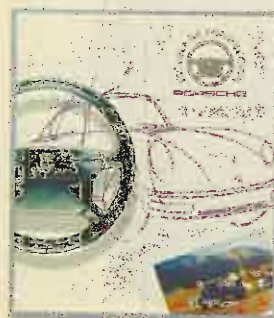
El desafío continúa...

CITROËN

NO TE IMAGINAS LO QUE CITROËN PUEDE HACER POR TI

ESCUELA DE CONDUCTORES

Porsche España, en colaboración con la Escuela T.A.C. dirigida por Joan Arnella, pone a disposición de los usuarios de la marca unos cursillos de conducción con el objetivo de que los propietarios de coches Porsche disfruten con la máxima seguridad de las altas prestaciones de estos vehículos. Con una duración de un día, los cursillos se impartirán el 26, 27 y 28 de abril en el circuito del Jarama (Madrid), el 14, 15 y 16 de Mayo en Montmeló (Barcelona) y en fechas todavía por



determinar en el circuito de Estoril. Estos cursillos incluyen todas las actividades teóricas y prácticas para que un usuario de un Porsche pueda salvar una situación imprevista. Para más información contactar con el Departamento de Marketing de Porsche España S.A. (91) 382 87 28. Así mismo, Porsche España ha presentado a sus clientes el Porsche 911 Turbo, en un acto con Bang & Olufsen, Hublot y la firma de Moda Escada que presentó sus modelos de la temporada Primavera verano.



CARL LEWIS ES «TIREMAN»

Nueva campaña Pirelli 1995

DESPUES de los míticos personajes Superman, Batman y Spiderman, llega ahora Tyreman (el hombre neumático), un nuevo personaje interpretado por Carl Lewis en la campaña publicitaria de Pirelli para 1995, y que no sólo veremos en spot para televisión, sino también en vallas publicitarias, en los suplementos dominicales de los periódicos de mayor difusión y en las revistas especializadas del sector.

Carl Lewis, en esta ocasión, utiliza una camiseta de caucho, decorada con la huella del neumático P6000 de la marca Pirelli, e inicia una espectacular carrera a través de los lugares más emblemáticos de la ciudad de Nueva York, convirtiéndose en el nuevo «Tyreman», el increíble Hombre



Neumático. La ciudad se convierte en una pista de pruebas vertical. Tyreman salta, vuela, y, por fin, aterriza sobre las gárgolas del Chrysler Building. Y frena justo al límite. Observa sus pies desnudos y descubre que están cubiertos por la banda de rodaje del P6000, el nuevo neumático «inteligente» de Pirelli que, por primera vez, permite un sistema de seguridad activa, ofreciendo así un control absoluto de la carretera.

TAG HEUER

«El éxito es un juego de la mente»

CON un presupuesto de 45 millones de dólares y la colaboración de algunos de los más prestigiosos fotógrafos internacionales (Nadav Kander, Russell Porcas, Russell y Connie Guzmán), TAG Heuer (líder en cronómetros deportivos) ha lanzado en 40 países su nueva campaña publicitaria. A través del cine, la televisión y las revistas líderes... llegarán a nosotros las impresionantes imágenes que representan la victoria como una cuestión de actitud mental personal.

Sus protagonistas



mantuvieron verdaderos retos personales para realizar la campaña: un jinete a caballo saltando de un rascacielos a otro; no era así pero realmente estaban a una altura de seis pisos. Para conseguir la imagen del Fórmula 1 perseguido por un Phantom, el monoplaza se desplazaba a 400 km/h, la velocidad mínima a la que podía mantenerse el avión sin caer. Los tiburones que aparecen en la piscina son reales, aunque nunca llegaron a estar en contacto con el nadador...

POR ENCIMA
HABITACULO INDEFORMABLE
DE CERCA
AIRBAG/ABS
POR DETRAS
MAXIMA CAPACIDAD
POR DENTRO
AIRE ACONDICIONADO
DE LADO
BARRAS LATERALES
POR FUERA
DIRECCION ASISTIDA
POR DELANTE
GASOLINA, DIESEL, TURBO-DIESEL

NUEVO 405 EMBASSY



EL MEJOR PRECIO DE LEJOS
LO MIRES POR DONDE LO MIRES

DESDE **2.080.000** P T A S

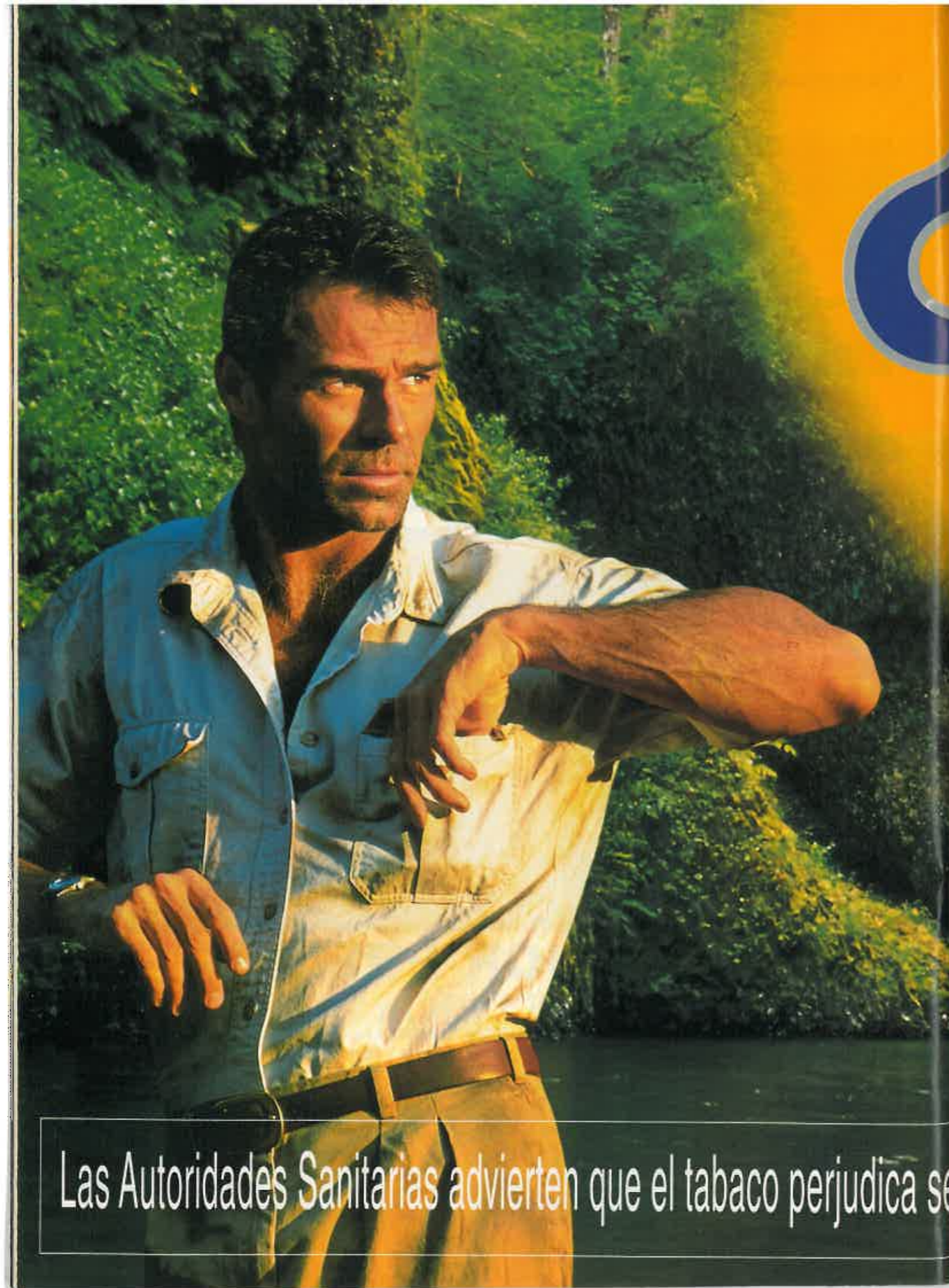
PEUGEOT 405. LA ELECCION MAS SEGURA.

PVP RECOMENDADO 405 EMBASSY 1.8 (IVA, IMPUESTO DE MATRICULACION, TRANSPORTE, PROMOCION, SOBREALORACION USADO Y RENOVE II INCLUIDOS), PROMOCION NO ACUMULABLE A OTRAS EN VIGOR, VALIDO HASTA FIN DE MES PARA VEHICULOS EN STOCK. VERSION VISUALIZADA 405 STI.

405 
PEUGEOT

CAMEL

El sabor
de la Aventura



Las Autoridades Sanitarias advierten que el tabaco perjudica seriamente la salud.

Nic.: 1,0 mg. Alq.: 15 mg.

Todas las Novedades VERANO CALIENTE

Antes, durante y después de los meses veraniegos los fabricantes están dispuestos a ofrecer el suficiente número de novedades como para revitalizar totalmente el mercado. Llegarán modelos para todos los gustos, precios y exigencias. El Salón de Barcelona será una importante cita donde se presentarán muchos de ellos. En cualquier caso el verano se prepara más caliente que nunca.

Para todos aquellos que buscan una berlina capaz de devorar kilómetros sin parar, este verano va a traer no pocas novedades. Sin duda alguna la que brilla con luz propia es el **Mercedes** de la Clase E. La nueva berlina germana ya ha dejado ver sus líneas definitivas, pero hasta el próximo mes de junio no se podrá conducir. Su desembarco en el mercado alemán está previsto para los meses de verano, mientras que en España tendremos que esperar hasta bien entrado el otoño. Su competidor más directo **BMW**, también tiene un verano apretado de novedades. Para empezar, el próximo mes de junio se inicia la venta del 323i. Ante la sustitución del 325i en favor del 328i, quedaba un hueco en la serie 3 que viene a ser ocupado por este nuevo modelo que desarrolla 170 caballos. Pero el plato fuerte de la marca de Munich lo tiene preparado para después del verano, cuando se presentará el nuevo Serie 5. Este modelo es totalmente nuevo y aunque mantiene los trazos de familia, destaca por el notable incremento tecnológico que sufre. Presentado en el pasado Salón de Bolonia, a lo largo de los meses de verano llegará el **Alfa Romeo 146**. Este coche no es un 145 con maletero, tal y como en su día se llegó a pensar, sino que es un modelo que viene a sustituir en igualdad de condiciones al Alfa Romeo 33. Aunque la mitad delantera del coche coincide con la del 145, su filosofía es muy distinta y su mecánica llegará a contar con motores de hasta 150 caballos en la versión 2.0 Twin Spark de 16 válvulas. Los americanos prosiguen su andadura en Europa. **Chrysler** después de lanzar el Stratus vuelve a la carga con el Neon. La gama de este modelo se va a reforzar con una nueva versión del motor dos litros, pero que gracias a unos ligeros retoques en la distribución y en la gestión electrónica incrementa su potencia hasta llegar a los 150 caballos. También aparecerá una versión con una caja de cambios automática de cuatro velocidades.

Estas nuevas versiones se incorporarán a la gama después del Salón de Barcelona, que este año promete estar cargado de novedades para nuestro mercado. **Kia**, el último coreano en llegar a España, amplía su gama este verano, ya que además del todoterreno Sportage, que se empezó a vender el pasado mes de febrero, dispondrá de las primeras unidades del Sephia. se trata de una berlina de cuatro puertas y algo menos de 4,3 metros que emplea elementos mecánicos de los anteriores Mazda 323 y que dispone de motores de 1.6 y 1.8 litros con potencias que van desde los 80 hasta los 124 caballos. **Mitsubishi** presentará dinámicamente su nuevo modelo, el Carisma, el próximo mes de junio, pero para poderlo comprar en España, habrá que esperar hasta después del verano. Más lentas van las cosas para el socio de Mitsubishi en la fábrica Holandesa NedCar, **Volvo**, ya que el homólogo del Carisma con sello Volvo no se dará a conocer hasta el mes de octubre. En el segmento medio se va a conocer una revolución ya que dos de sus modelos estrella van a ser sustituidos en breve. Se trata del **Opel Vectra** y del **Peugeot 405**. El primero verá la luz pasado el verano con nuevas motorizaciones, interiores más cuidados y modernos y mayor habitabilidad. El Peugeot 506 (así se llamará el sustituto del 405) hereda el frontal de su hermano mayor, el 605, también crece ligeramente, sobre todo en distancia entre ejes, aunque básicamente conserva el mismo aspecto que le ha proporcionado el equilibrio actual. Mecánicamente el 506 conserva la práctica totalidad de los motores a los que se sumarán un seis cilindros en V, tres litros de cilindrada con 170 caballos y una versión deportiva con un motor de dos litros, cuatro válvulas por cilindro y ◆◆◆



Los nuevos Mercedes de la Clase E comenzarán a rodar en el próximo mes de junio. En el mercado alemán se empezará a vender en los meses de verano mientras que para verlos por las carreteras españolas todavía tendremos que esperar hasta otoño.



El Alfa Romeo 146 se pondrá a la venta antes del verano y contará con motorizaciones de hasta 150 caballos. Es elegante y versátil.

Este verano también llegarán las primeras unidades del Kia Sephia, una berlina de 4,3 metros de longitud que emplea elementos mecánicos de los anteriores Mazda 323. En junio BMW tendrá a disposición de los compradores el nuevo 323i.



turbo con 196 caballos y tracción total. **Suzuki** se adelantará a estas marcas con el Baleno, una berlina compacta de poco más de cuatro metros rival de vehículos como el R-19, Seat Córdoba o Ford Escort. Se presentará en el Salón de Barcelona y una de las aportaciones destacables de este modelo aparte del competitivo precio (entre 1,9 y 2,4 millones), es el de un innovador sistema de control electrónico de suspensión. Septiembre será el mes elegido por **Rover** para comercializar el 400, del que dábamos amplia información en nuestro número 600. Por último, antes del verano, **Toyota** pondrá a la venta una versión automática del Carina con el motor de dos litros y 133 caballos y el máximo equipamiento.

PARA LA PLAYA

Por poner un ejemplo apetecible, pero sirven para disfrutar de la conducción en cualquier carretera y en casi cualquier época



del año (dependiendo del país). Son caprichos de la industria automotriz y acercan más al conductor la emoción del viento, la velocidad y el paisaje. **Alfa Romeo** va a brindar al comprador la oportunidad de adquirir antes del verano su nuevo cabrio, el elegante y exclusivo Alfa Romeo Spider que se pondrá a la venta en la segunda mitad del mes de mayo, justo después del salón barcelonés. El 95 es el año de los spider. Y si no que se lo pregunten a **BMW** que por fin dará a conocer oficialmente su roadster americano. Será a finales de año y su estreno será, sin duda alguna, sonado. En **Fiat** también recordarán el 95 como el año en que su Barchetta lograba un buen número de premios al diseño. Se comenzará a vender justo al acabar el Salón de Barcelona donde con toda seguridad será una de las atracciones. Por último la vuelta de un mito, la recuperación de **MG** por parte de Rover con un coche que hará



PARA Viajar

Suzuki presentará en el Salón de Barcelona su Baleno, una compacta berlina que se ofrecerá a unos precios muy competitivos.

Adelantándose a Volvo, su socio de proyecto, Mitsubishi presentará dinámicamente en junio su Carisma, pero para poder comprarlo en España habrá que esperar a que haya pasado el verano. La versión del constructor sueco se conocerá en Octubre.



Sólo existen fotos espía de lo que será el sucesor del 405, el 506. Sin embargo parece tener ya una línea muy definida. El futuro Peugeot se parecerá mucho al 605.

Todas las Novedades VERANO CALIENTE

PARA LA Playa



PARA LA Playa



El grupo Fiat y Rover van a atraer las miradas de un buen número de compradores y curiosos. El Alfa Romeo Spider se pondrá a la venta en la segunda mitad del mes de mayo y su primo, el Fiat Barchetta, en junio, justo después del salón de Barcelona. Rover también dejará un buen sabor de boca a los que queden prendados de su MG, un speedster sumamente atractivo que ofrecerá tracción trasera y dos motores de 120 y 145 caballos de potencia para los más exigentes.

PARA LA Playa



las delicias de más de un nostálgico, el MGF. Dos potencias disponibles, 120 y 145 caballos, 3,9 metros de longitud, tracción trasera, suspensión Hydrogas, techo duro opcional..., el speedster está servido.

PARA LA FAMILIA

Las familias numerosas también están de suerte este año, así como los amantes del ocio y los viajes. La fiebre monovolumen está alcanzando su punto álgido y este verano la oferta se va a multiplicar de forma extraordinaria. Aunque muchas de las novedades estarán presentes en el Salón de Barcelona, lo cierto es que será septiembre el mes en el que inicie la comercialización de la gran mayoría de ellos. En este mes se pondrán a la venta el **Ford Galaxy**, el **Volkswagen Sharan** y un **Seat Alhambra** que en el salón contará con una versión definitiva, los tres con muchos puntos en común pero frontales bien diferenciados y detalles específicos de cada marca. En Barcelona también se verá por fin el **Lancia Z**, último y más lujoso y elegante eslabón del proyecto del grupo Fiat-PSA de monovolumen. El Z contará con el potente motor turboalimentado de 150 caballos de potencia. Por su parte **Mitsubishi** aportará al salón entre otras novedades, el Space Gear, un minivan realizado sobre la base del Pajero con motores gasolina y diesel y potencias que oscilan entre los 99 caballos de la versión diesel y los 185 caballos del motor V6. En el salón catalán **Renault** presentará en primicia mundial su Laguna Familiar, modelo muy interesante y atractivo que se pondrá a la venta en septiembre con un maletero de capacidad excepcional y un diseño muy atractivo. La marca **Toyota** ampliará su oferta también a este segmento con una versión familiar del Carina, el Sportswagon. El coche llegará a nuestro país en junio y dispondrá de una motorización de dos litros y 16 válvulas de 133 caballos de potencia.

PARA CORRER

Y también para adelantar con seguridad, para frenar en pocos metros, para sujetarse como una lapa a las curvas. Los deportivos ocupan una parcela muy significativa en el panorama automovilístico español y el 95 va a ver llegar modelos tan



Todas las **Novedades**
VERANO CALIENTE



Seat se ha apuntado al carro de los monovolúmenes, la última tendencia de la industria automovilística para responder a las necesidades de las familias más viajeras. El Alhambra se presentará en Barcelona aunque habrá que esperar a septiembre para poder adquirirlo. Lo mismo que ocurre con sus primos hermanos el VW Sharan y el Ford Galaxy. En Barcelona también se podrá admirar el último eslabón del proyecto conjunto de Fiat-Citroën-Peugeot, el Lancia Z, un concentrado de potencia y lujo.

Todas las **VERANO CALIENTE** Novedades

PARA **Correr**



El sustituto del Nissan Sunny, el Nissan Almera verá la luz en el salón de Francfort en el mes de octubre y tiene tanta o más personalidad que el modelo al que sustituye.

interesantes como el **Alfa Romeo GTV** que como su hermano el Spider se pondrá a la venta en la segunda mitad de mayo, y en el que destaca por su equilibrio el interesante motor Twin Spark de cuatro cilindros y 150 caballos de potencia. **Lancia** pondrá a la venta en mayo el Delta HPE de tres puertas, una variante de carácter más deportivo que podrá disfrutar de los motores más brillantes de la marca, los de 139 y 190 caballos de potencia. **Mitsubishi** llevará a Barcelona su nuevo Eclipse renovado en la primavera de 1994. El nuevo modelo dispondrá de dos motorizaciones, un dos litros y 16 válvulas de 142 caballos de potencia y una versión con turbocompresor del mismo motor con 213 caballos. En niveles medios y bajos las novedades se centrarán en el nuevo **Nissan Almera**, sustituto del Sunny y que verá la luz en Francfort en el mes de octubre. Y en el nuevo **VW Polo** en versión deportiva con culata de 16 válvulas. Esta versión, conseguida a partir del motor de 1,6 litros, proporcionaría ♦♦♦



La tradición deportiva de Lancia se verá fielmente reflejada en el nuevo Delta HPE de tres puertas. Este modelo disfrutará de los motores más potentes de la marca y se pondrá a la venta en el mes de mayo. Por su parte, el elegante, agresivo y esperado Alfa Romeo GTV se pondrá a la venta en la segunda mitad del mes de mayo.

PARA **Correr**



DEMUESTRE SU INTELIGENCIA.



NUEVO SEAT TOLEDO PREMIUM.

Llegar hasta donde otros no llegan es símbolo de inteligencia. Sólo el nuevo Seat Toledo Premium es capaz de ofrecerle de serie, dirección asistida, motor 1.8 inyección, cierre centralizado a distancia, inmovilizador y elevalunas eléctrico, por 1.905.000 Ptas. También en versiones 1.9 Diesel y 1.9 Turbodiesel.



PVP. IVA. TRANSPORTE. AHORRO PROMOCIONAL Y PLAN RENOVE II INCLUIDOS.

Todas las Novedades VERANO CALIENTE

una potencia de 100 caballos y aún no se sabe con certeza su fecha de aparición dentro de este año 1995.

PARA LA MONTAÑA

Segmento en alza éste de los todoterreno. Las marcas apostarán este año de manera firme por los modelos más vendidos. **Suzuki**, por ejemplo, presentará en la muestra

El RAV-4 5 puertas de Toyota mide 33 centímetros más que la versión corta y la capacidad de su maletero aumenta considerablemente. Llegará en julio y costará un 15 por ciento más que su hermano pequeño.

PARA LA Montana



PARA Ahorrar



En el mes de agosto, Renault prepara la presentación mundial de su nuevo R-19. El coche, sin embargo, no se podrá adquirir en los concesionarios españoles hasta finales de año. En las ilustraciones de nuestro dibujante Segura, se puede apreciar el aspecto definitivo del coche.

TIGRA. LA DIVERSION EMPIEZA AHORA.



DIVERSION EQUIPADA

- Dirección asistida
- Amortiguadores de gas
- Llantas de aleación*
- Elevalunas eléctricos con auto-reverse
- Radio-cassette
- Pantalla multifunción

DIVERSION ASEGURADA

- ABS de cuatro vías*
- Airbag Opel gran tamaño para el conductor
- Airbag Opel gran tamaño para el acompañante*
- Asientos antideslizantes
- Barras de protección lateral

DIVERSION CON MARCHA

- Motores Ecotec 16 V, 1.4i 90CV y 1.6i 106 CV
- Doble árbol de levas
- Coeficiente aerodinámico Cx 0,31

*De serie en 1.6i, opcional en 1.4i.

OPEL

catalana su Vitara V6, una versión de carrocería larga con un motor de seis cilindros en V, 24 válvulas, dos litros y 136 caballos. El Vitara más potente podrá alcanzar una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora y entre su completo equipamiento estarán disponibles entre otros, el ABS, el aire acondicionado, las llantas de aleación la rueda libre automática o el doble airbag. Sus precios estarán entre los 3,2 y los 3,5 millones de pesetas.



PARA LA Montana

Entre otros elementos de seguridad y confort, el Suzuki Vitara V6 podrá incluir el doble airbag. El coche, con 136 caballos de potencia podrá alcanzar una velocidad máxima de 160 Km/h.

En Julio llegará el **Toyota RAV-4** 5 puertas. Mide 33 centímetros más que la versión corta y el volumen del maletero aumenta de los 175 a los 410 litros de capacidad, manteniéndose las demás características y un precio un 15 por ciento más elevado en relación a la versión corta. A finales de año **Jeep** comercializará una versión turbodiesel del Grand Cherokee. El coche será presentado en el Salón de Francfort.

PARA AHORRAR

En el segmento de los ahorradores encontramos dos exponentes con mecánicas diesel, un pequeño que sufre un profundo lavado de cara y un "cuatro metros" muy esperado por el público. El **VW Polo Diesel** se presentará en verano con el motor de 1,9 litros y 60 caballos y se venderá en septiembre. Otro modelo del grupo, el **Skoda Felicia** recibirá el mismo motor

Volkswagen en sus entrañas y también se comenzará a vender en septiembre. **Ford** venderá en junio un Fiesta con nuevos motores multiválvula fabricados en Valencia y pasado el verano este mismo modelo recibirá una nueva imagen que actualizará este modelo. Por último **Renault** prepara la presentación mundial del nuevo 19 para el mes de agosto, sin embargo el coche no llegará a nuestro país hasta final de año.

De la mano de una famosa serie de televisión, «El coche fantástico», el nombre de Pontiac Trans Am se ha dado a conocer fuera de su país de origen y se ha hecho un hueco entre los míticos coches deportivos. Un genuino producto americano que se mueve sin complejos.

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

BASTA echar una primera ojeada para dejar claro que el Trans Am es el coche ideal para aquellos a los que no les gusta pasar desapercibidos. Casi cinco metros de coche, con una líneas agresivas y 261 caballos debajo del capó, ya ponen en evidencia lo peculiar del modelo.

Este modelo, de estética casi idéntica al Pontiac Firebird, cuenta con un motor de ocho cilindros en V de 5,7 litros de estilo puramente americano. La transmisión se realiza a través de una caja de cambios automática de cuatro velocidades, aunque también está disponible con una caja cambios manual de seis velocidades. Este conjunto mecánico tiene un claro objetivo; conseguir que los más de 1.500 kilos del Pontiac aceleren con la mayor rapidez y suavidad posible. El objetivo se ha conseguido ya que el Pontiac acelera con agilidad sea cual sea la velocidad a la que se rueda. Este motor da lo mejor de sí a bajas vueltas. Aunque si se mantiene apretado el acelerador, la aguja del cuentavueeltas sube hasta la zona roja, el motor se siente incómodo y tampoco se obtiene una mejora sustancial en el rendimiento. Las relaciones de marcha son muy largas. Basta decir que a 2.000 revoluciones por minuto se mantiene una velocidad de cruce de 140 kilómetros por hora. ◆◆◆

PONTIAC TRANS AM

| VIRTUDES | DEFECTOS |
|------------------------------|----------------------------|
| Motor elástico y potente | Maletero escaso |
| Relación precio equipamiento | Consumo elevado |
| Fiabilidad mecánica | Reacciones del eje trasero |

PRECIO: 5.634.843 PTAS.

PONTIAC TRANS AM

AMERICANO DE PELICULA



Las espectaculares líneas del Pontiac Trans Am no pueden pasar desapercibidas. A pesar de su gran tamaño, las plazas posteriores son bastante pequeñas.





A FONDO

dula un poco, el eje rígido posterior protesta con unos rebotes que obligan a sujetar con fuerza el volante. La dirección es suave, tal vez demasiado, mientras que los frenos son muy progresivos. Tan sólo si se abusa de ellos en carreteras muy sinuosas se nota una cierta tendencia a la fatiga.

Cuestiones dinámicas al margen, el Pontiac Trans Am es un coche que ofrece mucho por el dinero que cuesta. En su interior hay sitio para cuatro, pero lo cierto es que las plazas posteriores resultan muy justas para un adulto, por lo que su utilización habrá que limitarla a trayectos cortos o niños. Así mismo, el maletero resulta muy pequeño y se reduce todavía más si se introducen los paneles del techo desmontable.

La calidad de acabado es buena. Tan sólo algunos plásticos de los paneles interiores tienen un aspecto que no está a la altura, por lo demás, no se pueden pedir más cosas:



El veterano motor V8 de General Motors, sigue dando satisfacciones. La gestión electrónica le ha dado una nueva vida. En el interior no se echa nada en falta. El confort de marcha, a pesar de las firmes suspensiones, es bueno.

Aunque el Trans Am es capaz de superar los 230 kilómetros por hora, por sus características, el Pontiac se desliza con más sosiego a velocidades inferiores. A velocidades en torno a los 160 ó 180 se rueda con mucho sosiego y todavía hay un remanente de potencia suficiente para acelerar con alegría. El único inconveniente de este motor reside en su sed de combustible. Si se aprovechan los largos desarrollos del cambio y el enorme par del motor, las cifras se contienen, pero en cuanto se aprieta un poco, la cifra se dispara. Esto, unido a un depósito de combustible pequeño, hace que la autonomía no sea un punto fuerte de este modelo.

Con estos precedentes, no es de extrañar que el Trans Am impresione a su conductor. Pero en cuanto se pone en marcha el coche se aprecia una gran facilidad de conducción. Una vez sentados ante el volante se adopta sin problemas la posición adecuada, ya que tanto el volante como el asiento tienen diversas posibilidades de regulación. El enorme morro hace que los primeros kilómetros por ciudad sean de adaptación, pero una vez tomadas las medidas, el coche se maneja con toda docilidad. El terreno natural de este coche son las autopistas y las carreteras en buen estado. En estas condiciones, la conducción es relajada, pero en cuanto el asfalto se on-

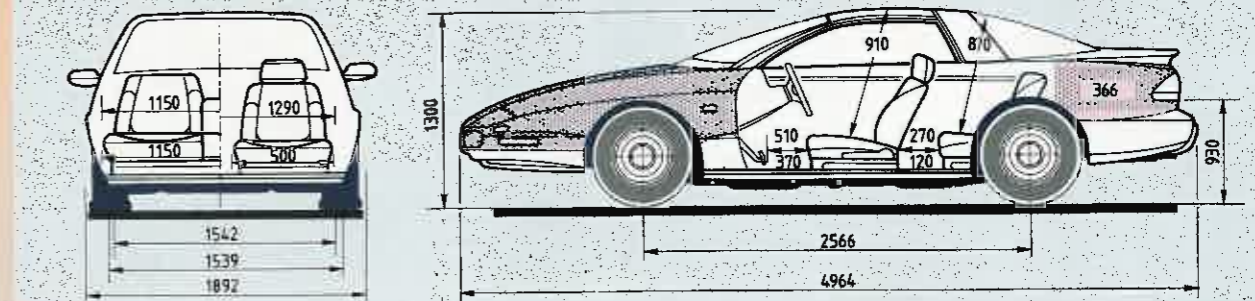
dula un poco, el eje rígido posterior protesta con unos rebotes que obligan a sujetar con fuerza el volante. La dirección es suave, tal vez demasiado, mientras que los frenos son muy progresivos. Tan sólo si se abusa de ellos en carreteras muy sinuosas se nota una cierta tendencia a la fatiga.

En definitiva se puede decir que el Pontiac Trans Am ofrece una excelente relación entre el tamaño, el equipamiento y el precio, sin olvidar que se trata de una mecánica fiable y con una garantía de tres años o 100.000 kilómetros.

VICTOR PICCIONE
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

PONTIAC TRANS AM

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas central. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos Refrigerado por agua. Cilindrada: 5.733 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 101,6 mm. Carrera: 88,4 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 261 CV (192 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 43,4 mkg (426 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: 95 RON sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades controlada electrónicamente. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 16,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 30,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 49,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 70,9 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, servoasistida. Vueltas volante entre topes: 2,6 vueltas. Diámetro de giro: 12,7 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (Ø 271 milímetros). Traseros: Discos ventilados (Ø 289 milímetros). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION

Delantera: Independiente de brazos oscilantes dobles y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con brazos longitudinales y barra Panhard. Barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 245/50 ZR 16. Llantas de Aleación de 16 x 8 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.535 kg. Capacidad del depósito de combustible: 59 litros.

PRESTACIONES

| VELOCIDAD MAXIMA | Km/h | 230,8 |
|----------------------------|------|-------|
| ACELERACION (seg.) | | |
| 400 m salida parada | | 15,5 |
| 1.000 m salida parada | | 28,1 |
| De 0 a 100 km/h | | 7,4 |
| Recorriendo (metros) | | 121 |
| RECUPERACION | | |
| 400 m desde 40 km/h en D | | 14,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | | 26,3 |
| De 80 a 120 km/h en D | | 5,8 |
| recorriendo (metros) | | 155 |

CONSUMOS

| (Datos en l/100 Km) | |
|-------------------------|------|
| CIUDAD | |
| A 29,1 km/h de promedio | 15,4 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 8,9 |
| En conducción rápida | 16,2 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 10,5 |
| A 140 km/h de cruce | 12,6 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 12,9 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 410 |

FRENOS

A 60 Km/h: 15,6 m. A 100 Km/h: 48,1m. A 120 Km/h: 66,2m.

SONORIDAD

Al ralentí: 50,2 dB. A 60 Km/h: 62,3 dB. A 90 Km/h: 65,5 dB. A 120 Km/h: 69,0 dB. A 140K m/h: 73,2 A Tope: 77,8

EQUIPAMIENTO

| EQUIPAMIENTO | SI | NO | OP |
|---|----|----|----|
| Cuentavueltas | ● | | |
| Manómetro de aceite | ● | | |
| Termómetro de agua | ● | | |
| Indicador de carga batería | ● | | |
| Ordenador de abordo | | ● | |
| Cierre centralizado | ● | | |
| Mando a dist. apert. puertas | | ● | |
| Elevavinas eléctricos del. | ● | | |
| Elevavinas eléctricos tras. | | ● | |
| Retrovisores reg. a distancia | ● | | |
| Volante regulable | ● | | |
| Asiento regulable en altura | ● | | |
| Asiento post. partido | | ● | |
| Apertu. maletero desde el int. | ● | | |
| Aire acondicionado | ● | | |
| Climatizador automático | ● | | |
| Salida de aire plazas post. | | ● | |
| Techo solar | ● | | |
| Llantas de aleación | ● | | |
| Lavafaros | | ● | |
| Limpia luneta post. | | ● | |
| Faros antiniebla | ● | | |
| SEGURIDAD | | | |
| Airbag conductor | ● | | |
| Airbag acompañante | ● | | |
| Pretensor cinturones | ● | | |
| Asiento para niños | | ● | |
| Reposacabezas traseros | | ● | |
| OPCIONES: | | | |
| Asientos tapizados en cuero: 219.320 pesetas. | | | |

COMPRADOR

Importador: North American Motors, S.A. Pº. de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 42 35. **Garantía:** Tres años ó 100.000 kilómetros en piezas y mano de obra. Tres años de asistencia en carretera. **Red de postventa:** 45 puntos de asistencia en toda España.

El modelo de esta prueba es la versión tope de la nueva gama Ford Scorpio. Aunque su motor V6 está firmado por Cosworth no se trata de una versión deportiva, pero permite circular a un ritmo sorprendente con el máximo confort.



FORD SCORPIO 24V GHIA

| VIRTUDES | DEFECTOS |
|-------------------------------|-------------------------------|
| Comportamiento y seguridad | Cambio automático algo brusco |
| Equipamiento | Maletero escaso |
| Sonoridad y confort de marcha | Aceleraciones modestas |

PRECIO: 6.399.000 PTAS.



Confortable y poderoso

FORD SCORPIO 2.3i 24V GHIA COSWORTH AUT.

A FONDO

Motor 16 Prueba

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

SIN entrar en apreciaciones subjetivas sobre la estética del nuevo Scorpio, lo que sí es cierto es que el nuevo modelo ha marcado una pauta estética que no pasa desapercibida. La acentuada personalidad de su frontal llama la atención de la gente a su paso por la calle e, incluso, tuvimos ocasión de observar en más de una ocasión cómo el personal de a pie miraba con atención to-

jos, aunque lo cierto es que donde realmente muestra todo su esplendor este motor es por encima de las 4.000 revoluciones por minuto.

Sin embargo, el poderío de esta mecánica V6 se ve ensombrecida por una caja de cambios automática con desarrollos muy largos. Este cambio es también novedad en el Scorpio, dispone de gestión electrónica y tiene tres programas de selección: Económico, Deportivo e Invierno. Aunque el engranaje automático de las marchas se muestra algo brusco, su funcionamiento es correcto y los diferentes programas permiten adaptar el cambio al tipo de conducción que se quiera. El manejo de este cambio automático resulta muy sencillo y agradable, pero

más elaboradas que han permitido mejorar tanto el confort de marcha como la estabilidad en carretera. Así pues, su comportamiento es muy superior al del modelo anterior y presenta una estabilidad sensacional para un coche de este tamaño y peso. Las inclinaciones de la carrocería restan confianza al principio pero, con el paso de los kilómetros, el Scorpio demuestra que se sujeta muy bien al asfalto. La eficacia de sus potentes frenos con ABS y el sistema antipatinamiento de la tracción rematan la sensación de seguridad y podemos frenar o acelerar a fondo en medio de una curva sin que el Scorpio se salga de su trayectoria o nos ponga en aprietos.

Todo este perfeccionamiento tec-



El nuevo Scorpio está a la altura de las mejores berlinas de su clase. El potente motor Cosworth se completa con una estabilidad de primera y un equipamiento muy lujoso.

dos los detalles estilísticos de sus ópticas delanteras y traseras.

La versión tope de la nueva gama Scorpio viene esta semana a nuestras páginas llena de lujo y confort, pero su elemento diferenciador más destacado es el extraordinario motor V6 desarrollado por Cosworth. Esta mecánica de 2,9 litros de cilindrada y 24 válvulas ha recibido más de 80 modificaciones respecto al motor del anterior Scorpio Cosworth. Así, el actual propulsor incorpora importantes mejoras en la gestión electrónica y un nuevo sistema de admisión variable que le han permitido subir la potencia de los 195 caballos anteriores a los 207 actuales. También ha mejorado el valor de par, lo que aporta una mayor elasticidad desde los regímenes ba-

los largos desarrollos mencionados empobrecen el enorme potencial de este motor con unas cifras de prestaciones algo modestas, sobre todo en el apartado de aceleraciones.

Sin embargo y como no hay mal que por bien no venga, los consumos se benefician de forma notable con estos desarrollos y el Scorpio 2.9i 24V se mantiene dentro de unos valores razonables siempre y cuando no se abuse del acelerador, momento en que los casi tres litros de cilindrada pueden llegar a «beber» más de 20 litros cada cien kilómetros.

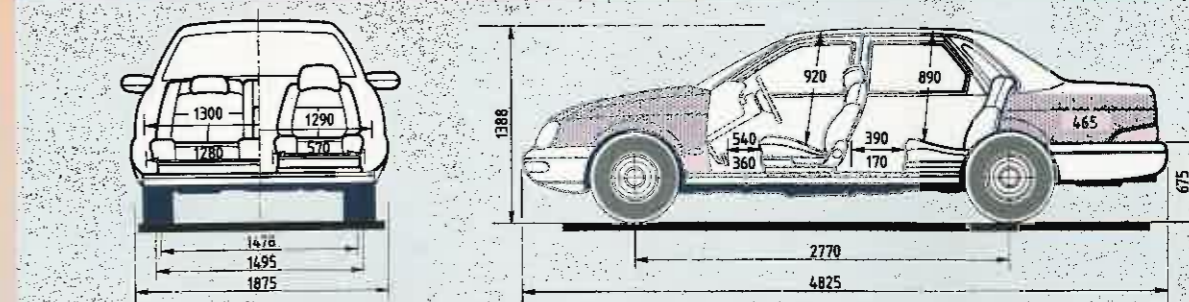
El actual Scorpio Cosworth ha perdido buena parte del aspecto deportivo del anterior modelo a favor de una estética mucho más lujosa y elegante, aunque el nuevo modelo presenta unas suspensiones mucho

nológico se completa con un interior cuidadosamente rematado con materiales de calidad y con un equipamiento completísimo que incorpora un buen número de lujosos detalles.

Suspensiones suaves, grandes butacones, buena habitabilidad y un silencio de marcha sobresaliente son las notas destacadas en el Scorpio para ofrecer un grado de confort ejemplar. Si a esto le unimos un equipamiento generoso y un motor merecedor de todos los elogios encontramos en el nuevo Scorpio alto de gama una berlina de lujo ejemplar, aunque un precio elevado le deja en cierta desventaja frente a una competencia muy dura.

VICTOR M. FERNANDEZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza por cada bancada accionados mediante cadenas. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.935 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 207 CV (152 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 28,6 mkg (281 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades, controlada electrónicamente y con tres programas de selección. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 12,7 km/h. En 2ª: 21,4 km/h. En 3ª: 31,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 42,0 km/h.

DIRECCION

Sistema: de piñón y cremallera, con asistencia variable en función de la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 10,4 m.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados (278 mm de Ø). Traseros: Discos ventilados (273 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: de serie. Teves de 4 canales.

SUSPENSION

Delantera: independiente, de tipo MacPherson. Trasera: independiente, con brazos semiarrastrados. Amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS

Neumáticos: 205/60 HR 15. Llantas de aleación de 6J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.564 kg. Depósito de combustible: 70 litros.

PRESTACIONES

| | |
|----------------------------|--------------|
| VELOCIDAD MAXIMA | 224,3 |
| Km/h | |
| ACELERACION (seg.) | 16,9 |
| 400 m salida parada | |
| 1.000 m salida parada | 30,7 |
| De 0 a 100 km/h | 9,6 |
| Recorriendo (metros) | 152 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,6 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 28,2 |
| De 80 a 120 km/h en D | 6,4 |
| recorriendo (metros) | 182 |

CONSUMOS

| | |
|----------------------------|-------------|
| (Datos en l/100 Km) | |
| CIUDAD | |
| A 29 km/h de promedio | 14,8 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 8,3 |
| En conducción rápida | 15,9 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 10,1 |
| A 140 km/h de cruceo | 11,6 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 12,3 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 515 |

FRENOS

A 60 Km/h: **15,2 metros.** A 100 Km/h: **41,1 metros.** A 120 Km/h: **59,5 metros.**

SONORIDAD

Al ralentí: **43,7 dB.** A 60 Km/h: **57,5 dB.** A 90 Km/h: **61,4 dB.** A 120 Km/h: **67,5 dB.** A 140K m/h: **72,4 dB.** A Tope: **77,6 dB.**

EQUIPAMIENTO

| EQUIPAMIENTO | SI | NO | OP |
|--------------------------------|----|----|----|
| Cuentavueltas | ● | | |
| Manómetro de aceite | | ● | |
| Termómetro de agua | ● | | |
| Indicador de carga batería | | ● | |
| Ordenador de abordo | ● | | |
| Cierre centralizado | ● | | |
| Mando a dist. apert. puertas | ● | | |
| Elevalunas eléctricos del. | ● | | |
| Elevalunas eléctricos tras. | ● | | |
| Retrovisores de reg. eléctrica | ● | | |
| Volante regulable | ● | | |
| Asientos con reg. eléctrica | ● | | |
| 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:

Techo solar eléctrico: 114.000 ptas. Radiocassette, CD y control remoto: 123.000 ptas. Seguridad mecánica Ford de 3 años o 50.000 kms: 103.240 ptas.

COMPRADOR

FORD. Fabricante/Importador: Ford España S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año, sin límite de kilometraje, en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 993 puntos de asistencia en toda España.

Motor 16
Prueba

A FONDO



A la gama 600 de Rover le faltaba una versión diesel. Para este modelo los ingenieros de la marca han hecho un motor de nuevo diseño, con turbo e inyección directa que desarrolla 105 caballos y gasta de media poco más de seis litros. Con un precio de 3.500.000 pesetas, es uno de los turbodiesel más interesantes.

ROVER 620 SDi **EL PRESTIGIO MAS ECONOMICO**

| ROVER 620 SDI | |
|--------------------|--------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| Bajo consumo | Peso elevado |
| Precio ajustado | Díametro de giro elevado |
| Calidad de acabado | Ventilación escasa |

PRECIO: 3.469.000 PTAS.



A FONDO

El interior de esta nueva versión apenas se diferencia de sus hermanos de gama. Una buena habitabilidad, inserciones de madera en el salpicadero y unos asientos confortables. Las llantas, de chapa, son de 15 pulgadas de diámetro.



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

EL nuevo motor dos litros turbo diesel es la gran novedad del fabricante inglés. Para este modelo, Rover ha preferido fabricar un grupo propulsor de última generación en lugar de «comprarlo» a otras marcas, como el caso del grupo PSA (Peugeot y Citroën) para su automóvil más pequeño, el 115 Diesel. El motor del Rover 620 SDi se ca-

racteriza principalmente por su sistema de inyección directa, un sistema que empieza a ser la mejor forma de conseguir brillantes unas prestaciones pero un menor consumo de combustible con relación al sistema más habitual de inyección indirecta; una diferencia de aproximadamente un litro y medio según la media ponderada de consumo.

El nuevo motor, de cuatro cilindros y dispuesto de forma transversal, está dotado de un sistema electrónico que controla la inyección, dispone de catalizador y ya cumple las normas sobre gases de escape que entrarán en vigor en 1997. Además, se han reducido los costes de mantenimiento porque las revisio-

nes, incluido el cambio de aceite, se realizan cada 20.000 kilómetros (después del primero inicial) y la correa no hay que cambiarla hasta los 140.000 kilómetros. La potencia es de 105 caballos y se alcanza a un régimen de 4.200 revoluciones por minuto aunque en la práctica es posible apurar las marchas en un adelantamiento hasta 5.000 vueltas o incluso un poco más sin la menor pega.

La inyección directa en los motores diesel tiene como principal inconveniente el nivel sonoro, si bien

en este modelo, como en otros de la competencia, se ha solucionado bastante con un encapsulado parcial del motor que reduce bastante el ruido en el interior del habitáculo. El 620 SDi denota claramente al ralentí que es un diesel, pero a velocidades normales está prácticamente en los niveles de un gasolina. Lo que resulta demasiado elevada es la presión de sobrealimentación, 1 bar, cuando en la mayoría de los turbodiesel es algo menor.

Una vez en marcha, el motor responde enseguida a la solicitud

del pedal del acelerador, mientras que en recuperación la respuesta es muy progresiva y se aprecia desde bajo régimen. Con una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora, las aceleraciones son muy brillantes, lo mismo que cuando se le exige a fondo en cuarta o quinta velocidad desde 40 kilómetros por hora. Pasar de 80 a 120 kilómetros por hora en poco más de 10 segundos en cuarta está muy bien para un turbodiesel de su segmento. El consumo también es sorprendente. El fabricante ha homologado una cifra de sólo cuatro litros cada cien kilómetros a una velocidad estabilizada de 90 kilómetros por hora, que si bien al

equipo de pruebas de

Motor 16 le ha salido un poco superior, gastar menos de cinco litros en las condiciones más relajadas de conducción es de sobresaliente; pero es que en las peores, cuando no se tiene «piedad» con el pedal de la derecha tanto en una carretera de montaña como en una autopista circulando casi a la velocidad máxima, el consumo es ligeramente superior a los nueve litros. Y no hay que olvidar que el peso del coche es superior a los 1.400 kilos con el conductor a bordo, una cifra un tanto elevada. Con un depósito de 65 litros, la autonomía media es de unos 1.000 kilómetros.

La conducción de esta versión apenas difiere de la de sus. ♦♦♦





hermanos de gasolina. El mayor peso del motor diesel en la parte delantera es responsable de que en conducción deportiva se note más la tendencia típica de los tracción delantera a seguir de frente en las curvas más pronunciadas. Sin embargo, en condiciones normales no se aprecia dicha tendencia o incluso es un poco mejor la estabilidad por la adopción de ruedas más grandes, de 15 pulgadas. El comportamiento en curva, sin ser nada malo, no es que sea de lo mejor del segmento pero el compromiso entre confort de suspensión y estabilidad es más que destacable.



El motor dos litros del Rover 620SDi es de nuevo diseño y ha sido fabricado por completo por la marca inglesa. Con inyección directa de combustible, el bajo consumo es una de sus virtudes.

Otros aspectos mecánicos como la dirección y los frenos son iguales que en los demás 600. En el primer caso es asistida y se necesitan poco más de tres vueltas de volante para girar las ruedas entre extremos; la única pega es que el diámetro de giro no es precisamente corto y las maniobras a baja velocidad no son cómodas. Respecto a los frenos, el ABS es de serie y las distancias de

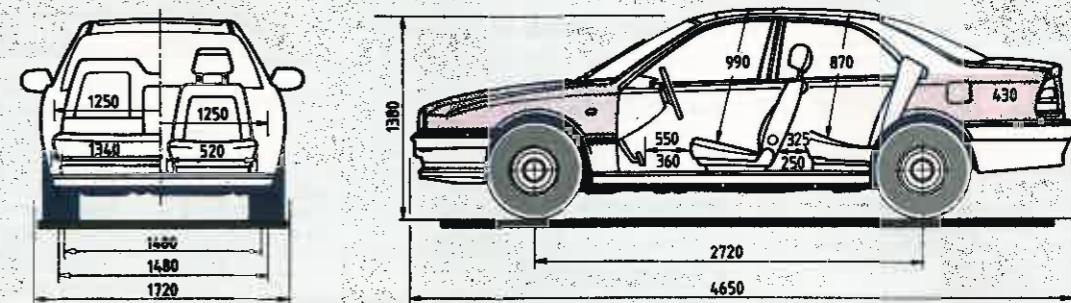
frenado están, por lo menos, al mismo nivel que las de sus rivales. Además de las ruedas más grandes, la única diferencia externa del Rover 620 SDi son precisamente las siglas, ubicadas en la parte trasera, pero por la parte delantera no hay forma de distinguir al turbodiesel respecto a su hermano de gasolina. En el interior destaca un volante de cuatro radios, con sistema de segu-

ridad *airbag* de serie y no faltan las habituales inserciones de madera en el salpicadero. Sin tener un equipamiento para exquisitos, los detalles lujosos abundan por todos lados. Aire acondicionado, asiento trasero abatible por mitades, basta apretar un botón para regular los elevalunas de las cuatro puertas y los retrovisores exteriores, el cierre centralizado se acciona con un mando a distancia y también dispone de alarma antirrobo. Las únicas lagunas son la ausencia de faros antiniebla delanteros y que el asiento del conductor no se pueda regular en altura. Con un precio de

3.500.000 pesetas, incluidos los gastos de gestión, la opción del Rover 620 SDi no es nada desechable. Con la única pega importante de una climatización poco potente, el 620 ofrece prestaciones, consumo y equipamiento a la altura, al menos, del mejor de sus rivales.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO

MEDIDAS



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.994 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 88,9 mm. Compresión: 19,5 a 1. Potencia máxima: 105 CV (77 Kw) a 4.200 rpm. Par máximo: 21,4 mkg (210 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba de inyección y turbocompresor. Combustible: gasóleo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª: 14,3 km/h. En 3ª: 22,2 km/h. En 4ª: 31,9 km/h. En 5ª: 41,8 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,14. Diámetro de giro: 11,2 m.

FRENOS

Delante: Discos ventilados (260 mm de Ø). Detrás: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, con doble trapecio, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con trapecio inferior, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/65 R 15. Llantas de acero de 51 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en vacío: 1.385 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h **185**

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada **18,4**

1.000 m salida parada **33,7**

De 0 a 100 km/h **12,2**

Recorriendo (metros) **207**

RECUPERACIÓN

400 m desde 40 km/h en 4ª **19,7**

400 m desde 40 km/h en 5ª **25,3**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **35,5**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **44,4**

De 80 a 120 km/h en 4ª **10,2**

recorriendo (metros) **284**

De 80 a 120 km/h en 5ª **12,4**

recorriendo (metros) **346**

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD

A 30,9 km/h de promedio **6,8**

CARRETERA

A 90 km/h de crucero **4,9**

En conducción rápida **9,3**

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero **6,8**

A 140 km/h de crucero **8,4**

CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km **6,2**

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos **990**

FRENOS

A 60 Km/h: **15,1 metros**. A 100 Km/h:

45,9 metros. A 120 Km/h: **69,9 metros**.

SONORIDAD

Al ralentí: **56,8 dB**. A 60 Km/h: **62,8 dB**. A

90 Km/h: **65,0 dB**. A 120 Km/h: **68,7 dB**.

A 140 Km/h: **72,4 dB**. A Tope: **78,6 dB**.

EQUIPAMIENTO

EQUIPAMIENTO

| EQUIPAMIENTO | SI | NO | OP |
|--------------------------------|----|----|----|
| Cuentavueeltas | ● | | |
| 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. eléctric. | ● | | |
| Volante regulable en altura | ● | | |
| 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 | | ● | |
| Radiocassette con CD | | ● | |
| SEGURIDAD | | | |
| Airbag conductor | ● | | |
| Airbag acompañante | | ● | |
| Pretensor cinturones | ● | | |
| Reposacabezas traseros | ● | | |

Monroe apuesta por la seguridad

UN año más, Monroe apuesta por realizar una campaña de seguridad. Con ella intenta mentalizar al automobilista sobre la importancia de llevar amortiguadores en buen estado y revisarlos cada 20.000 kilómetros. Para llegar a esta educación y mentalización, Monroe tiene previsto un centenar de reuniones en talleres en toda España. El objetivo es hacerles partícipes del importante papel que juegan a través del mensaje: amortiguadores en buen estado=seguridad.



Nuevo director de Dial Industrial

DIAL Spania, empresa dedicada al alquiler de vehículos a largo plazo, cuyo capital pertenece al Barclays Bank, ha nombrado recientemente a José Ruiz director de Dial Industrial, como consecuencia de la política de comercialización e independencia de las áreas de negocio de la compañía con mayor crecimiento. González Ruiz, de 34 años, es Master en Dirección de Empresas por el I.E. y su trayectoria profesional está ligada a la Compañía desde sus comienzos.

Nuevo sistema de frenos Lucas

LA empresa Lucas ha desarrollado un nuevo sistema de freno completamente hidráulico ideado para ser utilizado en camiones semipesados. Este sistema ofrece la posibilidad de reducir de forma importante los costes de fabricación comparado con otros sistemas hidroneumáticos convencionales. La novedad más importante que ofrece el sistema estriba en el aprovechamiento de la misma presión del sistema hidráulico por parte del freno de pedal y freno de mano.



Vuelve la aventura

LA firma Bonaventure ya ha abierto su temporada el pasado mes de marzo. Con nuevas aventuras y nuevos quads, y con toda la experiencia que les proporcionó la expedición «Yamaha-Trident Quad Team Africa 94-95», que logró cruzar el continente africano de norte a sur en quad por primera vez en la historia. Para esta nueva etapa, ya es la quinta, han preparado muchos cambios y, sobre todo, han mejorado las excursiones, manteniendo los buenos precios del año anterior. Para más información puede llamar a Bonaventure, teléfono: 93 877 00 82.



Mountain Bike con Michelin

DIEGO Muñoz, director del proyecto Coronas-Kastle de Mountain Bike, ha conseguido formar un equipo que reúne a los mejores especialistas del panorama nacional. Corredores de la talla de Andoni Olaberriá (actual campeón de España), Javier Notario, Alberto León o la joven Eva García compondrán este potente conjunto que va a afrontar sobre neumáticos Michelin las diversas pruebas nacionales e internacionales a las que acudirá en la presente temporada.



Repsol patrocina el equipo Honda HRC

LA empresa española Repsol será durante las dos próximas temporadas el principal patrocinador del equipo oficial Honda, Campeón del Mundo de Motociclismo en la categoría de 500 cc. en 1994. Yoichi Oguma, vicepresidente de Honda Racing Corporation y Jorge Segrelles, director general de Relaciones Externas de Repsol, rubricaron en el circuito de Montmeló la firma del acuerdo por el cual Repsol es durante las dos próximas temporadas el patrocinador oficial del equipo Honda HRC en la categoría de 500 cc., contando como pilotos oficiales con Michael Doohan, Alex Crivillé y Shinichi Itoh.

COMPRAR Y VENDER



YAMOVIL

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 (METRO OPORTO) TEL: 565 20 00

C/ EMBAJADORES, 139 (METRO DELICIAS) TEL: 539 06 00

PEQUEÑOS Y MEDIOS

| | | | |
|----------------------------|----|-------|-----------|
| ALFA ROMEO 33 1.7E A/A | 92 | ..... | 92 |
| AUDI 80 2.3 E A/A | 92 | ..... | 2.450.000 |
| AUDI 80 2.3 E F/E | 92 | ..... | 2.350.000 |
| CITROËN AX 1.1 3P | 94 | ..... | 825.000 |
| CITROËN AX 1.4 GTI | 91 | ..... | 925.000 |
| CITROËN AX 1.4 GTI A/A | 93 | ..... | 1.180.000 |
| CITROËN XANTIA 1.8I SX A/A | 94 | ..... | 2.180.000 |
| CITROËN ZX 1.4 CODE | 94 | ..... | 1.250.000 |
| CITROËN ZX 1.4I A/A | 91 | ..... | 1.150.000 |
| CITROËN ZX 1.4I REFLEX A/A | 92 | ..... | 1.275.000 |
| FIAT TEMPRA 1.8 SX A/A | 91 | ..... | 880.000 |
| FIAT TIPO 1.6 S | 91 | ..... | 880.000 |
| FIAT TIPO 1.6 SPIRIT A/A | 92 | ..... | 920.000 |
| FIAT UNO 45 S 3P | 91 | ..... | 550.000 |
| FORD ESCORT 1.6 16V A/A | 94 | ..... | 1.750.000 |
| FORD ESCORT 1.6 GHIA A/A | 92 | ..... | 1.275.000 |
| FORD ESCORT CLX 1.6 A/A | 92 | ..... | 1.180.000 |
| FORD MONDEO 2.0 GHIA FE | 93 | ..... | 2.480.000 |
| FORD MONDEO 2.0 GHIA FE | 95 | ..... | 2.850.000 |
| FORD MONDEO GHIA FE | 94 | ..... | 2.675.000 |
| FORD ORION 1.6 16V A/A | 93 | ..... | 1.480.000 |
| FORD ORION 1.6 CLX A/A | 92 | ..... | 1.180.000 |
| FORD SIERRA 2.0I 4P A/A | 92 | ..... | 1.350.000 |
| FORD SIERRA 2.0I CLX A/A | 92 | ..... | 1.350.000 |
| HONDA ACCORD 2.0I 16V FE | 94 | ..... | 2.450.000 |
| HONDA CONCERTO 1.5 GL | 94 | ..... | 1.480.000 |
| HYUNDAI SONATA 2.0 GLS A/A | 94 | ..... | 1.480.000 |
| LANCIA DEDRA 1.8I A/A | 90 | ..... | 1.250.000 |
| LANCIA DEDRA 2.0I A/A | 92 | ..... | 1.250.000 |
| NISSAN PRIMERA 2.0 SLX A/A | 92 | ..... | 1.580.000 |
| OPEL ASTRA 1.4 GL 5P | 92 | ..... | 1.180.000 |
| OPEL ASTRA 1.4 GL A/A | 93 | ..... | 1.450.000 |
| OPEL ASTRA 1.6 GL A/A | 94 | ..... | 1.450.000 |
| OPEL ASTRA 1.6 GLS A/A | 94 | ..... | 1.750.000 |
| OPEL CORSA 1.2 SWING 4P | 92 | ..... | 780.000 |
| OPEL CORSA 1.4 SI | 94 | ..... | 1.380.000 |
| OPEL CORSA 1.4 SI SPORT | 94 | ..... | 1.180.000 |
| OPEL VECTRA MERIT | 94 | ..... | 2.150.000 |
| PEUGEOT 106 1.4 XT A/A | 93 | ..... | 1.050.000 |
| PEUGEOT 205 AUT. A/A | 90 | ..... | 1.050.000 |
| PEUGEOT 306 XR 1.6 | 93 | ..... | 1.480.000 |
| PEUGEOT 405 2.0 EMBASSY | 94 | ..... | 1.475.000 |
| PEUGEOT 405 EXCLUSIVE A/A | 92 | ..... | 1.475.000 |
| PEUGEOT 405 SRI A/A | 91 | ..... | 1.575.000 |
| RENAULT 19 1.4 RL 5P | 93 | ..... | 1.180.000 |
| RENAULT 19 1.8I RT A/A | 93 | ..... | 1.580.000 |
| RENAULT 19 TSE 1.4 A/A | 91 | ..... | 1.150.000 |
| RENAULT 19 TXE 1.8I A/A | 92 | ..... | 1.350.000 |



YAMOVIL COMPRA AUTOMOVILES SEMINUEVOS

COMPRUEBE NUESTRAS TASACIONES
PARA TURISMOS NACIONALES Y DE
IMPORTACION. VEHICULOS INDUSTRIALES
Y TODO TERRENO CON POCO TIEMPO
Y BIEN CUIDADOS.

CENTRAL DE COMPRAS:
C/ EMBAJADORES, 139.

VENTAS:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
EMBAJADORES, 139

GRANDES Y DEPORTIVOS

| | | | |
|----------------------------|----|-------|-----------|
| ALFA ROMEO 155 2.5 V6 FE | 92 | ..... | 1.980.000 |
| AUDI 100 2.2 E A/A | 89 | ..... | 1.550.000 |
| AUDI COUPE 2.3 F.E. | 90 | ..... | 2.250.000 |
| BMW 520I F.E. | 91 | ..... | 2.750.000 |
| BMW 730I F.E. | 92 | ..... | 3.750.000 |
| CITROËN ZX VOLCANE A/A | 92 | ..... | 1.550.000 |
| CITROËN ZX VOLCANE FE | 91 | ..... | 1.475.000 |
| FIAT PUNTO 60 CAB. 0 KM | 94 | ..... | 920.000 |
| FORD ESCORT 1.6 CABRIO | 91 | ..... | 1.750.000 |
| FORD ESCORT 1.6 CABRIO | 94 | ..... | 3.650.000 |
| FORD ESCORT COSWORTH | 93 | ..... | 1.150.000 |
| FORD FIESTA XR2I 130CV | 94 | ..... | 1.670.000 |
| FORD FIESTA XR2I 130CV | 93 | ..... | 1.670.000 |
| FORD SCORPIO 2.0 EX. FE | 93 | ..... | 2.450.000 |
| FORD SIERRA XR4I 3P F.E. | 92 | ..... | 1.650.000 |
| LANCIA DELTA INTEGRALE FE | 92 | ..... | 2.475.000 |
| LANCIA DELTA INTEGRALE A/A | 92 | ..... | 2.350.000 |
| MERCEDES C-280 ELEGANCE | 93 | ..... | 2.350.000 |
| MITSUBISHI ECLIPSE 16V FE | 92 | ..... | 1.850.000 |
| MITSUBISHI ECLIPSE GS | 91 | ..... | 1.850.000 |
| OPEL ASTRA GSI 16V | 92 | ..... | 1.980.000 |
| OPEL ASTRA GSI 16V FE | 93 | ..... | 2.150.000 |
| OPEL CALIBRA 16V F.E. | 92 | ..... | 2.350.000 |
| OPEL CALIBRA 2.0 16V F/E | 94 | ..... | 2.350.000 |
| OPEL CALIBRA 2.0I F.E. | 92 | ..... | 2.180.000 |
| OPEL KADETT 2.0 GSI A/A | 90 | ..... | 1.350.000 |
| OPEL OMEGA 2.0 GLS DIA | 90 | ..... | 1.575.000 |
| OPEL OMEGA 2.6I CD FE | 92 | ..... | 2.350.000 |
| PEUGEOT 405 MI 16V A/A | 91 | ..... | 1.850.000 |
| PEUGEOT 605 2.0 SVI FE | 91 | ..... | 1.850.000 |

MOTOR DIESEL E INDUSTRIALES

| | | | |
|---------------------------|----|-------|-----------|
| BMW 525 TDS FE | 93 | ..... | 1.280.000 |
| CITROËN C-15 RD | 93 | ..... | 1.380.000 |
| CITROËN C-15 RD CUMBRE | 94 | ..... | 1.380.000 |
| CITROËN C-15 RD FAM. | 93 | ..... | 1.380.000 |
| CITROËN C-25 GV SOBREL | 92 | ..... | 1.650.000 |
| CITROËN ZX 1.9 D AVANT | 92 | ..... | 1.350.000 |
| CITROËN ZX 1.9 D AVANT | 93 | ..... | 1.650.000 |
| CITROËN ZX 1.9 TD A/A | 93 | ..... | 1.750.000 |
| DAIHATSU FERROZA 1.6 16V | 92 | ..... | 1.550.000 |
| FORD COURIER 1.80 MIXT | 92 | ..... | 1.550.000 |
| FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE | 92 | ..... | 2.575.000 |
| FORD EXPLORER 4.0 AUT. FE | 94 | ..... | 2.575.000 |
| FORD TRANSIT D COMBI | 92 | ..... | 1.675.000 |
| LADA NIVA IKRA | 93 | ..... | 1.675.000 |
| LANCIA DEDRA 2.0 TD CLIM | 91 | ..... | 1.680.000 |

INMEJORABLES CONDICIONES
DE FINANCIACION

Cifras de infarto

TENGO 16 años y soy un entusiasta del deporte del motor, así como asiduo lector de vuestra revista.

Desde hace algún tiempo me vengo preguntando datos sobre un Fórmula 1, por ejemplo el Benetton B194 reglado para el Circuito de Montmeló, como: velocidad máxima, aceleración, distancia de frenado y consumo. Ya que otros datos como peso y potencia es posible encontrarlos en las revistas.

GUILLERMO SOTORRIO
MADRID

R.- La velocidad máxima del Benetton B194 en la recta del circuito de Montmeló en 1994 fue de 276,77 kilómetros por hora, lo que no quiere decir que sea la velocidad máxima que pueda alcanzar el coche en una recta de mayor longitud y con un desarrollo más adecuado.



Lo cierto es que los datos que nos pides varían mucho en función de múltiples parámetros como desarrollos del cambio, regulación de los elementos aerodinámicos, estado de los neumáticos, altitud... Sin embargo, para que te hagas una idea, un F-1 consume unos 65 litros cada 100 kilómetros. Tampoco existen datos sobre la distancia de frenado de un F-1, pero te puede servir de algo saber que un monoplaza de la fórmula reina puede pasar de 300 a 100 Km/h. en sólo 1,637 segundos con

un efecto de desaceleración de 3,46 G (la máxima desaceleración que puede soportar un piloto de F-1 sin sufrir daños es de 3,50 G). Un F-1 acelera de 0 a 100 Km/h. en 2,4 segundos y de 0 a 200 Km/h. en 4,6 segundos.

Dónde pongo al bebé

EN primer lugar quisiera felicitarles por su revista, que sigo semana tras semana. El motivo de mi carta es para que me saquen de dudas sobre un tema que me preocupa. Mi mujer ha leído que el

mejor lugar para llevar a un bebé en el coche es en el asiento delantero derecho, sentado en una silla especial para ellos, en sentido contrario al de la marcha. Al parecer, leyó también que en este caso puede resultar peligroso para el niño el airbag si ocurre un accidente.

Quisiera que me indicaran qué hay de cierto en todo esto. Así mismo quisiera que me aconsejaran cuál es realmente el mejor lugar para llevar a un bebé en el coche, tanto en el caso de ir acompañado por un sólo adulto como si son dos los adultos que viajan en el coche con él.

RAMON CARLOS PEREZ
ALICANTE

R.- Hasta los nueve meses (hasta los 10 kgs. de peso) el bebé debería ir situado en un cuco de seguridad anclado con cintureones especiales en el asiento posterior en sentido horizontal. Y de los 9 meses a los 3 años (o de los 9 a los 18 kgs.) el lugar más seguro sería en una silla de seguridad anclada en sentido contrario a la marcha en el asiento delantero de un vehículo sin airbag o bien en el asiento trasero en ambos sentidos si el vehículo va provisto de doble airbag. Nunca lo lleve en brazos aunque sea en el asiento trasero; a una velocidad tan ridícula como 5 kilómetros por hora, la fuerza muscular de un adulto no es suficiente para impedir que el niño salga despedido en un choque.



POTENCIAR MI SCOOTER

TENGO un scooter Yamaha Big Jog 50 que anda estupendamente para la cilindrada que tiene, pero que se me queda algo «corto» en mis desplazamientos por la periferia. He oído que estos ciclomotores tienen algunos limitadores que Tráfico obliga a poner a los fabricantes. También me han comentado que se puede perforar el silencioso con una gran ganancia en velocidad y aceleración. Imagino que algún taller podrá trucarla para que ande más. Pero estoy hecho un lío.

¿Qué hago? No puedo gastarme mucho dinero porque voy algo justillo.

JUAN REINOSA
VALENCIA

R.- Perforar el silencioso de un ciclomotor es la forma más fácil de que la moto ande más, pero también la forma más rápida de que te pare la patrulla verde por exceso de

ruido. Tu motillo, como bien dices, anda mucho para el motor que tiene y pidiéndole más correa el riesgo de quedarte sin blanca en el empeño. Efectivamente los ciclomotores vienen limitados de fábrica cumpliendo los requisitos de Industria. Una vez hecho el rodaje, en cualquier taller te solucionarán lo de los limitadores y lo mejor desde entonces es que la lleves a revisión cuando te toque, que utilices buen carburante y mejor aceite y que si no anda lo que te gustaría que la vendas y te compres una de 90 cc. A la larga nos lo agradecerás.



OPINION

Los colores y los modelos

La época en que un par de colores eran propuestos por los fabricantes de automóviles ha pasado a la historia. Aquel tiempo, gris, naturalmente, casi coincidía con el de la ausencia de opciones por parte del conductor; hicieron falta décadas para que los coches, al igual que las máquinas de escribir, dejaran de ser negros y los cuartos de baño rigurosamente blancos.

Un salto al futuro. Basta echar una ojeada a los modelos expuestos en el reciente Salón de Ginebra para comprobar el revoltijo policromo: el Spider, el Evado, el Barchetta, o el Alhambra parecen ofrecer mezclas inéditas de colores vagamente reconocibles y difícilmente repetibles. Es como si cada marca y cada modelo quisieran afirmar su personalidad industrial a través de la pintura.

Del todoterreno al monovolumen, del familiar al coupé y del superdeportivo al utilitario, el argumento es siempre el mismo: ofrecer funcionalidad y... diseño. El tan traído y llevado Renault Twingo (por consiguiente útil además de utilitario) arrastra una corta pero vistosa leyenda de juegos de colores tan extraños como comestibles, donde los pasteles se superponen a la mostaza. El constructor anuncia en las mezclas de sus pinturas para 1995 algunos porcentajes más elevados de colores primarios, incluyendo un nuevo amarillo limón y una recesión moderada de la gama pastelera. Incluso un especialista como Charles Wassmer, miembro del departamento de estudios y estrategias de marketing de Citroën, reconoce que «hace



Sergio Prieto*

cuatro o cinco años hubiese sido impensable recurrir al rojo, a algunos azules y, sobre todo, al verde. Es como si el deseo de distinción empujara al automovilista a elegir colores extraños en lugar de chillones». Además de la anécdota (al elegir el color verde los constructores se suben al carro de la ecología), curiosamente a medida que disminuye el número de modelos por marca (la realidad) aumenta la gama de colores (la ficción). Sin embargo, la situación no es grave ni desesperada, porque el comprador vive la elección del color como un ejercicio de libertad, una afirmación de sus gustos y preferencias: todos tenemos nuestro color preferido.

En el universo del automóvil diseñado por ordenador, la oferta de colores parece ofrecer una escapatoria al monopolio de la estandarización. Esta visión, ingenua, omite que la elección del color no es más que uno de los aspectos de la producción industrial de las diferencias, el aspecto con el que más fuerza se afirma la sociedad de consumo. Diferenciarse en estas condiciones consiste en afiliarse a una de las opciones propuestas, renunciando, de paso, a la singularidad. El único quebradero de cabeza de los constructores de automóviles es el desfase entre colores y modelos: los primeros pasan más rápidamente de moda que los segundos. La realidad superará en este caso a la ficción.

*Periodista



Malentendido

ME dirijo a ustedes para pedirles una corrección oficial de una frase que publicaron dentro de la sección Punto de Mira del nº 597 y con el título «Coches españoles en Palestina». Dice lo siguiente: «Automóviles donados por España y coches robados en Israel son la base de la flota automovilística de la policía palestina».

No les parece algo incorrecto, más aún habiendo publicado una foto con hombres que tendrán nombres y apellidos y padres, amigas, novias, esposas e hijos. La labor de los periodistas me parece que no es ésta.

Esperando que una disculpa demostraría su buena educación, aprovecho para anticipar mis gracias.

RIKE PÖLINGER
MADRID

R.- Sentimos el malentendido, pero creemos que estaba claro que cuando nos referíamos a coches robados en Israel, se daba por hecho que se trataba de coches sustraídos y más tarde decomisados por la policía y empleados por las fuerzas de seguridad. Estamos acostumbrados a leer muchas barbaridades ocurridas en el mundo, pero de ahí a que

la policía de un país robe coches va un abismo.

El rodaje ideal

EN próximas fechas voy a estrenar un Audi A4 TDi y, al margen de lo que me dictamine la firma, quiero un consejo de ustedes para poder hacerle el mejor rodaje posible, ya que de ello depende la buena marcha del motor a la larga.

Ustedes son profesionales y sé positivamente que me ayudarán a conseguir un motor alegre y con soltura, y qué mejor que hacerlo desde el principio.

JOSÉ NUÑEZ
SEVILLA

R.- El rodaje de su coche no debe atormentarle. Conduzca de forma natural intentando no sobrepasar las 4.000 rpm. durante los primeros 4.000 ó 5.000 kilómetros. Tampoco pasa nada porque en alguna ocasión lo haga, se trata de no exigirle al motor el máximo rendimiento durante un tiempo demasiado continuado. Ya no es como antes, los materiales ahora tienen más tolerancias y, aunque siempre conviene realizar algunos kilómetros sin forzar hasta que se asientan las piezas, los coches vienen prácticamente rodados de fábrica.



Frenos de élite

Marrakech ha sido el punto de frenada de la última convención europea de Brembo. Casi 35 años de historia avalan la labor de este fabricante italiano de equipos de freno, una marca que puede presumir y presume de sus innumerables éxitos en la competición y en la gran serie.

CUANDO hablamos de seguridad en el automóvil, una de las primeras cosas que nos vienen a la mente son los frenos. Disponer de un potente equipo de frenos, eficaces en situaciones comprometidas y resistentes en condiciones exigentes, transmite al conductor una seguridad extra a la hora de conducir cualquier vehículo. Y ésta es la materia específica de Brembo, el único fabricante europeo que desarrolla y fabrica exclusivamente discos y pinzas de freno.

Brembo nació en el año 1961 en Curno (provincia de Bérgamo, Italia), donde todavía hoy tiene su sede y la primera planta de fabricación de sus equipos de frenado. Casi 35 años de realización y constante mejora tecnológica de sus productos los ha llevado a situarse como marca líder en su materia y a ampliar su presencia a nivel mundial con otras oficinas y plantas productivas situa-



das en España, Suecia, Estados Unidos, Brasil y Japón. Hoy en día, Brembo abarca casi todos los sectores de la automoción, con un 64 por ciento de su producción dedicada a los coches, un 21 por ciento a las motocicletas, un 12 por ciento a los vehículos industriales y un 3 por ciento al mundo de la competición.

Precisamente, la competición es el mejor banco de pruebas de cualquier sistema o elemento aplicado al automóvil y ha resultado de vital importancia para el desarrollo y experimentación de los nuevos productos que Brembo ha realizado a lo largo de los últimos 20 años en los que ha estado ligado al mundo de las carreras.

A finales de los 70, Brembo emprendió su exitosa campaña dentro de la Fórmula 1, investigando y poniendo en práctica la tecnología de unos equipos de frenado que, con el paso de los años, se ha ido aplican-



Brembo utiliza la competición para desarrollar su tecnología en el mundo de los frenos. Desde la Fórmula 1, hasta los vehículos industriales (abajo derecha), pasando por las motocicletas, el campo de acción de Brembo es muy amplio. Sus innumerables éxitos en las carreras de coches y de motos le han permitido ganarse la confianza de las marcas más prestigiosas a nivel mundial. Ferrari, BMW, Mercedes, Porsche, Nissan, Yamaha, Ducati, Honda, Bimota, Aprilia, Iveco o Renault V.I. son algunos de sus clientes.



do en los coches de serie. De hecho, las pinzas de estructura monobloque, la última gran innovación introducida por Brembo en la Fórmula 1 durante 1987, formarán parte del equipo de frenos delanteros de

los nuevos Porsche 986 que entrarán en producción en 1996, un tipo de pinza que, por su estructura, resultan más resistentes, ligeras y potentes. Así pues, han sido muchas las ca-

rreras en las que los coches y las motos equipados con discos y pinzas de freno Brembo han salido vencedores, éxitos que le han valido a la marca italiana un reconocimiento a nivel mundial y la confianza de fabricantes tan exigentes como BMW, Mercedes, Porsche o Ferrari.

También en el mundo de la motocicleta de grandes prestaciones son líderes, con clientes como Honda, Yamaha, Bimota o Cagiva, aunque su reciente crecimiento en este sector se debe principalmente al hecho de que el disco de freno se haya implantado durante los últimos años en la práctica totalidad de los ciclomotores modernos sustituyendo al tambor.

Durante el año 1995 Brembo fabricará 1.200.000 pinzas de freno y cerca de diez millones de discos, lo que da una idea del volumen de negocio de una empresa que, con más de 600 referencias diferentes, basa la política de fabricación y el éxito de sus productos en un exigente control de calidad que persigue en todo momento el obtener un «defecto cero».



Entre las pinzas de freno Dunlop, con las que venció el Jaguar XK120 de Mamilton en las 24 Horas de Le Mans de 1953 y las actuales pinzas Brembo del DTM hay un avance tecnológico espectacular. A pesar de la diferencia de tamaño y potencia de frenada, las pinzas de Brembo son 800 gramos más ligeras (peso total de 3,150 Kg.)

VICTOR M. FERNANDEZ



GAMA MICHELIN '95

Con nombre y apellidos

Michelin ha presentado a orillas del Adriático sus nuevos neumáticos para moto. Con características muy específicas, una nueva nomenclatura ayudará al cliente a elegir el calzado más adecuado para sus necesidades.

EL circuito de Misano y los alrededores de Rimini sirvieron como escenario para que Michelin organizara una exhaustiva presentación con siete grupos de motos de distinto segmento y variadas cilindradas. Es la primera vez que un fabricante renueva en una misma temporada tanta variedad de productos, que vienen a completar a los ya existentes. Desde las gigantescas *supertouring* hasta las hiperdeportivas de última generación, fueron calzadas con sus correspondientes neumáticos de la nueva gama.

Desde que en 1970 Michelin se iniciara en el mundo de la competi-

ción como campo de laboratorio para desarrollar sus productos, el desarrollo tecnológico del neumático en general ha transformado drásticamente el mundo de la moto. La aparición en el 83 del neumático radial Michelin para motos de serie marcó una etapa durante la cual se han perfeccionado los actuales modelos presentados.

Para simplificar la identificación de cada variedad en la gama, se han bautizado con nombres diferenciados que corresponden a cada utilización. La serie Hi Sport, los Macadam 90X y 50, los Hi Tour 79 y 79X, el Tarmac y el Sirac, componen la

nueva familia de la gama Michelin y sus nombres, claramente alusivos en algunos casos, identifican perfectamente cada uso al que están destinados.

Empezando por el segmento superior de la gama, los Hi Sport TX 15/25 (este neumático es indisoluble en su elección delantero/trasero) son sinónimo de prestaciones deportivas, se ha mejorado el comportamiento por su nuevo perfil y conservan respecto al modelo anterior la adherencia y el desgaste, mejorando incluso en este punto el del delantero. La versión de competición se denomina Hi Sport TX 15/25 Race.

Los Macadam 90 están destinados a las motos de 600 o más centímetros cúbicos y es el neumático radial que sustituye a los Michelin 89. En ellos se ha mejorado mucho la adherencia en mojado y su estructura permite un mejor compromiso entre estabilidad y manejabilidad, así como un significativo aumento del kilometraje.

Definido por el tipo de llanta, con o sin cámara, el Macadam 50 es el más universal de la gama turística, sirviendo para todas las cilindradas. Muy rígido, sobresale su comportamiento con equipaje y, al igual que el Macadam 90X, su kilometraje resulta muy elevado. Otra particularidad de este modelo es que se comporta mejor en mojado, su desgaste



Tres de los siete nuevos neumáticos. De izquierda a derecha: Hi Sport TX25, los más deportivos de la gama. Macadam 90X, de uso polivalente y el Sirac, para las trail mixtas. Abajo, los Hi Sport en acción sobre el circuito italiano de Misano.

es más homogéneo y la estabilidad superior que en el caso de los anteriores M48 y M49, registrando el delantero respecto a los mismos un menor desgaste a lo largo de los kilómetros.

Tarmac se llama el nuevo modelo destinado a las cada vez más numerosas *custom*. Su arquitectura es similar a la de los demás radiales pero, en este caso, adaptada a la estética y a las necesidades de este tipo de moto tranquila. Sobre todas sus cualidades habría que destacar la longevidad.

Para los pesos pesados de la carretera, las imponentes gran turismo, Michelin ha desarrollado los Hi Tour 79 compatibles con llantas con cámara y, especial para la enorme Honda Gold Wing GL 1500, el Hi Tour 79 X, un radial de flancos muy reducidos y con medidas especiales para este modelo. La rigidez para soportar las importantes cargas que implica este tipo de motos se combina con un esculpido especial para garantizar un confort de marcha optimizado, por ejemplo al rodar sobre el asfalto ranurado que suele provocar vibraciones en la dirección.

Por último, el segmento de las trail ha merecido por parte de Michelin el desarrollo de los Sirac. Este neumático cubre el vacío existente hasta ahora entre las más todoterreno y las grandes trail de uso casi exclusivo sobre asfalto. Pa-

ra tomar una referencia, en el Sirac respecto a los existentes T65 se han mejorado todos los distintos puntos que definen a un

neumático. Durante las duras pruebas de presentación, destacaron especialmente los Hi Sport TX por su sorprendente comportamiento sobre circuito con motos regladas para la calle; los Macadam 90X por su versatilidad y los Sirac por la novedad que supone este nuevo neumático mixto. Ofrecidos en la mayoría de las medidas existentes y con algunas más en preparación, estos siete nuevos modelos hacen de la gama Michelin la más completa y más actualizada de las que ofrecen en la actualidad. ●

JUAN LUIS SOTO



Sin duda, una de las marcas que mayores éxitos comerciales está teniendo últimamente es Piaggio. Su extensa gama de scooters abarca desde los pequeños «cincuenta» hasta los grandes modelos como el que ahora nos ocupa, el Hexagon.

A PARECIO a finales del pasado año, y al poco tiempo se convirtió en uno de los modelos más vendidos de nuestro mercado, sin duda por ofrecer una serie de soluciones que nadie hasta este momento puede igualar en otros modelos. El concepto de maxi-scooter que ha desarrollado Piaggio con el Hexagon juega con la ventaja de ser el único modelo de estas características que podemos encontrar hoy en día en los concesionarios, si exceptuamos al Spazio de Honda, que con unas soluciones más modernas, como pueden ser el motor de cuatro tiempos y, sobre todo, con un precio bastante más elevado no puede competir de tú a tú con el modelo del fabricante italiano.

Aunque el precio cercano a las 450.000 pesetas podía hacer pensar en un serio handicap de cara a su comercialización, lo cierto es que no supuso un obstáculo para aquellos interesados en este peculiar scooter, que veían suficientemente justificado tal cantidad por la larga lista de innovaciones que presentaba frente a modelos ya conocidos. Elementos como la maleta posterior de gran capacidad incorporada en la propia estructura de la moto o el eficaz carenado de la parte frontal eran elementos claramente diferenciadores frente a cualquier otro scooter existente en el mercado, y ello dio pie a que el Hexagon consiguiera un éxito instantáneo.

Lo primero que sorprende nada más observar el Hexagon es su gran tamaño, y especialmente su larga distancia entre ejes. En un principio puede hacer creer que en- ♦♦♦

PIAGGIO HEXAGON

OTRO SUPERVENTAS DE PIAGGIO

Motor 16
Prueba



| PIAGGIO HEXAGON | |
|-------------------------|--------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| Prestaciones elevadas | Comportamiento en suelo mojado |
| Confort de marcha | Consumo algo elevado |
| Acabados y equipamiento | Arranque en frío |
| PRECIO: 449.900 PTAS. | |



Uno de los detalles más llamativos del Hexagon es el asiento de grandes dimensiones, que incluye un práctico respaldo para cuando el conductor viaja sin acompañante.

FICHA TECNICA

MOTOR:

Monocilíndrico dos tiempos, refrigerado por agua, Diámetro por carrera: 60,6 x 52,0 mm. Cilindrada: 149 cc. relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 15,6 CV a 7.250 rpm. Par máximo: 1,52 Kg m a 6.750 rpm.

ALIMENTACION:

Un carburador Mikuni de 20 mm de difusor. Admisión por láminas. Engrase separado. Encendido electrónico.

TRANSMISION:

Por correa y engranajes helicoidales de reducción. Cambio automático. Embrague centrífugo.

BASTIDOR:

Chasis de estructura de acero con láminas de refuerzo. Suspensión delantera: monobrazo con amortiguador hidráulico. Suspensión trasera: monoamortiguador hidráulico de doble efecto. Freno delantero: disco de 175 mm de diámetro. Freno trasero: tambor de 118 mm de diámetro. Neumático delantero: 110/80-17. Neumático trasero: 130/70-17.

DIMENSIONES:

Longitud máxima: 1.960 mm. Anchura máxima: 725 mm. Altura sillín: 770 mm. Distancia entre ejes: 1.400 mm. Peso en seco: 130 Kg. Capacidad del depósito de gasolina: 10 litros. Capacidad del depósito de aceite: 1,3 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

| | |
|-----------------------|-----|
| CIUDAD | |
| A 30 km/h de promedio | 6,7 |
| CARRETERA | |
| A 80 km/h de cruceo | 5,4 |
| CARRETERA | |
| A 100 km/h de cruceo | 6,3 |

PRESTACIONES

| | |
|---------------------------|------|
| VELOCIDAD MAXIMA | |
| Km/h | 112 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 19,5 |

tre el tráfico de las congestionadas ciudades no se desenvuelva demasiado bien, pero una vez en marcha esta sensación desaparece entre tanto coche. La



postura de conducción es sencillamente perfecta, con el manillar situado en una cómoda posición y las piernas ligeramente adelantadas en comparación a otros scooters. Pero uno de los aspectos mejor conseguidos en este aspecto es el asiento, que ofrece un tamaño bastante importante y un mullido de generosas dimensiones. Además, si el conductor va solo, tiene la posibilidad de convertir parte del asiento del pasajero en un práctico respaldo, con una sencilla operación, levantando parte del mismo. En caso contrario, el acompañante dispondrá de un amplio butacón y dos generosas asas en donde agarrarse, ofreciendo por tanto un elevado confort, sin comparación posible con cualquier otro scooter.

Como ya hemos mencionado, el comportamiento del Hexagon en ciudad es bastante bueno, pues a pesar de su peso y de su tamaño, ofrece una di-

rección sumamente suave, con un gran radio de giro que te permite maniobrar con gran facilidad por los más pequeños huecos. Tan sólo hay que tener cuidado con la anchura de la parte trasera a la hora de maniobrar, ya que en giros muy cerrados, puedes llegar a rozar en los ángulos. Pero donde mejor provecho podremos sacar de este gran scooter de Piaggio es en los extrarradios de las ciudades e incluso en pequeñas carreteras, pues hay que tener en cuenta que los 150 centímetros cúbicos del motor monocilíndrico rinden algo más de 15 caballos de potencia, lo que le otorga al Hexagon unas prestaciones bastante holgadas, con una velocidad máxima superior a los 110 kilómetros por hora y una gran capacidad de acelera-

En el diseño de esta Piaggio destaca la cúpula del carenado, que aísla de forma muy eficaz al piloto de las inclemencias del tiempo. El gran tamaño de la moto no le resta eficacia en el uso cotidiano por la ciudad. Su línea es muy atractiva.



ción. Además, la larga distancia entre ejes le confiere una gran estabilidad a altas velocidades y la cúpula del carenado aísla al conductor con bastante eficacia del viento. Quizás la única pega en cuanto al comportamiento la encontramos cuando circulamos sobre suelo mojado. En esta situación, las pequeñas ruedas de diez pulgadas unidas a la ya comentada larga distancia entre ejes provoca una cierta inseguridad al piloto, que deberá tomar precauciones sobre todo en cambios de asfalto o líneas pintadas sobre el mismo.

En el lado opuesto, en el de las virtudes, la gran ventaja que ofrece el Hexagon cuando llueve es que apenas si nos mojaremos, pues en todo momento el conductor se encuentra perfectamente aislado de las in-

clemencias del tiempo. Otro aspecto de importancia es el de la frenada, que sin ofrecer una excesiva potencia, cumple sobradamente para detener el elevado peso de este Piaggio, incluso el tambor trasero, que se muestra como una eficaz ayuda del disco delantero.

En cualquier caso, no tendremos demasiados problemas para detener el Hexagon, un scooter de alto nivel que se ha convertido en uno de los grandes superventas del presente año, y que además de todas las cualidades antes mencionadas ofrece como argumento de venta una garantía de dos años de duración para cualquier tipo de problema que pudiera aparecer, lo que siempre da una mayor confianza, y un año de asistencia ADA gratuita en todo el territorio nacional, dos aspectos que son de agradecer a la hora de decidirse por la compra de una moto, y que se unen a los grandes argumentos que ya tiene de por sí este modelo para inclinarse por él a la hora de elegir nuestro nuevo scooter.

ALFONSO AGUILERA
FOTOS: JOSE ROBLEDO

Por qué gana McLaren

Es el coche del millón, del millón de dólares. Preparado para competición su precio es aún mayor. La base tiene toda la tecnología de la Fórmula 1 y su motor es de origen BMW. Su corto palmarés en la recién creada Copa del Mundo de Resistencia GT no puede ser más brillante: cuatro victorias en las cuatro carreras disputadas.



El equipo inglés GTC Motorsport, con el patrocinio de Gulf, es el más competitivo. El coche de Raymond Bellm y Maurizio Sala han logrado tres victorias, la última en el circuito del Jarama.





Gordon Murray, izquierda, y Peter Stevens son los responsables del diseño y el estilo del McLaren. Está derivado de la F1.

TRAS la muerte de Elio de Angelis, Gordon Murray perdió todo el interés por diseñar monoplasas de Fórmula 1. Sin embargo, el patrón de McLaren, Ron Dennis, quería plasmar la más alta tecnología de sus F1 en un supercoche para andar por la calle. El proyecto se lo encargó a Murray, quien a su vez contrató al estilista Peter Stevens. El resultado ha sido un coche agresivo que combina el aspecto espectacular con líneas elegantes.

Pero lo que llama más la atención es que el McLaren ha sido competitivo desde la primera carrera, hecho que no han conseguido modelos como el Jaguar XJ 220, a la espera de lo que pueda hacer el esperado Bugatti EB 110. Sus rivales actuales son el Porsche 911 GT2 y el Ferrari F40. En el primer caso, y a la espera de un motor más potente, juega la baza principal de la fiabilidad y la mayor experiencia en competición, pero sus casi 500 caballos no pueden con los más de 600 del McLaren. En las dos últimas carreras, el F40, y gracias a su motor de doble turbo más potente que el coche inglés, se ha mostrado más rápido en entrenamientos y carrera, aunque la

Con una línea Inconfundible, los McLaren F1 GTR se están mostrando los coches más competitivos de la recién creada Copa del Mundo de Resistencia.



De izquierda a derecha, Owen Jones, Raphanel, Bellm y Sala. Son los pilotos del equipo GTC patrocinado por Gulf.

«fragilidad» de los frenos y del cambio le han impedido la victoria.

Aunque parezca contraproducente, el motor del coche de competición apenas se ha modificado respecto al de serie. El V12 atmosférico de BMW, con culata de cuatro válvulas por cilindro, desarrolla una potencia de 640 caballos que frente a los 627 del coche de calle la diferencia es poco significativa. No menos sorprendente son los 75 metros kilo de valor del par motor, que se alcanzan a sólo 4.000 revoluciones por minuto; la capacidad de recuperación es espectacular. Tanto la inyección electrónica como todo el sistema de lubricación son diferentes en el coche de competición. La caja de cambios sí se ha modificado, pero se mantienen los desarrollos del cambio gracias a la elasticidad del motor. Los frenos están derivados de la Fórmula 1, con discos y superficie de pastillas más grande y cuatro pistones. La suspensión y la aerodinámica también se han variado, lo mismo que el peso que refleja en la báscula 100 kilos menos que el McLa-



ren de serie. No hay que olvidar que el chasis original es de aluminio revestido con kevlar y fibra de carbono, mientras que en la carrocería se utilizan materiales compósitos, es decir, los elementos más ligeros y resistentes. En el coche de carreras se ha quitado el climatizador automático y el equipo de alta fidelidad, además de otros elementos superfluos y a pesar de que el depósito de combustible se ha aumentado a 100 litros de capacidad, el peso total es aproximadamente de una tonelada. Las prestaciones del coche de competición no son oficiales pero se calcula que acelera de cero a cien kilómetros por hora en poco más de dos segundos y aunque en la pequeña recta del Jarama la velocidad era de sólo 260 kilómetros por hora, la punta es de casi 370.

En el interior, se han quitado los dos asientos, dejando únicamente el del piloto; en el lado derecho se encuentra toda la parte eléctrica y el izquierdo está ocupado por la radio. Con unas dimensiones de 4,2 metros de largo y una batalla de 2,7 metros, el McLaren es muy compacto y el comportamiento en curva debe ser de primera. El único problema hasta el momento es la pérdida de una rueda en carrera, «mal» que ha afectado a dos coches.

JAVIER GUTIÉRREZ
FOTOS: JOSÉ ROBLEDO



El motor BMW apenas ha cambiado respecto al de serie. Es un V12 que desarrolla una potencia de 640 caballos y un par motor de 75 mkg. Las prestaciones son espectaculares.



LOS OTROS McLAREN F1 GTR

Si el coche conducido por Bellm y Sala con los colores de Gulf se ha mostrado como el más competitivo en las cuatro ca-



rerras disputadas, los otros equipos que también llevan McLaren están al acecho. El de West, con Bscher y Nielsen al volante, ha ganado una carrera mientras que Larbiere-Lecuyer-Fabre que pilotan el de BBA Competition se ha mostrado como el menos rápido. En el Jarama era novedad el McLaren azul de Jacadi. El coche del equipo francés sorprendió y con Fabien Giroix y Olivier Grouillard, estuvieron buena parte de la prueba en cabeza. También fue novedad un segundo coche de West pero con los colores de Harrods y con Andy Wallace y Justin Bell como pilotos; con pocos kilómetros de entrenamiento, el McLaren amarillo y verde consiguió un aceptable cuarto puesto. Dejando a un lado la calidad entre pilotos, los coches son muy parecidos y lo que está claro es que

los neumáticos Michelin del equipo Gulf son algo más rápidos que los Good Year y Dunlop utilizados por los demás.



PADDOCK

MANSELL ESTARA EN IMOLA

El nuevo chasis de escudería McLaren-Mercedes estará terminado antes del Gran premio de San Marino que se celebra el día 30 de abril. Esto dará luz verde a la participación de Nigel Mansell que hasta ahora se había quedado fuera en las dos primeras carreras del año por ser demasiado estrecho el habitáculo del coche.



En Córcega, todos contra Carlos Sainz

LAS dos victorias que lleva este año Carlos Sainz en el Mundial han hecho reaccionar a sus rivales de cara a la próxima cita, que tendrá lugar en Córcega del 2 al 5 de mayo. Todos han preparado al máximo sus vehículos, Subaru tampoco se ha dormido en los laureles y los Impreza de Sainz, Colin McRae y Piero Liatti estrenarán una nueva inyección de agua para evitar la pérdida de potencia que los coches del equipo padecieron en Portugal. Además de los tres coches oficiales, el equipo contará con el Subaru del joven piloto corso Marco Massaroto.

En Córcega habrá una inscripción de lujo y estarán todos los primeros espadas del Mundial. Didier Auriol, Juha Kankkunen y Armin Schwarz con los Toyota en los que se ha trabajado a fondo y presentarán numerosas mejoras; Tommi Makinen y Andrea Aghini defenderán los colores de Mitsubishi con los nuevos Lancer Evolution 3, un vehículo que puede dar mu-

cha guerra. También con esta marca estará Isolde Holderied pero, como suele ser habitual en la piloto alemana, con un Lancer de Grupo N. Ford alineará tres Escort en el rallye galo; junto a François Delecour y Bruno Thiry estará el actual Campeón de Francia, Patrick Bernardini. El número de Ford Escort Cosworth podría aumentar si por fin acude a la prueba corsa Gianfranco Cunico.

Por su parte, Renault, tras la muerte de Philippe, el copiloto de Thierry Renaud, en el Rallye Grasse Alpine, aún no ha confirmado sus planes pero se espera que esté presente con los dos Maxi Clio que conducirían Jean Ragnotti y Philippe Bugalski. Frente a este importante grupo de favoritos estarán los Skoda, Stofla con un Favorit 136Ls y Pavel Sibera al volante de un Felicia, mientras que Doenlen y Pannizzi representarán a Peugeot. En Grupo N estará Mohammed Bim Sulayem con un Celica GT4.

Exhibición benéfica

EL domingo 23 de abril, una vez finalizado el Rallye Caja Cantabria, tendrá lugar el «I Auto Festival, trofeo Caja Cantabria» en el que tomarán parte los máximos favoritos del Campeonato de España, encabezados por el mundialista Jesús Puras. La finalidad de esta exhibición automovilística es humanitaria ya que los beneficios que se recauden se donarán a diferentes asociaciones benéficas como A.M.A.T., Prosalus, Centro Reto Cantabria y Solidaridad con Ruan-

da. La prueba se realizará en los aparcamientos de los campos de deporte de Sardinero y el precio de las entradas se ha fijado en 500 pesetas para los jóvenes y 1.000 pesetas para los adultos, que tendrán ocasión de ver a los mejores pilotos españoles, así como a los coches protagonistas del Campeonato de España.



CARTAGENA ABRIRÁ LA TEMPORADA

La primera prueba del año del Campeonato de España de Rallyes de Tierra será en Cartagena. El recorrido del rallye, que se iniciará a las 10 de la mañana del sábado 6 de mayo frente al Ayuntamiento de esta ciudad, será de 200 kilómetros -60 de velocidad- sobre un piso con piedras sueltas pero en buen estado.

LOS IBIZA ARRANCAN EN SANTANDER

El estreno de la Copa Ibiza 16 válvulas será en el rallye Caja Cantabria, que se celebrará en Santander los días 22 y 23 de abril. Para esta cita son ya diez los equipos inscritos en este campeonato que organiza Seat, entre los que están Salvador Cañellas y Felipe Fernández que han cambiado la tierra por el asfalto.

PADDOCK

LARTIGUE GANO EN TUNEZ

El equipo Citroën no tuvo ningún rival para anotarse un rotundo triunfo en el Rallye de Tunes. Al frente de la poderosa escuadra francesa se impuso Pierre Lartigue, que tuvo en sus compañeros Salonen y Vatanen a sus adversarios más peligrosos. Nuestro mejor representante en esta carrera, Salvador Serviá, se vio obligado a abandonar en la penúltima etapa. En motos venció el francés Olivier, mientras que Jordi Arcarons fue finalmente tercero y Fernando Gil cuarto, ambos con KTM.



LA PRIMERA DE TARRES

En el Trial de Gran Bretaña, Jordi Tarrés (Gas-Gas) alcanzó su primera victoria del año, un triunfo que le sirve para situarse segundo en la clasificación del Mundial. Esta carrera tuvo color español: la magnífica actuación de Tarrés se vio secundada por Marc Colomer (Montesa), que finalizó segundo y Joan Pons (Gas-Gas), que fue cuarto.

EL SAFARI PARA TOYOTA

Yoshio Fujimoto venció el Rallye Safari con un Celica Turbo 4WD. Con esta victoria Toyota suma su octavo triunfo en Kenia, mientras que Fujimoto se convierte en el primer piloto japonés que gana esta carrera. Además lo hizo con facilidad.



DAMON'S DRIVE

EXCLUSIVA Motor 16

MI PRIMER PASO HACIA EL TITULO

PARA mí el Gran Premio de Argentina comenzó sin suerte y al final todo se resolvió de la mejor manera. La presión psicológica a que un piloto está sometido es terrible antes de la carrera, aunque a lo largo de las dos horas de Gran Premio mi coche era sumamente agradable de conducir y me transmitía sensaciones muy positivas. Después del abandono en Brasil por un fallo de la suspensión, la victoria en Buenos Aires me ha permitido recuperar la fortaleza moral perdida. El buen momento del equipo Williams hay que aprovecharlo antes de que nuestros rivales nos alcancen. El recurso contra la descalificación de Schumacher y mi compañero Coulthard tendrá lugar el día 13 de este mes, y si yo hubiera ganado en Interlagos, también me encontraría en la misma situación. Sin embargo, eso no tendría que haber ocurrido y si la sentencia es condenatoria, Schumacher no podrá disponer de los apreciados puntos del G.P. Desde el punto de vista deportivo, considero que esta situación no es satisfactoria para nadie, ya que ELF no creo que haya incurrido en tal error. Es ilusorio pensar en una cosa de esta clase por lo mucho que ELF tiene que perder. Este asunto les está dañando y perjudica la imagen de la Fórmula 1.

En Argentina, lo que más necesitaba era un motor con mucho empuje y eso se logró sin trampas.

En los primeros compases del fin de semana se me preguntó acerca de qué lado de la pole position era más conveniente estar. Yo elegí el lado derecho por ser el mejor a la hora de trazar la primera curva. Con suerte pude conseguirlo, a pesar del trompo que hice el viernes bajo la lluvia y de los problemas que me impedían alcanzar la velocidad debida. Al final de la sesión de clasificación, nos tocó una pequeña lotería al mejorar el tiempo y cortarse la lluvia en los momentos clave.

Por unos instantes pensamos que sobre seco se lograría lo tan anhelado y todos nos lanzamos a la pista enloquecidos por aprovechar esa bendición. El tiempo fue escaso y, con neumáticos de seco, casi todos los equipos se lanzaron a la pista en un ataque de locura momentánea. Al ver tanto tráfico pensé que mi oportunidad de estar en la primera línea de la parrilla había desaparecido. Coulthard se convirtió en el gran beneficiario de mi decisión y logró

la vuelta rápida en un momento de ausencia de tráfico.

En el G.P., mi segunda salida fue diabólica, hice patinar las ruedas y al ver a David y Schumacher por delante de mí, pensé que no tenía ninguna posibilidad de arrebatárselas su posición. Entonces consideré que había que tener paciencia y que todavía quedaba mucho tiempo de carrera.

De pronto, David se echó a un lado de la pista con el motor momentáneamente parado y volvió a arrancar en tercera posición dispuesto a recuperar su puesto. Al comprobar lo peligroso de la situación, supese que no era conveniente una lucha entre dos coches del mismo equipo.

Sin embargo, decidí que era el momento de atacar a Schumacher y al llegar a una curva cerrada pensé que era el momento de adelantarlo y apuré la frenada hasta tocar el borde de la pista. Estaba convencido de que le iba a pasar; él intentó cruzarse pero yo me metí en el hueco y ocupé la primera posición. Empecé a rodar a tope y al mismo tiempo planeé la estrategia a seguir para la parada en boxes. La primera precisión más tiempo de lo debido, pero las dos siguientes se realizaron en el tiempo previsto. David había abandonado y Schumacher rodaba a mucha distancia de mí, cuando me vi acosado por un coche rojo que era el Ferrari de Alesi.

Al final de la carrera me encontraba en perfecta forma física y el Williams FW 17 rodaba de forma impecable. Tuve el tiempo de pensar en la bien que me encontraba en el coche en comparación con otros monoplazas de años anteriores; no necesitaba luchar con el coche y el habitáculo era como un salón. Estaba disfrutando al máximo de la conducción. Cuando vi la bandera a cuadros, pensé: «Quiero rodar un rato más».

Ahora me siento perfectamente integrado en la lucha del campeonato, el éxito me ha servido de plataforma y en Imola, el próximo 30 de abril, estaré en condiciones de luchar duramente por la victoria.

FLAVIO BRIATORE

CAMALEON DE ORO

No es el espía que surgió del frío sino un italiano maquiavélico que se ha hecho a sí mismo y se ha sentado en el Olimpo de la Fórmula 1 con un poder insospechado.

ALTIIVO, siempre moreno, con un arraigado culto del físico y de su imagen de *latin lover* al sistema productivo, Flavio Briatore es el ejemplo del ingenio latino aplicado a un sistema de vida cuyo denominador común es el dinero. Es italiano, y con frecuencia repite que ser italiano no es una nacionalidad sino un oficio. No se avergüenza de haber sido cocinero de pizzas en su juventud, ni de haber pateado las ingratas calles de Milán durante años con el complicado trabajo de vendedor ambulante de seguros. Tiene el don de escuchar a sus interlocutores y delegar en ellos infinidad de encomiendas, siempre y cuando todo ello sirva a construir su pirámide ascendente hacia el control total de la Fórmula 1. Cuando le apetece desayunar, pide un «brunch», si tiene sed solicita un «drink» y a las reuniones las llama «meeting», así como los negocios, que para él siempre son «business». Aunque se haya criado en la ciudad de Cuneo, Briatore es el vivo ejemplo del italiano crecido y formado por el ambiente que rodea a los italianos que trafican en las escondidas oficinas de New York en cuya puerta aparece una placa que dice: Vito Esposito & Son Interprise. De hecho, sus primeros pasos por el American Dream los hizo con Benetton como direc-



tor comercial de la marca en el momento de máxima expansión de esa singular línea de moda en los Estados Unidos. Más tarde se eclipsó durante algunos años en las islas vírgenes del Pacífico, que después de su paso por allí, deberían haber cambiado nombre. El momento mágico de Briatore tuvo lugar en el otoño de 1988, cuando Luciano Benetton le adjudicó la encomienda de hacerse cargo de la escudería de F-1. Múltiples gastos y pocos resultados habían desencantado al poderoso Luciano que, al conocer en sus entrañas el complicado mundo de la F-1, decidió que Briatore era la persona con el carácter y la idiosincrasia adecuada para desenvolverse entre los tiburones de la velocidad.

En su llegada al Benetton Formula Team, situado en Witney, Briatore se encontró con una escudería construida sobre las cenizas de Toleman y con unas infraestructuras obsoletas. Sus indiscutibles dotes para los negocios y para conocer a las personas, le llevó a convencer a Benetton que con una valiente inversión económica Benetton Fórmula se situaría entre los equipos punteros en pocos años. En su escalada al poder, Briatore no fue tímido ni se anduvo con miramientos; en primer lugar puso en marcha la construcción de la nueva sede en Enstone, en el condado de Oxford, arrebató a John Barnard a Ferrari, fichó a Nelson Piquet cuando ya nadie creía en él después de la experiencia de Lotus y rápidamente puso su mirada sobre un joven debutante en el modesto Jordan Ford de nombre Michael Schumacher.

Sin lugar a dudas, Briatore había captado la filosofía de la F-1 y, junto a las grandes estructuras de la nueva sede de Enstone, organizó una cúpula tecnológica muy sólida y sin dictadores. Se desprendió de Bar-



nard por esa razón; contrató a Rory Byrne, Ross Brawn, Pat Symonds, Juan Viladelpat y un serio plantel de ingenieros y propició la compra de la Tom Walkinshaw Racing, que dio lugar a la incorporación en el equipo de Tom Walkinshaw como director de ingenieros.

De inmediato, la gestión de Briatore empezó a dar resultados y el equipo Benetton se codeaba con los «grandes», carrera tras carrera, hasta lograr en 1993 la tercera posición en el Campeonato de Constructores, tras Williams y McLaren. Al tiempo, Briatore orquestó la compra de Ligier en la bancarota por falta de financiación. Una vez lograda, destinó a Walkinshaw como director general, puso a Cesare Fiorio en el puesto de director deportivo y a Dernie de director técnico, todo esto reforzado con la obtención del motor Honda Mugen arrebatado a Minardi a golpe de talón.

Durante todo este periodo de gestación empresarial, Briatore fijó su residencia en Londres, donde posee una lujosa casa decorada con capricho y clasicismo británico. En cierta ocasión, allá por el año 1992, alguien puso una bomba en la puerta de la morada de Briatore, y la explosión no pasó de ser un aviso de enigmático origen. Sin embargo, la casa de Briatore suele ser escenario de fas-

tuosas fiestas a las que acuden esplendorosos modelos, mujeres de conocida vida social que pasean su hermosura por opulentos salones londinenses y, con cierta frecuencia, ve a Bernie Ecclestone, el gran patrón de la F-1, que acude a cenas y comidas preparadas por el mismo Briatore al más puro estilo italiano.

La consagración del proyecto Briatore ha tenido lugar a lo largo de la pasada temporada de F-1, en la que demostró ser maquiavélico en sus negociaciones con la FIA y la FOCA para salvar de la descalificación total del campeonato a su equipo, y que por una décima de segundo el accidente entre Hill y Schumacher se resolvió en favor del germano entregando así a Benetton el primer título de Campeón del Mundo de Pilotos y el segundo puesto en la clasificación de constructores. Sin duda, todo un hito que premió a Briatore después de cinco años de gestión en el equipo.

Ahora, la figura de Briatore es para muchos tan incómoda como admirada. Sus triunfos molestan al clan de la élite británica, incomoda a Ferrarri por el ridículo que han hecho a pesar de tener tantos medios y su creciente amistad con Ecclestone no gusta a nadie, por temor a un repentino ascenso de Briatore a la cúpula directiva de la FOCA o de la FIA. Mientras, aquel chico alto que fabricaba pizzas se ha convertido en una institución cuyos tentáculos no para de extender en la F-1; viaja con frecuencia a París, ciudad que adora y en la que siempre se hospeda en el lujoso Ritz, donde se deleita con la sofisticada cocina francesa. Para evadirse del trabajo y librarse del estrés, Briatore se traslada a una lujosa y paradisiaca villa de estilo colonial que posee en una isla de Kenia. A su regreso a Londres, Briatore pasa por la metamorfosis del camaleón: su aspecto de «latin lover» rodeado de muebles de caoba, infinidad de trajes de lujoso corte y miles de corbatas de firma, se transforma en un duro hombre de negocios de talante afable sobre el cual pesa uno de los principales desafíos de la F-1: vencer a todos y demostrar que existe una forma nueva de enfocar la Fórmula 1, sin bandera ni nacionalidad; sólo bajo el signo del «business».

GIGI CORBETTA



Briatore-Contzen, el duo dinámico de la F-1.

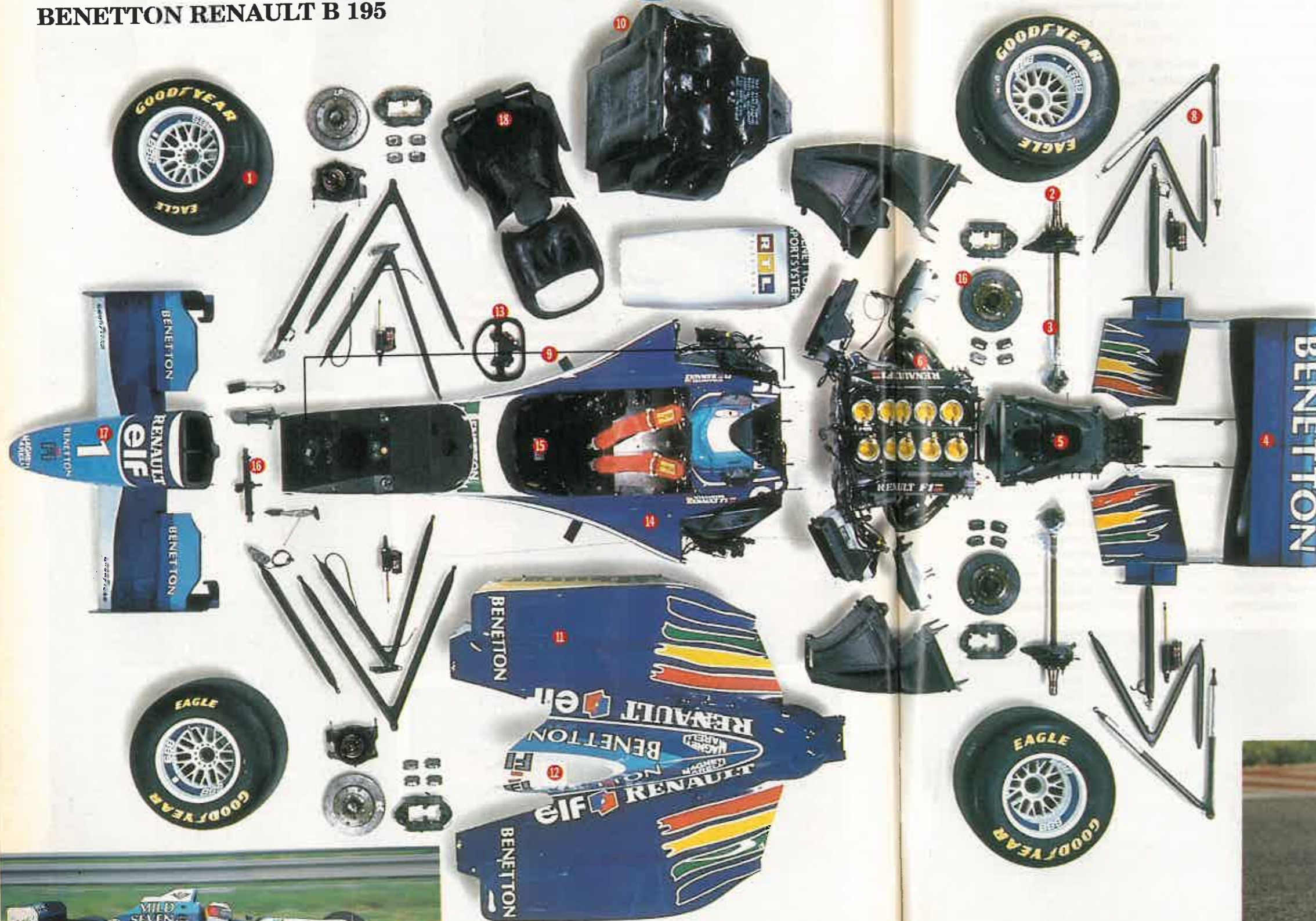


Aviones privados, trajes de lujo, suntuosas mansiones y la imagen de «latin lover» al sistema productivo. Así es Briatore.



Cuestión de orgullo

BENETTON RENAULT B 195



Michael Schumacher no se muestra, hasta ahora, como dominador del campeonato. A su coche aún le falta evolución.

Aunque la temporada no ha comenzado como en Benetton hubieran deseado, el B 195 es un coche competitivo con el que Schumacher pretende repetir título.

1 NEUMATICOS

Good Year de 15 pulgadas disponibles en los tipos: 5513-B para seco y 4958/9 para mojado.

2 BUJE

Buje de rueda dotado de un sistema de seguridad que evita el posible desprendimiento de la llanta. Construido en acero y titanio.

3 EJES DE TRANSMISION

Palier hueco y junta homocinética que componen el sistema de transmisión a las dos ruedas posteriores. Ambos hechos en acero.

4 ALERON

Posterior de fibra de carbono y titanio realizado por Benetton en Enstone. La nueva reglamentación ha limitado sus medidas.

5 CAMBIO

Caja de cambio en magnesio con seis velocidades y funcionamiento semiautomático. El piñonaje está realizado por la compañía X Trak.

6 MOTOR

Motor Renault RS 7- V 10 y tres litros de cilindrada. Desarrolla 715 caballos de potencia y dura 350 kilómetros.

7 FRENOS

Discos y pastillas de freno de fibra de carbono. Alcanzan temperaturas de mil y más grados. Las pinzas Brembo son de avional.

8 SUSPENSIONES

Los triángulos de suspensión son de acero revestidos de fibra de carbono. En algunos casos el tirante de la suspensión es todo de fibra.

9 CHASIS

Chasis y célula de supervivencia. Totalmente construido en nido de abeja de aluminio, fibra de carbono y kevlar. Pesa 22,5 kilos.

10 DEPOSITO COMBUSTIBLE

Realizado en material plástico con 130 litros de capacidad. Está ubicado a espaldas del piloto.

11 CARROCERIA

Totalmente realizada en fibra de carbono y con cierres de seguridad de acero. El peso del capó es de cuatro kilos.

12 TOMA DE AIRE

La FIA la había impuesto para reducir la potencia de los motores. A partir del GP de San Marino, se cerrará totalmente.

13 VOLANTE

Volante a la medida de cada piloto y anatómico a sus manos. En él se encuentran los mandos del cambio y los de otras funciones.

14 COCKPIT

El habitáculo ha sido reestructurado en todas sus medidas por razones de seguridad y reforzado.

15 TABLERO DE INSTRUMENTOS

Todas las funciones del motor y los datos dinámicos del monoplaza se reflejan en un diminuto tablero.

16 CREMALLERA DE DIRECCION Y PEDALES

La cremallera de dirección está dotada de servodirección y los pedales son de acero, aluminio y titanio.

17 MORRO Y ALERON

Este conjunto es el más ligero de la Fórmula 1. Pesa dos kilos y medio y su estructura es deformable.

18 ASIENTO

El asiento es totalmente anatómico, hecho a la medida del piloto. Está realizado en fibra de carbono y ésta revestida con una goma ignífuga.

La potencia máxima que es capaz de ofrecer el Benetton B 195 es de 715 CV.





El equipo Benetton al completo. El objetivo, para este año, es reeditar el gran éxito logrado el año pasado. Michael Schumacher busca el doblete.

CON cierta frecuencia el senador Giovanni Agnelli se encuentra en el hemicycle del Senado italiano con Luciano Benetton y su conversación es de lo más cordial. Sin embargo, del tema Fórmula 1 no se habla, o por lo menos, se tiene la delicadeza de no hacer mención. El gran patrón de Fiat no soporta que su coloso industrial no sea capaz de convertir a los Ferrari en unos monoplazas ganadores; y el hecho que un fabricante de trajes de lujo le moje la oreja, no lo acaba de digerir y en más de una ocasión esa situación le desespera en las horas de insomnio.

El caso Benetton Formula es atípico, molesto y sobre todo amenazador para las estructuras establecidas del Gran Circo. De un tímido intento de patrocinio del equipo Alfa Romeo a mediados de los años 80, Benetton se ha convertido en la escudería que ostenta el Campeonato del Mundo de pilotos de 1994. Esta escalada vertiginosa, encubre uno de los programas más ambiciosos de la Fórmula 1 con un potencial económico y tecnológico importante. La decisión de entrar en la F1 con todas las consecuencias y con el firme propósito de querer llegar al máximo triunfo, fue respon-

sabilidad de Luciano Benetton asesorado por Flavio Briatore. La aventura dio comienzo en 1989 y en tan sólo cuatro años, Benetton Formula posee una estructura tecnológica comparable o superior a McLaren, Ferrari y Williams. En el seno de Benetton no hay genios, pero sí ingenieros geniales; está prohibido el culto a la personalidad y todo debe estar estructurado bajo el signo del trabajo en equipo, cuyo jefe supremo es Briatore, quien incluso marca las directrices a Tom Walkinshaw dentro de Benetton Formula y en Ligier.

El resultado más absoluto de la filosofía de trabajo que reina en Benetton fue el monoplaza B 194, con el cual Michael Schumacher se hizo con el título de Campeón del Mundo el pasado año. Al margen de las discutibles trampas que encerraba, aquél fue un coche logrado en su totalidad y sin rivales en el Gran Circo. Muchas de las experiencias acumuladas a lo largo de 1994 se han intentado aplicar en la medida de lo posible al nuevo B 195, con el cual Schumacher ganó provisionalmente el GP de Brasil y llegó tercero en el de Argentina. Sin lugar a dudas, este mo-

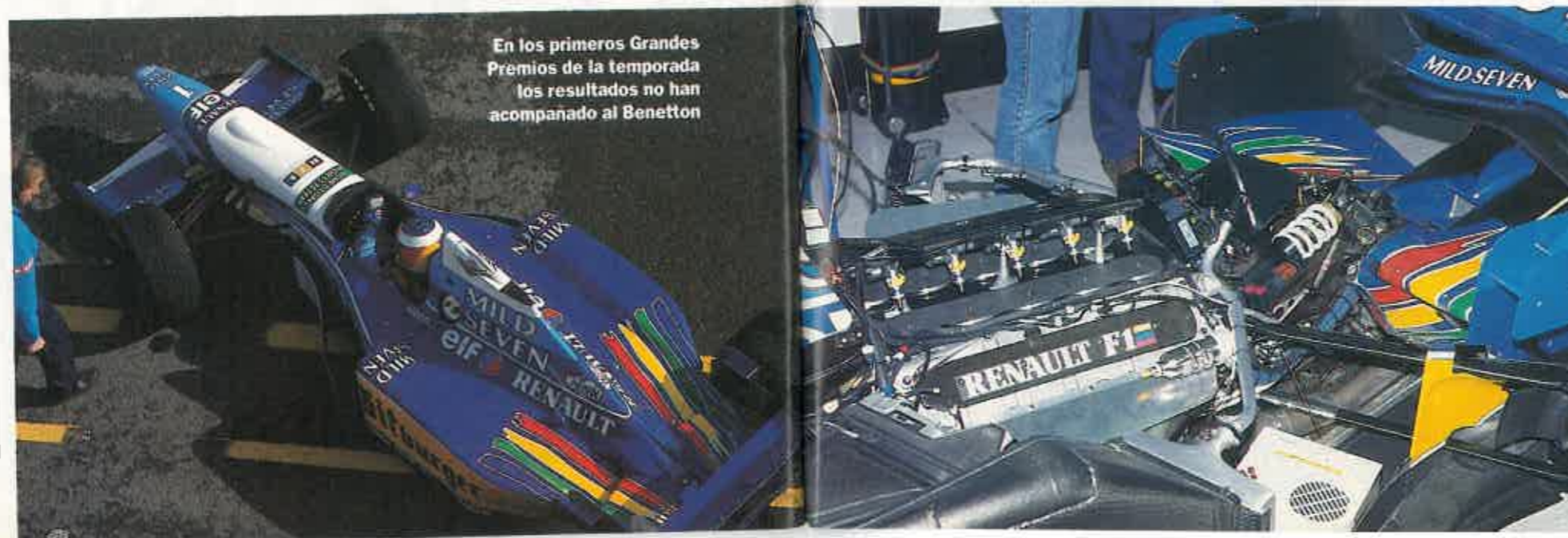
no plaza está lejos de parecerse al B 194 en cuanto a competitividad se refiere. Aunque el concepto aerodinámico sea obra del genial Rory Byrne; en las suspensiones haya intervenido Pat Symonds, responsable de las mejores suspensiones activas jamás logradas, y la estructura del monoplaza lleve la

Tom Walkinshaw, director de ingenieros del equipo Benetton Formula.



Rory Byrne, creador del genial concepto aerodinámico del Benetton.

firma de Ross Brawn, el B 195 no es el mejor coche del momento. Otro aspecto a destacar, es la llegada a Benetton del tan ansiado motor Renault RS 7-V 10, que si por una parte ha contribuido teóricamente a igualar el Benetton con el Williams, por otra ha acarreado unos problemas muy serios. Aunque el RS 7 es un propulsor potente, económico y de lo más fiable, no deja de ser muy complicado su ensamblaje con el chasis y la estructuración de todos los elementos añadidos. Torsiones variables, disipación térmica, cargas alternativas y constantes, y sobre todo, las temibles consecuencias de las vibraciones que genera



En los primeros Grandes Premios de la temporada los resultados no han acompañado al Benetton

un motor de diez cilindros, han minado el proyecto del B 195. Para evitar sorpresas, este monoplaza fue el primero en construirse para esta temporada, con la finalidad de poder ensayar a fondo antes del GP de Brasil y así presentarse en plena competitividad. Por el contrario, la falta de experiencia en la manipulación del propulsor Renault les causó serios problemas en el sistema de alimentación, las vibraciones y las cargas alternativas fisuraron la carcasa de varios cambios y la descarga de las dichas vibraciones sobre el chasis ha generado serios problemas de habitabilidad. Junto a estos inconvenientes, que obligaron a modificar la zona del chasis donde se ancla el motor y a diseñar nuevas y diferentes carcasas de cambio, el Benetton Renault B 195 planteó repetidas averías en el sistema hidráulico del cambio semiautomático y la configuración aerodinámica parece carecer de la carga necesaria en los trazados lentos, con lo cual, el sistema de suspensión White Power se ve penalizado por una excesiva incidencia de los alerones. Todo este conjunto de inconvenientes, suponiendo momentáneos, han restado al B 195 la posibilidad de prevalecer sobre el Williams Renault FW 17, cuya calidad lidera tecnológicamente el campeonato.

Como es de suponer, la fibra de carbono en todas sus variantes es el material determinante en la construcción del B 195. Con esa mágica fibra se ha construido el chasis, el morro, los alerones, la toma de aire de la alimentación, el asiento, las

canalizaciones para los radiadores, algunos trapecios de suspensión, el núcleo interior del volante, los discos de freno y las correlativas pastillas, el fondo plano y toda la carrocería. Gran parte de la tornillería es de titanio, así como las bielas y las válvulas del motor, junto a los empujadores de la suspensión y los bombines de las pinzas de freno. En el apreciado Avional y de estructura monolítica son las pinzas de freno; sin embargo, el aluminio en diferentes aleaciones se ha empleado para los radiadores, el bloque motor y las culatas, las trompetas de admisión, todos los terminales de los conductos hidráulicos, los pedales, las bombas de freno y los pistones del motor. Para las llantas y la carcasa del cambio se ha recurrido al magnesio debido a su gran ligereza y ductilidad.

En estos momentos, en la sede de Enstone se trabaja sin descanso para construir un nuevo chasis, que dará origen a un sinfín de modificaciones aerodinámicas y de suspensiones que en teoría deberían permitir al B 195 recuperar la distancia que le separa del Williams Renault FW 17, y al mismo tiempo, intentar optimizar el motor RS 7 con un ensamble apropiado, resultado de la joven experiencia.

GIGI CORBETTA
FOTOS: WAKE UP/G.C.

El B 195 lleva el gran motor Renault, pero aún no perfectamente acoplado.



Hasta el diseño de los escapes encierra la más alta tecnología.

FICHA TECNICA

MOTOR

10 cilindros en V a 67°. 4 válvulas por cada cilindro. Distribución neumática a 15 bar. Admisión de longitud variable. Cáster seco con 9 litros de aceite y 8 Kg/m². Refrigeración líquida.

POTENCIA

715 cv a 16.600 rpm. Peso en seco 132 Kg. Altura, 420 cm. Anchura, 540 cm. Longitud, 623 cm.

ALIMENTACION

Encendido digital Magneti Marelli con bobinas individuales. Inyección indirecta. Bujías Champion. Gasolina ELF 100 octanos sin plomo. Capacidad del depósito, 130 Lt.

TRANSMISION

Cambio semiautomático Benetton transversal con 6 velocidades y selector en el volante. Embrague de seis discos de carbono, mando hidráulico y accionamiento electrónico en el volante.

CHASIS

Estructura monolítica en nido de abeja de aluminio revestida en fibra de carbono y kevlar. Peso, 22,5 Kg. Morro en fibra de carbono. Peso, 2,5 kilos. Fondo plano en fibra de carbono y kevlar.

SUSPENSIONES

Delantera y posterior pasiva «push rod» con amortiguadores hidroneumáticos White Power y dobles trapecios.

FRENOS

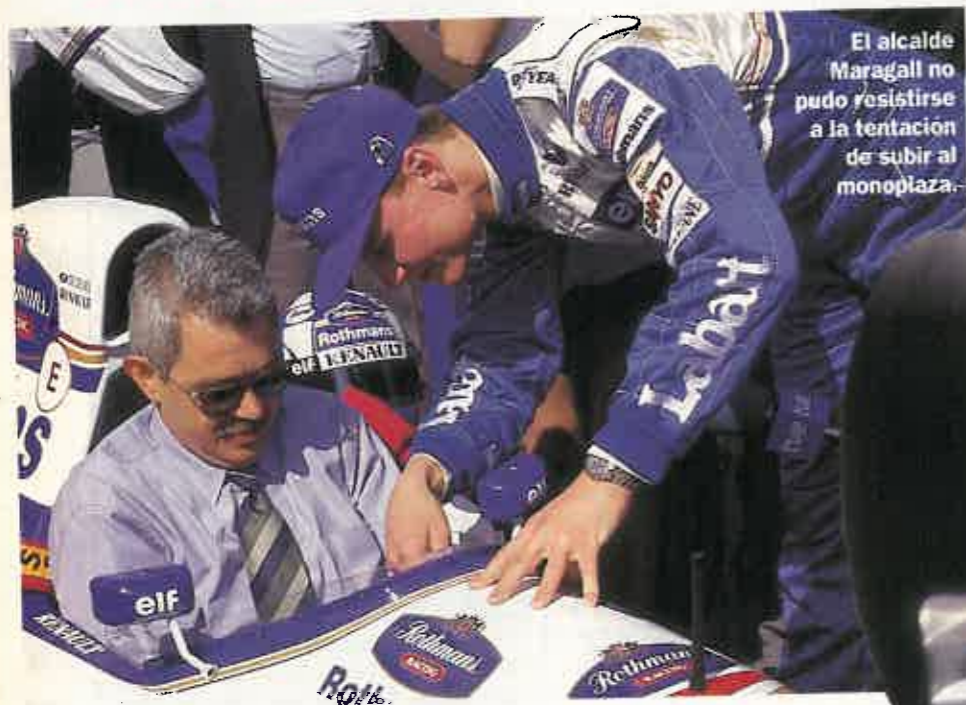
Cuatro discos autoventilados Carbone Industrie en fibra de carbono de 290 mm. Pinzas Brembo con cuatro bombines activos. Bombas de 19/21 mm.

DIMENSIONES

Batalla, 2.880. mm. Vía posterior, 1.618. mm. Vía anterior, 1.690. mm. Longitud, 4.500. mm. Altura, 950. mm. Anchura, 1.996. mm. Peso mínimo admitido con piloto, 595 Kg. Peso de Michael Schumacher, 77 Kg.

El retorno

Veinte años después de que se disputase en Montjuic el Gran Premio de España, de nuevo un Fórmula Uno ha vuelto a pisar el asfalto del parque barcelonés: ha sido el Williams Renault FW 17 de David Coulthard.



El alcalde Maragall no pudo resistirse a la tentación de subir al monoplaza.

CUANDO en el transcurso de la vigésimo novena vuelta del Gran Premio de España de 1975, el Lola de Rolf Stommelen inició un trágico vuelo que lo llevó saltar el guarda-raíl, provocando la muerte de cuatro personas, se daba término a una carrera de anómalo y crispado desarrollo. No es necesario ahora volver sobre los hechos, pero digamos que con la victoria del McLaren de Jochen Mass se dijo adiós a la presencia de la Fórmula Uno en Barcelona. Eso ocurría hace exactamente veinte años.

Hoy, en un acto entre festivo y emotivo, iniciativa de Rothmans y Segafredo -los patrocinadores del equipo Williams-Renault-, de nuevo un monoplaza de la máxima categoría ha pisado el asfalto de la montaña barcelonesa, de ese circuito que puede haber

quedado obsoleto pero que sigue siendo querido por todos por su sin par belleza y magnetismo. En esos veinte años sin que un motor de Fórmula 1 haya dejado oír su voz de trueno en Barcelona, muchas cosas han cambiado. En 1975, Williams era un modesto equipo cuyos pilotos Tony Brise y Arturo Merzario partían desde el decimotercero y el penúltimo lugares respectivamente. El italiano se retiró en el primer giro, pero el británico logró ser séptimo. Ahora es un «top-team» con nada menos que 79 victorias en su haber y con Damon Hill y David Coulthard como pilotos. Este último, aureolado por su reciente «pole» en Argentina y sus vueltas en cabeza del G.P. hasta su abandono, fue el encargado de hacer unas cuantas espectaculares pasadas

por la recta principal. El escocés se tomó en serio su papel y supo deleitar al público con electrizantes aceleraciones en las que los neumáticos traseños, envueltos en un humo azul, dejaban larguísima marcas en el asfalto. También, para dar la vuelta y encarar de nuevo la recta, lo hacía con un golpe de gas de modo que el monoplaza girase como una peonza. Todo ello recordaba los espectaculares malabarismos de los coches de rallye, pero que nunca se permite un Fórmula 1. Para la ocasión, la refrigeración del motor se hizo con hielo seco y las pasadas

debían ser cortas y espaciadas, aunque el público congregado supo apreciar el espectáculo. El acto contó con la presencia del alcalde barcelonés, quién en su momento apostó muy fuerte por la vuelta de la F-1 a la ciudad. Además de interesarse por muchos detalles y sentarse en el monoplaza, recibió de manos del piloto un volante del Williams-Renault y manifestó la satisfacción que le embargaba por el hecho de ver de nuevo un Fórmula Uno en la Montaña Mágica. ●

TEXTO Y FOTOS: JOSÉ LUIS AZNAR

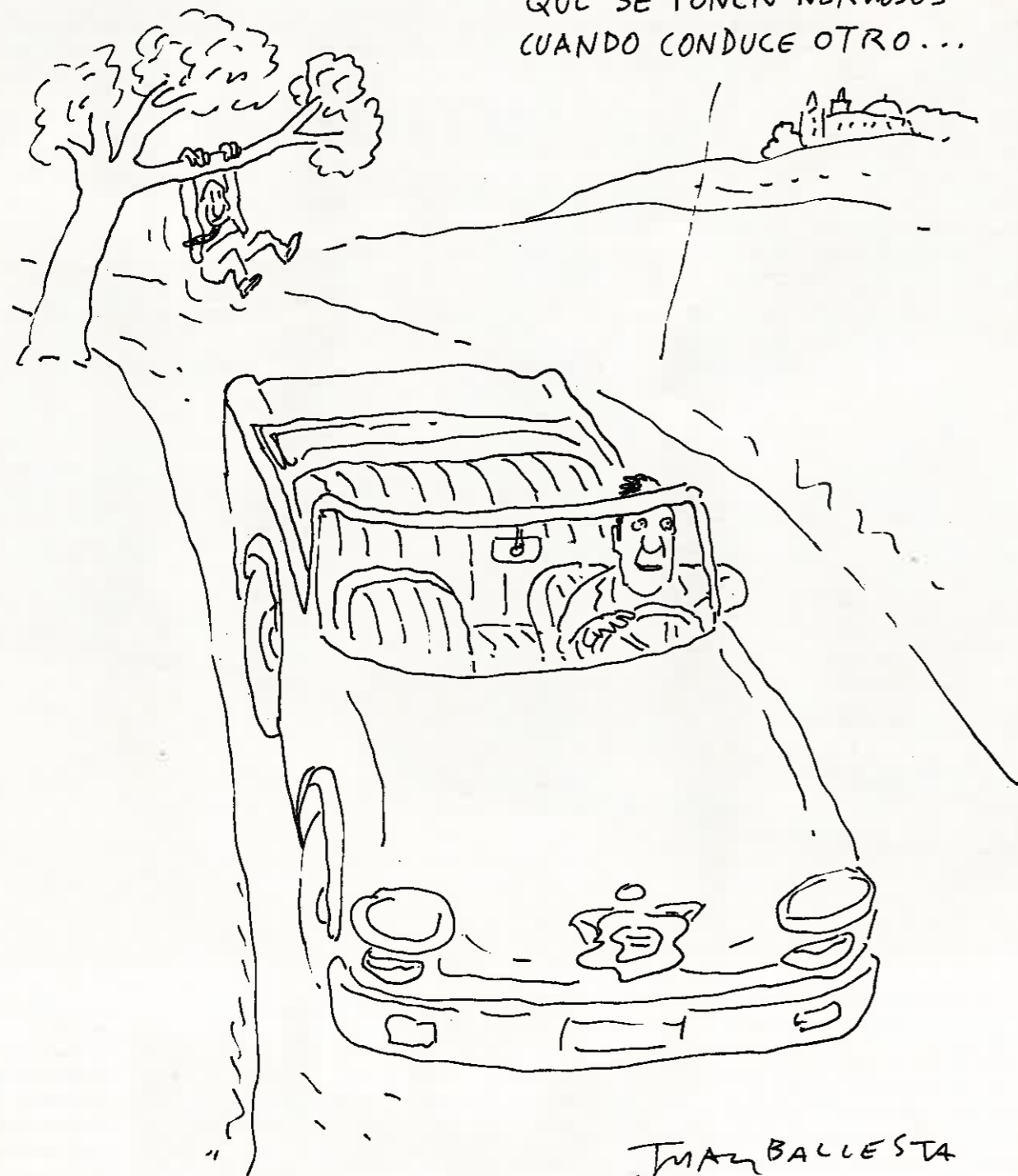


Las evoluciones del piloto escocés David Coulthard y de su monoplaza fueron seguidas por el numeroso público barcelonés que se había congregado en Montjuic.



B A L L E S T A

NO SERÁS DE LOS
QUE SE PONEN NERVIOSOS
CUANDO CONDUCE OTRO...



JUAN BALLESTA

SOLO PARA HOMBRES



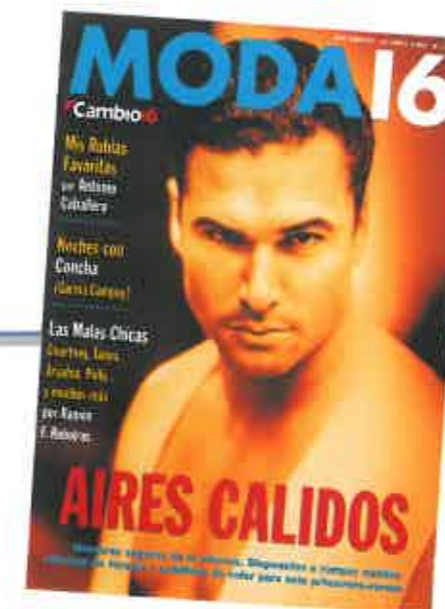
Minimalismo y reminiscencias de culturas orientales
son las bases principales para dar en el blanco



Todo lo que necesita saber
para estar a la última esta

PRIMAVERA

EXTRA
Desde el lunes 17
en su quiosco ...



Cambio 16
La Revista Total

**LA POTENCIA SIN CONTROL
NO SIRVE DE NADA.**



NUEVO P6000™: EL CONTROL ABSOLUTO.

8,3 mm profundidad en el surco central + 7,5 mm en los surcos laterales =
 = MINIMO AQUAPLANINO + sílice = control absoluto en H.O + hielo + nieve.
 NUEVO P6000™ = SISTEMA PIRELLI DE SEGURIDAD ACTIVA = EL CONTROL ABSOLUTO.



ASI ES EL BENETTON DE MICHAEL SCHUMACHER

SEMANAL

Motor 16

25 de abril 1995 • Núm. 601 • 375 ptas.

Todas las Novedades VERANO CALIENTE

Para Correr



Para la Playa



Para Viajar



Para la Familia



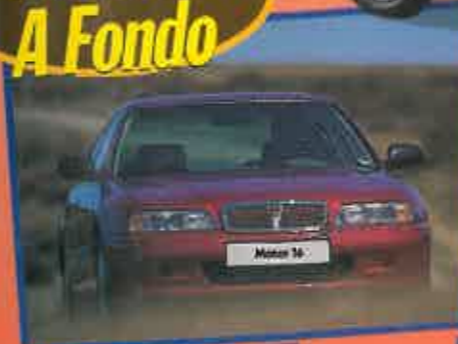
Para Ahorrar



Para el Campo



Pruebas
A Fondo



ROVER 620 SDi



PONTIAC TRANS AM



FORD SCORPIO 2.9 i Ghia