

USADOS DE LUJO



A PRECIOS DE UTILITARIO

# Motor 16

GRUPO

10 de marzo de 1990

Núm. 333 • 300 ptas.

## SALON DE GINEBRA



PORSCHE 911  
TURBO



SENATOR

OPEL SENATOR 4.0 I



MERCEDES 190  
2.5 -16  
EVOLUCION II

S:KN 3028

**REGALO**  
2 EN 1  
**ESPECIAL F-1**

**Motor 16**

**F-1**  
MILLONARIOS  
DEL VOLANTE

# 4 PRUEBAS



FORD SCORPIO 2.9



VOLVO 460  
GLE Y TURBO



MAZDA MX-5



8 413042 641506

**Si no ves, no conduzcas.**

**Si conduces, hazlo con seguridad.**

## Faros antiniebla y largo alcance Hella

Niebla cerrada, lluvias torrenciales, nieve, curva a la derecha y la carretera no aparece. En estas situaciones, si no ves, no conduzcas. Por eso para verlo claro, por tu propia seguridad, instala faros antiniebla o de largo alcance Hella.

Diseñados para integrarse en la carrocería de su coche, realzando su estética. También con rejillas y spoilers creados para cada modelo.



Hella 155



Rallye 2000



Comet 500



Yumbo 210



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Costos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

- 7 A FONDO**  
Mazda MX-5
- 12 LO ULTIMO**  
Salón de Ginebra
- 16 AL VOLANTE**  
Volkswagen Golf GTI G-60



- 21 REPORTAJE**  
Coche nuevo o coche viejo

- 44 A FONDO**  
Volvo 460 GLE y Turbo

- 50 A FONDO**  
Ford Scorpio 2.9 V6 automático

- 56 ECONOMIA**  
La guerra de los seguros

- 70 REPORTAJE**  
Museo Ferrari

- 75 MOTOS**  
Novedades Harley-Davidson



- 78 OCIO**  
Regata Vuelta al Mundo

- 80 DEPORTE**  
Campeonato IMSA

- 85 DEPORTE**  
Camel Trophy

# LA PRENSA DE EUROPA SE UNE

**A**lgo tan difícil de lograr a veces como es la unión de periodistas y medios informativos a nivel nacional, podría ser realidad a nivel europeo en un breve plazo de tiempo. Cuatro revistas del automóvil, todas ellas de primer nivel, acaban de poner en marcha la primera asociación europea de publicaciones del motor: Eurauto.

El objetivo de Eurauto es agrupar a las principales revistas independientes en una asociación continental de cara al mercado único europeo, iniciativa que ha partido del mensual francés L'Action Automobile, Gente Motori por Italia, Auto Zeitung por Alemania y Motor 16 por España, son los restantes miembros de Eurauto al día de hoy. Estas cuatro publicaciones totalizan casi diez millones de lectores, pero la finalidad es que haya una revista por cada país de la Comunidad Económica Europea. El resultado será evidente. Unas y otras se fortalecerán de manera mutua a través de promociones, intercambios y colaboraciones redaccionales, estrategias, publicidad, etc. Se pretende lograr una Prensa más fuerte y actual, con el dinamismo añadido que supone la asociación de estas publicaciones entre sí, asociación que no excluye ninguna forma de colaboración con otras publicaciones ajenas a Eurauto. Este es un dato que dice bastante del talento liberal de las revistas fundadoras, que han designado al periodista francés Edouard Seidler como secretario general de Eurauto, con la misión de promocionar la asociación y coordinar las acciones de sus miembros.

Los miembros de Eurauto son dos mensuales, un quincenal y un semanal. Antes de que finalice el año, tendrán lugar una serie de actos organizados por esta asociación, en la que por entonces es de esperar que se hayan añadido nuevos asociados. Entre todos se conseguirá elevar el nivel de la prensa especializada en temas del automóvil, en beneficio del lector europeo, un lector único en un mercado único. La Europa de los 90 tiene nuevos gustos, nuevas necesidades y Eurauto ha nacido para Europa.

**Alberto Mallo**



## Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranch.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cerunda. Redactor jefe gráficos: Cigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Victor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía), Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garri, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michal Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio), Giancarlo Perini (Turín), Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretarías de Dirección: Nieves de Vicente. Secretarías de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casnovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Victor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Juan Carlos Pajo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Figueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Nguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Dumenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Foto composición: Galerín, S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRRI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Conmar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



## EN VOZ BAJA



- Una vez publicado el reparto de licencias para importar coches japoneses, las marcas se apresuran a clarificar sus planes. Así, Santana repartirá sus 1.700 unidades de la siguiente forma: 100 para el Swift de dos volúmenes 1.3; 800 para el GTI 16 válvulas y 800 para el nuevo Swift 1.6 berlina, de los cuales 150 serán de tracción a las cuatro ruedas.
- Los responsables de marketing de Wolfsburg no acaban de entender cómo es posible que sea España el país en el que más Volkswagen Golf GTI se vendan;

- más incluso que en la propia Alemania Federal.
- Es muy probable que antes de cinco años los franceses abandonen sus característicos faros amarillos, en busca de una armonización comunitaria. El color amarillo se mantendrá para los faros antiniebla, siguiendo el ejemplo español, único país comunitario en que los antiniebla son de este color.
- Récord absoluto para un Porsche 959. Acaba de ser vendido en Francia por la friolera cantidad de 4.324.000 francos, unos 90 millones de pesetas aproximadamente.



de los problemas más graves en este tipo de instalaciones. La temperatura de la vena de aire se puede regular entre 10 y 50 grados centígrados. Los primeros experimentos del túnel se han hecho con el Audi V-8 de cambio manual.

## ISO GRIFO UN RETORNO GLORIOSO

Los fabulosos Iso Rivolta vuelven al primer plano de la actualidad, los super deportivos de los años sesenta, los carísimos coupés italianos animados por motores Chevrolet con más de trescientos caballos de potencia van a ver la luz en 1994. La nueva Iso Rivolta, creada por Piero Rivolta, hijo del fundador de una marca que dio sus primeros pasos con los pequeños Isetta, está trabajando ya en el prototipo del próximo Iso Grifo. El chasis saldrá de los lápices de Gian Paolo Dallara, especialista en monoplazas de competición, mientras que la carrocería será obra de IDEA, el estudio de diseño responsable del Fiat Tipo. Piero Rivolta ya ha negociado con Chevrolet el aprovisionamiento de motores, de los V-8 montados en los últimos Corvette, con 330 caballos de potencia. Los Iso Grifo no podrán contar, sin embargo, con los V-8 de cuatro válvulas por cilindro puestos a punto por Lotus para el Corvette ZR-1, con 385 caballos.



## BARCELONA Y EL TRAFICO SOLUCIONES EN MARCHA

BARCELONA, una de las capitales españolas más castigadas por los problemas del tráfico, ha sido la sede de la tercera reunión de técnicos de circulación europeos. En esta reunión se dieron cita los responsables del tráfico de Berlín, Milán, Bolonia, Lyon, Munich, Viena, Oslo, Ginebra, Zurich, Francfort, Lisboa, Oporto, Zaragoza y Sevilla. Pascual Maragall, alcalde de la ciudad anfitriona clausuró este tercer encuentro con las siguientes palabras: «Europa está en contra del coche privado en el centro de la ciudad», rechazo que se traducirá en el endurecimiento del peaje para acceder a los centros históricos, el incremento de las tarifas de aparcamiento y la mejora de los transportes urbanos.

## AUDI CON MUCHOS AIRES

AUDI dispone ya de uno de los túneles de viento más vanguardistas del mundo, un túnel de viento equipado con rodillos, ideal para la puesta a punto de vehículos con tracción total. El túnel de Audi permite simular velocidades de hasta 230 kilómetros hora y llama la atención por su silencio de marcha, uno

### ¡QUE GOLPAZO! AHORA EN PAREJA

LA pareja compuesta por Jean Pierre Valle y Aurore Vallée, dos especialistas franceses poco amantes de su físico, deben pensar aquello de «pareja que choca unida permanece unida» y por eso culminan su espectáculo actual con el fabuloso recogido por la fotografía. Los Vallees, bien sujetos dentro de su Lancia Beta Coupé HPE, se lanzan a más de 140 por hora contra cuatro pacientes Citroën Tiburón... ¡boom! y los cinco vehículos pierden su integridad en medio de un sonido estremecedor. La pareja «suicida» ha tenido suerte hasta ahora ya que ha finalizado el «experimento» con rasguños leves y algunos cortes en la cara.



## RENAULT UN MILLON DE PALENTINOS

RENAULT acaba de fabricar su primer millón de automóviles en la factoría palentina de Villamuriel de Cerrato, inaugurada en enero de 1978. Desde el R-12 TS Confort que abrió el fuego, hasta el modelo un millón, un R-19 TXE de color rojo que salió de las cadenas el pasado 21 de febrero, han pasado por aquellas naves coches clave en la historia de la motorización española.



## VERDE Y ROJO

- Sin entrar en la valoración política de la existencia de una furgoneta espía en el inventario de la Policía Municipal de Madrid, lo cierto es que no deja de ser increíble que un vehículo haya sido comprado, guardado e hipotéticamente usado sin que, al parecer, nadie se haya enterado. ¿Cuántos vehículos más tienen en la Policía en estas circunstancias?
- La Administración socialista parece que acaba entendiendo la necesidad de invertir en infraestructura viaria. El incremento de dotaciones para Obras Públicas y más concretamente para el Plan General de Carreteras es una buena noticia para todas las personas que conducen automóviles
- Sigue siendo de vergüenza el lamentable estado en que se encuentran muchos de los manómetros y dispositivos de inflado de neumáticos de las estaciones de servicio. ¿De qué sirve que la DGT nos recomiende vigilar las presiones si nadie nos garantiza que podemos hacerlo correctamente?
- Estupenda la iniciativa de Donuts de que sea Sito Pons quien recomiende consumir este popular producto. Demuestran tener imaginación y sentido comercial eligiendo un personaje que sabe llegar a grandes y chicos. Y una cosa es absolutamente cierta: quienes dicen que este año Sito, en 500 no hará nada, no podrán decir que no "se come una rosca".

## SUPERTESORO EN DIARIO 16 EL JUEGO DE LOS MILLONES

A partir del próximo 11 de marzo de 1990, Diario 16 lanza su juego SUPERTESORO, promoción con la que los lectores pueden ganar fácilmente importantes premios, entre los que se incluyen 250.000 pesetas todos los días y un coche cada semana. La posesión de una tarjeta como la mostrada por la fotografía, que se regalará el próximo domingo 11 con el ejemplar de Diario 16, será el único requisito para participar en el SUPERTESORO.



TIN TIN BALLESTA



### CAMPSA CON PREMIO

LA campaña publicitaria de Campsa y Sito Pons ha conseguido el premio clave de la publicidad española, el AMPE de oro. Esta campaña, creada por la agencia Leit-Motiv/R.S.C.G., ha conseguido también otro premio, el AMPE de plata, por publicidad exterior, lo mismo que la campaña del Opel Kadett en diarios, de McCann Erickson, y la campaña del Renault Espace en televisión, de RCP-Saatchi y Saatchi.



### SEÑALES SERVICIO TURISTICO

EL departamento de Comercio, Consumo y Turismo de la Generalitat de Cataluña y Autopistas Concesionaria Española han puesto en marcha un plan de rotulación de las autopistas A-2 y A-7 a su paso por tierras catalanas. Se instalarán 32 paneles informativos.

LA TRIBUNA

I. Shimizu

Director de la División de Automóviles de Honda Europa.

«Un 70 por ciento de los componentes del Concerto son europeos y en un futuro llegaremos al 87 por ciento. Algunos de ellos son de procedencia española como por ejemplo los parachoques.»

«No somos enemigos de la industria europea o norteamericana. Compramos componentes a sus proveedores, pero además tenemos una continua transferencia de tecnología, que muchas marcas estadounidenses están aplicando ya sobre sus propios sistemas productivos.»

«Con el NS-X no pretendemos hacer un Ferrari, ni mucho menos. Para conducir un Ferrari hay que tener una buena musculatura y el NS-X será un coche con dirección asistida, control de tracción, un equipo de sonido muy evolucionado o colchón de aire de seguridad también para el pasajero. Esta es una filosofía de producto radicalmente distinta a la de Ferrari. Además, fabricaremos veinticinco unidades/día a partir de julio, de manera que en la primavera del 91 podrá venderse ya en España, para disfrute de los amantes de las buenas prestaciones»

«¿Ser números uno en ventas en Europa, lo mismo que en Estados Unidos...? -sonrisas- Tal vez en mil novecientos noventa y...»

RENAULT-CHRYSLER  
AYUDAS MILLONARIAS

La administración central va a sufragar el 22 por ciento de los 21.000 millones de pesetas que Renault y Chrysler proyectan invertir en Valladolid para el desarrollo de un vehículo todo terreno, decisión que se ha adoptado después de que la sociedad común constituida por ambas marcas, Arcad, S.A., haya decidido que la factoría Montaje-1, propiedad de FASA, es el lugar idóneo para dar vida al proyecto JJ, un todo terreno que saldrá al mercado en el segundo semestre de 1992. El futuro modelo vallisoletano será un todo terreno ligero, de longitud próxima a los 3,6 metros y con rasgos similares a los muestra-

dos por el Suzuki Vitara, según declaraciones de Francis Stahl, gerente de FASA-Renault, que ya contempló el prototipo inicial en Detroit hace tres años. El JJ no tendrá nada en común con el gigantesco Cherokee, que seguirá siendo un vehículo importado desde EE.UU.

ROLLS ROYCE

CARISIMO ABUELITO

El Rolls-Royce Silver Ghost 40/50 HP de la fotografía tiene dos valores dignos de atención: el sentimental, ya que ha servido como base para la creación de una miniatura Corgy que está en manos de cientos de niños; y el económico, cifrado en más de de ciento ochenta millones de pesetas, valor conseguido en la última subasta de Sotheby's. Este «Fantasma de Plata», el veterano más valioso de todos los tiempos, vio la luz en noviembre de 1911.



FORD MOTOR

POLING, NUEVO PRESIDENTE

Donald Petersen, presidente de Ford Motor desde 1985, ha cesado en su cargo; le sustituirá Harold Poling, hasta ahora vicepresidente. Petersen, de 63 años de edad, podía haberse mantenido al frente de Ford hasta 1991, pero motivos familiares y personales le han empujado a tomar esta decisión. A Poling le sustituirá en la Vicepresidencia Philip Benton, hasta ahora director general de la División Automovilística del fabricante norteamericano.



CIRCULACION

LEY A PUNTO

El Consejo de Ministros aprobó el pasado día 2 el texto del proyecto de Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial después de que el Consejo de Estado lo dictaminara positivamente. El proyecto presenta dos innovaciones: elimina la referencia a la utilización por la autoridad de elementos mecánicos para bloquear automóviles, léase el cepo, y prohibirá el uso de equipos de sonido con cascos de audición individuales.



MAZDA MX 5  
RETORNO  
A LOS '60

Cuando en España nos enorgullecíamos de nuestro «seiscientos», la fiebre del roadster invadía Europa. Pequeños descapotables hacían las delicias de sus conductores. Igual que lo hará el Mazda MX-5.

A finales del próximo mes de Mayo, se iniciará la comercialización del Mazda MX5 en España. Este divertido coche, que hemos tenido la ocasión de probar durante más de 1.500 kilómetros, responde, punto por punto, a las características típicas de los Roadster de hace 25 años, pero con la tecnología y el diseño de los 90. El MX5 es un biplaza, descapotable, de reducidas dimensiones y con un brioso motor de 1.600 centímetros cúbicos. Tal y como mandan los cánones, su comportamiento es ágil y nervioso, casi como un kart. El elemento natural de un Roadster es la carretera con gran cantidad de curvas,

en la cual se puede sacar partido de su ligereza y agilidad. Con la adopción de una tecnología más avanzada, también los grandes recorridos por autopista están al alcance de las posibilidades del MX5. Aunque su carácter deportivo es evidente, hay que tener muy claro que el MX5 no es un coche de carreras. Sus 115 caballos permiten gozar de la conducción de un descapotable, pero sin pretensión de mojar la oreja a ningún pura sangre. La disposición mecánica es la clásica de este tipo de coches; motor delantero longitudinal con propulsión en las ruedas traseras. El motor es un cuatro cilindros con culata de 16 válvulas, que es muy suave de funcionamiento, pero está falto de nervio a bajo régimen. Para notar una buena dosis de fuerza, es necesario subir por encima de las 4.000 revoluciones. Para sacar el máximo partido al motor, hay que estar pendiente de no bajar de este régimen. Afortunadamente, el maravilloso cambio de marchas invita a jugar continuamente con la palanca. Las marchas ▶

**VIRTUDES**

- Comportamiento excelente
- Manejo del cambio
- Posición de conducción

**MAZDA MX5**  
PRECIO: 3.696.700 pts

**DEFECTOS**

- Sólo usa gasolina sin plomo
- Iluminación mediocre
- Rueda de emergencia



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de 5 apoyos. Refrigerado por agua. Címbra: 1.597 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78 mm. Carrera: 83,6 mm. Bloque y culata de aleación. Compresión: 9,4 a 1. Potencia máxima: 115 CV(85 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 13,8 mkg (135 Nm) a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,5

km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,1 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 9,7 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: No

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con doble triángulo transversal, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con doble triángulo transversal, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/60 R14. Llantas de aleación ligera de 5,5 J x 14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 l.



**PODER SUAVE.** El cuatro cilindros del Mazda funciona con mucha suavidad, pero resulta un poco remolón a pocas vueltas. A tope funciona a las mil maravillas.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 32,4 km/h de promedio.....	9,1
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	6,9
En conducción rápida.....	13,2
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	9,4
A 140 km/h de cruceo.....	11,2

<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	8,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	480

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h.....	183,8
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada.....	16,8
1.000 m salida parada.....	31,1
De 0 a 100 km/h.....	10,1
Reconiendo (metros).....	178
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	34,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	38,3
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	10,6
recorriendo (metros).....	298
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	15,9
recorriendo (metros).....	445

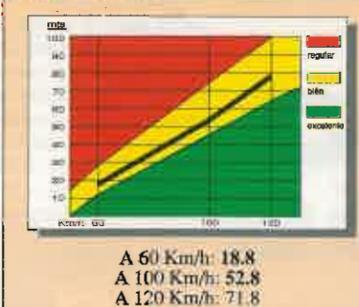
**EQUIPAMIENTO**

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	NO
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	NO
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	NO
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricamente.....	NO
Mando a distancia.....	NO
Elevalunas eléctricos (D/T).....	SI/-
Cierre centralizado.....	NO
Cinturones traseros.....	-
Asiento posterior divisible.....	-
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

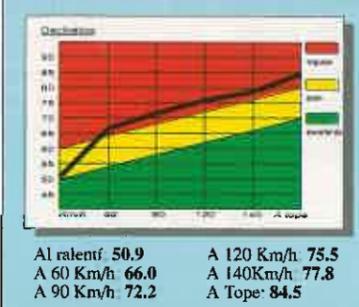
**OPCIONES:**

Techo duro desmontable: 187.500 pts

**FRENOS**



**SONORIDAD**



entran con una rapidez pasmosa. Los movimientos son cortos, rápidos y precisos y para colmo, los pedales están perfectamente colocados para realizar maniobras de punta-tacón, etc...

Los 115 caballos y un peso bastante razonable, permiten unas buenas aceleraciones y velocidad máxima, pero el consumo es elevado. Un inconveniente adicional, es la necesidad de utilizar gasolina sin plomo, con los inconvenientes que hoy por hoy esto conlleva.

La estructura del coche está muy conseguida, puesto que a pesar de la dureza de suspensión, no se aprecian torsiones, ni siquiera cuando se realizan fuertes apoyos rodando a buen ritmo. La transmisión queda encerrada en una estructura sobre la que se apoya la caja de cambios y el tren posterior.

En general, todo en el MX5 está pensado para conseguir un coche equilibrado. El reparto de pesos es exactamente del cincuenta por ciento sobre cada eje, con lo cual se ha conseguido un coche neutro de comportamiento impecable.

A la hora de analizar el comportamiento del Mazda hay que tener en cuenta que se trata de un coche con tan sólo 2,2 metros de distancia entre ejes, por lo que a la fuerza, se tiene que notar un cierto nerviosismo en sus reacciones. Se puede decir que el comportamiento es casi totalmente neutro. Romper esta neutralidad es cuestión única del conductor. A la entrada de las curvas, el morro del coche entra sin problemas, por cerrada que sea la curva. Si forzamos la cosa, podemos hacer que

**DELICIOSO PLACER.**

Conducir el Mazda con el cielo como techo es un auténtico placer. Incluso cuando llueve, si se mantiene una velocidad superior a los 80 kilómetros por hora no nos mojaremos.



esta neutralidad se troque en un ligero tirón de atrás. Para ello tendremos que hacer algo más de manos. La dirección es asistida y bastante directa, por lo que con un pequeño giro del volante, las ruedas giran bastante. Gracias a esta rapidez, se puede corregir cualquier desmán de la parte posterior. Los neumáticos, unos Bridgestone, resultan muy apropiados tanto en dimensión, como en calidad, ya que tanto en agua como en seco dan un buen agarre al coche. Dada la escasez de espacio, se ha tenido que recurrir a una rueda de emergencia, en lugar de una rueda de recambio de las mismas dimensiones que las cuatro restantes.

El MX5 que hemos podido probar esta-

ba dotado de diferencial autoblocante, que ayuda mucho a la hora de rodar por carreteras muy viradas. Las pérdidas de motricidad son mínimas, y sobre mojado se puede pisar el acelerador con la confianza de que no se producirá ningún patinazo intempestivo.

Tal y como decíamos al principio, el MX5 es un coche con el cual se puede rodar muy rápido, pero no es éste su fin fundamental. Para sacarle el máximo partido es necesario realizar una conducción muy atenta, puesto que las reacciones son nobles, pero muy rápidas, por lo que hay que estar dispuestos para corregir en cualquier momento. Los frenos cumplen realmente bien su misión y hay que castigar-



los mucho para apreciar alguna pérdida de eficacia.

La suspensión es bastante dura, pero no resulta incómoda, salvo si se rueda por carreteras muy bacheadas. En este aspecto, el asiento ayuda mucho, puesto que es firme y sujeta bien el cuerpo, con lo cual uno se resiente bastante menos.

En términos generales, se puede decir que el MX5 es un coche fácil de conducir y disfrutar, y tan sólo si se quieren explorar sus límites, hay que tener unas dotes algo más avanzadas de conducción. La visibilidad es buena, puesto que aunque los montantes de la capota limitan algo la visibilidad hacia atrás, los excelentes retrovisores exteriores suplen con holgura este punto. En cambio lo que no nos gustó fue la iluminación. Los faros escamoteables, resultan muy aparatosos e incluso molestos, puesto que levantan mucho el nivel del morro del coche. Además su regulación es algo complicada y no se consigue una buena iluminación.

**TODO UN ROADSTER**

Al margen de los aspectos dinámicos, lo que verdaderamente llama la atención es la estética. El MX5 es un coche que

**CLASICO Y MODERNO.** El habitáculo tiene un cierto toque clásico inglés, pero con elementos modernos.



**PEQUEÑOS DETALLES.** En algunos detalles se aprecia el cuidado diseño del MX5. En el interior de la guantera está la apertura del depósito.

atrae miradas allá por donde vaya. El morro con la entrada de aire en forma de boca de tiburón, resulta espectacular. El espacio para los ocupantes es reducido pero no es en ningún caso incómodo. El acceso con la capota puesta es algo más incómodo. Una vez al volante, todo queda bien al alcance de la mano. Entre las manos nos encontramos con un agradable volante de tres radios y detrás un cuadro de instrumentos también de diseño clásico. Dos grandes esferas negras con números y agujas blancas nos indican la velocidad y el régimen del motor. Además hay un aforador del depósito de combustible, un manómetro de aceite y un termómetro que indica la temperatura del motor.

Entre los dos ocupantes hay una consola con el cenicero, los mandos de los elevavinas y una guantera con llave en cuyo interior está el mando que abre la trampilla de la boca del depósito. Por lo demás, en el habitáculo no cabe casi nada más, puesto que la bandeja que queda por detrás de los asientos, desaparece en cuanto se baja la capota. Y ya que hablamos de capota, hay que decir que quitarla y ponerla, es cuestión de medio minuto. Algo más engorroso es poner la funda cuando está plegada, pero con un par de minutos, es suficiente. La estanqueidad es excelente, puesto que ni en un túnel de lavado entra el agua.

Opcionalmente se puede montar un techo duro que mejora sensiblemente el nivel sonoro, pero no permite descapotar el coche en cualquier sitio como con la capota de lona.

Tan sólo cien unidades del MX5 llegarán a nuestro mercado durante este año.



**E**l precio no será un obstáculo para quien esté decidido a disfrutar de una conducción verdaderamente placentera.

La gran mayoría de las 60.000 unidades que se van a fabricar este año, se repartirán entre Japon y Estados Unidos. El precio de venta en España, con el equipamiento completo con elevavinas eléctricos y diferencial autoblocante, ronda los 3.700.000 pesetas que, comparándolo con el 1.800.000 pesetas que cuesta el coche en Estados Unidos resulta algo elevado. No obstante no será un obstáculo para todo aquél que esté decidido a disfrutar de la conducción tal y como lo hacían en los años sesenta los propietarios de los Triumph, Lotus etc...

La calidad de acabado y el equipamiento están en consonancia con lo que nos tienen habituados los japoneses: buenos materiales, buena terminación y equipamiento racional. En un futuro próximo estará disponible, como opción, el aire

**FRENTE A SUS RIVALES**

En este momento, el Mazda está sólo en el mercado, pero la inminente llegada del nuevo Lotus Elan y del BMW Z1, va acabar con esta soledad.

De estos tres, es sin duda el Mazda el más atractivo, puesto que su precio es mucho más bajo que el de sus rivales. Tal vez el BMW destaque por unas soluciones técnicas más progresistas, pero en definitiva el objetivo es el mismo. Por su parte, el Lotus, rompe con la tradición e incorpora un motor delantero transversal y, por lo tanto, tracción delantera. Esta solución es técnicamente acertada, pero se aleja de lo que un amante de los Roadster busca. Además el Lotus resultará también bastante más caro.



**FIABLE CORREVIT.** Nuestro Correvit, nos desveló los fenomenales rendimientos del MX5.

acondicionado que actualmente está en desarrollo.

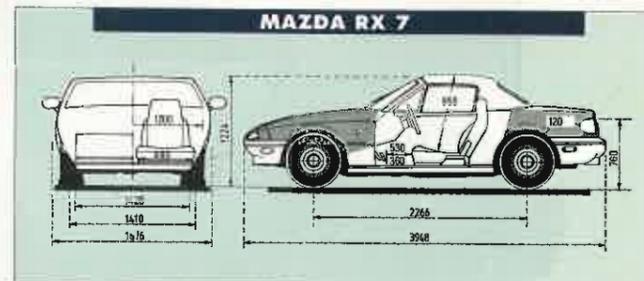
Tecnitrade, el importador de esta firma en España, está haciendo un gran esfuerzo para dotar a nuestro país de una cobertura postventa razonable, y en la actualidad la práctica totalidad de nuestra geografía está atendida.

**Víctor Piccione**  
Fotos: José Antonio Díaz

**DATOS DEL COMPRADOR**

Fabricante: Tecnitrade S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Telf.: (91) 262 42 35. Garantía: tres años o cien mil kilómetros. Red de postventa: 20 puntos de asistencia en toda España.

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Es brillante a altas revoluciones, pero se echa en falta algo más de empuje a pocas vueltas.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Es de corte totalmente deportivo, con movimientos cortos y precisos.
TRANSMISION	Buena	El escalonamiento es racional. No obstante mejoraría con una quinta algo más corta.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Dentro de las limitaciones del habitáculo, el conductor se encuentra muy cómodo.
CLIMATIZACION	Buena	Es potente y los mandos son sencillos. Por ahora no está disponible el aire acondicionado.
SONORIDAD	Normal	El motor es silencioso, pero como en todos los descapotables, el ruido de marcha es elevado.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Es rápida y el mecanismo de asistencia no impide un buen tacto y sensibilidad.
FRENOS	Bueno	Son potentes y tan sólo si se abusa excesivamente se aprecia una pérdida de efectividad.
SUSPENSION	Buena	Es algo dura, pero en asfalto bueno es suficiente cómoda como para realizar un viaje largo.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Regular	El habitáculo es mínimo pero racionalmente distribuido.
MALETERO	Regular	Es mínimo y en su interior está la rueda de repuesto, lo cual todavía reduce más su capacidad.
CALIDAD	Buena	El acabado está muy conseguido, pero se oyen ruiditos en cuanto se rueda sobre firme malo.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Se superan con facilidad los 180 kilómetros por hora.
ACELERACION	Buena	Hay que apurar el motor al máximo, pero se consiguen buenas cifras.
RECUPERACION	Regular	Aunque el motor no protesta, es algo remolón a la hora de tirar desde pocas vueltas.
ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	El MX-5 gasta más de lo que cabría esperar, además sólo consume gasolina sin plomo.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es bastante completo y la única ausencia notable es el aire acondicionado.
PRECIO	Regular	Es caro, pero también hay que contemplar el carácter exclusivo del modelo.



El Salón de Ginebra se inaugura esta semana. La ofensiva anual de fabricantes y carroceros está preparada con modelos tan explosivos como los Mercedes 2.5-16 Evolución II, Porsche 911 Turbo, Opel Senator 4.0 i, Volvo 480 Turbo Cabrio o Seat Proto TL.

## MERCEDES 2.5 EVOLUCION II

# LA ESTRELLA DEL SALON

**M**UCHOS serán los kits o preparaciones que dejarán boquiabiertos a los visitantes del Salón de Ginebra, pero es lícito dudar que lleguen al nivel de la propia Mercedes con su 190 E 2.5-16 Evolución II. Este coche, del que se construirán quinientas unidades para que pueda ser homologado y participe en competición, encantará a los amantes de las prestaciones puras, pero enamorará a los fanáticos de los kits aerodinámicos, hasta tal punto que no sería nada extraño ver florecer las réplicas en un futuro inmediato.

El Evolución II representa el máximo escalón al que se puede llegar con un 190. El motor de dos litros y medio se ha mejorado en su rendimiento hasta llegar a una potencia máxima de 235 caballos a 7.200 revoluciones por minuto. Con 1.340 kilos de peso, la relación peso/potencia se sitúa en 5,7 kilos por caballo, un valor que permite acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 7,1 segundos y alcanzar los 250 kilómetros por hora.

Al mismo tiempo, este 190 conserva los refinamientos propios de la marca. Así, quienes compran el coche para utilizarlo fuera de competición, podrán disponer de aire acondicionado, tapicería en piel, techo corredizo, elevalunas eléctricos, etc.

Exteriormente, su aspecto impresionante por el despliegue de apéndices aerodinámicos, incorporados para lograr la máxima adherencia en conducción rápida. La combinación del

faldón delantero con el alerón posterior, debe pegar materialmente el coche al asfalto. El comportamiento a alta velocidad ha debido mejorar notablemente.

También se ha facilitado el flujo del aire a lo largo de los laterales de la carrocería y el coeficiente aerodinámico (Cx) se sitúa en un buen 0,30, muy positivo si se tienen en cuenta los anchos neumáticos de 24 centímetros, montados sobre ruedas Speedline de diecisiete pulgadas de diámetro y ocho pulgadas y media de garganta.

### AERODINAMICO Y LUJOSO.

El 190 2.5-16 equipa unos impresionantes alerones para que el coche se sujete como una lapa. Además, para los sibaritas, presenta aire acondicionado, tapicería de piel y techo practicable

El 190 Evolución II tiene además un sistema de control de altura en ambos ejes y la posibilidad de regular el faldón delantero en dos posiciones, una para carretera y otra para ciudad o firmes en mal estado, que puede variar la altura en 15 ó 45 milímetros.

El resto de los elementos mecánicos se han adaptado a las nuevas especificaciones del motor, destacando unos grandes frenos delanteros de trescientos milímetros de diámetro. Son de discos autoventilados, mientras que los posteriores son macizos. El cambio sigue siendo de cinco marchas, la dirección asistida y los frenos disponen de sistema antibloqueo. En conjunto, una combinación de elementos, que seguramente convertirán a este coche en la berlina de cuatro puertas más deportiva del momento.



## PORSCHE 911 TURBO

# A LA MODA CARRERA

**L**EGA una nueva generación del mítico Porsche Turbo, con más caballos, más eficacia y un estilo más novedoso.

Es la versión turboalimentada de la nueva serie Carrera que adopta la nueva carrocería pero mantiene el clásico alerón fijo habitual de los primeros Turbo. Lo más importante es la adopción de un motor más

potente, que se presenta como la tercera generación del 911 Turbo. El tradicional seis cilindros tiene la misma cilindrada de 3,3 litros, pero una potencia de 320 caballos, a un

régimen de 5.750 revoluciones por minuto. Se ha modificado el sistema de admisión, el intercambiador de calor para la refrigeración del aire de la admisión, el encendido y la inyección. El confort de conducción se ha mejorado, con un nivel sonoro más bajo y un manejo de la palanca del cambio más preciso, suave y rápido. La dirección es asistida y los frenos incorporan sistema antibloqueo.

La suspensión ha sido rediseñada y las ruedas, son de diseño inédito hasta ahora en los 911.

El Porsche 911 Turbo comenzará a fabricarse a finales del presente año.



**VUELVE EL TURBO.** Tras un corto paréntesis llega el nuevo 911 Turbo, con la carrocería tipo Carrera

## VOLVO 480 CABRIO

# COMO EL VIENTO

**V**OLVO ofrecerá próximamente una nueva variante de su deportivo 480, un descapotable capaz de atraer hacia sí la admiración de los demás automovilistas. Su presentación se hará

oficial en el Palacio de Exposiciones de Ginebra, donde la marca recientemente emparentada con Renault, expondrá por vez primera este modelo, que en su día ya avanzó Motor 16 en exclusiva.

La versión elegida es la de motor turboalimentado, un motor de procedencia Renault, que le dará el brío suficiente como para rodar a 200 kilómetros por hora.

En el nuevo 480 destaca la presencia de un arco de seguridad, arco que finalmente se ha impuesto frente a quienes sugerían la idea de un descapotable «puro y duro». Los responsables de Volvo, una marca para la que lo primero es la seguridad, no han dudado en seguir por este camino, más acorde con su filosofía.

### TENTADOR.

El Volvo 480 se convierte en un auténtico capricho en su versión cabrio tras la asociación de Volvo con Renault.



## OPEL SENATOR 4.0i

# COMO EL VIENTO

**L**a imagen de Opel no deja de mejorar, gracias en parte a los magníficos propulsores que se ofrecen en los distintos modelos de su gama. Uno de ellos es el seis cilindros y veinticuatro válvulas de los Senator y Omega, que a partir de Ginebra también estará disponible en la versión Caravan del Omega.

Pero lo más espectacular es el trabajo que el preparador alemán Irmscher,

íntimamente ligado a Opel, ha llevado a cabo sobre este motor. Ni corto ni perezoso ha subido su cilindrada hasta los cuatro litros. Por lo tanto, la potencia se ha incrementa-

do y ahora son 272 caballos -en vez de los 204 iniciales- los que se ofrecen al conductor. Por el momento, las prestaciones no han sido declaradas, pero es de esperar que el Senator 4.0 i Irmscher, alcance los 250 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Entre las novedades de Opel, también habrá un nuevo motor de 1.800 centímetros cúbicos, alimentado por inyección y destinado al Vectra.



### GAMA ALTA OPEL

Opel apuesta en el Salón de Ginebra por la tecnología multiválvulas en su gama alta. El Omega Caravan dispone del motor de seis cilindros con 24 válvulas. Por otro lado, el preparador alemán Irmscher ha subido la cilindrada del Senator hasta cuatro litros.

## JAGUAR KENSINGTON

# EXPLORACION DE ITAL DESIGN

**P**OCOS caminos quedan por explorar para el genial carrocerero Giorgio Giugiaro y su equipo de Ital Design. Uno de los que le faltaban era el referente a la marca británica Jaguar y lo acaba de cubrir con éxito. Su última creación, el Kensington, se ha realizado sobre la base de la plataforma y la mecánica de la berlina Jaguar doce cilindros.

Giugiaro ha exaltado el clasicismo del modelo inglés, conservando el típico carácter que se deriva de la imagen de marca de Jaguar, dándole un aire más moderno y agresivo. Con todo, la personalidad de Giugiaro queda patente en detalles como la curvatura de la tercera ventanilla o la integración de los volúmenes. El resultado es una ele-

gante berlina de matiz deportivo, aunque vista desde atrás nos viene a la memoria la parte posterior de los BMW Serie 5.

### VANGUARDIA Y CLASICISMO.

Giorgio Giugiaro ve así la berlina Jaguar de los próximos años sobre un motor de doce cilindros.



## SEAT PROTO TL

# MAS CERCA DEL TOLEDO

**E**L precursor del Seat Toledo, ha dado un paso y en Ginebra se podrá ver el interior del segundo Proto T, bautizado TL. Se distingue por la ausencia de pilar central y por una luneta trasera que se prolonga a lo largo del techo. Dentro, hay detalles originales como los asientos, con una banqueta más larga en los laterales que en su parte central. El puesto de conducción es de diseño vanguardista, la llave de contacto se ha sustituido

por una clave numérica y el habitáculo es de gran amplitud.

Dentro del grupo Volkswagen habrá otras novedades, como un Passat Syncro con motor de dos litros y 115 caballos de potencia o el Golf GTI G60, de tracción delantera, 115 caballos, 216 kilómetros hora y 8,3 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros. Por lo demás, reseñar en el bando de Audi la presencia del 80 16 válvulas de 137 caballos de potencia.



### NUEVOS SEAT.

El Proto TL tiene recursos ingeniosos como la ausencia de montante central. Por su parte, el Toledo presenta un interior muy espacioso y un diseño que rompe moldes.



VOLKSWAGEN GOLF GTI G60

# UN PASO MAS

**A** los 14 años del nacimiento del Volkswagen Golf es absolutamente innecesario definirlo, pero sí conviene hacer una puntualización: es tal vez el único caso en que una versión específica (el GTI), ha generado todo un concepto de automóvil.

El Golf GTI, desde su primera versión, ha sido el modelo «patrón» en el que se han mirado todos los fabricantes que han lanzado al mercado un coche pequeño de carácter deportivo. Desde aquel primer GTI de 1.600 centímetros cúbicos y cambio de 4 marchas, hasta el actual 1.800 con culata de 16 válvulas, han pasado casi un millón de unidades... Todo un récord.

Al filo de su decimosexto cumpleaños, el GTI sube un peldaño más. Cuando ya algunos fabricantes se habían acercado con sus productos más nuevos, Volkswagen acelera y se destaca en esa carrera en pos de las prestaciones, de la eficacia y de la clase. Nace el GTI G60.

Durante los últimos 4 años, en Wolfsburg se investigaba sobre un sistema

de compresores volumétricos, que habían sido desechados por otros fabricantes por las dificultades que presentaba su producción en serie pero que, teóricamente, proporcionaban el rendimiento que se esperaba. Por su forma de espiral, los técnicos de VW lo bautizaron compresor G y hace un año que lo están utilizando en modelos experimentales.

El combustible de un motor de explosión no es otra cosa que el oxígeno del aire, gas que se ha mezclado muy íntimamente con un elemento carburante, como es la gasolina. Si logramos introducir en la cámara de explosión más cantidad de aire, mejoraremos el rendimiento termodinámico. Se trata pues de forzar el llenado, «soplando» aire en su interior. El sistema más frecuentemente empleado es el de un turbo: una turbina de álabes que gira gracias a la energía de los gases de escape. Este sistema supone que sólo podemos disponer de una considerable fuerza de soplado cuando el escape produce suficiente fuerza como para comprimir el aire

**LA CLAVE ES EL MOTOR.**  
Gracias al compresor volumétrico, el motor 1.800 inyección del Golf de 8 válvulas, desarrolla una potencia de 160 caballos.



VOLKSWAGEN Golf GTI G60

que debemos soplar. Por tanto, sólo dispondremos de potencia supletoria cuando el motor ya rinde una cierta potencia. Afortunadamente, una serie de válvulas permiten mejorar el rendimiento a regímenes bajos, que es el punto flaco de los motores turbo.

Con un compresor volumétrico, se sopla aire por medio de una turbina que mueve el propio motor gracias a una correa dentada.

El compresor llamado «G» es del tipo movido por una correa dentada. Gira 8 veces más deprisa que el cigüeñal y por medio de una disposición espiral y excén-

trica, forma unas cámaras en forma de cuña, que empujan el aire del interior al exterior, con una sobrepresión de 0,80 a 0,85 atmósferas.

El resultado en el Golf GTI G60 (la denominación 60 corresponde al diámetro del compresor, ya que hay un G40 para coches de inferior cilindrada) es verdaderamente soberbio. Desde 2.500 rpm el motor responde con un brío inusitado. Parece que estamos conduciendo un motor de mucha más cilindrada y no un modesto 1.800. Baste decir que mientras que con la culata de 16 válvulas se ganaban 2 décimas en la recuperación de 80 a 120 en 5ª velocidad, ahora con el motor G, se ganan ¡2 segundos! No se trata tanto de que dispongamos de 160 caballos, cuanto de la manera en que se manifiestan. Para aprovechar esta potencia y que no se produzcan pérdidas de adherencia (al fin y al cabo se trata de un tracción delantera de reducido tamaño), se han modificado notablemente las leyes de la suspensión, ahora más firme y menos confortable.

Digamos para finalizar que el GTI G60 llegará a España a mediados de mayo y que se venderá a un precio de 2,6 millones de pesetas, con ABS y un sistema de bloqueo automático de diferencial (bautizado EDS) opcionales. El nuevo GTI apenas se diferencia externamente del actual GTI 16V excepto por las nuevas llantas de 15 pulgadas de diámetro (con BBS opcionales y neumáticos de perfil 55) y los anagramas específicos. Esperemos ahora la respuesta de sus competidores.

José María Cernuda

**SIMBOLO DE DISTINCION.**  
Sólo el anagrama con la G diferencia esta versión de 160 caballos que, a un precio de 2,6 millones, llegará en junio a nuestro país.



FICHA TECNICA	
	GTI G60
<b>MOTOR</b>	
Disposición.....	Delantero-transversal
Nº de cilindros.....	4, en línea
Cilindrada (c.c.).....	1.781
Árbol de levas.....	En cabeza
Nº válvulas por cilindro.....	2
Alimentación.....	Inyección y compresor
Compresión.....	8,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.....	160 cv (118 Kw)/5800
Par máximo / r.p.m.....	22,9 mkg / 3800
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción.....	Delantera
Caja de cambios.....	Manual, 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema.....	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m).....	10,5
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras).....	Disc. vent./Disc, ABS
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera.....	Tipo Mc Pherson
Trasera.....	Eje torsional
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.).....	1.080 (3 puertas)
Largo/ancho/alto (mm).....	4.040/1.700/1.405
Capacidad del depósito (l).....	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s).....	8,3
Velocidad Máxima (km/h).....	216
Consumo Urbano (l/100 km).....	12,1
A 90 km/h (l/100 km).....	6,9
A 120 km/h (l/100 km).....	9,2

**V**olkswagen acelera y se destaca en cabeza, en esta dura carrera en pos de la potencia y las prestaciones



Para BMW los años 90 no podían empezar mejor. Con la Nueva Gama 90, BMW vuelve a demostrar que es capaz de sorprender a todos una vez más. Que reunir bajo una sola marca lo mejor de cada categoría no es un sueño.

Motocicletas que incorporan avances únicos en su tiempo. Y que ninguna otra pue-

de ofrecerle. Es el caso del ABS, que BMW lleva incorporando en exclusiva a sus motocicletas desde hace ya dos años. Un sistema que constituye el máximo exponente de la seguridad sobre dos ruedas. Y que ahora está disponible en toda la Serie K, incluidas las K-75.

O como el sistema Motronic, inédito has-

ta ahora en una motocicleta, que controla electrónicamente todas las constantes vitales del motor. Entre ellas, la inyección electrónica, presente en casi la totalidad de la gama.

Son rasgos capaces de convertir a cualquier motocicleta en una número uno. Como pronto lo serán las novedades del 90: La nueva K-100 RS, a la que se ha incorporado toda

## NUEVA GAMA BMW 1990 LA DÉCADA PRODIGIOSA.



la tecnología de la última generación BMW y un motor de 16 válvulas. La nueva K-75 RT, el auténtico touring BMW, ahora más accesible. O la R-100 GS París-Dakar, la bicilíndrica mejor equipada para la aventura.

Todas ellas forman una gama que se encuentra ya disponible y cuyos precios, la hacen aún más atractiva.

Le invitamos a descubrir los 90 en su concesionario. Una década prodigiosa para llegar aún más lejos en el placer de conducir.





# Pegaso gira a su favor.

Existen grandes profesionales que precisan y exigen lo mejor. Hombres que necesitan una herramienta de trabajo en la que poder confiar absolutamente.

Por eso crecemos. Por eso avanzamos. Por eso giramos a su favor. Nuestra voluntad y nuestro es-

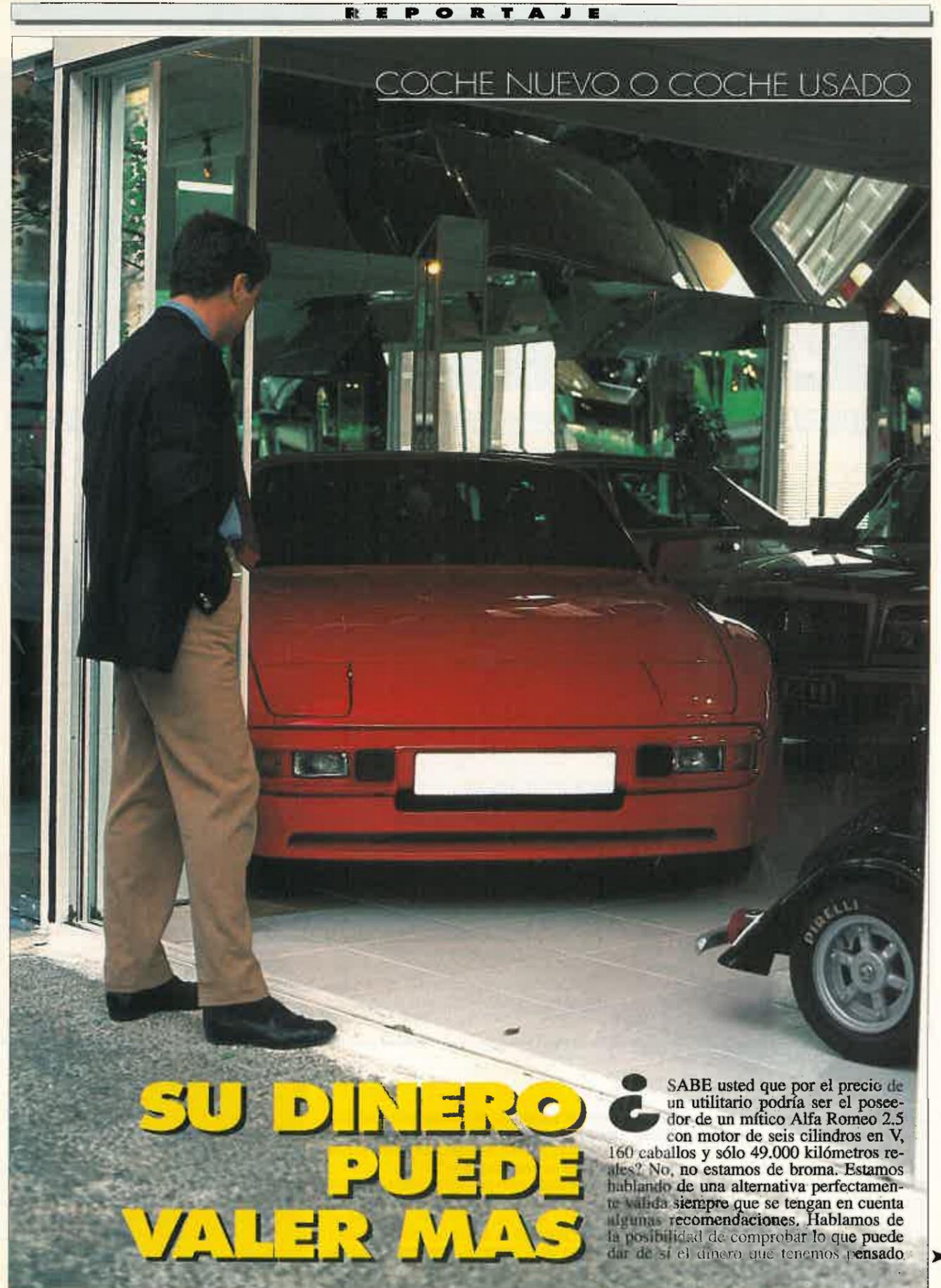
fuerzo es estar a su lado y ofrecerles los mejores vehículos, la mejor asistencia, el mejor trato humano.

Para los profesionales del transporte, Pegaso gira a su favor.



REPORTAJE

COCHE NUEVO O COCHE USADO



**SU DINERO  
PUEDE  
VALER MAS**

**¿** SABE usted que por el precio de un utilitario podría ser el poseedor de un mítico Alfa Romeo 2.5 con motor de seis cilindros en V, 160 caballos y sólo 49.000 kilómetros reales? No, no estamos de broma. Estamos hablando de una alternativa perfectamente válida siempre que se tengan en cuenta algunas recomendaciones. Hablamos de la posibilidad de comprobar lo que puede dar de sí el dinero que tenemos pensado



**PORSCHE 944 O BX GTI 16 V**

¿Quién no ha soñado alguna vez con tener un Porsche? Y ¿quién no se ha estremecido cuando ha ojeado a toda prisa una revista especializada hasta llegar a la lista de precios y ha chocado de frente con una cifra salvaje superior a los ocho millones de pesetas?

Muy poca gente se habrá planteado en algún momento, la elección entre dos modelos como los que hoy ilustran estas páginas, pero lo que sí es cierto es que no se trata de un sueño, la posibilidad de acceder a un Porsche 944 por el precio de un Citroën BX GTI 16V existe y solamente hay que sopesar los pros y los contras de cada uno, para tener clara la elección.

El modelo alemán se ha traído importado desde su país de origen, donde ha recorrido los kilómetros que señala el contador. Cuenta con un motor de 2,5 litros y 163 caballos y en concreto esta versión va provista de elevadas prestaciones eléctricas, techo corredizo, equipo de sonido Blaupunkt, kit de spoilers y espejos regulables eléctricamente.

¿Qué duda cabe, ser propietario de un Porsche puede llevar consigo el cumplir un objetivo casi inalcanzable en la vida de muchos mortales. Y puede ofrecer alicientes imposibles de conseguir con otro modelo, pero también tiene sus limitaciones.

Un BX GTI 16V, tiene casi la misma

potencia, parecidas prestaciones (comparándolas con las que conseguía el Porsche recién estrenado) y además es más espacioso, tanto en las plazas traseras con dos puertas más para acceder a ellas, como en maletero.

En un capítulo aparte, tendríamos que analizar el equipamiento, más completo en el Citroën ya que cuenta con ABS, aire acondicionado, etcétera.

En un recuadro de este artículo, se analizan los gastos que genera uno y otro modelo, y también en ese apartado el Porsche lleva las de perder. Pero no hay que olvidar que todo esto también ocurriría si el Porsche hubiese estado nuevo.

Está claro, el modelo alemán entra dentro de otro contexto.

Ya no cuesta tanto entrar a formar parte del mito, pero hay que tener las cosas claras antes de dar el paso.

**PARA MEDITARLO**

En este caso hay que pensar hasta qué punto la imagen y exclusividad, sin duda alguna poderosa, del Porsche supera otras ventajas.

Prestaciones, equipamiento, gastos de reparaciones o seguro..., marcan grandes diferencias a favor del Citroën.

Pero la palabra Porsche, volvemos a repetir, pesa mucho.

Vehículo de ocasión cedido por Cova Alhambra, Telefono: 4684608 Madrid



**BMW 318i O RENAULT 21 GTS**

Si siguiendo con el análisis de Stock de los establecimientos del ramo, encontramos un BMW 318i con kit deportivo. Está matriculado en el año 88 y su estado, aparentemente, es perfecto.

Como todos saben, se trata de una berlina familiar de alto nivel, un vehículo fiable, compacto y con una fama adquirida con el paso de los años, una fama respaldada por unos clientes que lo consideran un gran coche.

Y nos vamos a examinar la lista de coches nuevos. Elegimos el más representativo, un Renault 21 y además en su versión más económica y como es natural menos equipada. Por lo que vale este modelo de Renault, podemos comprar todo un BMW, pero ¿qué problemas puede encontrar el futuro comprador de un 21 si cambia de idea y se compra el coche alemán? De momento puede ir buscando una plaza de garaje si es que no la tiene. Utilizar un coche más exclusivo tiene sus pegs, aunque éstas se limiten en muchos casos solamente a una plaza de parking.

El Renault está bastante mejor equipado que el alemán, además las opciones de BMW no son precisamente baratas, pero a la larga, la calidad de terminación de los productos bávaros, se deja notar.

Malos ajustes, ruiditos, fallos de terminación no son habituales en un BMW.

En el recuadro de gastos orientativos, las diferencias no son tan exageradas como

en el caso del Porsche, pero están ahí. Tendremos que pensar pues, en conducir con más cuidado puesto que un piloto nos puede costar diez mil pesetas más en el alemán, y cada neumático casi quince mil más que en el Renault. Como en la alternativa del Porsche, este BMW sólo cuenta con dos puertas mientras que en el 21 se accede al habitáculo a través de cuatro.

La información pues, está servida. Usted elige.

**PARA MEDITARLO**

Encontrando una buena unidad del alemán poco habría que meditar. Aún así, siempre hay que tener presente algunos aspectos importantes.

En este caso, las dos puertas menos, pueden ser una obstáculo. El comportamiento de un tracción trasera, como es el caso del BMW, varía en relación al Renault. Otros puntos a tener en cuenta se referirían a una futura reventa de ambos modelos, en cuyo caso saldría beneficiado sin duda el BMW.

Vehículo de ocasión cedido por Motor Central, Telefono: 4743066 Madrid.



**VW GOLF CABRIO O SEAT IBIZA SXI**

La primavera se ha adelantado. En los últimos días la temperatura ha subido anormalmente y ya se han visto rodar los primeros cabrios descapotados.

Se nos presenta otra elección difícil. Se puede comprar un Volkswagen Golf Cabriolet en un estado impecable, sumándole sólo 150.000 pesetas más a la cantidad que teníamos pensado gastarnos en un SEAT Ibiza SXi nuevo, es decir por 1.750.000 pesetas.

Un cabrio puede llegar a ser tan atractivo como el más espectacular de los deportivos. A ello se le suma el placer de conducir al viento, sobre todo en primavera y en las noches de verano cuando el sol no aprieta sobre nuestras cabezas.

Por otra parte, el Golf en su versión descapotable ha sido el modelo de su clase más vendido, y no por mera casualidad.

Un Ibiza poco tiene que ver con un Golf Cabrio, pero a ambos les une una filosofía idéntica, la del disfrute en la conducción, la de sacar todo el partido a un vehículo de cuatro ruedas.

La versión SXi es la más potente de entre los Ibiza, un modelo dotado de un motor brillante y de una habitabilidad razonable. Hemos elegido este modelo, como podríamos haberlo hecho con otros muchos de su segmento que entraban dentro del precio del Golf. Modelos que podrían muy bien estar en el punto de mira de

clientes a los que no les importaría ser propietarios de un descapotable. Pero ¿a quién no le gusta un descapotable?

En este caso el coche estaba muy cuidado, y se podría hablar por sus características de un «chollo», pero el secreto de este tipo de compras está ahí, hay que estar a la que salta. No se tiene que desear ninguna oportunidad por rara que nos parezca. El propietario del vehículo, puede venderlo a veces por un precio inferior al estimado en el mercado sin que haya ninguna razón especial para ello; en manos del comprador está aprovechar o no la ocasión.

**PARA MEDITARLO**

Un Cabrio debería dormir habitualmente en un garaje; no están las cosas para menos, y una capota no es precisamente barata. Por otra parte las plazas traseras así como el maletero, están un tanto limitadas para dejar espacio al mecanismo de pliegue del techo.

Pero estamos ante un Golf y además un Golf distinto, con toda la magia de un descapotable. La elección es fácil para aquél que tenga claras las cosas, y sobre todo para el que pueda encontrar una buena ocasión.

Vehículo de ocasión cedido por Buendiauto, Telefono: 4459760 Madrid

gastar en un coche nuevo si en cambio lo invertimos en uno de segunda mano en buen estado.

La operación, no está exenta de riesgos pero con un poco de cuidado y algo de tiempo, los resultados pueden sorprendernos gratamente.

No es la primera vez que alguien se plantea acceder a un modelo más grande, lujoso y potente de lo que tenía pensado, sin pagar ni un duro más. Es imposible

reparar un stock de cualquier establecimiento especializado, sin que se presente la duda. ¿Nuevo o usado en buen estado de un nivel muy superior?

Es difícil pasar por alto el hecho real de que, por lo que nos cuesta un Citroën BX 16 TRS Athena, podemos comprar un Rover 820 16V. Pero tampoco es fácil quitarse de la cabeza, una pregunta crítica: ¿En qué estado se encuentra el vehículo que nos venden?

Podríamos analizar multitud de casos en los que por el mismo precio, se pueden comprar vehículos de segunda mano que nunca antes, se nos habrían pasado por la imaginación. La fuerte depreciación que actualmente sufren casi todos los modelos desde que son matriculados, ayuda a que aumente el abanico de posibilidades. Un coche con 0 kilómetros, se matricula, pisa la calle y pierde automáticamente un 10 por ciento como mínimo de su valor.



En el presente artículo, hemos intentado elegir modelos representativos de cada segmento con un desconcertante y a la vez interesante contraste entre sí. Son ejemplos elegidos al azar de entre muchísimos casos, ejemplos para todos los gustos.

Con ello no intentamos convencer a nadie para que deje de comprar un coche nuevo y adquiera un usado. Nos limitamos a sugerir, a informar, a descubrir (por

si alguien todavía no se había enterado) que no es una idea descabellada el apostar por un vehículo ya estrenado, aunque eso sí, tomando las debidas precauciones.

¿No les parece atractiva la idea de poseer un deportivo de impacto, un Porsche 944 por lo mismo que vale un Citroën BX GTI 16V? ¿Y la de invertir en un BMW 318is todos los ahorros, en vez de comprar por el mismo dinero un Renault 21 GTS?

MEJOR CON GARANTIA

**L**A garantía en un coche de segunda mano, puede suponer una gran tranquilidad desde varios puntos de vista.

Desde el punto de vista emocional, ya que afrontaremos los primeros kilómetros con la completa seguridad de que para concederla, se ha revisado a fondo todo el automóvil, y es más difícil que nos dé algún disgusto.

Y también desde el punto de vista práctico, ya que en caso de que el problema termine apareciendo, el coche será reparado, aunque nos

cueste bastante lograrlo en algunos determinados casos, con todos los gastos que deberán correr a cargo del establecimiento que nos facilitó el automóvil.

En los últimos meses, los concesionarios oficiales han promovido campañas especiales potenciando sus flotas de vehículos usados y dotándolos de garantías de larga duración. Los compraventa particulares no han tardado en responder y por fin un tema tan importante como es éste, se está tomando muy en serio por todos.

**N**o es fácil descubrir un posible problema en un usado a no ser que se recurra a un especialista.

En el caso del Volkswagen Golf Cabrio, la idea puede ser aún más atractiva: El cabrio más vendido de todos los tiempos en lugar de un Ibiza SXi.

OJO AL DATO

Está suficientemente claro que cualquier artículo o producto utilizado por alguien un periodo más o menos largo de tiempo, puede estar desde «casi nuevo» hasta en un estado lamentable, en función de la utilización que se le haya dado.

En un automóvil se pueden utilizar estos mismos términos pero con una salvedad. No es tan fácil descubrir un posible problema a no ser que se recurra a un especialista.

Ante esto conviene seguir algunas recomendaciones suficientes para no dar un paso en falso y llevarnos una sorpresa inesperada en el particular negocio del usado.

En caso de que el vehículo sea de importación, es conveniente comprobar la numeración del chasis, que además nos



OTRAS BUENAS OFERTAS

**E**L mercado de ocasión está repleto de interesantes ofertas, aunque en la actualidad no es oro todo lo que reluce.

Sin embargo hay determinados modelos que por una u otra razón, apenas se cotizan con lo que su precio de salida cae en picado.

Este es el caso del Citroën CX, acentuado aún más con la comercialización de su sucesor el XM. Se pueden encontrar unidades en perfecto estado por precios muy bajos teniendo en cuenta que se trata de un modelo de lujo.

Sin ninguna causa justificada,

también se pueden encontrar algunos Lancia Thema de segunda mano por cantidades muy razonables.

En cualquier caso, la comercialización por parte de las marcas de versiones renovadas siempre trae consigo una activación del mercado de segunda mano. Muchos propietarios se desprenden de su vehículo sin que le haya dado ningún tipo de problemas y con pocos kilómetros recorridos, atraídos por las nuevas mejoras.

Este ha sido el caso de los modelos Ford Fiesta, los Fiat Uno o de los Renault 21.

indicará el modelo y el año de fabricación.

Si se trata de un Porsche, con el «Libro de garantía y mantenimiento», un documento imprescindible que tiene que acompañar al vehículo, se podría conseguir una información completísima de la vida de esa unidad.

Todo vehículo importado de países de la Comunidad, tiene que ir acompañado de la «Ficha técnica de origen», documento que tendrá que presentarse en nuestra ITV. Mediante este papel, y si el

vehículo procede de Alemania, es posible averiguar los propietarios que ha tenido y muchos más datos interesantes.

Existen puntos claves en un automóvil en los que el desgaste puede ser un fiel reflejo de la vida que el coche ha llevado. Abridores, maletero, pomo de la palanca, desgaste del volante, bajos, mullido de asientos etcétera.

Otro apartado a tener en cuenta, es el referente al equipamiento. No cuesta lo mismo un BMW con aire acondicionado que sin él, teniendo en cuenta además,

**L**os importados de los países comunitarios deben tener obligatoriamente la «ficha técnica de origen».



Tira todo por la borda.  
Enrólate con Cutty Sark.



**CUTTY SARK**  
SCOTSWHISKY



DE MANO A MANO

**N**OS pusimos en contacto con una persona que vendía un Alfa Romeo GTV 6 2.5 por la atractiva cifra de 1.400.000 pesetas. Un coupé con 160 caballos, un mito en su clase por su excelente motor y por su estilo deportivo.

Este Alfa, se matriculó en Marzo de 1985 y desde entonces y según reza en el contador, ha recorrido 49.000 kilómetros, un dato quizá normal teniendo en



cuenta que su utilización se alterna con la de otro modelo existente en la casa.

Siempre según palabras de su propietario, no ha tenido ningún golpe, salvo aquellos pequeños roces que siempre ocurren en ciudad. El taller, aparte de para las revisiones, sólo lo ha visitado para cambiar un amortiguador del portón trasero y para arreglar un cortacorrientes. Además se aseguró a todo riesgo desde el principio y ha dormido en garaje siempre.

Aparentemente todo está en orden, y no tienen por qué cambiar las cosas tras una revisión a fondo. Pero ¿por qué se vende a un precio tan atractivo? ¿Acaso hay gato encerrado?

Este modelo costaba nuevo en España cuando se dejó de comercializar, casi tres millones de pesetas. Pero la marca italiana pasó una crisis antes de ser absorbida por Fiat que desembocó en una mala fama que lentamente están consiguiendo eliminar. Por esto, los GTV no está muy bien cotizados y sus propietarios tienen que ofrecerlos por una cantidad más baja de lo normal.

Vehículo cedido por un particular. Teléfono: (91) 7670731

ALGUNOS GASTOS A TENER EN CUENTA

	Porsche	Citroën BX	BMW	Renault 21	Golf Cabrio	Seat Ibiza
Puesta a punto	25.000	16.200	10.300	8.000	18.000	15.600
Cambio de aceite y filtros	8.000	5.300	7.500	5.000	5.000	4.500
Juego de neumáticos	120.000	72.000	100.000	52.000	54.000	52.000
Cambiar embrague	210.000	31.500	55.000	22.100	55.000	33.000
Cambiar un piloto	25.000	6.200	16.000	5.000	4.600	3.400
Cambiar un faro	70.000	9.200	11.500	10.000	9.200	7.800
Seguro a todo riesgo	500.000	127.000	140.000	131.000	127.000	105.000
Prezios hipotéticos						

que ponerlo después, 'sí que puede resultar realmente caro.

En cualquier caso, no hay que dejarse influir por un equipamiento maravilloso y completísimo sin antes comprobar otros aspectos más importantes del modelo en cuestión, como por ejemplo el motor.

Lo mejor es asesorarse y acudir, una vez que tengamos elegido el modelo, a comprar el coche con alguien que entienda; nos ahorraremos más de un disgusto y mucho tiempo y dinero.

UN MERCADO PARTICULAR

Paralelamente al negocio montado por los establecimientos de coches usados, existe otro mercado alternativo en el que no se busca la ganancia, sino simplemente no perder demasiado tiempo ni dinero al vender un automóvil; nos referimos al mercado del particular.

Esta opción resulta siempre más económica, pero también ofrece más sorpresas y desde luego reúne más alicientes para

quien intenta «hacer el agosto», conseguir «el chollo», en definitiva aprovecharse de aquél que no entiende y vende a precio de risa una verdadera ocasión.

Pero también, y en este caso escudado ante la ausencia de un negocio que defender, escaparate o garantía que ofrecer, se puede uno encontrar con el timo, con la increíble oferta que luego resulta ser una ruina para el bolsillo; en definitiva, con el caso contrario, el que intenta aprovecharse del comprador.

¿Cuál sería la estrategia a utilizar?

Pues lo que no nos cansaremos de repetir durante todo el reportaje, intentar probar el coche acompañados de alguien que entienda. Si quien lo vende dice la verdad, no pondrá ningún reparo a que su vehículo sea sometido a las pruebas que el comprador crea necesario.

Finalmente siempre cabe la posibilidad de encontrar un buen coche por un buen precio.

Andrés Mas



**NUEVOS TRONER.** Emplearán un motor de 360 caballos, doce litros de cubricaje, 24 válvulas e intercooling.



GAMA PEGASO 90

AMPLIA VARIEDAD

**Pegaso enfoca los 90 con una nueva gama Troner en la que se ha buscado la fiabilidad mecánica y el confort. Por su parte Nissan acaba de poner en funcionamiento una unidad anticontaminación.**

**P**EGASO acaba de presentar las nuevas versiones de su gama en la década de los 90. En la parte mecánica destaca el hecho de que todas las versiones empleen el motor de 360 caballos de potencia, 12 litros de cubricaje, 24 válvulas e intercooling.

Las nuevas versiones dispondrán de cabina suspendida en cuatro puntos, pantalla de avisos (check control, consola central en el techo, regulación de faros desde la cabina, spoiler inferior aerodinámico y deflectores antibarro, tacógrafo de dos conductores...).

El Troner TL está pensado para la realización de trabajos duros y fundamentalmente de corto recorrido con un solo conductor. Su precio final recomendado es de 10.470.000 pesetas. El siguiente modelo, el Trooner TS sube un escalón más. Lleva aire acondicionado de serie, suspensión de cabina de cuatro muelles y amortiguadores, así como faros antiniebla. Su pre-

cio final recomendado es de 10.950.000 pesetas. El Troner TR, un camión que dispone de un equipamiento total, dispone de calefactor autónomo, aire acondicionado, dos literas con armario, asiento del conductor Gran Confort con regulación horizontal del cojín, visera aerodinámica y suspensión de cabina con cuatro muelles y amortiguadores. La gran novedad de esta versión es la inclusión de un techo sobreelevado que permite al conductor estar de pie en el interior de la cabina. El precio final recomendado del TR es de 11.500.000 pesetas. El Troner TX es el buque insignia de Pegaso. La cabina de suspensión neumática de cabina inteligente e interactiva de cuatro cojines, diseño aerodinámico integral con spoilers de techo, laterales y tapacubos delanteros. En el interior no falta de nada, desde aire acondicionado, hasta un control automático integral de temperatura instalado en la cabina. Su precio: 12.300.000 pesetas.

NISSAN CONTRA LA CONTAMINACION

**L**A Dirección General del Medio Ambiente de la Generalitat de Cataluña, acaba de poner en funcionamiento una unidad móvil de vigilancia de la contaminación atmosférica. Esta unidad ha sido instalada sobre la base mecánica de un camión Nissan M 110.14. El equipamiento del vehículo incluye toda la instrumentación necesaria para medir la contaminación en cualquier lugar. En su interior se ha instalado un laboratorio, equipado con analizadores automáticos, una estación meteorológica y un ordenador en el que se recogen todos los datos.



**L**as nuevas versiones dispondrán de cabina suspendida en cuatro puntos y una completa pantalla de avisos.

**TURBO PARA BMW**

**S**OY propietario de un BMW 324 D, y desde que lo compré vengo observando que cuando el coche circula por una recta en 5ª velocidad, sobrepasa los 180 kilómetros por hora, pero si se trata de una subida, el BMW se viene abajo, y le cuesta mucho recuperarse. Me gustaría

R.- La falta de potencia que dice usted que acusa su BMW 324 D, no es porque el motor no dé el rendimiento suficiente, sino porque los desarrollos del cambio son excesivamente largos. La solución que usted propone, es decir, incorporar un turbo es más complejo de lo que podría parecer a primera vista, pero hay firmas que se dedican a ello, como Turbomecánica.



**VARIANTE PELIGROSA**

**D**EBIDO a mi profesión, ya que soy representante, tengo que viajar continuamente por toda la geografía española, padeciendo en numerosas ocasiones, serios retrasos con motivo de las innumerables e incómodas obras que se están llevando a cabo en la mayoría de nuestras carreteras.

En la mayoría de los casos, creo que estas obras servirán para mejorar las comunicaciones, pero en algunos casos la premura con que se han realizado, ha dado lugar a verdaderas chapuzas. Uno de estos casos que ejemplifican mi opinión es la variante

que se ha llevado a cabo para sortear Carmona en Sevilla. La forma que se le ha dado a esta variante, que hay que reconocer agiliza considerablemente el tráfico, no ha tenido en cuenta la orografía de la zona y cuando llueve se forman considerables charcos que si no se advierten a tiempo, dan más de un susto a los conductores, ya que se produce el temido «aquaplaning».

Como ya he dicho estoy de acuerdo en mejorar nuestras carreteras, pero siempre que esa mejora incluya un mínimo de seguridad para los conductores.

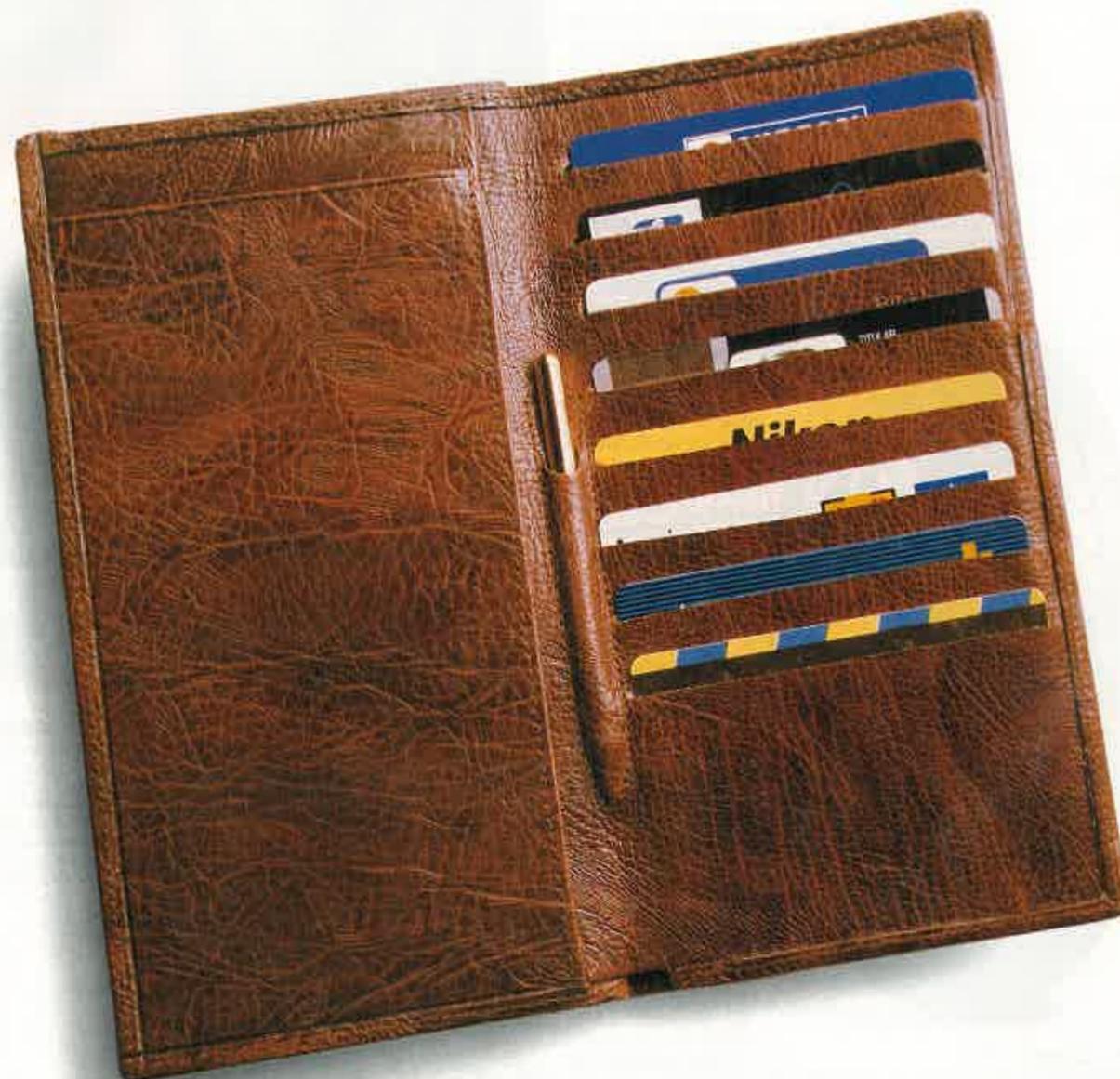
**Pablo García**  
Castelldefels (Barcelona)



saber si existe algún inconveniente para ponerle un turbo, ya que en un Catálogo de su revista publicado en 1986 se decía que el motor del 324 D era igual al del 524 TD, radicando la única diferencia en que el 324 no dispone de turbo.

**Antonio García**  
Barcelona

**TARJETAS PARA GASTAR**



**SALE LA IDEA MAS BRILLANTE DEL MERCADO.**

Ya está aquí Autoglym. La nueva cosmética. La gama más completa para el cuidado y la limpieza del automóvil. Para conseguir un acabado perfecto. Por dentro y por fuera. Y por mucho tiempo. Una gama brillante, con un producto específico para cada parte del coche. N.º 1 en Gran Bretaña y recomendada por los mejores fabricantes de automóviles.



Sr. comerciante: si quiere vender la idea más brillante del mercado, envíenos este cupón. Le informaremos detalladamente de toda nuestra línea de productos.

Nombre \_\_\_\_\_  
 Dirección \_\_\_\_\_  
 Empresa \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_  
 C. P. \_\_\_\_\_ Teléfono \_\_\_\_\_

Importador Exclusivo:  
**AUTOBRILLANTE, S. A.** Joán, 1  
 Torrejón de Ardoz  
 Tels. 676 27 62 - 676 27 11 (Madrid)

NUEVOS PIRELLI P-2000

# UN FUTURO RODADO

**L**a marca de neumáticos Pirelli ha presentado un nuevo producto en su pista de pruebas de Vizzola en tierras italianas.

El P-2000, es un neumático de perfil bajo, con un código de velocidad T, hasta 190 kilómetros por hora. Se ofrece en serie 70 y 65 para tres distintas medidas de llanta, 13, 14 y 15 pulgadas, y su precio supondrá un aumento de un 3 por ciento respecto al P-4.

La nueva «goma» de Pirelli, sustituye a los actuales P-4 y P-8 aunque éstos de momento compartirán mercado con el 2000 para gradualmente ir desapareciendo.

En el desarrollo de esta tercera generación de neumáticos, se han tenido en cuenta tres objetivos prioritarios, tres virtudes que sin embargo, son difíciles de combinar en un solo producto con un compromiso ideal. Estas son: agarre, confort y duración.

Conscientes de ello, en Pirelli han afrontado el desafío armados hasta los dientes.

En primer lugar, se ha recurrido a una nueva generación de compuestos, abandonando la habitual mezcla uniforme. Ya es posible pues, un buen agarre sin un desgaste acelerado.

La carcasa también ha recibido nuevos materiales con mayor resistencia, algo muy importante cuando se trata de exigirle las máximas prestaciones a un neumático.

La banda de rodaje se ha diseñado con la ayuda del ordenador, algo indispensable cuando se trata de conseguir los mejores resultados. El P-2000 se comporta excepcionalmente sobre asfalto mojado, como pudimos comprobar en el completísimo circuito de pruebas de la marca. Se ha logrado una excelente capacidad de drenaje de agua, sin perjudicar a la velocidad. También se ha retardado el fenómeno del aquaplaning.



**HOMOLOGADO.** El nuevo producto de la marca italiana, ya ha sido homologado por multitud de firmas automovilísticas entre las que se encuentra Ford.

El P-2000 está calculado al milímetro para ofrecer un perfecto equilibrio entre estabilidad y confort. Esto implica un proceso de fabricación mucho más cuidado y además un seguimiento adecuado por parte del conductor que deberá vigilar la presión si quiere aprovechar al máximo sus prestaciones.

El Pirelli P-2000 ya ha sido homologado por diferentes marcas como Fiat, Volvo, Ford, Alfa Romeo, y acapara un segmento de mercado, que en Europa significa hablar de un volumen de 53 millones de cubiertas, o lo que es lo mismo un 30 por ciento del total del mercado. O

Andrés Más

**EQUILIBRIO PERFECTO.** El nuevo Pirelli P-2000 reúne tres condiciones ideales: agarre, duración y confort, en un compromiso ideal.

## TARJETA PARA GANAR



Llega una nueva tarjeta que no sirve para comprar nada. Ni para pagar ni para sacar dinero de ningún banco. Y es que ésta, no es una tarjeta para gastar sino para ganar. Es la nueva tarjeta SUPERTESORO de Diario 16. Con ella puede ganar todos los días, fabulosos premios en metálico. Y los domingos, un fantástico coche. Consiga su tarjeta de la suerte el próximo domingo en Diario 16 y prepárese para ganar. Hay un SUPERTESORO esperándole.

CON EL PATROCINIO DEL GRUPO ALFARO.

**grupo alfaro**

**Diario 16**  
Cada día más cerca.

DEJA QUE LOS DEMAS LA DREN

# KADETT CABALGA

## GSI

### 16 VALVULAS

Que digan lo que quieran.

La realidad está aquí, en el Nuevo Opel Kadett GSi 16 Válvulas. Se acabarán las promesas. Llegarán las realidades. 150 caballos. 217 Km/h. Aceleración de 0 a 100 en 8 segundos. Y toda la seguridad, la duración y la resistencia de Opel.

Es la verdad. Que digan. Que ladren. Nosotros, con el Kadett GSi 16 Válvulas, cabalgamos.

2.362.000 pts.\*



\* Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Precio recomendado por el fabricante. (Península y Baleares.)



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS

GAMA VOLVO 460

# CUESTION DE VOLUMEN



Hace poco más de un año, Volvo presentó sus modelos 440. Sobre la misma base mecánica ahora llega a España el 460, que colma las aspiraciones de aquellos que siempre han deseado tener un auténtico Volvo, pero no podían optar al precio de las series 200 ó 700.

**H**ACE unas semanas publicamos el primer contacto con los nuevos Volvo 460. Ahora ya hemos tenido la oportunidad de probar a fondo los dos modelos de la gama que se comercializan en nuestro país con sus especificaciones mecánicas y de equipamiento.

Aunque en principio puede parecer que el 460 no es más que un 440 con maletero, lo cierto es que el protagonista de nuestra prueba apunta más alto. Para ello, los estilistas de la marca, han dotado a este modelo de un acentuado aire de familia, muy en línea con los serie 700. De esta forma la serie 400 queda compuesta por tres carrocerías distintas que emplean una planta común. Por una parte el 480 como coupé deportivo, en un término medio el 440, con su carrocería de tipo dos volúmenes y medio y en lo alto de la serie, este 460 con una conformación clásica de tres volúmenes, tal y como se le exige a una berlina de alto nivel.

En términos generales, los 460 son coches amplios y confortables, tanto por la suavidad de sus suspensiones, como por el cuidado interior de sus habitáculos. En un principio, tan sólo se comercializan en España dos versiones: el 460 GLE y el

460 Turbo. Ambos disponen del mismo motor; el cuatro cilindros de 1.721 centímetros cúbicos de origen Renault, sobre el cual los técnicos de Volvo han trabajado a fondo para mejorar sus cifras de par. El secreto de los buenos resultados obtenidos en este aspecto hay que buscarlo en el diagrama de la distribución y en los sistemas de inyección electrónica.

La versión atmosférica desarrolla 106 caballos, que son suficientes para obtener unas prestaciones honestas, pero están limitados por unos desarrollos de cambio que obligan a utilizar el cambio más de la cuenta. Por su parte el Turbo tiene un funcionamiento que nos atrevemos a calificar de casi ideal. Este motor tiene un turbocompresor refrigerado por agua que empieza a soplar desde muy pocas revoluciones. Para mejorar el rendimiento dispone de un «intercooler» o

intercambiador de calor, que refrigera el aire de la admisión que va a entrar en los cilindros.

En ningún momento se aprecian tirones y brusquedades típicas de los motores sobrealimentados por turbocompresor. Desde poco más de dos mil revoluciones, el motor empuja y a pesar de unos desarrollos también algo larguitos, se recupera con alegría. 122 caballos no es ni mucho menos una potencia para tirar de espaldas a nadie, pero lo cierto es que permite rodar con alegría y soltura.

En cualquiera de las dos versiones se ha pretendido conseguir un coche fácil de

## VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort general
- Dirección suave y precisa

**VOLVO 460 TURBO**  
PRECIO: 3.365.434 pt.

- Asientos blandos
- Autonomía escasa
- Precio elevado

## DEFECTOS

## VIRTUDES

- Confort general
- Climatización potente
- Frenos potentes

**VOLVO 460 GLE**  
PRECIO: 2.902.338 pt.

- Desarrollos muy largos
- Motor ruidoso
- Asientos blandos

## DEFECTOS





conducir, sin pretensiones velocísticas nada acordes con su talante de coche familiar de cierta categoría.

Para acabar con los motores, diremos que si bien su funcionamiento no presenta ningún reproche, en cuanto a ruido, están ligeramente por encima de lo que cabría esperar. En el Turbo este aspecto no llega a molestar, pero en el Inyección resulta, por lo menos, chocante.

Tal y como decíamos, los 460 son coches que destacan principalmente por su facilidad de conducción. Este fenómeno se produce por varias causas. Por una parte está la referente a los motores, que ayudan lo suyo, pero el peso fuerte de este aspecto recae en las suspensiones. Delante se emplea un sistema convencional de sistema MacPherson, mientras que detrás han recurrido a un eje rígido conformando con unos tirantes longitudinales lo que normalmente se denomina paralelogramo de Watt. La única diferencia entre una versión y otra reside en que el Turbo dispone de una barra estabilizadora en el eje trasero, mientras que el atmosférico no dispone de este elemento.

El tarado de los amortiguadores es bastante suave, pero no por ello se producen inclinaciones excesivas de la carrocería. En carreteras en buen estado el comportamiento de los 460 es irreprochable. La lógica tendencia a tirar de morro, como en cualquier tracción delantera, se corrige sin el menor problema con sólo adecuar el uso del volante y el acelerador a cada circunstancia. La dirección es un perfecto aliado y se mueve con toda suavidad y precisión. En el Turbo, y debido a sus prestaciones, se nota un cierto aligeramiento del tren delantero en cuanto se

**AIRE DE FAMILIA.**

En los nuevos 460, los estilistas de Volvo se han esforzado en acentuar el aire de familia típico de la marca.

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	INYECCION	TURBO
<b>CIUDAD</b>		
A 25,9 km/h de promedio	9,8	13,4
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,7	6,7
En conducción rápida	12,6	13,5
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,2	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,2	10,7
A 180 km/h de cruceo	--	16,4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,8	11,0
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	495	390

PRESTACIONES		
	INYECCION	TURBO
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	180,3	196,2
<b>ACELERACION</b>		
400 m salida parada (seg.)	18,6	17,3
1.000 m salida parada (seg.)	34,4	31,1
0-100 km/h (seg.)	13,2	10,1
Metros recorridos	234	169
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	20,5	18,4
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	22,9	21,8
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	38,1	32,8
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	43,1	39,6
De 60 a 120 km/h en IV (seg.)	14,3	8,1
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,1	13,7
Metros recorridos	564	389

FRENOS		
	INYECCION	TURBO
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
(En metros)		
A 60 km/h	17,9	17,8
A 100 km/h	50,3	42,5
A 120 km/h	73,2	61,0

SONORIDAD		
	INYECCION	TURBO
A 60 km/h	50,2	52,2
A 90 km/h	61,6	63,1
A 120 km/h	65,4	68,5
A 140 km/h	70,1	71,1
A 160 km/h	72,4	73,8
A tope	80,5	78,5

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

EQUIPAMIENTO		
	INYECCION	TURBO
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	SI
Volante regulable	SI	SI
Retrovisión	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctricamente (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Frenos regulables desde el tractor	NO	NO

FICHA TECNICA		
	INYECCION	TURBO
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.721	1.721
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec electrónica	Inyec electrónica+turbo
Compresión	10,4 a 1	8,1 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	106 cv(78 kw)/5.500	122 cv(90 kw)/5.400
Par máximo / 1 p.m.	14,8mkg(145 Nm)/3900	17,8mkg(175 Nm)/3.300
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,0/21,6	9,2/15,4/21,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,6/36,0	29,3/37,5
Embrague	Monodisco cable	Monodisco cable
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	3,2
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	No	Si Teves.
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Tipo Mac Pherson	Tipo Mac Pherson
Trasera	Paralelogramo de Watt	Paralelogramo de Watt
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Chapa 6x14	Aleación 6x14
Neumáticos	175/65R14	185/60 HR14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.003	1.035
Capacidad del depósito de combus.	48	48

rueda a tope. Este fenómeno no afecta a la seguridad, puesto que el coche, en estas condiciones, sigue respondiendo con fidelidad a los deseos del conductor.

También en las fastidiosas maniobras de aparcamiento la dirección se mueve sin el mas mínimo esfuerzo. Y hablando de tráfico urbano, hay que mencionar que ambos modelos se mueven con soltura en el tráfico más congestionado. La visibilidad es buena en cualquier dirección y desde el puesto de conducción se dominan los extremos del coche perfectamente. Por sus formas bastante cuadradas, el Volvo parece más grande de lo que en realidad es y uno se sorprende de poderlo aparcar en huecos bastante pequeños.

De nuevo fuera del tráfico urbano, al rodar por carreteras bacheadas, se aprecian diferencias de comportamiento entre uno y otro, debido a que en el Turbo hay una barra estabilizadora en el tren trasero, mientras que en el atmosférico no. Esto permite unos balanceos de carrocería algo más acusados en este último, así como algunos rebotes del eje posterior. No obstante en ningún momento estas reacciones merman las excelentes posibilidades del coche. La buena motricidad permite rodar a un ritmo muy alegre en cualquier circuns-



DOS SOLUCIONES:  
QUEDARSE EN CASA...



**BUEN EQUIPO.** El cuadro del Turbo (arriba) es completo y dispone de un funcional ordenador de a bordo. En cambio en el GLE, queda un poco tristón.



**BLANDA SUAVIDAD.** Los asientos de los 460 son de un tejido agradable y suave. Son cómodos, pero en trayectos largos se echa en falta algo más de rigidez en la zona lumbar.

tancia sin que la rueda que queda en el interior de la curva patine.

Los frenos también están al máximo nivel. En el Turbo vienen equipados con un sistema antibloqueo Teves, que resulta muy eficaz y permite un buen tacto en el pedal. En la versión más barata, no está disponible el ABS en los frenos, pero su eficacia y resistencia es a prueba de bomba.

Cuando uno se acomoda al volante del 460, una vez ajustado el asiento y los mandos, se tiene la misma sensación que cuando uno se pone por primera vez un traje hecho a medida. Todo queda perfectamente al alcance de la mano. Los retrovisores son orientables eléctricamente y cualquier anatomía puede encajar perfectamente en el asiento. Este es cómodo y sujeta bastante bien, pero según pasan los kilómetros resulta excesivamente blando

y los riñones se llegan a resentir en los viajes muy largos.

En la parte trasera hay un buen espacio para dos adultos, aunque también se pueden acomodar tres algo más apretados. En contra de las tendencias actuales, en el asiento posterior no hay peligro de tocar con el techo o la luneta posterior, tal y como sucede en muchos modelos de la competencia. En cuanto al maletero tampoco hay ninguna queja, puesto que su volumen es generoso y sus formas son muy aprovechables. Para aumentar su capacidad, se puede abatir el respaldo del asiento posterior asimétricamente.

La rueda de recambio está en el fondo del maletero, pero en el interior, lo cual es una garantía para evitar los robos que tanto se han puesto de moda.

Estos Volvo disponen de un equipam-

MECANICA		
MOTOR	Excelente	En la versión Turbo destaca por la gran elasticidad. En el atmosférico se notan vibraciones.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	El funcionamiento del mecanismo es rápido y suave. Mejoraría con algo más de precisión.
TRANSMISION	Normal	Las relaciones de cambio son muy largas en el atmosférico y razonables en el Turbo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Los asientos son cómodos, aunque en trayectos muy largos, se echa en falta algo más de rigidez.
CLIMATIZACION	Excelente	Los mandos son sencillos de manejar y el aire, ya sea frío o caliente, se distribuye bien.
SONORIDAD	Normal	El motor atmosférico es ruidoso, pero el Turbo funciona con suavidad en todo régimen.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es asistida y se mueve con toda facilidad. En Turbo resulta un poco ligera a alta velocidad.
FRENOS	Excelente	Son potentes y progresivos. En el Turbo el sistema ABS mejora sensiblemente la seguridad.
SUSPENSION	Normal	Es algo blanda, pero no permite balanceos ni inclinaciones excesivas.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Es una berlina con buena capacidad para cinco adultos no excesivamente gruesos.
MALETERO	Bueno	El maletero es amplio y, sobre todo, muy aprovechable. La rueda de recambio esta dentro.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, la calidad esta a la altura de los más exigentes.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	El turbo responde sin problemas, pero el atmosférico está penalizado por los desarrollos.
ACELERACION	Normal	El Turbo resulta brillante y la excelente motricidad colabora. El atmosférico es más perezoso.
RECUPERACION	Normal	La gran elasticidad del Turbo permite unas buenas cifras. El Inyección es algo lento.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Ninguno de los dos es excesivamente ahorrador pero sus cifras nunca son excesivas.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es completo y racional. Sólo falta algo más de instrumentación.
PRECIO	Regular	Los Volvo nunca han sido baratos, pero la seguridad de comprar un buen producto tiene precio.

### FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales de estos recién llegados son muchos, puesto que entran de lleno en el segmento de las berlinas medias. Por parte del GLE, los más destacables son el Alfa Romeo 1.8i (2.186.576 pts), el Audi 80E (2.757.619 pts), y el BMW 318i (2.689.918 pts). De estos, el Volvo es el que mejor nivel de confort ofrece, aunque en prestaciones queda por detrás de todos ellos. También en habitabilidad es líder el Volvo, que en este caso se enfrenta a tres rivales que tienen un aire un tanto deportivo. El Turbo es más difícil de encajar, puesto que su precio condiciona mucho su situación. Por una parte está el Ford Sierra 2.0i (2.718.018 pts), el Opel Vectra 2.0i CD (2.499.921 pts), el Peugeot 405 SRi (2.511.088) y el Renault 21 TXE (2.457.763 pts). Frente a todos ellos, el Volvo aparece como el más caro.

miento muy completo en cualquiera de sus versiones. Entre los elementos más destacables están el asiento regulable en altura y el aire acondicionado que viene montado de serie en ambos modelos. Este último tiene una buena potencia y en general la climatización funciona muy bien.

El cuadro de instrumentos del GLE es bastante parco en elementos, puesto que además del velocímetro y del cuentavueltas, todo se completa con un triste aforador del depósito de combustible y un termómetro de temperatura del motor. Por su parte el Turbo dispone de un manómetro para medir la presión del turbo y un ordenador de a bordo de muy sencilla utilización que da información sobre el consumo, la velocidad media, la temperatura del motor del aceite y ambiental.

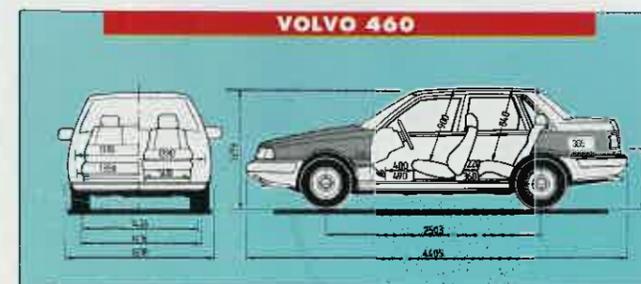
En términos generales podemos calificar al Volvo como un coche completo con

unas buenas virtudes ruterías y una excelente predisposición para su uso urbano.

Volvo es una marca que tradicionalmente ha hecho coches muy seguros y el 460 no es una excepción, puesto que su estructura es muy robusta y esto bien merece pagar un poco más.

Víctor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez



**DATOS DEL COMPRADOR**  
 Importador: Volvo Concesionarios S.A. Pº de la Castellana, 130. 28046 Madrid. Teléfono: 262 22 07. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de posventa: 70 puntos.

# ...O SALIR CON EL NUEVO GOODYEAR GT

Cuando la lluvia convierte la carretera en una pista de patinaje, el nuevo Goodyear GT está en su elemento. Los surcos hiperbólicos de su banda de rodadura —diseño exclusivo de Goodyear— expulsan el agua lateralmente y hacia atrás, superando el aquaplaning y evitando el derrapaje. En seco y en mojado, el nuevo Goodyear GT se agarra con fuerza. Gira con total precisión. Frena en menos espacio. Le lleva a casa con toda seguridad.

**A PRECIO NACIONAL**

LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

## GOODYEAR

TAKE ME HOME

FORD SCORPIO  
V6 2.9 GHIA AUTOMATICO

# VUELVE EL SEDAN

La creciente demanda de carrocerías de tres volúmenes ha marcado un regreso al clásico sedán con maletero. El Scorpio se ha hecho eco y Ford ofrece su nuevo buque insignia con esta concepción.



LOS coches grandes de cuatro puertas, tras un inicial interés por los de cinco, acaparan hoy un 70 por ciento de las ventas en Europa dentro de este lujoso segmento. La decidida estrategia de Ford por aumentar su actividad en el viejo continente, ha traído una renovación de la gama alta de la marca. Los Scorpio, concebidos en un principio como cinco puertas, se han doblegado a las tendencias del momento.

Su carrocería ha crecido siete centímetros y medio ofreciendo un amplio maletero de 490 litros. Al abrirse desde el paragolpes, el espacio disponible queda muy accesible y ahora los asientos traseros pueden abatirse desde el propio maletero en una porción del 60/40 aumentando considerablemente la capacidad de carga del Scorpio Sedán.

Batalla y ancho de vía no han variado respecto al modelo anterior, consistiendo los cambios estéticos en un nuevo frontal integrado con los faldones aerodinámicos y unas ventanillas posteriores de menor tamaño. Un profundo estudio en el túnel de viento ha permitido que la carrocería

de cuatro puertas tenga el mismo coeficiente de penetración aerodinámica que la versión de cinco puertas. Todo ello no ha perjudicado una de las excelencias de los anteriores Scorpio, la amplitud de las plazas traseras, que se conserva invariada.

Para su modelo más prestigioso en Europa, Ford monta el ya largamente conocido motor de seis cilindros en V y casi tres litros de cubicaje. Ofrece un nivel aceptable de potencia a bajo y medio régimen lo que le hace muy agradable en su respuesta. Su docilidad y progresividad se muestran ideales para montar una caja de cambios automática, en este caso es la de cuatro relaciones y con un convertidor de par de accionamiento hidráulico. Este último permite ser bloqueado en tercera y cuarta velocidad, ofreciendo la posibilidad de «manualizar» el cambio. Así, según las necesidades, pueden conservarse respuestas más vivas en velocidades intermedias como en el

**VIRTUDES**

- Amplitud
- Confort y equipamiento
- Respuesta motor

**SCORPIO V6 2.9 AUTO.**  
PRECIO: 4.880.000 pts.

- Consumo elevado
- Mando de luces
- Balanceo de la caja

**DEFECTOS**

caso de carreteras de montaña o en adelantamientos rápidos. Los 145 caballos, algo justos respecto a la competencia, no se ven mermados a la hora de responder por el cambio automático; el Scorpio se revela como un eficaz y comodísimo ruterero, con el relax suplementario que supone no tener que manejar el embrague y el cambio. Las prestaciones sin ser excepcionales satisfacen en todo tipo de carreteras pudiéndose mantener altos cruceros por autopista sin perder un ápice del silencioso confort interior. La única contrapartida vendrá gravada por un consumo elevado y propiciado por el cubicaje del motor, las propias dimensiones del coche y el cambio automático.

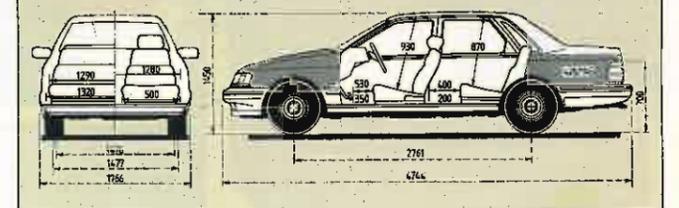
El comportamiento general del coche puede calificarse de muy acorde con su personalidad. Ante todo prima la comodidad de sus ocupantes y así las suspensiones y el aislante del guarnecido no dejan que ninguna irregularidad de la ruta o el tiempo perturbe la atmósfera interior de la gran berlina. La conducción del Scorpio resulta tan fácil como relajada y etapas de 600 ó 700 kilómetros no llegan a cansar,



**NUEVAS LINEAS.**  
La adopción de maletero no ha influido en el espacioso habitáculo o en el confort general. El equipo es ahora aún más completo tanto en las demás versiones como en este Ghia.



**FORD SCORPIO V6 2.9 AUTOMATICO**



**PRUEBA**

Motor 16

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata de fundición. Distribución: Dos árboles de levas en culata accionados mediante empujadores. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 145 CV (107 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 23,3 mkg (228 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción trasera. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Convertidor: de accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,4 km/h. En 5ª a 1.000

rpm: 37,8 kilómetros por hora.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida con desarrollo variable. Vueltas de volante entre topes: 2,6 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

**SUSPENSION:** Delanteras: Columnas independientes McPherson, brazos inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos semiarrastrados montados en un bastidor tubular. Amortiguadores de doble tubo y muelles helicoidales. Sistema autonivelador opcional.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/70 x 14. Llantas: De aleación 15 x 6".

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.315 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 l.

**FRENTE A SUS RIVALES**

No es fácil competir en el segmento de las berlinas lujosas. El Scorpio tiene que vérselas con un buen grupo de sedanes que en muchos casos le aventajan en potencia. Como rivales de tres módulos tendrá entre otros a los Alfa 164 3.0 V6 (4.956.577 ptas.), Audi 100 (3.454.715 ptas.), BMW 525i (5.037.502 ptas.), Lancia Thema 1.6 V (3.670.674 ptas.), Mercedes 260 E (5.345.874 ptas.), Opel Senator 3.0 (4.750.203), Saab 9.000i (3.766.764 ptas.) y Volvo 760 GLE (6.584.738 ptas.).

máxime si tenemos en cuenta la ayuda del automatismo al cambiar. Equipado como todos sus hermanos de gama con el sistema antibloqueo de frenos y con una rigidez de caja a prueba de cualquier apoyo, se muestra además muy seguro adaptándose a todo tipo de carreteras y firmes. Una suspensión con amortiguadores blandos es la que marca los límites en curva al balancear excesivamente el coche. Opcionalmente se puede acceder al sistema de autonivelación de la suspensión, de funcionamiento neumático, que mejora bastante este aspecto y que además se acompaña de la barra estabilizadora que se monta en las versiones de tracción a las cuatro ruedas.

El nivel de equipo de los Ghia del 90 aumenta de forma considerable, disponiéndose de serie el aire acondicionado, dos retrovisores eléctricos térmicos, nuevos tapizados interiores, asientos delanteros ajustables eléctricamente en altura y con soporte lumbar hinchable, elevallas eléctricas en las cuatro puertas, respaldo del asiento trasero ajustable eléctricamente; ordenador de consumo, luces de cortesía a nivel del suelo y luces de lectura delanteras y posteriores así como en el borde de las puertas y maletero. Los extras incluyen la suspensión autoniveladora, tapizado en piel con calefacción, parabrisas térmico, lavafaros y equipo de audio de fabricación propia con «compact disc». Además Ford ha hecho un estudio acústico por ordenador del habitáculo para ubicar los altavoces especiales.

El buque insignia de Ford se lanza de esta manera a la conquista del segmento superior, cada vez más solicitado. El Sedán con motor 2,9 acapara lo mejor de la casa tanto en mecánica como en equipo, disponiéndose de una lujosa berlina de gran capacidad y prestaciones suficientes para viajes de todo tipo.

Juan Luis Soto  
Fotos: José Antonio Díaz

**DATOS DEL COMPRADOR**

Ford España S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 336 91 00. Garantía: un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 400 puntos.



**RENAULT DG 320:  
ECONOMIA DE EXPLOTACION.**



Renault Vehículos Industriales recomienda el uso del aceite CS Renault Diesel en todos sus productos.



Renault V.I. presenta su Gama de camiones DG 320. Formada por rígidos y tractoras; ligeros, potentes y económicos.

Dotados con un nuevo motor de gran potencia y mínimo consumo.

Con una gran capacidad de carga gracias a su baja tara. Una Gama que, por sus características, proporciona la máxima rentabilidad.

Esta es la respuesta de Renault V.I., a las necesidades del transporte a media y larga distancia.

- 6.000 kilos de tara \*
- 326 C.V. a 2.000 r.p.m.
- 140 mkg. a 1.200 r.p.m.
- Consumo específico menor de 145 gm/CV.H. en la banda de máxima utilización entre 1.150 y 1.600 r.p.m.

\* Tractora. Cabina Corta.



**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

- CIUDAD
- A 32,33 km/h de promedio .....14,22
- CARRETERA
- A 90 km/h de cruceo ..... 7,84
- En conducción rápida .....18,41
- AUTOPISTA
- A 120 km/h de cruceo .....16,33
- A 140 km/h de cruceo .....17,08

**CONSUMO MEDIO POND.**

- Litros 100/km .....14,77
- AUTONOMIA MEDIA
- Kilómetros recorridos ..... 473

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	198,6
ACELERACION (seg.)	400 m salida parada.....	17,9
	1.000 m salida parada.....	33,0
	De 0 a 100 km/h.....	11,4
	Recorriendo (metros).....	195
RECUPERACION	400 m desde 40 km/h en 4ª.....	15,4
	400 m desde 40 km/h en 5ª.....	15,7
	1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	30,0
	1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	30,6
	De 80 a 120 km/h en 4ª.....	8,0
	recorriendo (metros).....	225
	De 80 a 120 km/h en 5ª.....	8,8
	recorriendo (metros).....	252

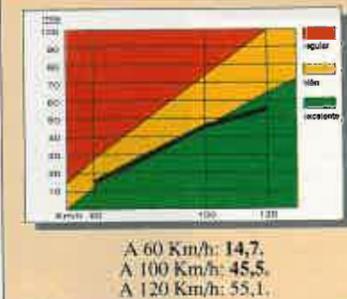
**EQUIPAMIENTO**

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	SI
Volante regulable.....	SI
Faros ajustables.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia.....	NO
Elevallas eléctricos (D/T).....	SI/SI
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	SI
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde el interior.....	SI

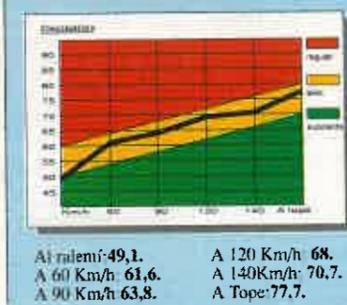
**OPCIONES**

- Radiocassette: 105.000 pts. Techo solar: 149.000 pts. Pintura metalizada: 61.000 pts. Equipo lujo: 410.000 pts.

**FRENOS**



**SONORIDAD**





## TRANSMISION DE TALENTO A SU MAXIMA POTENCIA

**4 x 4.** Así expresa su talento el Peugeot 405 Mi 16 x 4. Tracción permanente a las cuatro ruedas. Tres diferenciales: epicicloidial el delantero, epicicloidial y autoblocante por viscoacoplador el central, y autoblocante con sistema Torsen el trasero. Neumáticos 195/55 R15 V. Todo un compendio de seguridad integral.

**16 Válvulas.** Impulsado por un motor de 16 válvulas, cuatro por cilindro, dos árboles de levas en cabeza y taqués con ajuste hidráulico, el Peugeot 405 Mi 16 x 4 es la expresión total de la potencia y el confort: dirección asistida, aire acondicionado, techo practicable con mando eléctrico (opcional) y asientos de cuero (opcional).

**Inyección.** Dotado de un sistema de inyección "Bosch Motronic ML 4.1", el Peugeot 405 Mi 16 x 4 agrupa en una sola caja de distribución eléctrica los controles de encendido e inyección, optimizando el comportamiento del módulo de encendido y de los inyectores. Máxima tecnología que expresa el talento creador de Peugeot.

**160 CV.** 1.905 cc., 160 CV. DIN, 18,4 mkg. a 6.500 r.p.m. y 100 Km/h. en 8,6 segundos. Resultado: un sorprendente incremento de potencia y máxima disponibilidad de fuerza en cualquier régimen con la seguridad de sus frenos de disco (ventilados los delanteros) sistema ABR. Peugeot 405 Mi 16 x 4. La transmisión de talento a su máxima potencia.



**PEUGEOT 405 Mi 16 x 4**  
EXPRESION DE TALENTO.





MUTUA-FORD: LA PUNTA DEL ICEBERG

## ESTALLA LA GUERRA DEL SEGURO

La tensión, en los últimos meses era evidente. Y al final, el conflicto ha estallado. La Mutua Madrileña Automovilista y los concesionarios de Ford se han enzarzado en una agria polémica, con amenazas muy duras, que han enturbiado la imagen de esta actividad y llevado la preocupación a miles de automovilistas.

**L**as negociaciones entre talleres y aseguradoras siempre son tensas, pero ahora los ánimos se han exacerbado.

**E**l conflicto, como se venía baruntando, ya está aquí: unos 64.000 automovilistas con coches de la marca Ford y con póliza suscrita con la Mutua Madrileña Automovilista están con el corazón en un puño tras la «ruptura de relaciones» entre ambas marcas por el problema del costo de las reparaciones.

El problema viene de lejos. Como es habitual en otros sectores de actividad económica, el año se abre siempre con la renegociación de precios, tarifas, convenios y demás. En el tema del seguro, los talleres de reparación de automóviles vienen denunciando desde hace tiempo que los precios que pagan las compañías no son los que deberían, pero, a trancas y barrancas, al final hay acuerdo entre las partes y las aguas vuelven a su cauce.

Sin embargo, este año ha sido diferente. En octubre último, la Asociación de Concesionarios de Automóviles Intermarcas de Madrid aprobaba un «Documento base para la negociación con las aseguradoras» en el que se recoge como objetivo general «lograr y sistematizar, de una forma común para todos los concesionarios asociados, el acuerdo adecuado de relación técnica y comercial con las aseguradoras», además de fijar las bases para el establecimiento del sistema de incrementos eco-

nómicos para los distintos servicios que los talleres de reparación prestan a esas compañías y «garantizar las formas de pago, en lo que se refiere al tiempo y demás trámites burocráticos».

Pero lo que ha desatado la caja de los truenos es la afirmación recogida en ese mismo documento de que «para aquellas aseguradoras que no suscriban al acuerdo al que se llegue, será necesaria una actuación rígida por parte de los concesionarios», añadiendo que «el cliente deberá sentirse incómodo con su aseguradora, de forma que decida cambiar a una adherida al convenio, al vencimiento de su póliza». Sobre esta proclamación de principios planeaba al mismo tiempo la posibilidad de que el cliente abonara al taller el costo de la reparación y que luego reclamara a su compañía de seguros.

Para el sector del seguro, según fuentes consultadas por MOTOR 16, esta actitud «no puede ser calificada más que de chantaje, que no puede ser admitido porque, además, alguno de esos planteamientos roza la ilegalidad ya que se está vulnerando la Ley sobre Defensa de la Competencia». En los mismos medios se reconoce la existencia de tensiones clásicas y cíclicas al comienzo de cada año, pero en esta ocasión se han exacerbado los ánimos. «Estamos en una economía

de mercado, los asegurados tienen derecho a reparar su automóvil donde quieran y las compañías la obligación de abonar esa reparación. Pero no se puede volver ahora a la vieja mentalidad de mercados y tarifas rígidos. Las primas no son iguales, como ocurre con el servicio, y de ahí que tengamos que rechazar esa linealidad que piden los talleres, algo que va contra toda libertad de competencia».

Sea como fuere, el conflicto en Madrid ha alcanzado niveles esperpénticos. En la última semana de febrero, la Mutua Madrileña Automovilista insertaba publicitariamente un comunicado en el que señalaba que suspendería la contratación de seguros de daños propios en vehículos de la marca Ford después de que «los concesionarios de Ford España, S.A. hayan desencadenado una campaña tendente a imponer unos precios en las reparaciones superiores en un 50 por ciento a los vigentes hasta el 31 de diciembre de 1989».

En Ford España se rechaza de plano esta acusación y según un portavoz de la empresa, «no hemos ni previsto modificar esas tarifas». La clave estaría en la redacción del comunicado de la Mutua que cuando afirma que hay una campaña para subir los precios de las reparaciones, en realidad se está refiriendo a las tarifas especiales que la Mutua tiene con los talleres, que están muy por debajo de los precios cobrados al cliente y que además cuentan con bonificaciones del 10 por ciento.

En la propia ACIMA ha sorprendido la acusación concreta contra los concesionarios de Ford una vez que todas las redes —excepto la de Renault que tiene previsto hacerlo en breve— acordaron emprender

medidas particulares en la subida de tarifas si la citada aseguradora no se sentaba a negociar con la Asociación. De todas formas, y ante el cariz que tomaba el asunto, la ACIMA hacía público el pasado día 28 un comunicado en el que manifestaba su voluntad de seguir aplicando las tarifas vigentes hasta que se llegue a un acuerdo. La Asociación también señala que los talleres de Madrid «vienen soportando desde hace años las exigencias de la Mutua de aplicar descuentos y tarifas muy por debajo de los establecidos en general para la reparación de siniestros».

Esta misma impresión se detecta en medios del sector del seguro donde no se niega en ningún momento la «actitud insolidaria de la Mutua». Según fuentes solventes consultadas por esta revista «la Mutua ha sido siempre una oveja aparte y ha hecho gala de una prepotencia tremenda respecto a los talleres de Madrid, talleres que al final han estallado. Las presiones de la Mutua han sido excesivas y los concesionarios de Ford le han plantado cara, como lo podían haber hecho otras marcas». En este sentido se recuerda que una firma de coches de prestigio, Porsche, está negociando ahora mismo un acuerdo con la Mutua ya que ésta había amenazado con suspender la contratación de pólizas de sus vehículos.

En la Mutua, mientras tanto, se ha abierto un periodo de reflexión a la espera de mantener una reunión con Ford. Un portavoz de la compañía afirmaba a MOTOR 16 que se ratificaban en el comunicado, «aunque ha sido mal interpretado. En concreto no hemos cancelado ningún seguro de ningún Ford y esos mutualistas tienen aseguradas las reparaciones ahora



y siempre. Vamos a enviar una carta en la que explicaremos que los golpes en los modelos Ford sin repercusión mecánica se pueden reparar en cualquier taller, y que con problema mecánico, que se dirijan a la entidad para orientarles».

«Lo que rechazamos —añadió el mismo portavoz— es la imposición de tarifas. Nuestra obligación es defender los intereses de los mutualistas y esas prácticas van contra la libre competencia. Ya ha habido una subida global este año del 24 por ciento —lo que supone un costo adicional de 3.500 millones de pesetas— y no vamos a aceptar nueva subidas». La pelota, en fin, sigue en el tejado.

Raúl R. Sáez

### LAS CLAVES DEL CONTENCIOSO

✓ Todos los años por estas fechas se producen tensiones entre talleres y compañías de seguros sobre las tarifas y precios a aplicar por los primeros.

✓ En esta ocasión, la tensión se ha agudizado tras la elaboración en octubre último por los concesionarios de Madrid de un «Documento base para negociar con todas las aseguradoras» que establece condiciones leoninas para éstas.

✓ Los talleres afirman además que la valoración de sus tarifas por las aseguradoras no cubren sus costes y aseguran estar financiando las pérdidas de las compañías.

✓ El pasado 15 de enero, los denominados talleres independientes de Pamplona acordaban cobrar directamente a los clientes el costo de las reparaciones.

✓ Según todas las fuentes, los concesionarios de la marca Ford son los que han mostrado una mayor beligerancia contra la actitud concreta sobre este tema de la Mutua Madrileña Automovilista.

✓ El 25 de febrero esa Mutua insertaba publicidad rechazando el servicio para los modelos de la marca Ford. Dos días más tarde los talleres navarros daban marcha atrás en su proyecto.

✓ Guerra de comunicados y acusaciones entre la Mutua y Ford España, con amenazas de acciones legales. Pese a todo, el pasado jueves se anunciaba una reunión aclaratoria entre las dos partes.

**DUROS CON LA MUTUA.** Los concesionarios de Ford han sido los que han mostrado mayor dureza con la Mutua a la hora de renegociar las tarifas.

# ABSOLUTA INDEFENSIÓN



P. Plicot

**P**RONTO nuestras multas, tan alegremente distribuidas y cantadas, subirán a 15.000 pesetas al menor descuido y alcanzarán las 50.000 y 100.000 pesetas por poco que la autoridad de turno aprecie cualquier «peligro» en una parada frente a la panadería. Sin embargo, estos importes no son, hoy, objeto de nuestra preocupación: Nuestra INDEFENSIÓN y el frío desprecio que tal vacío supone para nosotros nos parecen algo muchísimo más grave. Oigamos primero al concejal de circulación de Madrid: «El caos normativo», cara a la próxima ley de seguridad vial, constituye «un claro obstáculo al derecho de los ciudadanos» y «no garantiza esos derechos frente a la actuación de los Poderes Públicos». ¡Gracias! Por fin un responsable reconoce lo que todos sabemos y, sobre todo, padecemos desde hace lustros. No obstante, ¡colmo de los colmos!, el Alcalde de Madrid pide «a gritos» la inmediata aplicación de esas nuevas multas.

En un Estado de convivencia nuestras Excelencias interpretan así la Constitución. El caos circulatorio es fruto exclusivo de la indisciplina y se arregla a «multazos». Deber cumplido, la imaginación al poder. ¡Cuidado!, castigar a «machetazos» a sabiendas de la INDEFENSIÓN de la «presa» constituye una FORMA DE OPRESIÓN. Además, escupimos «sólo» más de 2 billones de pesetas al año en las arcas de Hacienda, casi un 25 por ciento del presupuesto nacional y ante tal miseria es lógico que nuestros mandatarios nos exijan multas compensatorias. También nos dicen: «las multas en la CEE son parecidas». Sí, Señorías, pero NO OLVIDEN agregar las 7 garantías fundamentales de nuestros compatriotas europeos: Tipificación medida de cada infracción, progresividad de la sanción, férreo control de la Administración, fuerte normativa de defensa, enorme esfuerzo de adecuación en infraestructuras y transportes públicos, formación edu-

cacional continua y TOTAL FRACASO DE LA MULTA COMO MEDIDA CORRECTORA.

Amigos del volante, ya que niños, cortesanas, animales y cargos públicos tienen sus claros derechos, nosotros vamos a exigir los nuestros y veremos en un próximo futuro si los 15 millones de votantes que somos podemos ejercer nuestra soberanía constitucional en un «Estatuto de los Derechos del Automovilista».

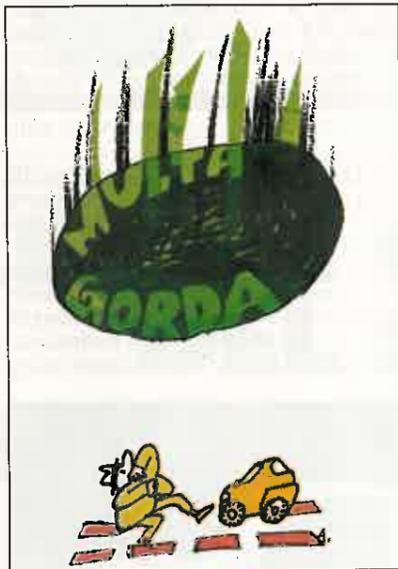
Eso, dicho en un Estado de Libertad, nos sirve para recordar que la disciplina, en el parvulario y en toda la sociedad, es fruto natural del MUTUO RESPETO Y ADHESIÓN a un conjunto de reglas claras y reali-

zaciones obvias, capaces de satisfacer a una amplísima mayoría. Tampoco sobra resaltar, Excelencias, que ustedes tienen el deber de defendernos, o sea promover la convivencia y bienestar, en cumplimiento de sus promesas y a cambio de la confianza que les prodigamos. Su tarea no es fácil, lo sabemos. Por eso les ofrecemos nuestra participación para encontrar SOLUCIONES EFICACES al tráfico urbano y otros muchos problemas acuciantes. ¡Basta

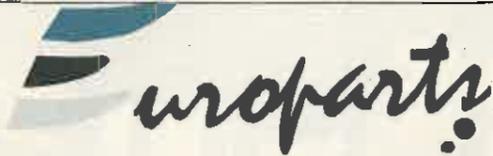
**B**asta de remiendos, culpas y castigos sistemáticos. Consenso y esfuerzos se pactan.

de remiendos, culpas y castigos sistemáticos! Consenso y esfuerzos se pactan. Así lograrán nuestra disciplina y el derecho de punir a los locos, que son los menos. Pues, Señores, les queda por demostrarnos, ahora que el sentido común les guía y que las tecnologías de punta a nuestro servicio iluminan su camino, tomando ejemplo del Gobierno Nacional en la remodelación de los ferrocarriles.

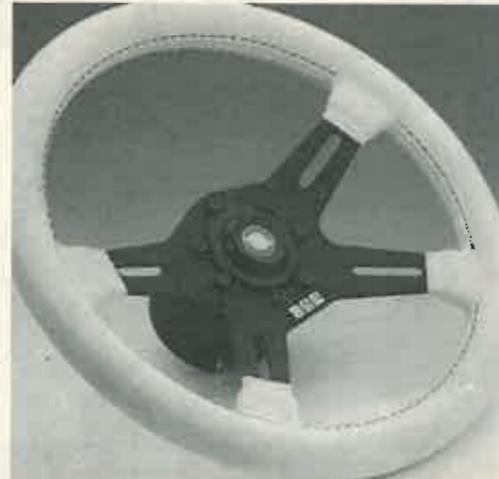
Rectificar es de sabios. De momento, sólo nos queda el recurso de rogar al Consejo de Estado y gobierno Central que dictaminen ponderación, lógica, imaginación, RESPETO y exijan a nuestras señorías una nueva lectura de esa Ley que debe incorporar nuestros derechos a la justicia y defensa, sea sólo porque somos el «motor» de la economía. Confiamos en que así sea.



**N**uestras Excelencias interpretan así la Constitución: el caos circulatorio es fruto exclusivo de la indisciplina y se arregla a «multazos».



## NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al limite del accesorio

CONSULTE A NUESTROS DISTRIBUIDORES EN:

DITECSA LAMINALTO SPORT TECSER DUOS AUTOMOVIL RAISA ACCES. VILLALBA GRAELX ESCARTI, S.A. SEMAUTO, S.A.	Vizcaya Madrid-Sur Guipúzcoa Barcelona Madrid-Norte Del. Andalucía Valencia Galicia-León	Tel. 94-620 01 59 Tel. 91-641 65 11 Tel. 943-28 10 11 Tel. 93-424 34 11 Tel. 91-850 77 82 Tel. 958-20 00 06 Tel. 96-374 64 41 Tel. 987-41 05 95	SERVIAUTO, S.A. AUTOSCRATCH AUTORECAMBIOS F.M. SPORT AUTO BURGOS REC. CASTILLA RUBEN DISTRIBUCIONES REPUESTOS GUALSAN	Vitoria Baleares Valladolid Burgos Salamanca Zaragoza Oviedo	Tel. 945-13 12 41 Tel. 971-46 80 00 Tel. 983-39 20 34 Tel. 947-21 40 13 Tel. 923-22 70 54 Tel. 976-59 25 41 Tel. 985-28 39 00
---	---	--	---	--	---

# YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE ¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

**YAMOVIL:**  
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68  
METRO OPORTO - MADRID 28019

**ANUNCIENSE EN MOTOR 16 MADRID**  
Teléfono: (91) 268 00 69

**PARTICULAR VENDE**  
MERCEDES 350 SL  
MATRICULA M-AR  
MUY CUIDADO, CON TODOS LOS EXTRAS, 2.500.000  
MERCEDES 230 E  
BLANCO, AIRE ACONDICIONABLE, MATRICULA M-CM, MUY CUIDADO, CON EXTRAS, 1.800.000  
TEL: 5 77 70 52 de 10 a 14 HORAS

**ATENCION ALARMA PARA COCHE CON BUSCA PERSONAS.**  
AL SALTAR LA ALARMA LE AVISA BOMBE ROSTER DE ENCUENTRE. ALCANCE DE 2 A 5 KM 17.500 PTAS INFORMACION MASILAS 128, 129 TFM: 4 76 17 87

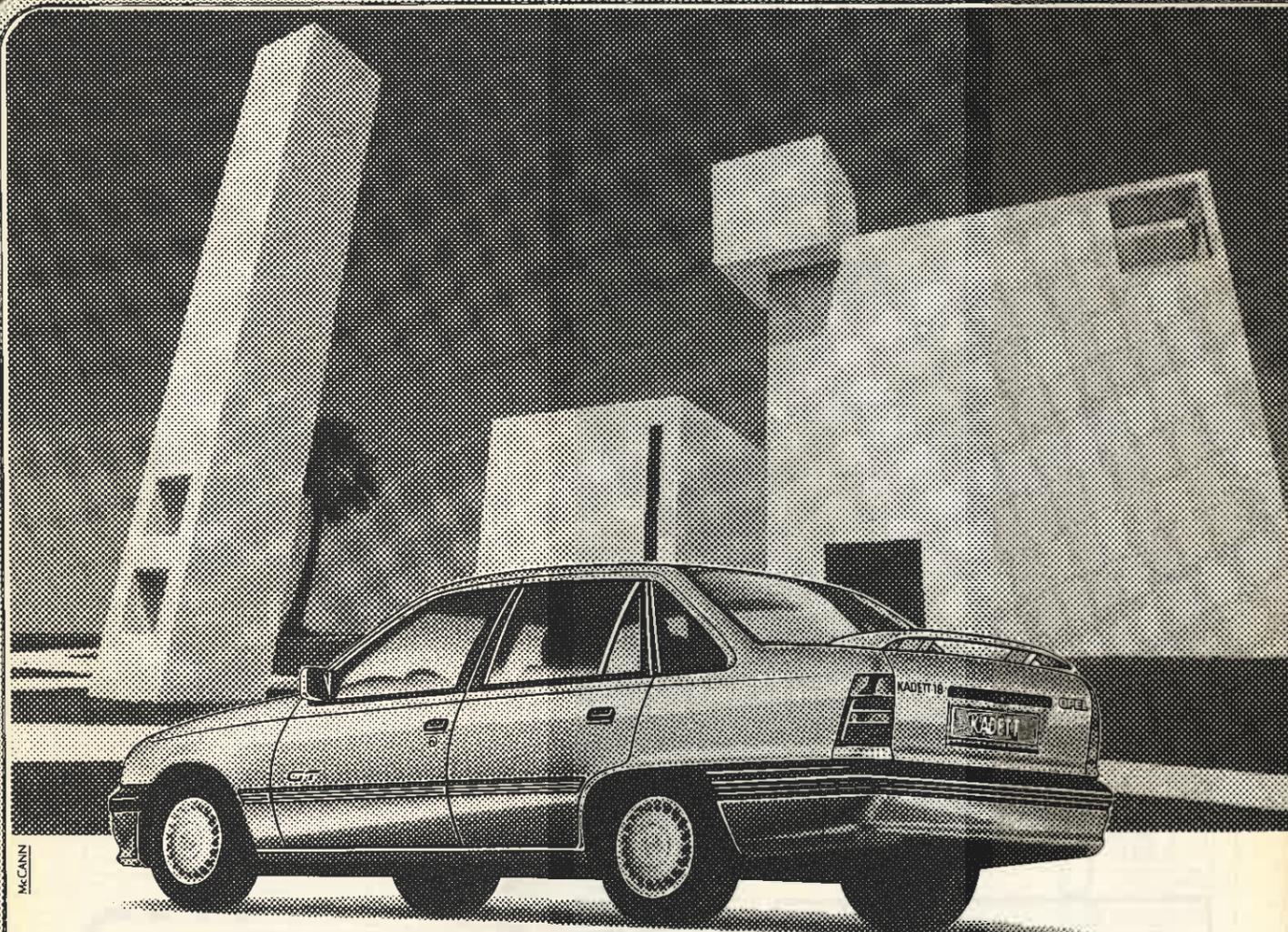
**AUTOMOVILES TEO**

**NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS**

**200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS**

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C-3  
SAN MARTIN DE LA VEGA  
MADRID  
Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86



# Opel Kadett.

## LA SEDUCCION DE LA INGENIERIA ALEMANA

Con la gama más diversa y completa del mercado.  
Versiones en 3, 4 ó 5 puertas, Cáravan y Cabrio.  
Motores desde 55 CV. hasta 150 CV.



### EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

**AUTOMOVILES  
HISPANO  
ALEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244  
(zona Plaza de Castilla)  
Tels. 733 94 45 / 62

**AUTOTODO, S.L.**

Narváez, 80-82-84  
(Zona Retiro/Bº Salamanca)  
Tels. 574 78 04-573 48 49

**DASAUTO**

Avda. Ciudad de Barcelona, 208  
Tel. 552 53 00.  
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91  
(zona Moratalaz)  
Ctra. de Villaverde a Vallecas, 307  
Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S.A.**

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)  
Tels. 458 03 54

**MOTOR GAS**

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlin)  
Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77  
(Junto al Santiago Bernabéu)  
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12  
(Bº Salamanca)  
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR  
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)  
Tel. 446 62 50  
Bretón de los Herreros, 44 Tel. 442 66 78

**Q-AUTO, S. A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000  
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45  
Antonio López, 149  
(junto Plaza Legazpi)  
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)  
Tel. 239 07 16

**REVESA**

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00  
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)  
Tel. 447 53 43

**ROAUTO, S. A.**

Fernández Caro, 9  
(zona Arturo Soria, 65)  
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80  
Hnos. García Noblejas, 128  
(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S.A.**

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500  
Tels. 889 45 12 / 48  
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93  
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR  
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3  
(paralela al Pº de La Chopera)  
Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES  
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400  
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

**CENTRO SUR DE  
AUTOMOVILES, S.A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700  
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S.A.**

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN COSLADA

**SINTA, S.A.**

Marconi, 10. (Pol. Ind. Coslada-Madrid)  
Tel. 669 00 04

EN LAS ROZAS

**ARAGUAS, S.L.**

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100. Tel. 639 27 99.  
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

**SELIAUTO, S.A.**

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700  
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO  
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.  
Tels. 617 04 11 / 617 03 61  
EXPOSICION: Simón Hernández, 55  
(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S.A.**

Avda. Constitución, 136 Tel. 6 56 47 13  
Ronda de Poniente, 4 Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100  
Tels. 850 90 13-63-94.

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

Pol. Ind. EL BALCONCILLO  
Parcela 52. Tel. 22 81 00  
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

**Valderribas Motor S.A.**

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel.: 561 48 00 - Fax: 561 48 06 - 28007 Madrid

**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION VW. CREDIT AUTOMOVILES-DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**CAR 10**  
 Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.  
**¡VISITENOS!**  
 C/ Infanta María Teresa, 10  
 Tels. 563 27 28/88  
 Entre P<sup>a</sup> Habana y Serrano

**Carvan, S.A.** Servicio Oficial  
**2.500.000 ptas. SCORPIO 2.0i GL 88 EQUIPO EXCEPCIONAL (ABS, A/A, ORDENADOR, TECHO SOLAR, ECU-2, ETC.)**  
 EXP. y VENTA Blasco de Garay, 37-Tel. (91) 244 11 91-28015 Madrid -TALLERES Y RECAMBIOS-

- LOTUS** Excel, 88, rojo, full equipo, seminuevo, garantía 6 m., 5.000.000 pesetas
- FIAT** Uno, 88, blanco, seminuevo, garantía 6 m., transfendo, 790.000 pesetas
- ALFA** 33 Q.O., 86, rojo, llantas, garantía 6 m., 880.000 pesetas
- GOLF** GTi, 83, rojo, garantía 6 m., 750.000 pesetas
- GOLF** GLD, 83, rojo, garantía 6 m., 750.000 pesetas
- VOLKSWAGEN** Escarabajo cabriolet, 82, blanco, garantía 6 m., 1.600.000 pesetas
- MERCEDES** 300 E, 86, full equipo, 4.600.000 pesetas, 6 m. garantía
- OPEL** Kadett, 87, rojo, A.A., 6 m. garantía, 1.350.000 pesetas
- OPEL** Monza, año 83, full equipo, azul, seminuevo, 6 m. garantía, 1.000.000 pesetas
- OPEL** Corsa City, año 88, 6 m. garantía, blanco, 625.000 pesetas
- PORSCHE** 924, año 79, azul met. 3 m. garantía, 1.450.000 pesetas
- LANCIA** Thema, 86, grafito, full equipo, 6 m. garantía, 2.300.000 pesetas
- BMW** 626 CSI, rojo, año 83, full equipo, 6 m. garantía, 2.500.000 pesetas

**CAR 10, S.A. Vehículos Nacionales y de importación, nuevos y usados. Tenemos el coche que busca. ¡VISITENOS!**  
 C/ Infanta María Teresa, 10. Tel.: 563 27 88/28.

**DESCAPOTABLE**  
 Alfa Romeo Spider, rojo, extras. Ptas. 1.550.000. Telf.: 541 54 52.  
**MERCEDES** 300 E año 87 todos extras, última matrícula. 12 meses garantía. 4.300.000. Telf.: 473 86 31.  
**MERCEDES** 380 SE, año 84, automático. Gris antracita, ABS, aire, techo, 4 elevadoras eléctricas, radiocassette Becker, muy cuidado. 3.200.000. pesetas. Teléfono: 467 00 78/267 62 63, comidas.  
**VENDO** AX GT 14.000 km. M-IL. 875.000. 248 03 91.  
**PARTICULAR** BMW 316 4 puertas, M-JD, extras, impecable. 2.200.000. Telf.: 253 18 10.  
**SIERRA** Cosworth, particular, gris, año 86, cuidadísimo. 985/26 07 39, oficina.  
**BMW** M-3, color antracita, a matricular,

extras, pocos km, admto coche. Telf.: 985/26 04 97. Luis Ramón.  
**BMW** 325. Particular, extras, 45.000 km, blanco. 985/26 07 21.  
**XR2** Ford, 1986, 60.000 km, 800.000 ptas. 435 54 08. Particular.  
**PORSCHE** 911 Carrera 3.3, impecable, de particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Telf.: 964/21 21 77, oficina.  
**ALFA** GTV 6 2.5 negro metalizado, 49.000 km, M-GH, impecable, 1.400.000 pesetas. Teléfono: 91/767 07 31.  
**SI** Vd. vive en Madrid o Andalucía y quiere comprar un vehículo seminuevo y nadie se lo vende rais ejecutivos, demandas judiciales, nosotros sí se lo financiamos y sin entrada, «sólo precisa su última nómina, su

D.N.I. y nos acercaremos a su domicilio para que nos firme el crédito y le llevaremos el coche a su domicilio. Mitre Automóviles, Av. Ronda General Mitre 184-186, Barcelona. Telf.: 93/418 40 29 ó 418 50 75 ó 418 48 84 (máxima reserva).  
**¡¡ATENCIÓN!!** Si Vd. ha comprado un coche nuevo y no quiere seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la deuda por usted. Compramos y recogemos vehículos en cualquier ciudad de España. Mitre Automóviles. Av. Ronda General Mitre 184-186, Barcelona. Telf.: 93/410 48 99 ó 418 48 84 ó 418 50 75.  
**M-3** full equipo, 28.000 km, particular. B-LA. 93/815 17 34.  
**GT** Turbo, 1.500 km.

B-KT, negro, nuevo, 93/815 17 34.  
**BMW** 320i, año 84, 50.000 km, metalizado, llantas aluminio, servo-dirección, otros extras. 1.500.000 ptas. Llamar después 20.00 h. Teléfono: 91/715 79 82.  
**OMEGA** 3000i, 89,

8.000 km, ABS, aire, radio, impecable. Telf.: 735 07 68.  
**RENAULT** Fuego, M-GS, dirección asistida, aire acondicionado, siempre en garaje. 53.000 km, perfecto de todo. 957.000 ptas. Telf.: 630 14 90.

**LAHORE**  
 ALEACION EN CONJUNTO



LAOR melber remOtec ALULINE  
 Virgen de la Peña, 9 - 28027 MADRID.  
 Teléf.: (91) 403 41 08 - Telex: 42409 - FAX: (91) 404 74 91.

**RENAULT**

**TANUESA**

EXPOSICION Y VENTA  
 711 37 12

P.º Extremadura, 549 - CUATRO VIENTOS - MADRID (Estación RENFE) FAX: 711 37 30 TALLERES: 711 36 12

RENAULT OCASION			
Marca y modelo	Año	km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12.000	4.500.000
Mercedes 300 CE	9/87	24.000	6.500.000
Renault 11 Turbo	86	60.000	890.000
Marca y modelo	Año	km	Precio
Mercedes 190 2.3 16V	86	47.000	3.700.000
BMW 524 TD 55 Full Equipo	9/88	10.000	4.900.000
Renault 5 C	88	9.000	660.000

**Master Car**

**GARANTIA TOTAL POR ESCRITO EN SERVICIOS OFICIALES HASTA 24 MESES EN PIEZAS Y MANO DE OBRA TODA ESPAÑA**

- AUDI 200 TURBO-QUATRO 4x4**  
 • Ranchera (Asist) nuevo modulo  
 • 200 cv, cuero, climatizado, ABS, llantas, elevalunas, etc.  
 • 3.500.000 total.  
 • 68.000 mes.
- BMW 635 CSI**  
 • 218 cv, ultimo mod.  
 • Aire, cuero, etc.  
 • 2.750.000 total.  
 • 46.847 mes.
- BMW 528i**  
 • 180 cv, seminuevo  
 • Climat., llantas, ABS, etc.  
 • 45.000 mes.  
 • 2.750.000 total
- MERCEDES 230 E**  
 • 136 cv, ultimo mod.  
 • Aire, ultrag., ABS, llantas, elevalunas, etc.  
 • 60.000 mes.
- BMW M-3 modelo 199**  
 • 200 cv, nuevo modulo  
 • Cuero, climatizado, llantas ABS, etc.  
 • 90.000 mes, ultima matricula  
 • 5.300.000 total
- PORSCHE 944 TURBO**  
 • 211 cv, ultimo modelo  
 • Aire, elec., llantas, asientos elec., elevallas, etc.  
 • 68.000 mes, 3.850.000 total
- MERCEDES 260 E**  
 • 176 cv, que no suadido 88  
 • Aire, ABS, llantas, elevallas, etc.  
 • 68.000 mes.  
 • 3.750.000 total
- BMW 320i 2/4 puertas**  
 • 125 cv, ultimo modelo  
 • Aire, llantas, etc.  
 • 76.000 mes
- BMW 524 TURBO DIESEL**  
 • 115 cv  
 • Aire, ABS, llantas, etc.  
 • 40.000 mes  
 • 2.400.000 total
- JAGUAR COUPE**  
 • 295 cv, ultimo modelo  
 • Cuero, climatizado, llantas, etc.  
 • ultima matricula  
 • 75.000 mes  
 • 4.500.000 total
- JAGUAR SOVEREIGN 3.6**  
 • 224 cv, nuevo, modelo 89  
 • climatizado, etc.  
 • 5.200.000 total  
 • 88.000 mes
- BMW 730i 199**  
 • 184 cv, Full equipo.  
 • Ultimo mod. 89.  
 • Cuero, clim., ABS, etc.  
 • 75.000 mes, ultima matricula

**SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD**

**STOK 130 VEHICULOS**  
 91/563 29 61  
 91/563 30 21

**SEGURIDAD EN SU COMPRA**  
 Master-Car selecciona los mejores automóviles de prestigio procedentes de los servicios oficiales a través de nuestros propios maestros ingenieros: Mayer Baumman y Grelinger

**GARANTIA**  
 Carnet garantía total piezas y mano de obra en toda España, hasta 2 años en todos los servicios oficiales.



**EXPOSICION Y VENTA**  
 C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10

VENDE MAS Master Car

**¡ANUNCIASE HOY!**

Enviar a **Motor 16**  
**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
 Hermanos Garcia Noblejas, 41  
 Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos .....  
 Domicilio .....  
 Teléfono .....  
 Firma: .....

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 250 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63  
TEL.: 248 62 60, 248 58 60  
Y 241 90 31. MADRID

ESTA SEMANA

EMPRESA  
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda 46 Marbella	82	51.000	350.000	Seat Málaga 1.5 Inyeccion	88	17.000	1.025.000
Opel Corsa 1.2 S	83	48.000	575.000	Citroën BX 19 GT Dir. Asis.	86	41.000	1.025.000
Seat Ibiza Street	88	21.000	680.000	Peugeot 205 GR	89	10.000	1.040.000
Seat Ibiza 1.2	87	32.000	680.000	Renault 11 TSE	86	51.000	1.075.000
Opel Corsa City	89	18.000	690.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	19.000	1.070.000
Renault Supercinco TL 5p.	86	31.000	690.000	Ford Escort 1.6 GT	89	14.000	1.090.000
Renault Supercinco C	87	11.000	690.000	Opel Kadett 1.3 GLS 5p.	88	19.000	1.100.000
Renault Supercinco C	88	9.000	725.000	Peugeot 205 SRD A.A. Dir. Asis.	87	40.000	1.100.000
Opel Corsa 1.2 TR 4p.	87	39.000	745.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	38.000	1.100.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	31.000	750.000	Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	84	47.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	11.000	790.000	Volkswagen Golf GT kit KAMEI	86	41.000	1.100.000
Renault 11 TSE	85	45.000	795.000	Renault 11 GTD	88	21.000	1.100.000
Renault Express Diesel	87	42.000	825.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	30.000	1.125.000
Renault Supercinco GTL 5p.	89	11.000	845.000	Seat Ibiza SXI	88	16.000	1.150.000
Seat Ibiza GLX 1.5	87	35.000	860.000	Renault 11 TXE	88	19.000	1.175.000
Fiat Uno 30 GL 5p.	87	31.000	880.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	25.000	1.175.000
Renault 11 GTX A.A.	86	43.000	875.000	Citroën BX GT A.A. Dir. Asis.	86	38.000	1.175.000
Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	43.000	875.000	BMW 323i Full Equip	82	64.000	1.175.000
Seat Ibiza a 5 GL 5p.	87	32.000	890.000	Renault Supercinco Bacara A.A.	89	15.000	1.225.000
Opel Rascal Furgoneta	89	11.000	890.000	Peugeot 309 GTI A.A.	87	32.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	23.000	925.000	Volkswagen Golf GTI	89	11.000	1.775.000
Peugeot 205 SRD	86	43.000	950.000	Volkswagen Golf GTI Cabrio	88	20.000	1.975.000
Peugeot 309 SR	87	33.000	975.000	Peugeot 405 MI 16 válvulas F.E.	88	25.000	2.600.000

## GARAJE TOZA

### VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, semiestreno.
- Mercedes 300 E, seminuevo.
- Mercedes 260 E, Full Equipe.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, modelo 89.
- Mercedes 190 2.3, año 89.
- Mercedes 190 E, varios.
- BMW 524 TD, año 89.
- BMW 320i, seminuevo.
- Audi Quattro Coupe.
- Audi 200 Automático.
- Audi 200 Quattro, año 89.
- Audi 100 Avant.
- Mercedes 300 D, año 89.

C/ Ponzano, 25. Telf.: 441 11 92 - 441 11 72. Madrid.

**PARTICULAR** compra Ferraris, Aston Martin, Carrera RS'73, Maseratis, Lamborghinis y similares. Miguel Angel. Telf.: 93/422 43 18.

**VENDO** Autobianchi A-112 negro, matricula M-HD, 34.000 km, 6 extras, 675.000 ptas. Telf.: 352 54 31, Javier.

«DESCAPOTABLES» modernos o clásicos, «compramos riguroso contado», en buen o mal estado, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada, pero han de ser indefectiblemente cabriolets. Viajamos a toda España. Mitre Automóviles, Ronda General Mitre 184-186, Barcelona, Teléfono: 93/418 40 29 48 84/50 75. Tardes, 93/650 20 88, sr. Jaime.

**FERRARI** F-40, unidad 25, 300.000.000 ptas. Admitimos cualquier moneda. 91/265 44 58.

**KART** infantil, 80 c.c., 115.000 ptas. Telf.: 93/692 18 24.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos, nuevos y usados, procedentes de cual-

quier país de la CEE. Adjuntamos precios autorizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Importación Automoción. Apartado 375 Molina de Segura, 30500 (Murcia). 968/61 21 26, oficina. Somos importadores. Seriedad absoluta.

**VOLVO** 760 Turbo Intercooler, techo, climatizador. 60.000 km. 316 76 39.

**ROVER** 825 Sterling. Mayo-87, full equip, 55.000 km. 3.000.000 pesetas. Teléfono: 91/519 27 39.

**GOLF** GTi 16v., blanco, 1987, techo, aire, recaro, llantas. 1.800.000. 373 47 97.

**RENAULT** 5 Turbo, M-GU, 800.000 ptas. Telf.: 854 31 36.

**SAMURAI** Long Body JHT, azul metal., dos meses, defensa, precioso. 1.500.000. Llamar 8-10 tarde. 778 93 30. José.

NUMERO 1 en USA

## DETECTOR DE RADAR

NUMERO 1 en EUROPA

BEL-EURO-Vector 3  
85.000 ptas.  
12 % IVA incluido



BEL-TRONICS LIMITED  
The Intelligent Choice

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Instalación inmediata al mechero.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:  
Paseo de la Castellana, 40.  
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.  
Ventas País Vasco: AYALA  
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

## ANUNCIENSE EN MOTOR 16 LEVANTE

Teléfono:  
91-268 00 69

## VENDO FORD FIESTA 1.3 S

año 85, 89.000 km., buen estado. Extras. Telf.: 91/777 25 02, noches.

# DITECNICA IMPORTADORES

## JEEP CHEROKEE



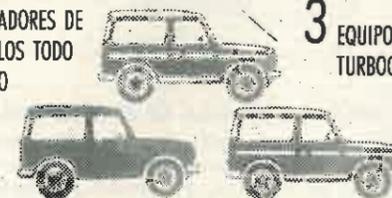
**GARANTIA  
SERVICIO POSTVENTA**

## ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

1 TALLERES  
ESEPECIALIZADOS.  
REPARACION Y  
MONTAJE DE  
ACCESORIOS

2 PREPARADORES DE  
VEHICULOS TODO  
TERRENO



3 EQUIPOS DE  
TURBOCOMPRESION

4 DISTRIBUIDOR OFICIAL  
KAWASAKI (JET-SKI)

# DITECNICA

C/. Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60.

## RALLYE MANZANARES

Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77

AIRE FRESCO A SU MEDIDA

Técnica perfecta hasta el último detalle. Se levanta y desplaza hacia atrás, mediante manivela Webasto, principal suministrador de primeros equipos; precio instalado incluyendo persiana, 79.600 ptas., IVA incluido.

Webasto  
Top-Slider

CON LA GARANTIA DE LA DISTRIBUCION DE Hella SPORT

Enviamos a provincias

### CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las  
precios marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 18 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40  
Castellana Motor S. A.

**FIAT** Croma Turbo  
Inyección, full equi-  
pe. 976/22 57 97, co-  
midas.  
**VENDO** Suzuki SJ  
410 año 85, 38.000  
km, techo fibra, ca-  
pota lona y más ex-  
tras. 650.000 ptas.  
Telf.: 93/843 08 58.  
21-22 h.

**ANUNCIESE  
EN  
MOTOR 16  
NORTE**  
Teléfono (94)  
435 77 86

### PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS  
AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TE-  
CHOS, PARRILLAS.

- Volantes y llantas MOMO (Distribuidores)
- Techos solares
- Kits de transformación
- Alerones
- Rejillas
- Faros auxiliares
- Interiores de madera
- Tapizados en piel
- Venta e instalación de teléfonos para coche.
- Distribuidor de ALKATEL y AMPER

Distribuido-  
res exclu-  
sivos para Ma-  
drid de estre-  
llas oculta-  
bles para au-  
tomóviles  
Mercedes.

GARANTIZAMOS  
NUESTROS  
TRABAJOS

**RAYS, S.A.**

C/ Elvira, 8. Tel.: 409 69 04. 28028 MADRID  
FAX: 409 73 53



**CR MOTORS**  
IMPORTADORA AUTOMOVILES Y RECAMBIOS

Modelos exclusivos de 4 y 3 plazas  
Disponemos de recambios originales  
y talleres propios

**GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES  
HASTA 5 AÑOS FINANCIACION**

Exposición C/ Volanteros nº 11  
Tel. 447 93 41 Fax: 447 93 45  
28015 MADRID

**OFERTA ESPECIAL**

**AUTOTELEFONOS**  
No se deje seducir  
por una sola mar-  
ca. Tenga la  
oportunidad  
de elegir  
entre las  
mejores  
marcas

y además:  
- Línea 48 horas  
- Seguro de robo  
- ¡¡¡gratis!!!  
- Instalación en ta-  
lleres propios (técnicos  
especialistas en Mercedes,  
BMW, Audi, VW, ...)  
- Financiación inmediata  
ERICSSON-TYX-ALKATEL-DAN-  
CALL-INDELEC

**AIRE ACONDICIONADO**  
¡¡No espere hasta el último momento!!  
Aprovechese de las ventajas de instalarse aire  
acondicionado (original o  
2º equip) ahora. Llámanos  
Accesorios, autoadhesivos, acen-  
tes aerodinámicos, llantas.  
Venta de vehículos de im-  
portación, nuevos o semi-  
nuevos

**INSTAL AUTO**

C/ MIGUEL ARACIL Nº66. TEL.3 73 84 56-3 73 82 56 FAX:3 73 84 56. 28035 MADRID. PEÑAGRANDE

**SERMARE**

TNO. 404 39 05, 328 06 91 Y  
404 73 57  
DIRECCION: GERARDO  
CORDON, N.º 1. 28017 MADRID  
TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación  
americanos y japoneses  
Todas las marcas

**VENDO** Porsche 944  
gris metalizado, A.A.,  
full equipo, noches.  
967/31 13 67.  
**SAAB** 9000 T 16v.  
Airflow, marzo 88,  
full equipo, suspen-  
sión deportiva, insta-  
lación teléfono.  
4.900.000. Marti.  
Telf.: 336 26 13 ó

335 32 89. Barcelona.  
**BMW** 320i 4p, cuida-  
dísimo. 50.000 km,  
full equipo, B-GB.  
93/204 23 69.  
**FIAT** Uno Turbo ie,  
abril 86, 45.000 km,  
siempre garaje,  
850.000 ptas. Euse-  
bio, horas oficina.  
42 45 00. Segovia.

**SERIE LIMITADA  
MERCEDES 450 6.9  
1976**  
Muchos extras, perfecto  
estado, pocos kilóme-  
tros. Precio: 4.900.000.  
Telf.: 521 99 22. Fax:  
275 57 71.

**devil**  
TODO PARA LA COMPETICION

**PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO**  
Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas  
tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Importador colectores para to-  
dos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.

**K&N**  
Sustituye al filtro original sin modificación. Aspiración del 40% su-  
perior al del filtro original. Lavable. Duración de 100.000 km.  
PARA TODOS LOS VEHICULOS, TAMBIEN AUTOCROSS.  
F-1 - Producción - Rallye - Autocross - 4x4 TODOS LOS MODE-  
LOS

**IMPORTADO POR:**  
AMR Ibérica, S.A.  
Padre Claret, n.º 282-284. 08026  
Barcelona. Telf.: 93/347 63 00,  
93/347 64 22. Fax: 93/347 64 22. Té-  
lex: 81071 amrib.

**¡ATENCIÓN!** **LAMINAS SOLARES**  
**LAMINA TINTADA (Anti Rayas) AT 20 SR PS - 666 Ptas.**

**¡PRECIO JUSTO!**

**Precisamos Delegados Autónomos  
para provincias en exclusividad**

**OFERTA DEL MES**

5 USOS      PRENSADOS

222 Ptas.      444 Ptas.

LINE XADO, S.A. Mallorca, 120, Entlo. 2.º y 3.º • Tel. (93) 253 72 88 • Fax 254 07 73

**AMR** **sparco**

Todo para la competición: Casco Bell, Mod. Jet rally y F-1.

**Mickey Thompson**  
**PERFORMANCE TIRES**

**NEUMATICOS**  
Baja belted hp  
Baja belted 4x4

Monos tres capas, Guantes, Botas y botines, homologados FIA.  
Asientos-arneses-sotocascos.  
Kit suspensión-Pastillas freno-Cierre capot-Tirantes-Lector notas, etc.  
TODO DISPONIBLE.

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos.  
IMPORTADO EN ESPAÑA POR  
AMR IBERICA, SA.  
C/Padre Claret, 282-284  
BARCELONA. Telf.: 347 63 00. Fax: 347 64 22.

**AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació**  
**Venda d'automòbils nous i d'ocasió**

- Ferrari Testarossa, nuevo.
- 2x Ferrari 328 GTSi, nuevo.
- Ferrari 288 GTO, seminuevo.
- Mercedes 500 SL (año 90), nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Porsche Carrera 4, nuevo.
- Porsche 959 «Comfort», nuevo.
- Porsche 911 Targa, nuevo.
- Mercedes 190 E 2.3 16v., seminuevo.
- Lamborghini Countach 25.º Annl.

Telf.: (9738) 28 4 59 FAX: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

**delta micz**

OFERTA ESPECIAL  
Por cada juego de llantas de aluminio le regala-  
mos una llanta con autotransmisión.  
OFERTA VALIDA HASTA EL 30 de  
septiembre

**VENDO** Ibiza diesel,  
50.000 km, B-GS.  
Telf.: 555 78 28 ó  
250 44 31. Todos los  
extras en buen esta-  
do.  
**VOLKSWAGEN** Golf  
90 cv, extras, año 88,  
seminuevo. Telf.:  
952/33 45 09.  
**OPEL** Manta, B-FL,  
450.000. 894 14 21.  
**BMW** 633 CSI, full  
equipe, azul metaliza-  
do, año 78. Precio:  
1.600.000. Telf.:  
93/318 12 17. Toda  
prueba.  
**PARTICULAR** ven-  
de Volvo 244 GL die-  
sel, impecable.  
975.000 ptas.  
475 37 28, Remigio.

1. NISSAN 107 1071 PVP 2135  
2. SUPRESTAR 107 1071 PVP 2148  
3. DELTA RACING 107 1071 PVP 2157  
4. DAIHATSU 107 1071 PVP 2148  
5. NISSAN 107 1071 PVP 2148

DELTA MIBES SPAIN  
E.L. Montserrat, 178  
08021 SABADEL (BARCELONA)  
Tel. (93) 727 56 66  
Fax: (93) 727 56 06

**CLASS**  
SPORT AUTO

Muntaner, 83 A  
Telf.: 93/253 25 53, Fax:  
93/253 58 12. 08011 Barcelona.

- ACC. COMPETICION
- AERODINAMICA
- COMPLEMENTOS

**NEUMATICOS**  
**EQUILIBRADO, etc.**  
**MONTAJE ACCESORIOS**

**CLASS 2** Valencia, 169  
SPORT AUTO Telf.: 93/451 38 07.  
08011 Barcelona.

Logos: KERNEL, HELIX, OMP, VIMESA, TERRATRIP

**ALPINE** A-108, año  
1964, estado, extras,  
precio 1.000.000.  
93/399 79 10, horas  
oficina.  
**VENDO** Lancia Y-10  
Turbo. Isabel. Telf.:  
93/422 43 18.  
**COMPRO** Roadster  
tipo Mallorca o Mor-  
gan, ofertas a José

Manuel Gornes Sán-  
chez, Pza. España, 1,  
3.º D, La Coruña, o  
Alberto Buño, Telf.:  
981/63 12 32 contes-  
tador automático.  
**PARTICULAR** ven-  
de Volvo 244 GL die-  
sel, impecable,  
975.000 pesetas.  
475 37 28, Remigio.

**POR** próxima boda  
Alfa 33 o Ibiza Inyec.  
No pierdas esta oca-  
sión. Sebastián.  
93/415 15 98. Horas  
comercio.  
**OPEL** Senator 3.0 CD  
5v, 18 meses, full  
equipe, impecable.  
3.700.000 ptas. Telf.:  
981/24 81 55. Teresa.

**BBS**

De venta en distribuidores autorizados

**Turispod**

**LINE XADO, S.A.**  
**¡Láminas Solares!**  
Necesita Vendedores y Representantes  
Autónomos a comisión

LINE XADO, Mallorca, 120, Entlo. 2.º y 3.º • Tel. (93) 253 72 88 • Fax 254 07 73

**CABRIO CLASSICS**  
**SOLO ESCARABAJOS**

**D**ESDE hace un par de meses funciona en Barcelona, en la calle Calabria número 241, un establecimiento dedicado únicamente a los Volkswagen Escarabajo. Sin embargo no se trata de cualquier tipo de coche, dado que aquí sólo trabajan con vehículos en excelente estado.



**Puntuaciones:**  
exposición: 7  
vendedores: 9  
taller: 8  
entregas: 7,5  
financiaciones: 7

coches que son importados directamente desde Alemania y que posteriormente se reconstruyen en las instalaciones de esta tienda. Naturalmente los responsables de Cabrio Classics

repasado totalmente, actividad para la que cuentan con la colaboración de talleres especializados en este tipo de coches, talleres como pueden ser Knfer y Motor Repris.

● **Garantía:** La mecánica de los automóviles que comercializa Cabrio Classics está garantizada durante seis meses.

● **Precio:** El precio en que se venden los «escarabajos» oscila entre las 650.000 y las 950.000 pesetas, dependiendo de la versión que elija el cliente.

● **Personalizaciones:** Es otra de las actividades que se llevan a cabo. Se realizan sobre la base de los Volkswagen y el cliente puede solicitar de Cabrio Classics cualquier tipo de color, tapicería o accesorios que quiera incluir en su automóvil.

● **Entregas:** En el caso de los vehículos que no tengan que recibir ningún tipo de preparación especial, esta se realiza en el acto. Si el cliente solicita algún tipo concreto de preparación en el vehículo, el plazo de entrega puede dilatarse hasta dos meses.

● **Seguros y Financiaciones:** En ambos casos se acepta la que pueda aportar el cliente. Si el comprador lo solicita se puede tramitar la financiación a través del Banco Bilbao-Vizcaya.

● **Teléfono:** El nº de Cabrio Classics es el (93) 322 27 10.

ANALISIS

**LA GRAN CLASE MEDIA**

**L**A última entrega de este análisis tiene como protagonistas a los modelos de Pioneer y Roadstar.

El Pioneer KEH-5100 B destaca por su BSM en el apartado de Auto-Store, lo que le permite memorizar las 6 mejores emisoras ordenándolas en las teclas de presintonías según la intensidad de la señal captada.

También por los cuatro niveles de ajuste para las emisoras locales (Loc S), por la búsqueda de pasajes musicales en la sección del cassette y que le permite buscar el principio o el final de la canción que está reproduciendo.

Pero quizás lo más importante sea la incorporación del sistema Dolby como me-

didada para reducir los ruidos. En el lado negativo, tendríamos que hablar de la ausencia de una salida de previo (Pre-Out).

Finalmente el modelo RC-751LB de Roadstar destaca por ser el único de los seis que está preparado para que se le conecte un reproductor de CD. También por su soporte extraíble de serie.

Como contrapartida, no tiene sistema auto-reverse y la distorsión debida a las variaciones de velocidad de la cinta, (llo-ro y fluct.) es la más elevada de los modelos presentados.

También al igual que el modelo de Philips, el control de tono no contempla la separación de controles para graves y agudos.



FICHA TECNICA

Marca	ALPINE	BLAUPUNKT	FUJITSU TEN	PHILIPS	PIONEER	ROADSTAR
Modelo	7179 LS	CASABL. SQR 49	D-11-R	DC-688	KEH-5100B	RC-751LB
P.V.P. recom.	44077	47300	49275	40176	48060	43400
SINTONIZADOR						
Digital	si	si	si	si	si	si
Radio Intern.	si	si	si	si	si	si
Número-presin.	30	30	18	10	24	18
Preset Scan	-	si	si	si	si	si
Auto-Store	-	si	si	si	si	si
Presintonías	6FM1+6FM2 6MW+6LW	6FM1+6FM2+6FM3 6MW+LW	6FM1+6FM2+6MW	AST SPM+SMW	6FM1+6FM2+6FM3	CS+LSM
Seek (Búsqueda)	si (U/D)	si (U/D)	si (U/D)	si	si (U/D)	si (U/D)
Loc S	2	si	2	-	4	si
CASSETTE						
Mec. Cassette	Auto-Reverse	Auto-Reverse	Auto-Reverse	Auto-reverse	Auto-Reverse	Auto-Stop
Full Logic	si	si	si	si	si	-
Cabezal	HP	HP	HP	HP	HP (Twin Cut)	-
Music Search	-	-	-	-	si	-
Noise Reduction	-	-	-	-	si	-
Key-Off/On	si	si	si	-	si	-
Metal	si	-	si	-	si	-
Llora y Fluct.	090%	-	120%	-	130%	250%
COMPATIBLE CD	-	-	-	-	-	si
Preparado CDS	-	-	-	-	-	-
GENERAL						
Control tono	SEP(G/A)	SEP(G/A)	SEP(G/A)	-	SEP(G/A)	si
Loudness	si	si	si	-	si	si
Fader	si	si	si	-	si	-
Pre-Out	-	-	-	-	-	-
Potencia Máx.	2X6W	2X26W-4X7W	2X15W-4X15W	2X7W	2X25W-4X15W	2X25W
Anti-Robo	Sop.Extr.	CODE+Sop.Extr.	Sop.Extr.	Sop.Extr.	Sop.Extr.	Sop.Extr.+SS
Iluminación	VERDE	VERDE	VERDE	AMBAR	NARANJA	AMARILLA
Medidas AnXAlXFon.	178X50X153	179X52X160	178X50X145	180X51X149	180X50X150	180X52X155

CLASE MEDIA.

Firmas como Pioneer, Roadstar, Philips, Alpine, Blaupunkt o Fujitsu Ten ofrecen modelos muy completos y de gran calidad.



**Motor 16**  
**Suscríbase a Motor 16**

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.



Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Aprovechese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de 12.480 ptas. deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficia del 20% de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas S.A., Dpto. de Suscripciones  
 Giro Postal N° \_\_\_\_\_ Información y Revistas S.A., Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid

D \_\_\_\_\_ Dirección \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_

Precio suscripción Motor 16	España (sin descuento)	15 600 ptas	Portugal	13 338 ptas	América	20 176 ptas
	España (con descuento)	12 480 ptas	Europa	15 808 ptas	Resto del mundo	23 816 ptas



**REACCIÓN EN CADENA**

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una reacción en cadena con un sonido realmente contundente!

2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



RADIOVOX, S.A.  
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA (E)  
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



KX 500 R



La marca Ferrari ha estado siempre marcada por un aura de leyenda. Ahora, la galería que lleva su nombre ha recopilado sus cuarenta años de vida para mostrárselos al visitante en un sólo día.

**H**ACE unos días, la ciudad de Maranello era testigo de la inauguración de la Galleria Ferrari, una antigua inquietud de Enzo Ferrari, quién desde 1983 rondaba la idea de crear un centro capaz de mostrar y resumir la mítica leyenda deportiva de la marca del «Caballo rampante».

Tras el proyecto se esconden las gestiones del Ayuntamiento de Maranello, Modena, que en colaboración con otros organismos públicos de las provincias colindantes, han logrado agrupar una de las mayores muestras automovilísticas actualmente existentes. Para ello, Piero Lardi, hijo de Enzo Ferrari, ha cedido gran parte del patrimonio disponible tras la muerte de su padre; los arquitectos Tiziano Lugli e Italo Lupi han sido los responsables de crear el entorno apropiado y Marlboro del patrocinio del proyecto.

La Galleria se encuentra enclavada bajo

una robusta estructura totalmente acristalada. En la primera planta, tras el hall de recepción se pueden admirar modelos como el mítico Berlinetta Touring, el 275 GTB/4, el GTB/4 Daytona, GTO Evoluzione, 288 GTO y un F40.

La andadura deportiva de la marca cuenta con una representación de élite: el Ferrari de Fórmula 1 pilotado por Berger y Mansell en la temporada 89; el 126 C2, también de Fórmula 1, conducido por Villeneuve y Pironi; el 156/85 de Alboreto y Johansson; legendarios modelos como el F2 utilizado por Ascari y González para participar en 1951 o el más actual Ferrari 348 TB.

Aunque resulte difícil renunciar a esta panorámica, la visita al piso superior se hace obligada si no queremos dejar de conocer la evolución completa de la marca desde sus comienzos. Una primera sección recoge todos los trofeos y copas con-



sechados. Junto a cada uno de ellos, una placa reza las anécdotas de su consecución. Continuando el itinerario, nos adentramos en la sala de vídeo donde son proyectados los palmarés de cada uno de los pilotos que han pasado por la escudería italiana: de Ascari a Gendebien; de Mairesse a Baghetti; de Lauda a Prost.

Entre las dos secciones, nos topamos con una maqueta de plástico cedida por el circuito Dino Ferrari de Imola y, suspendida por cables de acero, un armazón de hierro utilizado por el departamento de desarrollo de carrocerías.

Lo siguiente por ver es una reproducción exacta del estudio de diseño de Modena. En él se exponen piezas auténticas de motores como el F105 C montado en el 328 Mondial; el F102 del F40; el F110 A del 512 BBi y el F102 AB del GT4.

Para terminar, justo detrás del expositor que recoge la colección filatélica Enzo

Ferrari... un mito, amablemente cedido por Romano Bertacchini, se expone una hilera formada por miniaturas de Roberto Ricco. Las paredes están decoradas con bocetos originales de Pininfarina, Vignale y Michelotti. Esta misma sala ofrece una muestra de los logotipos que han acompañado al equipo «Marlboro World Champion Team» desde sus primeros días.

En un futuro próximo, la galería podría disponer de una reproducción del despacho de Enzo Ferrari tal y como quedó tras su última jornada de trabajo en la fábrica de Maranello.

Una vez fuera del recinto, diez banderas ondean al viento en señal de despedida a aquellos que han ofrecido un saludo póstumo a Enzo Ferrari, creador de una leyenda por siempre viva.

Lourdes Bravo  
Fotos: Enzo Giovanelli



**MÁS DE CIENTO MILLONES.**

Uno de los Ferrari más apreciados por los coleccionistas, es el modelo 275 GTB/4 como el que se expone en la nueva galería.



## Nuevo Jetta Pacific. Un Volkswagen, se mire por donde se mire.

Este es un coche que satisface desde todos los puntos de vista. Que viene a culminar la gama Jetta en equipamiento y en diseño.

Un coche que eleva el listón de la fiabilidad y de las prestaciones hasta cotas desconocidas para los coches de su categoría.

Satisface desde el punto de vista de la mecánica. Con motores de hasta 90 CV de potencia que mar-

can la diferencia en cada curva, en cada adelantamiento. El Jetta Pacific tiene el comportamiento que se espera de un auténtico Volkswagen.

Satisface desde el punto de vista del equipamiento. Elevalunas eléctrico, cierre centralizado, cuentarr revoluciones, asiento del conductor regulable en altura, tapizado especial. Sin concesiones a detalles superfluos. Como se espera de un Volkswagen.

Satisface desde el punto de vista del di-

seño. Porque a primera vista ya se ve que se trata de un coche superior. Estudiado para ser confortable, sin ser aburrido; para ofrecer capacidad sin perder potencia. Un diseño estudiado a la medida de los tiempos, pero que va más allá de modas pasajeras. Salvaguardando en sus formas esa línea atractiva y sobria que se espera de un Volkswagen.

Se mire por donde se mire, pocos coches son capaces de satisfacer tantos puntos de vista al mismo tiempo. Aunque tratándose del

Jetta, le basta con satisfacer un único punto de vista. El punto de vista de un auténtico Volkswagen.

Jetta CL Pacific: 1,6 | 75 CV  
 Jetta CL Pacific: 1,8 | 90 CV  
 Jetta CLTD Pacific: 1,8 | 70 CV

### Equipamiento de serie:

Sistema de frenos en diagonal. Servofreno y regulador de frenada. Parabrisas laminado. Faros halógenos. Piloto antiniebla trasero. Asiento conductor regulable en altura. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Molduras protectoras laterales. Aletines. Spoiler anterior integrado

en el parachoques. Cristales tintados. Llantas 6 J x 14 con embellecedores y neumáticos 185/60 HR 14. Tapizado especial. Cuentarr revoluciones y reloj digital. Volante acolchado de cuatro radios. Cinturones de seguridad regulables en altura. Cierre centralizado (incluye el maletero y tapón de gasolina). Elevalunas eléctrico delantero. Preinstalación de radio con 4 altavoces y antena.

### Equipamiento opcional:

Dirección asistida (de serie en el Turbo Diesel). ABS. Aire acondicionado. Llantas de aleación ligera. Techo corredizo manual. Faros antiniebla integrados. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Tapicería de cuero. Dispositivo lavafaros. Dispositivo de remolque.

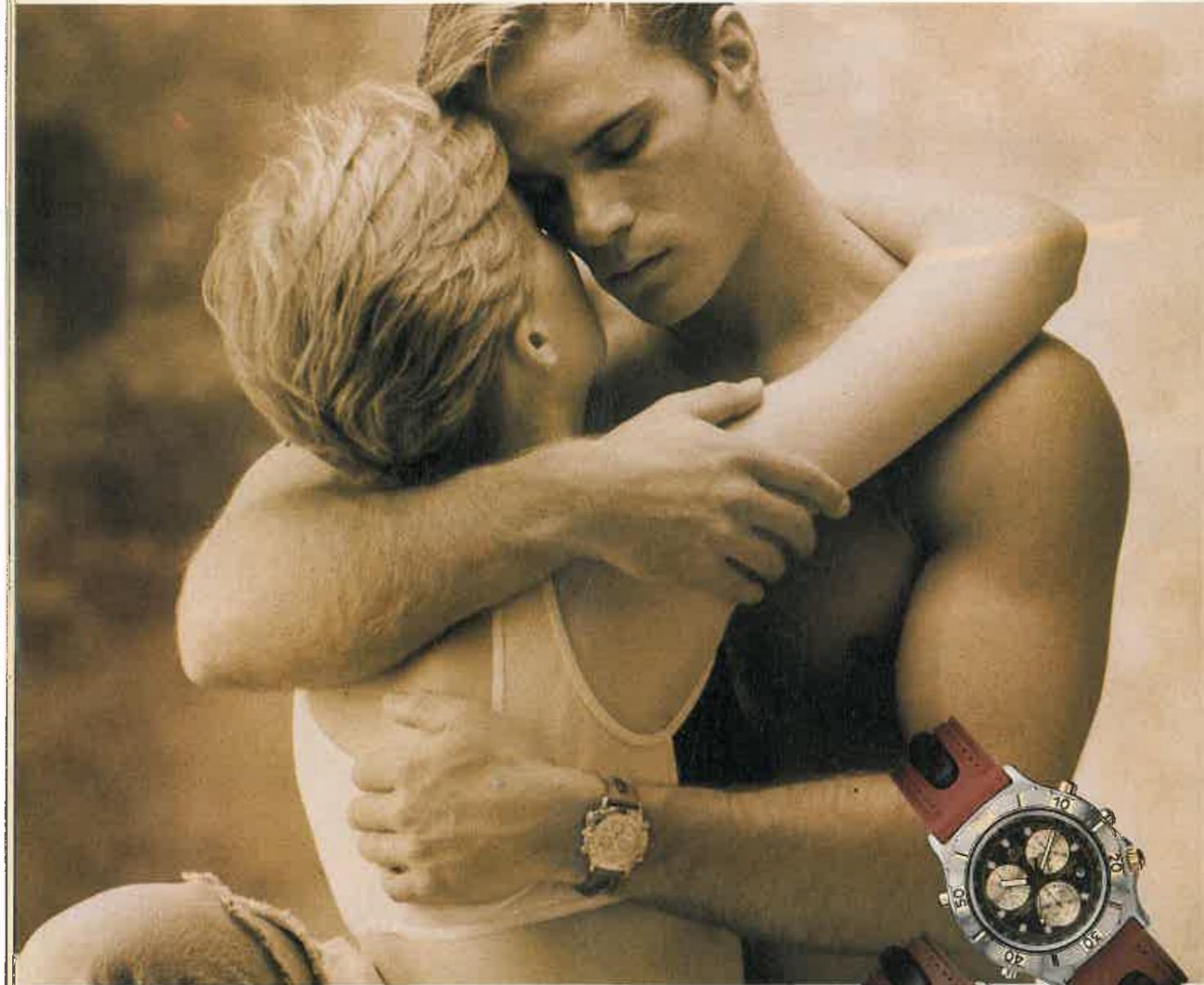
### Otras versiones Jetta:

Jetta CL: 1,6 | 75 CV  
 Jetta CL: 1,8 | 90 CV  
 Jetta CLD: 1,6 | 54 CV  
 Jetta CLTD: 1,6 | 70 CV  
 Jetta GT inyección: 1,8 | 112 CV

Desde 1.595.000 pts. P.V.P. recomendado (IVA y transporte incluidos). En su concesionario Volkswagen/Audi.

 **VOLKSWAGEN**

## Controla tus emociones



Los nuevos Cronógrafos Lotus están hechos para medir tus emociones. Deportivos y elegantes a la vez. Su mecánica absolutamente exclusiva está pensado para satisfacer a los más exigentes.

Posee: Función cronógrafo 1/100 seg., alarma, calendario, acumulador de tiempo medido en el cronógrafo hasta 12 horas, timer, taquímetro, time memory, 50 m waterproof. Nuevos Cronógrafos Lotus, para controlar las emociones de tu vida.

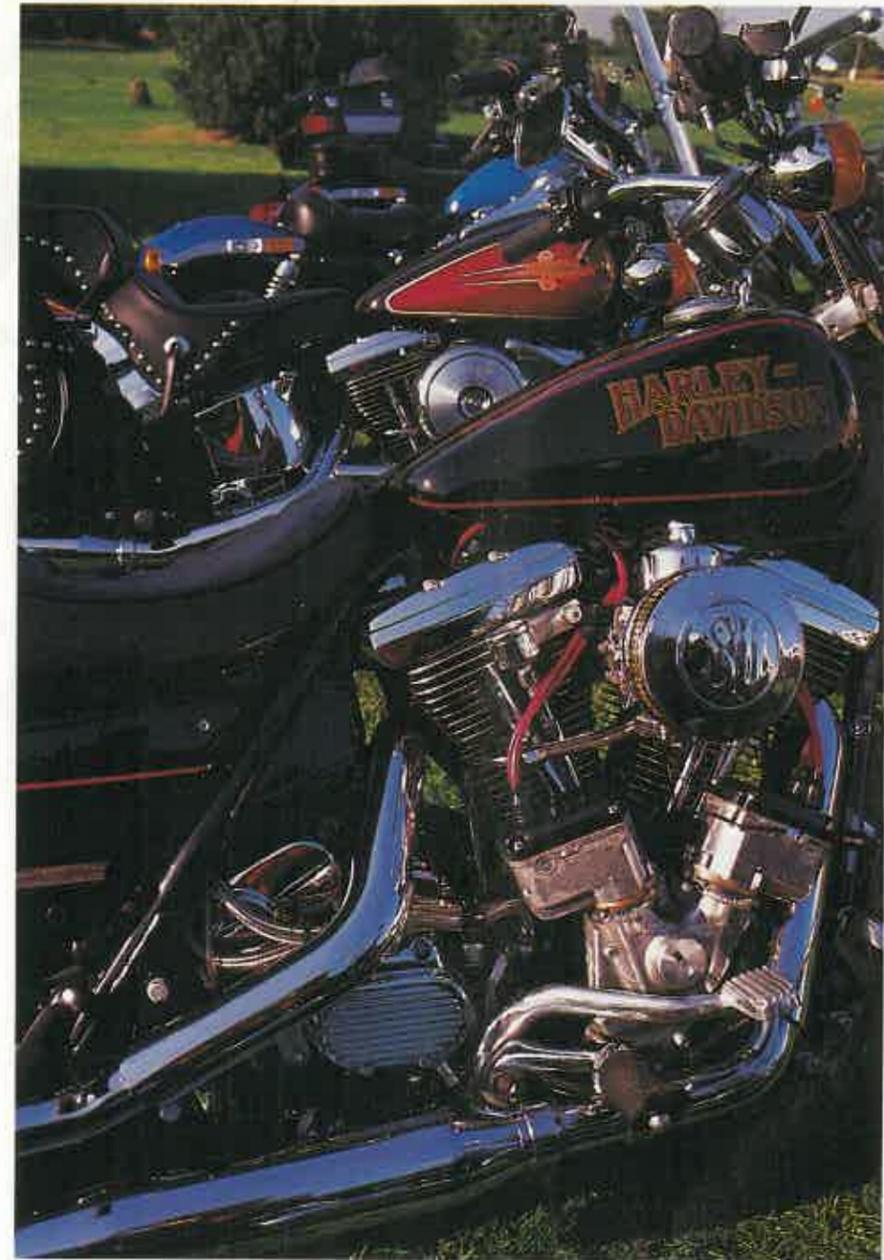
CRONOGRAPHE COLLECTION.

# LOTUS



## HARLEY DAVIDSON SIEMPRE EL MITO

Hablar de Harley-Davidson significa para cualquier enamorado de las motos, hacer mención al mito supremo, la madre de todas las motos. Durante 86 años la marca de Milwaukee, nacida en el jardín de los Davidson ha creado toda una filosofía alrededor de sus productos.



**ALUCINANTE.** En un paisaje plagado de Harleys, se aprecia en primer plano un motor atípico Low Rayder con carburador SU y doble magneto.

**E**S realmente impresionante encontrarse rodeado por diez modelos distintos de Harley, en una mañana primaveral, con el sol que se refleja en sus cromados. El periodista pasea la mirada atónita e incrédula por todos los modelos que componen la presentación de la gama 90.

Básicamente no hay grandes novedades respecto a los modelos ya conocidos. La gran estrella es la nueva FLSTF Fat Boy, una moto que inaugura un nuevo concepto custom; el motor es el magnífico V/2

Evolution de 1.340 centímetros cúbicos, que se viene utilizando en varios modelos desde 1986.

La Fat Boy fue la sorpresa de la Semana de la Moto de 1988; en aquella ocasión el mismo Willie G. Davidson se presentó conduciendo su última creación.

Las líneas redondeadas y armónicas de la Fat Boy provocan una admiración automática. Los diversos tonos plateados con los que está decorada contrastan con unos ligeros toques de amarillo en la cubierta de balancines. Las dos llantas cerradas, el

asiento y los apliques del depósito en cuero le dan un aspecto completamente exclusivo. Su comportamiento, el sonido y las vibraciones de su motor transportan a un mundo de sensaciones realmente gratificantes, pero sólo al alcance de un reducido grupo de privilegiados, dado que su precio en España es de 2.284.289 pesetas, quizá un precio justo si tenemos en cuenta sus especiales características y su magnífico acabado.

El otro modelo que llega por primera vez a nuestro país es la FLSTC Heritage



Softail Classic con todo el espíritu de las primeras motos equipadas para carretera. Su motor tiene un bello acabado en cromo y negro azabache y sus escapes están terminados por la típica cola de pez. El frontal está presidido por un faro cromado flanqueado por los proyectores e intermitentes. Adopta este año además unas bellísimas maletas con el estilo especial de las que montaban las Harley en los años 50, pero provistas de un nuevo sistema de fijación. El precio de este modelo en España será de 2.422.306 pesetas.

Entre los modelos ya conocidos en nuestro país hay pocos cambios respecto a las versiones del año anterior. Es difícil introducir mejoras en una moto como la Harley, por ello se han limitado a cambiar la pintura de sus depósitos. Se cuenta que en unas recientes obras realizadas en la vieja fábrica de Milwaukee se encontra-

**EL SABOR DEL SIDE.**

La Electra Glide Side nos transporta a otros tiempos y otros lugares, siempre dentro de una atmósfera de lujosa aventura.



**SUEÑO PLATEADO.** El nuevo buque insignia de Harley-Davidson es la impresionante Fat Boy.

**PRODIGIOSO.**

El motor V2 de la Fat Boy es un prodigio estético. En la foto de abajo, y recordando los años 50, se encuentra la Heritage Classic que viene dispuesta a devorar millas de asfalto.



ron unos depósitos ya terminados de 1932, actualmente ocupan un lugar privilegiado en el despacho de Willie G. y han servido como muestra de la actual decoración de las Harley, realizada como siempre a mano por una batería de expertas operarias.

La oferta de Harley en España comienza por abajo con la XLH 883 Sportster con un precio de 1.246.716 pesetas, todo el sabor de la mítica marca en una moto ligera y con un especial encanto. El siguiente escalón es la Sportster 1.200 para luego entrar en el terreno de las 1.340 centímetros cúbicos, cifra que será por el momento y pese a los rumores, el mayor cubicaje en los bellos motores V2 que animan a las más destacadas máquinas americanas, desde la Low Rider Sport Edition hasta la inimitable Electra Glide Ultra Classic con un precio de 2.767.329 y todos los detalles que convierten cualquier viaje en un placer. El importador en España Electra Motor también ofrece los sides adaptables al modelo Electra Glide con el mismo lujoso acabado que distingue a los productos de la marca que durante más tiempo ha fabricado motos y cuyos modelos más tiempo perduran.

Fernando Cañizal  
Fotos: Ramón Rodríguez



**GRAN FORMULA DE PROMOCION**

**CALENDARIO**

22 ABRIL	CALAFAT	23 SEPT.	JARAMA
9 SEPT.	ALBACETE	4 NOV.	JEREZ

(Fechas coincidentes con pruebas del CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD)

**PARTICIPANTES**

Pilotos JUNIOR 1º, 2º y 3.º año y SENIORS menores de 23 años.

**MOTOCICLETAS**

GILERA 125 c.c. SPO1 - MXR - MX1  
KK - KZ ENDURANCE - KZ

GRANDES PREMIOS POR CARRERA Y FINALES.  
Además CHALLENGES PIRELLI Y NZI.

**INSCRIPCION GRATUITA**

SOLICITA el reglamento en los concesionarios oficiales MOTOVESPA,  
¡Y LANZATE AL MUNDO DE LA COMPETICION!



## REGATA VUELTA AL MUNDO

# BAUTIZO EN EL CABO DE HORNOS

**T**RANSCURRIA el último cuarto en medio de la noche austral, en el extremo límite del Océano Pacífico. Escorado a estribor, apoyando todo el peso de sus 25 metros de aluminio, el Fazisi levantaba muros de espuma al luchar contra la mar que nos azotaba de través. En el timón sabíamos que ya eran los últimos vientos gélidos que nos laceraban el rostro antes de dejar las latitudes del Sur. Continuábamos nuestra progresión maldiciendo esas rachas que invariablemente llegaban del Noroeste impidiéndonos rebasar el Cabo de Hornos a tiempo de salvar nuestra octava plaza en la clasificación. Tras diecinueve días de mar quedábamos siete barcos separados por una decena de millas empeñados en alcanzar la única referencia del recorrido, el cabo en sí.

En el corazón de la noche el Pacífico dejó otra vez de serlo y, como para dejarnos un recuerdo para que no volviéramos a desafiarse, se hinchó y el viento empezó a soplar a más de treinta nudos rolando al fin un poco hacia el Oeste. Enseguida izamos el «spy» y el Fazisi se encabrió sobre las olas.

Diego Ramírez estaba allí y nos vigilaba. Son dos pequeñas islas centinelas al sur del Cabo de Hornos y nos aconsejaron el arriar el «spy» para tomar un rumbo más prudente. La luna, con un halo que abarcaba todo el horizonte, nos distrajo ante esta nueva frustración mientras comenzaba a lloviznar en medio de las sombras chinescas en que se convirtió nuestro entorno.

De repente, ya no hubo ni cuartos de vigilancia ni nadie bajo cubierta, después de coger nuestras cámaras nos mantuvimos alerta observando la inmensa roca que se aproximaba bajo el sol naciente. Nuestros adversarios se adivinaban también a través de la neblina en esta cita obligada, pero después de haber regateado durante cientos de millas en ese momento sublime tan sólo eran compañeros de viaje. Belmond of Finland se hallaba en cabeza, el sueco The Card a continuación, NCB Ireland y el italiano Gatorade detrás nuestro y, si nos subíamos al mástil, también se oteaba al español Fortuna y al inglés British Defender.

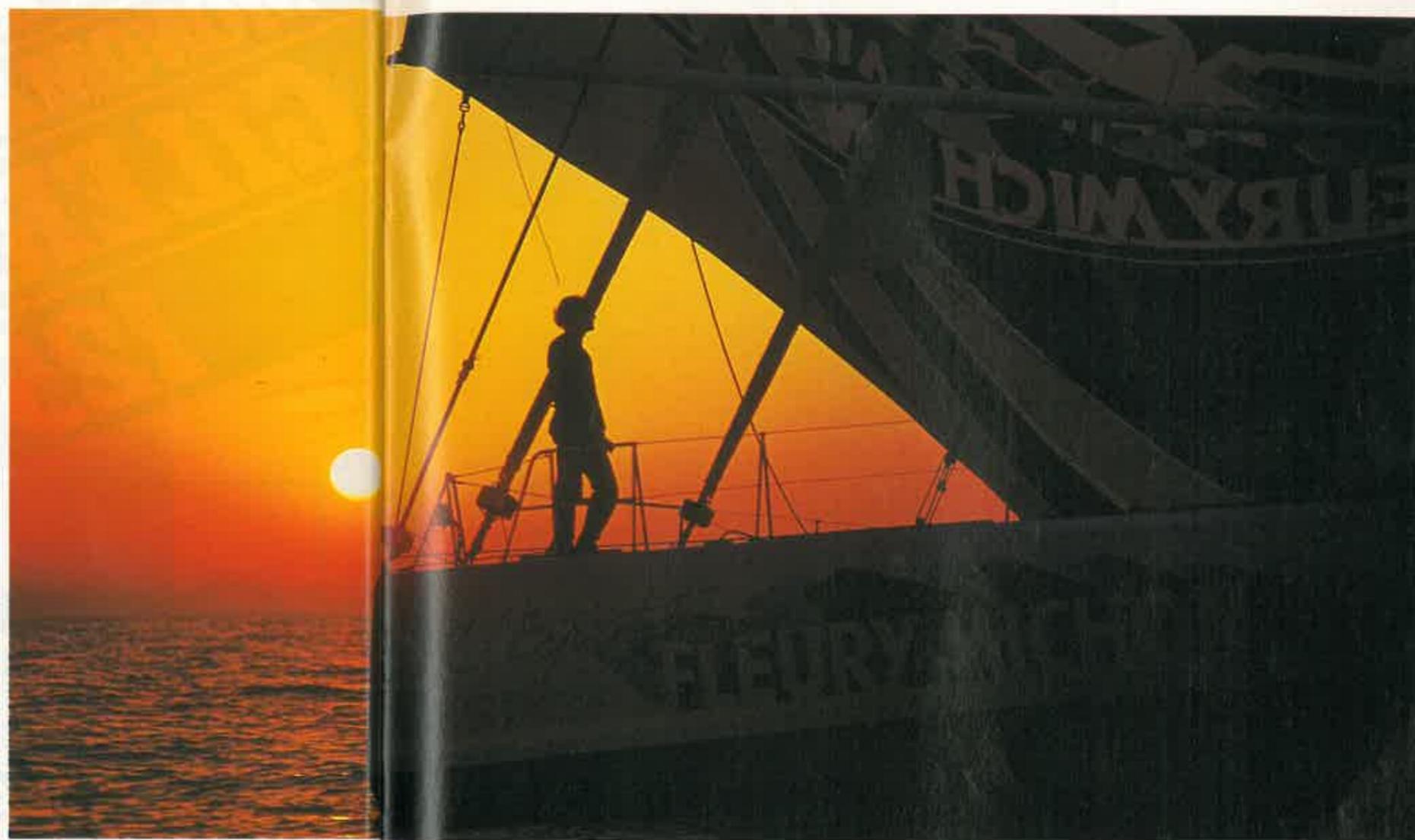
Mis compañeros soviéticos también eran conscientes de participar en un espectáculo de una extraordinaria belleza, de vivir un instante privilegiado en nuestras existencias. Para todos, era vivir un sueño de nuestra infancia. Aunque tuviésemos 29 años como nuestro contrimaestre Vladimir Kulininchenko, o 43 como Anatoli Verba, que sean rusos, ucranianos, georgianos, judíos lituanos o moldavios, todos sabían que este sueño era imposible hace tan sólo cuatro años, cuando se corrió la última edición. Entonces brindamos a la salud de la Perestroika, «larga vida a la glasnost» y Abram Leibovich Rami, nuestro cocinero, sacó de debajo de su colchoneta una botella de vodka Stolichnaya y dio de beber a Neptuno vertiendo algunas gotas del preciado líquido a la vista del Cabo de Hornos. Tras la ceremonia, bebimos nuestra primera ración de alcohol desde que salimos de



Nueva Zelanda y la última hasta que lleguemos a Uruguay dentro de una semana.

El viento ha decrecido hasta los diez nudos, la mar, recorrida por largas olas, estaba en calma pero todavía amenazante. A la vista del cabo, todos nos fotografiamos los unos a los otros y Anatoli, padre de este proyecto en el que ha trabajado desde hace dos años y constructor del Fazisi, nos hizo entrega de los certificados que dicen más o menos: «Acabamos de vivir una gran aventura, un momento clave en nuestras vidas, he aquí un pergamino que sellará nuestra amistad.»

Skip Novak, nuestro skipper americano natural de Chicago y que rebasaba el Cabo de Hornos por quinta vez, podía estar orgulloso de sus cotripulantes. Tripulantes muy reservados y respetuosos de la jerarquía, entusiastas, infantiles en sus te-



## TERRIBLE CABO DE HORNOS.

El velero soviético Fazisi ha tenido que soportar, al igual que el resto de participantes, las duras condiciones climatológicas que casi siempre azotan al terrible y mítico Cabo de Hornos.

mores y valientes en la maniobra. Skip nos obligó al gigantesco georgiano Jun-deri Tsomaya, al tímido Vladimir y a mí mismo a lavarnos sobre el puente mientras las olas lo barrían. Supuso un pacto de sangre bajo las rociadas de agua a cinco grados, bautizo que nos recompensó por lo de hace cuatro años, cuando rebasamos el Cabo de Hornos con Eric Tabarly en la negrura de la noche. Entre las islas de los Estados y el continente americano, en tierras argentinas, el estrecho de Lemaire nos ha abierto las puertas al Océano Atlántico con cierta rudeza. El viento de cara, una mar racheada levanta y golpea al Fazisi como si quisiera partirlo en dos, aunque hayamos cambiado de océano la situación parece la misma. Y además sigue haciendo frío esta noche aunque ya no hagan falta los guantes para escribir o el pasamontañas para dormir. Navegamos a la vista de nuestros adversarios, la carrera se ha reiniciado y nada es todavía seguro, la ruta de 1.400 millas es todavía muy larga. ○

Thierry Rannou  
Motor 16 / 79

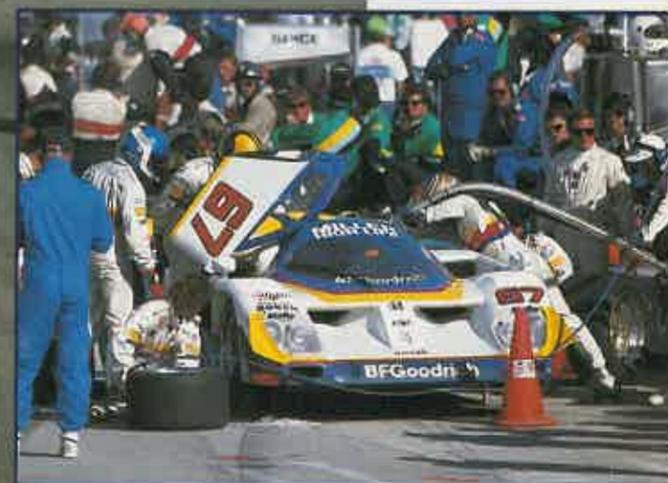
**Y**A desde los entrenamientos cronometrados se pudo comprobar que la lucha iba a ser muy dura; la «pole position» fue para el Nissan de Brabham-Robinson-Daly, campeones en título, que se impusieron al Jaguar de Cobb-Nielsen, vencedores de Daytona, por un escaso margen; detrás de estos y de forma sorprendente se clasificaron Olson-Moran-Fangio con un Toyota Eagle, también con un tiempo muy similar al de los primeros. El único representante español en esta carrera fue Fermín Vélez, que aceptando el ofrecimiento del mejicano Tomás López decidió correr con él al volante de su Spice Buick de la categoría Camel Lights, similar a los desaparecidos C-2. Vélez desde el principio dio muestras de su clase y colocó el Spice en el puesto catorce de la parrilla de salida, delante incluso de muchos coches más potentes que el suyo.

Antes de la carrera se produjo una increíble sorpresa, durante el «Warm up» el Jaguar favorito se salió, quedando prácticamente inservible y por lo tanto sin posibilidad de tomar la salida. Ya en la carrera, el Spice de Naon-Fittipaldi, conducido por el primero de estos, que se encontraba en la cuarta posición de la parrilla de salida, ocupa la primera posición, seguido por todos los favoritos, hasta que es rebasado por Olson con el Toyota Eagle. En Nissan pronto comenzaron los problemas, el favorito, pilotado por Brabham, a las pocas vueltas del inicio de la carrera se ve obligado a entrar en los boxes con problemas en la caja de cambios, que aunque pueden reparar, pierde unas preciosas posiciones. Mientras tanto en la cabeza de la clasificación se afianza el Toyota, que vuelta a vuelta va consiguiendo una mayor diferencia con respecto a su más inmediato seguidor, el Porsche 962 de Boesel-Wollek.

Estas posiciones se mantienen hasta que en la vuelta cuarenta y cuatro Olson entra en boxes para realizar un repostaje y Boesel ocupa la primera posición. Segundo se sitúa en ese momento Pruett con otro Porsche 962 y tercero es Robinson, protagonista de una magistral remontada con el Nissan. Mientras tanto un poco más atrás, Fermín Vélez no sólo consigue ir líder destacado de su categoría, además está situado entre los diez primeros. A partir de aquí no cesaron de

Después de las 24 Horas de Daytona, el Campeonato IMSA llegaba a Miami para disputar la segunda cita del calendario con las espadas en todo lo alto, no en vano, la primera carrera fue coto privado de Jaguar y aquí, que el G. P. de Miami está patrocinado por Nissan, los vehículos de esta marca estaban dispuestos a emplearse a fondo para conquistar la victoria.

**VICTORIA DE NISSAN.**  
Al final la marca japonesa después de atravesar distintos problemas mecánicos consiguió conquistar la victoria.



CAMPEONATO IMSA:  
G.P. MIAMI

**NISSAN  
EN SU  
CARRERA**



**BOXES.**  
Las paradas en los boxes fueron la clave de una carrera que tuvo varios cambios de líder.

producirse cambios en la cabeza de la carrera; los Porsche que marchaban en las primeras posiciones entran en boxes para realizar cambios de pilotos y repostar gasolina, maniobra que aprovecha Toyota para colocarse de nuevo en primera posición, pero poco les iba a durar la alegría ya que unos problemas en el coche les obliga a dirigirse a los boxes, pasando a ocupar la posición de honor Nissan de la mano de Robinson. Poco después este piloto entra en boxes, coincidiendo con la vuelta a la pista de los Porsche de Wollek, que se sitúa líder y el de Pruett, a un segundo del primero. Tercero es el Toyo- ➤

### EXITO NISSAN.

En la categoría GTO la marca japonesa venció de la mano de Steve Miller con un 300 ZX, imponiéndose a su máximo rival el Mazda RX-7 número 1. La única alternativa contra Nissan fue el Porsche número 16.



ta de Olson a poco más de ocho segundos, mientras que el Nissan vuelve a la pista en cuarta posición.

A medida que va transcurriendo la carrera y a los coches les empiezan a aquejar los problemas, las entradas y salidas de los boxes no dejan de sucederse y en una de estas el Porsche que marchaba en segunda posición tuvo un toque con otro vehículo, que se saldó con innumerables daños en el coche, y con ello mucho tiempo de retraso reparando los desperfectos. Después de este incidente, luchan por la victoria Wollek, Olson y Robinson, que ruedan en un pañuelo, hasta que en un intento de adelantamiento Olson y Wollek se tocan debiéndose retirar de la carrera y dejarle el camino libre a Robinson que con el Nissan cruzó la meta sin ninguna oposición. Cogan-Paul con otro Nissan se clasificaron en segunda posición, mientras que Dyson-Weaver-Prueett una vez solucionados los desperfectos de su accidente

cruzaron la meta en tercera posición. Fermín Vélez por su parte no sólo se mantuvo líder de su categoría durante toda la carrera, además en una magistral actuación terminó en una sorprendente cuarta posición. Por lo que respecta a la categoría GTO, el vencedor fue Steve Miller con un Nissan 300 ZX, tras un apasionante duelo con Peter Halsmer y su Toyota RX-7.

Manuel Madrid  
Fotos: Carlos Matos

### CLASIFICACIONES

1º Brabham-Robinson-Daly (Nissan GTP) 120 vueltas. 2º Cogan-Paul (Nissan GTP) a 1 vuelta. 3º Dyson-Weaver-Prueett (Porsche 962) a 2 vueltas. 4º Vélez-López (Spice-Buick) a 3 vueltas. 1º Camel Lights. 5º Herzog-Haywood-Stuck (Porsche 962) a 4 vueltas.

**N**issan consiguió una importante victoria en Miami, no en vano, esta marca es la patrocinadora de la carrera.

**F**ermín Vélez realizó una carrera sensacional que se vio recompensada con el cuarto puesto final.

### GENIO Y FIGURA

**E**L único representante español en Miami fue Fermín Vélez que participó con el equipo del mejicano López con un Spice-Buick de la categoría Camel Light. Ya desde el principio dio muestras de su gran clase y en los entrenamientos cronometrados situó su coche en el puesto catorce, delante de muchos coches más potentes. Después, a lo largo de la carrera se mantuvo desde la primera vuelta hasta el banderazo final líder de su categoría, pero no sólo esto, consiguió clasificar su coche en la cuarta posición final.



CAMBIE A  
PHILISHAVE RECARGABLE.



*2.000 ptas.  
menos  
Al comprar su Philishave Recargable  
a cambio de su afeitadora a red.*

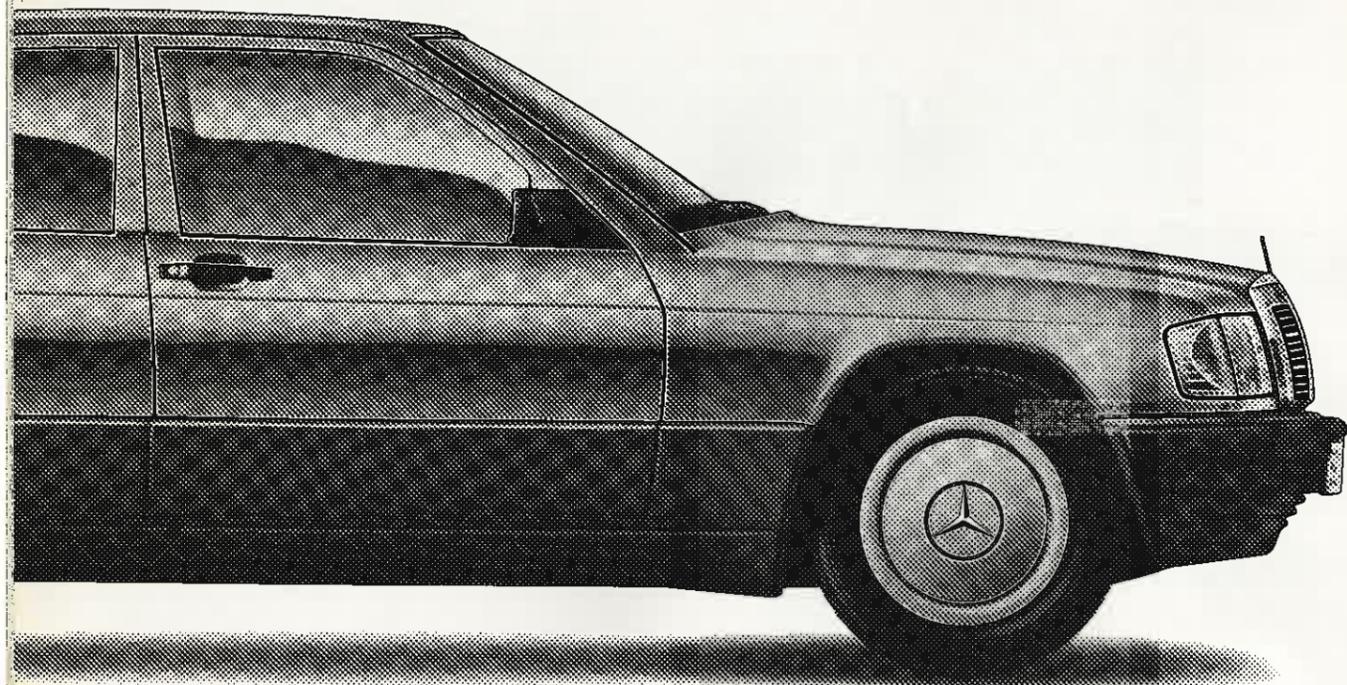
HS 820 PHILISHAVE  
RECARGABLE "ESPECIAL"

HS 900 PHILISHAVE  
RECARGABLE "SUPER"

PHILIPS

PHILISHAVE RECARGABLE. EL AFEITADO DEL EXITO.

# Empiece a ver los Mercedes desde dentro.



## Mercedes 190 desde 3.149.000 ptas.\*

Cada vez es más fácil pasar de admirar un Mercedes desde fuera a disfrutarlo desde dentro. Ahora, desde 3.149.000 ptas., tiene en sus manos toda la tecnología, la seguridad y la garantía de estrenar su Mercedes.

Venga a verlo, desde dentro, a su Concesionario Oficial Mercedes-Benz. Sólo en él encontrará la atención personal y las facilidades de un servicio exclusivo Mercedes-Benz.

\* IVA y transporte incluidos. Precio recomendado válido para Península y Baleares.

DELVOCOLIBRES



Mercedes Benz

CONCESIONARIO  
OFICIAL

### Red de Concesionarios y Agentes Oficiales Mercedes-Benz.

DEPORTE

## CAMEL TROPHY '90

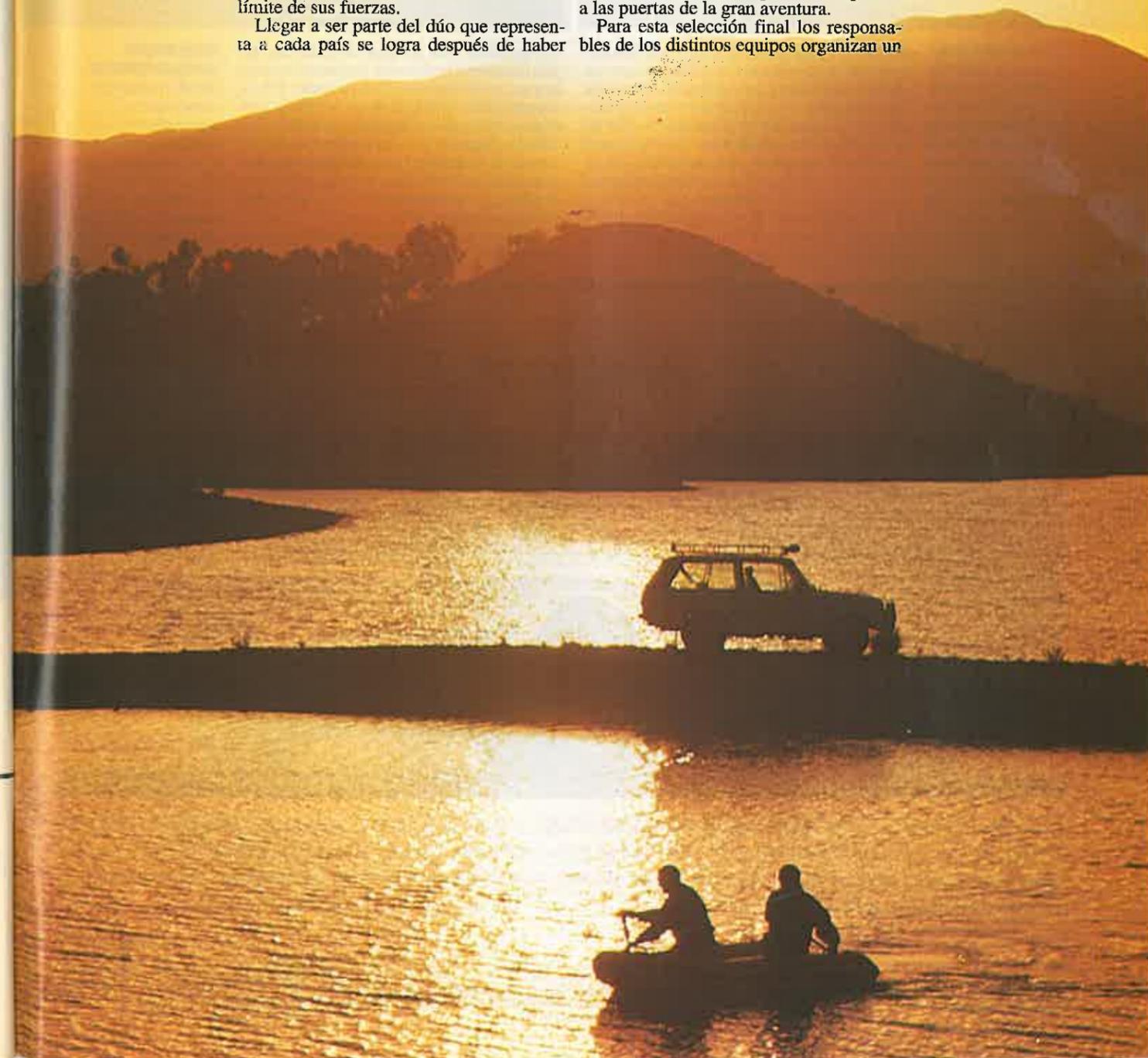
# RUMBO AL LAGO BAIKAL

**C**UANDO en el mes de junio los dieciséis equipos que participarán este año en la aventura del Camel Trophy inicien su viaje a Rusia, muchas ilusiones habrán quedado atrás, pero para los afortunados integrantes de la expedición se iniciará una experiencia por la que han luchado duro, algunos hasta el límite de sus fuerzas.

Llegar a ser parte del dúo que representa a cada país se logra después de haber

pasado una tras otra las diferentes selecciones en las que otros muchos hombres, tampoco exentos de cualidades, se quedan en el camino. De todos estos pasos, el más duro sin lugar a dudas es la llamada selección final, aunque a los cuatro elegidos en esta selección aún les queda una nueva criba en la que dos se quedan a las puertas de la gran aventura.

Para esta selección final los responsables de los distintos equipos organizan un





### UN POCO MAS.

La forma física es vital para resistir veinte días por parejas inhóspitos, por eso las pruebas físicas miden al candidato casi hasta el límite de la extenuación.

recorrido, siempre fuera de sus fronteras, con una media de diez candidatos, previamente probados, que deberán demostrar sus cualidades y su fuerza en una especie de mini Camel Trophy durante el cual no se les da ni un minuto de respiro y en el que no tienen cabida los individualismos, ya que el trabajo en equipo es imprescindible para seguir adelante.

Este año, la península ha vuelto a Marruecos, a las rutas del Atlas cercanas a Marrakech, para probar a sus diez candi-

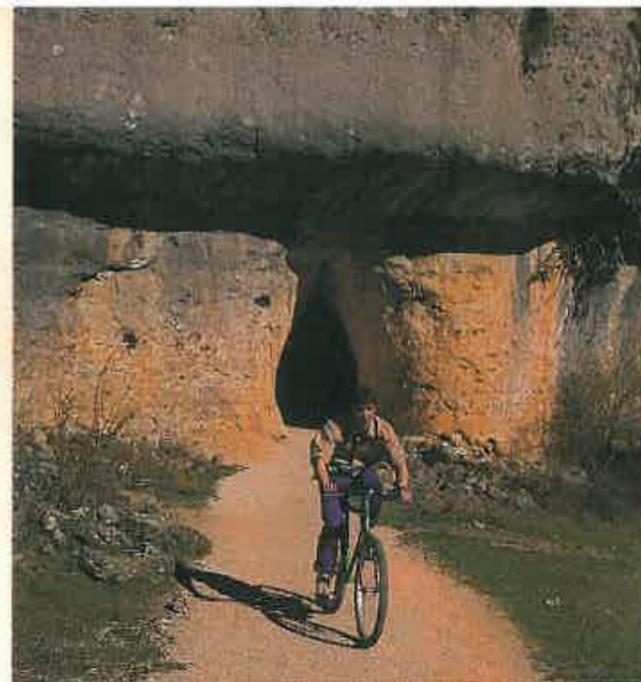


datos, justo una semana después de que los franceses realizasen por esos mismos lugares su selección. Por su parte, los incomparables paisajes de la serranía conquense han sido el lugar de cita de holandeses, yugoslavos, alemanes, rusos y canarios, mientras que los italianos, quizás el país donde más arraigo tiene esta mezcla de competición y aventura, han optado por Venezuela.

Aunque cada organización prepara sus propias pruebas, el denominador común

### MAESTRO EXCEPCIONAL.

En Marruecos los peninsulares contaron con la ayuda de Salvador Cañellas que antes de iniciar las pruebas les dio un pequeño cursillo de conducción.



### EUROPEOS ENCANTADOS.

Por la Ciudad Encantada, alemanes, yugoslavos y rusos completaron un duro recorrido montados en bicicletas de montaña.

de todas las selecciones es la dureza. Se buscan hombres aventureros, dispuestos a enfrentarse a las más imprevistas dificultades, pero además deben ser expertos conductores, entenderse con sus compañeros de viaje, estar en buena forma física, dominar la mecánica de los coches-este año por primera vez los Discovery sustituirán a los tradicionales Land Rover 110- y sobre todo saber orientarse.

Lógicamente averiguar estas cualidades requiere pruebas específicas y por eso es



### SE LLEGO AL FINAL.

Junto a Miguel de la Quadra y «Pep» Vila, los diez candidatos antes de saber que Torrallardona, Baylin, Tello y Acha serían los elegidos.

M<sup>a</sup> Jesús Beneit  
Fotos: Alfonso J. Nieto

## A su altura.



Cada Porsche Premium Class ha superado rigurosos controles de calidad, tiene menos de 5 años y no habrá recorrido nunca los 100.000 kms. Dispone de una amplísima garantía mecánica y cobertura de asistencia Porsche Assistance por un año, sin limitación de kilometraje. Acérquese a su Concesionario Porsche, solicite una prueba sin compromiso y reestrene un vehículo a su altura. Un Porsche Premium Class es la única competencia de Porsche.

\* El programa Premium Class es un sistema de venta de vehículos Porsche de ocasión exclusivamente a través de la Red de Concesionarios Oficiales de Porsche España.



## A su alcance.

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO	MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
924 "S"	86	2.900.000	SPORTMOTOR	944 "S2"	89	5.900.000	TURBOMOVIL
944 Turbo	87	6.000.000	KOTNIK	944-2.7	89	4.700.000	T. BORREGO
911 Carrera	85	5.700.000	KOTNIK	Carrera "4"	89	10.000.000	INTERAUTO
911 Carrera	88	7.500.000	IBERCARRERA	928 "S4"	88	9.000.000	P.S.MOTOR
911 Carrera	87	6.800.000	IBERCARRERA	944	85	4.100.000	PORSCHE Y SAAB BALEARES
944-2.7	89	5.000.000	AUTOMOVILES GETXO	924 "S"	87	2.650.000	HANSTEIN
944 "S"	87	4.300.000	MERCOSA	911 Carrera	88	6.000.000	PORSCHE Y SAAB SEVILLA
928 "S4"	89	11.000.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	944 "S"	86	4.100.000	AUTO ELITE
911 Carrera	85	5.500.000	PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO	911 Carrera	86	5.700.000	AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ
944 Turbo	86	4.750.000	TURBOMOVIL	924 "S"	87	3.300.000	AUTOMOVILES J.P.

SPORTMOTOR. Avda. Orihuela, 134. Alicante. Telf. (96) 510 28 95. KOTNIK Bonanova, 41. Barcelona. Telf. (93) 418 46 94. Tenor Viñas, 8. Telf. (93) 200 34 77. IBERCARRERA. Via Augusta, 195. Barcelona. Telf. (93) 209 27 33. AUTOMOVILES GETXO. El Museo, 5. Bilbao. Telf. (94) 423 19 54. MERCOSA. Fernando González, 4. La Coruña. Telf. (981) 22 91 80. PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Castellana, 141, Bajo. Madrid. Telf. (91) 572 10 95. Avda. de Burgos, 87. Telf. (91) 767 19 92. TURBOMOVIL. Castellana, 240. Madrid. Telf. (91) 733 75 98. C/ Fernández de los Ríos, 79. Madrid. Telf. (91) 544 75 54. T. BORREGO. Ctra. de Cádiz, 41. Málaga. Telf. (952) 31 66 00. INTERAUTO. Sant Joan Baptista la Salle, 7. Girona. Telf. (972) 20 76 25. P.S. MOTOR. Ctra. de Lugones a Sama, Km. 1,500. (Siero) Asturias. Telf. (985) 26 04 97. PORSCHE Y SAAB BALEARES. Avda. Gabriel Alomar i Villalonga, 35. Palma de Mallorca. Telf. (971) 46 32 58. HANSTEIN. Avda. Zaragoza, 30. Pamplona. Telf. (948) 23 57 46. PORSCHE Y SAAB SEVILLA. Avda. Luis Morales, 20. Sevilla. Telf. (954) 57 39 88. AUTO ELITE. Yecla, 9. Valencia. Telf. (96) 362 33 56. AUTOMOVILES BENY FERNANDEZ. Avda. de las Camelias, 47. Vigo. Telf. (986) 47 21 55. AUTOMOVILES J.P. San Vicente Mártir, 23. Zaragoza. Telf. (976) 21 36 07.

**PORSCHE**  
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA

**BOXES**



**Arrows se ha fracturado un hombro practicando Mountain Bike**

**CARLOS SAINZ** está evolucionando un nuevo neumático **Pirelli** para terrenos muy duros. En caso de un pinchazo, no sólo han reforzado los flancos, están trabajando para que no pierda el aire y se mantenga eficaz hasta que pueda ser sustituido. Los test los están realizando aprovechando los entrenamientos del **Rallye de Portugal** y piensan hacerlo debutar en el **Rallye Acrópolis**.

**TYRRELL** ha llegado a un acuerdo con **Pirelli** para usar los neumáticos de la marca italiana durante dos años. Este puede ser un buen fichaje, no en vano, en la temporada 91 el equipo británico va a disponer de motores **Honda**.

**EMANUELE PI-RRO** tendrá que dejar su puesto en la **Escudería Italia**, y abandonar la competición. Al parecer el piloto italiano ha contraído una **Hepatitis Viral**.

**ALEX CAFFI** también se ha visto obligado a dejar las carreras. El piloto de

**PIRELLI** es partidaria de eliminar los neumáticos de preclasificación, porque estima que supone una importante pérdida de tiempo y de dinero, tanto para la marca como para los pilotos. El fabricante de neumáticos intentó llegar a un acuerdo con **Good Year**, su rival más directo, pero la marca americana no ha aceptado.

**PROYECTO ANDA-**

**LUCIA** es una iniciativa puesta en marcha por la **Federación Andaluza de Automovilismo** y el equipo **Glückman Racing**, para promocionar a una joven promesa de esa comunidad. El piloto elegido ha sido **Federico Broberg**, de 15 años de edad, que va a tomar parte en el **Campeonato de España de Fórmula Ford 1.600** y en el **Festival** que se celebra en Inglaterra, para ello disponen de dos **Van Diemen RF-90**.

**SALVADOR SERVIA** va a participar en la **Copa de España de Raids** con un **Range Rover** patrocinado por **Camel**.

**JOSE MARIA LLUSA** es por decisión unánime



de la **Junta General del Consorcio del Circuito de Velocidad «La Torrecica»** de **Albacete** el **Director-Gerente** del circuito.

**ESPAÑA** es el país elegido por **Ford** para evolucionar el **Cosworth 4x4**. El equipo británico ha estado realizando test en **Alicante** y pretenden inscribirlo en el **Campeonato de España de Rallyes de Tierra**, siendo **Bardolet** el piloto encargado de conducirlo.

**ESCUDERIA PARK AVENUE**, continuando su actividad, ha organizado para el día **11 de marzo** un **Rallysprint** sobre tierra en la **Ronda Sur**, en el madrileño barrio de **Entrevías**. También ha puesto en marcha para el **6 de marzo** un cursillo de copilotos. Todos los interesados pueden llamar al teléfono de **Madrid (91) 785 24 71**.

la que continuará colaborando con el **Toyota Team Europe**, equipo en el que está **Carlos Saiz**.

Además **Repsol** va a continuar con su política de apoyo a las promesas del automovilismo, como es el caso de **Victor López** que disputará la **Formula Opel**. El motociclismo es la otra especialidad en la que **Repsol** continúa participando. Este año contará con un equipo formado por **Carlos Cardús** y **Herrri Torrontegui**, ambos con **Honda**.

**NISSAN PULSAR PEQUEÑA BOMBA**

La marca japonesa quiere tener una buena presencia en el **Mundial de Rallyes**. En este momento está evolucionando varios proyectos, uno de ellos el nuevo **Pulsar**, un pequeño vehículo de



**NISSAN.** Está evolucionando una pequeña bomba, el **Pulsar**, un coche con un motor de **160 caballos** y tracción a las cuatro ruedas

algo menos de cuatro metros, impulsado por un motor de **1,4 litros** de **160 caballos**. Por supuesto dispone de tracción a las cuatro ruedas, lo que en unas buenas manos le puede convertir en una auténtica bomba de relojería entre los coches de su clase.

**CIRCUITO PAUL RICARD ENTRENAMIENTOS PRIVADOS**

Los equipos de **Sport Prototipos Sauber Mercedes** y **Jaguar** estuvieron realizando unos entrenamientos privados en el circuito de **Paul Ricard**. Por parte de **Mercedes** estuvieron presentes **Jean Louis Schlesser** y **Mauro Baldi**, y por **Jaguar**, **Martin Brundle** y **Alain Ferté**. También estuvo presente un delegado de la **FISA**, que estuvo discutiendo durante largo tiempo con **Schlesser** acerca de las nuevas normas de la **FISA** y sobre las reformas que quiere introducir en el apartado aerodinámico de los coches. El piloto francés se mostró en to-



tal desacuerdo por está decisión que según él pretende reducir de forma ilógica la velocidad de los coches.

**HONDA-CAMPSA SITO AL ATAQUE**

El actual campeón del Mundo de 250, **Alfonso «Sito» Pons** ha presentado el equipo con el que se dispone a participar en su nueva cilindrada, los **500 centímetros cúbicos**. **Sito** ha reforzado considerablemente la estructura de su escudería, dando entrada a **Ricardo Paita** que desempeñará las funciones de ayudante de manager y a **Denis Fluhmann** y **Guido Cecchini**, dos mecánicos que proceden del equipo del suizo **Jacques Cornu**. Junto a ellos continuarán **Santi Mulero**, jefe de mecánicos y **Alejandro Batlle** que han realizado unos cursillos de adaptación a la nueva mecánica en la sede del **Honda Racing Corporation** en **Tokio**. De la evolución de la nueva **Honda NSR 500** se encargará **Antonio Cobas** que compaginará de esta forma sus actividades en el equipo de **Sito Pons** con las que realice en su propia escudería. El presupuesto del equipo **Campsá-Honda** para la presente temporada no ha sido confirmado, pero ronda los **700 millones**.



**PAUL RICARD** Ha sido el escenario elegido por **Mercedes** y **Jaguar** para realizar unos entrenamientos privados

**DEL LAND ROVER AL CHEROKEE ¡VAYA CAMBIO!**

La historia de los todo terreno en nuestro país arranca en los legendarios **Land Rover** que popularizara la **Guardia Civil** en las zonas rurales. Por aquel entonces, era del todo impensable que vehículos de aquellas características pudieran ser de uso cotidiano y hasta ponerse de moda.

El segundo paso lo dio **Motor Ibérica** con notable visión de futuro. Consciente de que su futuro como empresa nacional era el fracaso, se echó un novio japonés, **Nissan**, y se lanzó a la fabricación del **Patrol** ante la sorpresa general. Lo que pudo ser una inspiración divina se convirtió en un éxito de ventas y abrió un nuevo mercado.

El tercer proyecto en esta misma línea, nació en **Andalucía**. Al comprobar los directivos de **Santana** que el mítico **Land Rover** estaba «out» y que era el público joven el potencial comprador de los nuevos **4 x 4**, también lanzaron sus redes hacia el país del sol naciente y llegó su acuerdo con **Suzuki**. El mini-jeep se ha vendido como los churros y el éxito ha sorprendido a la propia empresa que ya prepara el recambio, un modelo más aerodinámico, más bonito y con más confort.

Ya en década de los 90, cuando el «boom» de los todo terreno no sólo causa furor en las zonas rurales sino que se impone en las ciudades como vehículo de fin de semana, basta sólo con echar una ojeada al mercado, para encontrarnos con un montón de posibilidades en la gama cada día más extensa de **4 x 4: Aro, Bertone, Dacia, Daihatsu, Isuzu, Lada, Mahindra, Mitsubishi, Nissan, Range, Land Cruiser, UMM y Cherokee**.

De los **Cherokee** queremos hablar porque tras el acuerdo **Renault-Chrysler**, el segundo paso también se ha dado. Se fabricarán en la planta que tiene **FASA** en **Valladolid** y se pretenden producir **50.000 unidades al año**, en gran parte destinadas a la exportación al mercado europeo.

Se trata de uno de los todo terreno más espectaculares y atractivos del momento. De línea típicamente americana, conjuga la belleza con la robustez, mientras que su conducción es tan dócil como la de un automóvil de turismo. De ahí que su éxito entre los yuppies haya sido notable y que se lance **Renault** a su fabricación en nuestro país. Es la manera de no perder cuerda en ningún sector del mercado y los **4 x 4 han dejado de ser vehículos de minorías** para tener unas ventas en progreso muy estimables.

Lo dicho, del **Land Rover** pasamos al **Patrol**. El **Suzuki** rompió moldes y ahora el **Cherokee** toma el relevo, todo ello sin contar los muchos todo terreno que se venden fabricados en el extranjero, principalmente japoneses. El ritmo de vida evoluciona tan rápidamente, que hasta los coches cambian de concepto y traje. Hoy se puede ir con camisa y corbata a los mandos de un **4 x 4** cuando hace poco más de una década parecía impensable.



**REPSOL.** Estará presente en casi todas las especialidades internacionales del motor.



**EQUIPOS REPSOL EN TODOS LOS FRENTERES**

**REPSOL** estará presente en la temporada que está a punto de comenzar en casi todas las especialidades internacionales del motor. El automovilismo es la parcela en la que ha concentrado más esfuerzos, repartiendo su presencia en cuatro frentes. En el campeonato de **Europa de Montaña**, **Andrés Vilariño**, campeón en título, incluido dentro del grupo de pilotos oficiales de **BMW**, tiene muchas posibilidades de renovar su éxito.

En **Sport Prototipos**, la presencia de la marca petrolera se repartirá entre **Jesús Pareja**, que cuenta con la mayor parte del presupuesto, **Walter Brun** y **Oscar Larrauri**. Los raids ocupan otra de las parcelas importantes del presupuesto de **Repsol**, contarán con el apoyo de esta marca **Miguel Prieto**, **Juan Porcar** y **Rosendo Touriñán**. Un apartado especial merece el de los rallyes. Especialidad en,





OCIO

## CARRETERAS EN OBRAS

- RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaén. Provincia de Córdoba.
- N-V, Talavera-Navalmoral.
- N-VI, Adanero-Villaipando.
- N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
- N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Totremolinos.
- N-430, Almansa-Alcudia.
- N-620, Burgos-Magaz.
- A-630, Campomanes-Oviedo.
- E-70, Laredo-Castro Urdiales.

Para mayor información llamar a Tele-ruta: (91) 441 72 22

## CONOCER EL CARAVANING

El circuito del Jarama será el escenario, del 3 al 10 de marzo, de la Segunda Muestra de la Caravana de Madrid. La organización, a cargo de la Asociación de Comerciantes de la Caravana en colaboración con el RACE, ha cuidado bien todos los detalles, y además de contar con más de 40 marcas expositivas, suministra amplia información sobre los campings existentes tanto en España como en el resto del mundo.

**Horario: de 10:00 a 19:00**  
**Precio entrada: 200 pesetas**

DEPORTE

## F-1: COMIENZA EL ESPECTACULO

El Campeonato del Mundo de Fórmula 1 disputará su primera prueba de la temporada el domingo 11 en Phoenix, Estados Unidos.

## DEPORTE DE DOS RUEDAS

Este fin de semana las pruebas puntuables para los campeonatos de España son: Motocross de 125 y 80 centímetros cúbicos en Sanlúcar (Cádiz) y Enduro Alcarreño en Guadalajara.

## AGENDA

### PORTUGAL EN VIVO

Para los que deseen seguir de cerca el Rallye de Portugal, adelantamos los tramos más interesantes: **día 6**, prueba especial en el Estadio Jamor de Estoril a las 15:00; **día 7**, salida de Estoril a las 8:20, Espinho, Povoá de Varzim, 12 tramos de 731 kilómetros; **día 8**, Povoá, Lameirinha, Povoá, 6 tramos de 282 kms.; **día 9**, Povoá, Regua, Viseu, 10 tramos de 387 kms; **día 10**, Viseu, Arganil, Tomar y final en Estoril a las 20:00, 10 tramos de 660 kilómetros.

LO QUE HAY QUE VER

### LAS PRUEBAS DEL CAMPEONATO

Esta semana, Motor a Fondo ofrece un reportaje previo al Mundial de Fórmula 1; Motocross de 250 y 80 c.c. de Osuna, Sevilla; Trial en Vizcaya y la primera prueba del Cto. de España de Rallyes organizada por R.M.C de Cataluña.

**Miércoles 7, TV3, 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado a las 13:30**

### TVE

A tarde del martes, Cerca de las Estrellas contará con los mismos temas que el programa de la televisión catalana, a excepción de la prueba del Cto. de Rallyes. En su lugar, efectuará una conexión con el Rallye de Portugal.

Domingo Deporte hará un resumen del Rallye de Portugal y, además del previo de F1, conectará con Jesús Alvarez desde Phoenix.

**Martes 6, TVE-2 a las 19:30**  
**Domingo 11, TVE-2 a partir 18:00**

### LOS ESPAÑOLES DE 250

Motor Sport emitirá un reportaje de los pilotos españoles en el Campeonato de 250 c.c.; el Campeonato de España de Trial en País; Motociclismo desde Jerez; hablará del equipo Agostini; primer Autocross Azkoitia; rallysprint Autonervión, Vizcaya y finalmente, la prueba del BMW 318 is.

**Sábado 3 en ETB1, 23:00 en Euskera.**  
**Domingo 4 a las 15:00 y martes 6 a las 19:00 en castellano**

CURSOS

### LACCIONES CON ZANINI

La revista Auto Verde ha preparado un curso de conducción 4x4 en los Montes de Cuenca. El fin de semana del 17 al 19 de marzo, un máximo de diez participantes recibirán los sabios consejos de Antonio Zanini que es uno de los profesores. El precio incluye hotel y comidas. Existen tarifas especiales para acompañantes.

**Precio: 90.000 pesetas**  
**Más información: (93) 411 11 03**

### TELEFONOS

**DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**  
Tel. (900) 12 35 05

**CAMPSA**  
Tel. (900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel. (91) 742 12 13

**ADA**  
Tel. (91) 450 10 00

**AHSA**  
Tel. (91) 441 71 17

**DYA**  
Tel. (91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel. (91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel. (91) 441 33 44

**RACE**  
Tel. (91) 593 33 33

**RACC**  
Tel. (93) 209 35 77

**ALFA ROMEO**  
Tel. (91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel. (900) 11 22 22

**BMW**  
Tel. (900) 10 04 82

**CITROEN**  
Tel. (91) 450 11 11

**FIAT**  
Tel. (91) 450 11 50

**FORD**  
Tel. (91) 336 91 66

**LANCIA**  
Tel. (91) 450 13 50

**MERCEDES-BENZ**  
Tel. (91) 441 41 77

**OPEL**  
Tel. (91) 556 13 38

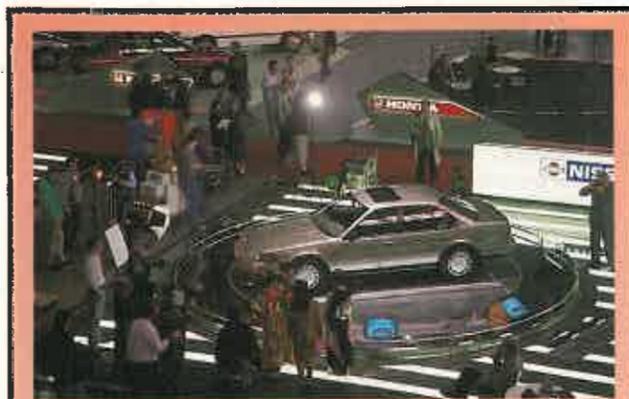
**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel. (91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel. (91) 456 39 99

**SEAT**  
Tel. (900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel. (900) 11 22 22

Coordina Lourdes Bravo



## SALON DE GINEBRA

Del 8 al 18 de marzo, se celebrará el Salón del Automóvil de Ginebra, Suiza, único de los europeos con carácter anual desde 1924. En esta edición contará con más de 1.200 marcas de treinta países diferentes que expondrán las más recientes novedades en automóviles de serie, prototipos y accesorios.

**Horario: De 9:00 a 19:00. Miércoles 14 y viernes 16 de 9:00 a 22:00**

**Precio de entrada: 750 pesetas**  
**Dirección: Palacio de Exposiciones, Grand Saconnex, Ginebra**

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.



LOS COCHES INTELIGENTES SUEÑAN CON ERTOIL.

Los coches inteligentes. Los mejores. Los más avanzados, sueñan con ERTOIL. Gota a gota, su sistema



exclusivo de refino "Full-Finishing", marca la diferencia. Aceite lubricante ERTOIL. La clara diferencia.



**ERTOIL**  
Lubricante

USADOS DE LUJO



A PRECIOS DE UTILITARIO

**Motor 16**

GRUPO

10 de marzo de 1990

Núm. 333 • 300 ptas.

**SALON DE GINEBRA**



PORSCHE 911  
TURBO



SENATOR

OPEL SENATOR 4.0 I



MERCEDES 190  
2.5 -16  
EVOLUCION II

S-KN 3028

REGALO  
2 EN 1  
ESPECIAL F-1

Motor 16

F-1

MILLONARIOS  
DEL VOLANTE

4  
PRUEBAS



FORD SCORPIO 2.9



VOLVO 460  
GLE Y TURBO



MAZDA MX-5



8 413042 641506

00333

ELINTAS