

FOTOS ESPIA



NUEVO KADETT

Motor 16

17 de marzo de 1990

Núm. 334 • 325 ptas.



GINEBRA EXTRA SALON



6 PRUEBAS

- NUEVO ROVER 216 GSi
- MERCEDES 190-2.6 SPORTLINE CONTRA BMW 325 i M-TECHNIC
- SEAT IBIZA SLALOM • PEUGEOT 309 SRD TURBO CONTRA VW GOLF GTD

ENCUESTA COMO ELIGEN SU COCHE LOS ESPAÑOLES



PERFIL WHITE LABEL

MARK STORY

DOMICILIO: New York.

EDAD: 35 años.

PROFESION: Director de cine publicitario. Producciones Story Piccolo Gulliner.

AFICIONES: Escribir un libro que sirva de guía para individuos como él. "O cómo gastar la menor cantidad de tiempo posible con personas que no se aprecian".

ULTIMO LOGRO: "La Piel", cortometraje satírico para Saturday Night Live.

PORQUE HAGO LO QUE HAGO:

"Después de ocho largos años recibiendo órdenes en una agencia de publicidad, mi momento había llegado. Las órdenes las daría yo. Y me convertí en director de cine publicitario."

SI WHISKY: Dewar's White Label.

"Después de rodar toda una jornada con niños, tratando a la vez de acallar a sus madres, un White Label con soda es lo único verdaderamente gratificante."



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 325 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjeros: Lituania, 118 francos ltu.; Uruguay, 2.500 pesos.

ESTA SEMANA

LA BATALLA DE MARZO

No es para menos. Puede decirse que lo del mercado español en el mes de marzo es de auténtica guerra. ¿Acaso han visto ustedes alguna marca que no haga ofertas especiales o atractivos descuentos en sus modelos de mayor volumen? Todos los fabricantes implantados en España se disputan a los futuros usuarios ofreciéndoles sobretasaciones, sobreequipamientos, versiones diesel al mismo precio de versiones gasolina, etc.

El mercado ha cambiado, el comprador de coches tiene unas ventajas con las que no podía soñar hace unos años. Y la situación sigue evolucionando. Las ofertas han llegado también al coche usado. Las marcas dan garantías de mayor duración y financian en condiciones envidiables, con entradas mínimas y buenas valoraciones del coche que se entrega a cambio. Hay que limitar los stocks a volúmenes razonables, al tiempo que se captan nuevos clientes. Es una forma de abonar el terreno, de entablar contacto con un futuro comprador de coche nuevo. Las marcas emplean nuevas técnicas comerciales que deberán dar sus frutos, al menos a corto plazo.

Esta, la de las ventas, es una batalla. A nivel internacional hay otra, la de las alianzas, cuyos objetivos se fijan a más largo plazo. En el Salón de Ginebra no se habían apagado los ecos del acuerdo Renault Volvo cuando Mitsubishi y Daimler Benz hacían pública su intención de llegar a una asociación. Pero es casi seguro que en el resto del año asistiremos a alguna otra declaración de intenciones en esta política de concentración, a la que están abocados los fabricantes de automóviles.

Al respecto, en este número publicamos un completo informe sobre las alianzas, cuya ultimísima hora ha sido una nota de prensa difundida por la Agencia Reuter. El contenido de dicha nota no puede ser más apasionante por las perspectivas que podría abrir: el gobierno francés veía con buenos ojos la posible interconexión entre el grupo P.S.A. y Fiat. Francia, aliada ya con Suecia vía Renault, lo haría también con Italia, creando un frente prácticamente infranqueable para americanos y japoneses. La respuesta a este enigma posiblemente la veamos en los próximos meses.

Alberto Mallo



8 LO ULTIMO
Nuevos Opel Kadett

12 A FONDO
Rover 216 GSi

23 ECONOMIA
Concentración de constructores

28 ECONOMIA
A la compra de coche nuevo

46 FRENTE A FRENTE
Peugeot 309 SRD Turbo-VW Golf GTD

54 FRENTE A FRENTE
Mercedes 190 2.6-BMW 325i



59 ESPECIAL
Salón de Ginebra

84 A FONDO
Seat Ibiza Slalom

101 MOTOS
La sede central de Honda

110 DEPORTE
Raid Harricana



116 DEPORTE
Fórmula 1: Gran Premio de Phoenix

122 DEPORTE
Rallye de Portugal

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 Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Terralba. Jefes de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel 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. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Soanzen. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Nogueira. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.88. Delegado Zona Cataluña: Pere Calabuig. 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 Huerfía. 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 Domenech.

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. Suscriptores: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galería S.A. Alfonso Gómez 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresión: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comnar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.16.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.



TOYOTA

IDEAS DESCABELLADAS

Y si no lo fueran tanto? Lo cierto es que en Japón, cada compañía organiza sus propios concursos de ideas, en los que los más extraños armatostes se empeñan en recorrer unos cientos de metros. Sería en verdad interesante conocer el estado en que se encuentran los diseños de hace unos pocos años y ver si alguno ha podido pasar a la fase de construcción. La última reunión de que

tenemos noticia es «La Olimpiada de las Ideas», organizada por Toyota. De esta Olimpiada destacamos dos vehículos, el «Relax», que no tiene mandos funcionales, sino que obedece exclusivamente a la voz humana, con dirección a las cuatro ruedas; y el «Dynamic Walker», un todo terreno que en vez de ruedas utiliza esferas, con altura al suelo variable hidráulicamente.



ARANZADI

INVERSIONES JAPONESAS

El ministro de Industria, Claudio Aranzadi, ha aprovechado su reciente viaje a Japón para negociar con algunos constructores japoneses de automóviles con vistas a su posible instalación en España. Concretamente en la cartera del ministro viajaba una oferta para Toyota, empresa a la que se ha ofrecido instalar una planta de montaje en nuestro país, cuyos automóviles serían considerados como españoles y no entrarían dentro de la cuota de importación nipona.

Por otra parte el grupo sueco Scania ha decidido instalar su nueva planta de montaje en la localidad francesa de Angers, dejando de lado las ofertas de la Administración Española para situarla en Navarra, Valladolid o Tortosa.



CUSTOM 125

APRILIA RED ROSE

La fábrica italiana Aprilia acaba de poner la nueva Red Rose en nuestro mercado, una moto que tendrá un precio de 569.000 pesetas. Es una mini-custom de línea clásica, con todos los detalles característicos de estos modelos: los brillantes cromados, el asiento de dos alturas, el depósito de lágrima y el manillar de cuernos. El motor de 125 centímetros cúbicos con refrigeración líquida es el mismo que emplean sus hermanas de marca.

BARCELONA

SUFREN LAS OBRAS

NADA menos que 20 meses van a tardar en realizarse las obras por las que el tráfico en la zona alta de la ciudad de Barcelona va a quedar colapsado. Paulatinamente, quedarán cerradas la carretera de Esplugas y el Paseo del valle de Hebrón por la construcción del segundo cinturón, que deberá aliviar el tráfico en esa zona dentro de dos años. Actualmente, el Paseo del Valle de Hebrón absorbe sesenta mil vehículos, mientras que con las obras, su capacidad se verá reducida a diez mil, lo que da idea de la magnitud del problema.

EN VOZ BAJA



Frente a las noticias aparecidas en los últimos días sobre la desaparición del Nissan Patrol, hemos posido saber que el t.t. grande de la marca nipona seguirá en el mercado después de la aparición del Nissan-Ford, prevista para los últimos meses del 93 y fabricados también en España. Se confirma pues que habrá dos segmentos de todo terreno, uno pequeño, cubierto por el Nissan-Ford y otro más grande, por el Patrol.

Este septiembre se iniciará la comercialización del nuevo Ford Escort fabrica-

do en Almusafes y que ha exigido una inversión de 30.000 millones de pesetas para la optimización de las cadenas de montaje. Se aprovecharán las vacaciones del verano para adaptar estas cadenas a la producción de este nuevo modelo, que sustituye también a los Orion. Por otro lado, las recientes huelgas en una de las plantas británicas han decidido a Ford a realizar su nueva fábrica de motores en Valencia. Con una inversión total de 100.000 millones de pesetas, allí se fabricarán los motores ecológicos de baja cilindrada de los Ford de la segunda mitad de la década.

GOODYEAR EN EL CORAZON DE JAPON

El coloso americano del neumático, Goodyear, ha iniciado ya el levantamiento de su centro técnico en Tokio, en pleno corazón de la industria automovilística nipona. Las futuras instalaciones japonesas, valoradas en once mil millones de pesetas, se incorporarán a una red de investigación basada hasta el momento en Akron (USA) y en Luxemburgo. El centro investigador de Tokio funcionará a pleno rendimiento en 1995 y contará con una plantilla de 250 investigadores. La política de expansión de Goodyear por los países asiáticos continuará con la construcción de una fábrica en Corea del Sur, con un costo superior a los 22.000 millones de pesetas; sus primeros productos verán la luz a finales de 1993.

VERDE Y ROJO



El MOPU ha tenido que rectificar el trazado de la autovía N-IV cerca de Aranjuez. Al fin ha reconocido que este trazado es sumamente peligroso y ha sido la causa de bastantes accidentes, algunos de ellos mortales. Ahora sólo falta que la Dirección General de Tráfico reconozca como causa de estos accidentes no sólo la velocidad inadecuada, sino la peligrosidad de la vía. ¿Se pedirán perjuicios a los responsables de este desaguisado?

Magnífica la iniciativa de la Generalitat y del Gremio de Gasolineras de Cataluña para oficializar a los muchachos que limpian los cristales en los semáforos. A partir de ahora ejercerán esta labor en las estaciones de servicio, cobrando un pequeño salario y recibiendo un curso de formación profesional. Es

una forma de erradicar esa imagen tercermundista de los automovilistas asaltados, a la vez que se crean condiciones más dignas para un trabajo modesto.

Ha sido detenido en Madrid un ciudadano, de nombre Máximo F. García acusado de simular accidentes y pasar factura de su reparación a las compañías de seguros. Este individuo es propietario de un taller de reparación y parece ser que se dedicó a este negocio los dos últimos años.

Nunca mejor empleado un semáforo verde que en reconocer el acierto de Don Camilo José Cela en utilizar un automóvil provisto de catalizador. El Nobel, que ya utilizaba un Ford Scorpio, sigue fiel a la marca y el modelo, aunque en esta ocasión estrenará una versión Sedan.



ELLAS AL VOLANTE

TODOS SUS GUSTOS

UNA reciente encuesta realizada en Italia entre mujeres conductoras destaca que, lo que más le interesa es, por este orden: los consumos, la calidad de acabado y el confort. Entre otros factores puestos de manifiesto, cabe señalar el interés que han puesto en aspectos de seguridad y en la servodirección. Un 73 por ciento de las mujeres se han mostrado partidarias del aire acondicionado.



FIAT CULTURAL

VENECIA CON WARHOL

El Palazzo Grassi de Venecia, Centro Cultural de Fiat, está siendo la sede de la más importante exposición de Andy Warhol que nunca se haya mostrada en Europa. La muestra, hecha posible por la colaboración de la firma italiana, reúne 250 obras del artista americano.

LA TRIBUNA

Lindsey Halstead
Presidente
de Ford
Europa

«El mercado automovilístico europeo se convertirá, con mucho, en el mercado más grande del mundo; en el año 2000 se podrán vender más de 14 millones de coches al año.»

«Las inversiones a que estas cifras nos obligan suponen enfrentarnos a sumas que anteriormente sólo encontrábamos en los presupuestos de defensa.»

«Se prevé un segmento

nuevo y probablemente de dura competencia, el de los coches más pequeños, más compactos y menos sofisticados.»

«Estamos trabajando en un nuevo motor de gasolina, de dos tiempos e inyección directa en el cual el combustible se introduce directamente en la cámara de combustión mediante un estricto control.»

«En muy poco tiempo, todos nuestros vehículos incorporarán funciones de diagnóstico que permitirán a los mecánicos conectar un módulo que indicará automáticamente qué está mal y qué elementos hay que cambiar.»

FORD

EN EL CANDELERO

EN la prueba de 15.000 kilómetros con el Ford Fiesta reflejada en nuestro número 329 decíamos que el aceite Shell Helix estaba recomendado por la marca cuando, en realidad, el único aceite recomendado es el Ford. El uso de aceite Helix no afectó, para nada, ni en el funcionamiento ni en el resultado de la prueba. En otro orden de cosas debemos hablar del Sierra Cosworth 4x4 cuyos datos correctos son los siguientes: velocidad máxima, 240 kilómetros por hora; aceleración de cero a cien por hora, 6,9 segundos; consumo en recorrido urbano, 12,8 litros a los cien kilómetros; consumo a 90 por hora, 7,6 litros y consumo a 120 por hora, 9,3 litros.



ESPACIO

NUEVO CONCEPTO

LA firma suiza Du Pont ha presentado su nuevo concepto de automóvil, en la línea del popular Espace de Renault, sobre el que aporta algunas soluciones interesantes. En primer lugar, por el empleo de materiales ultramodernos, ligeros y de alta resistencia, como los elastómeros, tecnopolímeros y fibras sintéticas, configurando ele-

mentos de transmisión y la carrocería. En segundo lugar, el diseño mismo de la carrocería, aunando una gran capacidad interior, con un excelente confort y baja resistencia aerodinámica. Aunque este coche se encuentra aún en fase de desarrollo, servirá de base para proyectos futuros de otros constructores europeos.



De izquierda a derecha, Ana Minguella, Marion Visser y Montse Thormann

SEAT

CARAS NUEVAS

LA División de Comunicación de Seat, bajo la dirección de Enrique Zorzano, se amplía y reestructura. Emilio Ravier pasa a ser el responsable de Comunicación, mientras que Prensa y Relaciones Públicas se divide en tres secciones: Seat Prensa nacional (con Ana Minguella al frente), Seat Internacional (Marion Visser) y Audi-Volkswagen Prensa nacional (Montserrat Thormann). A toda la gente nueva y a la veterana, les deseamos los mayores éxitos profesionales.

ENATCAR

ACTUA EL FISCAL GENERAL

EL fiscal general del Estado, Leopoldo Torres, va a solicitar al Congreso de los Diputados la fiscalización de todas las empresas del grupo Enatcar (Empresa Nacional de Transportes por Carretera) en los últimos cinco años, al entender que pueden existir diversas irregularidades económicas, tal y como publicó MOTOR 16 hace algunas semanas (ver núm. 330). Según la Fiscalía General del Estado, estas presuntas irregularidades podrían suponer unas pérdidas de más de mil millones de pesetas.

TRIBUNALES

LA MUTUA DENUNCIA

LA Mutua Madrileña Automovilista ha presentado la pasada semana ante la Dirección General de la Competencia, dependiente del Ministerio de Economía, un escrito en el que solicita «la incoacción del pertinente expediente o su unión al ya iniciado». Dicha denuncia, motivada por algunas actuaciones protagonizadas por la mayor parte de los concesionarios de Ford España de Madrid y su provincia, se inscribe en el conflicto abierto entre esa aseguradora y la Asociación de Concesionarios de Automóviles Intermercados de Madrid (Acima).

Nada, ni los automóviles de otras marcas, escapa a la lupa de BMW.

Si BMW es sinónimo de fiabilidad y garantía, estos atributos se transmiten a los automóviles que nuestra Red de Concesionarios ofrece en su programa Selección Automóviles de Ocasión. Incluidos los de otras marcas.

Porque en este programa sólo se admiten vehículos por debajo de un límite de edad y kilometraje.

Para los que cumplen estas condiciones, el proceso continúa con un exhaustivo chequeo en 25 puntos vitales, realizado por el cualificado personal técnico BMW.

Después se someten a la Inspección Técnica de Vehículos, ITV, como ratificación

oficial voluntaria de su idoneidad.

Finalmente, se exponen en los Concesionarios adheridos al programa Selección Automóviles de Ocasión como prueba de haber superado un duro proceso, con una garantía de hasta 12 meses.

Con ella, su nuevo dueño adquiere también la certeza de que, sea cual sea su elección, será la elección más fiable.



EL AUTOMOVIL DE OCASION SEGUN BMW.

OPEL KADETT 92

**VALOR
REDONDO**

A principios del otoño de 1991 verán la luz, en el Salón de Francfort, los nuevos Opel Kadett, ya con el estilo marcado por Opel para los 90.

LOS Opel Kadett actuales ya tienen sustitutos, los modelos encargados de cumplir tal misión están rodando por las carreteras europeas desde hace algunos meses y su puesta a punto se encuentra muy avanzada. Los futuros Kadett verán la luz en el Salón de Francfort de 1991, a principios del otoño, y estarán disponibles en nuestro país a partir de esa misma fecha.

La oferta Kadett 92 será más completa que la gama actual y contará, sobre todo, con versiones de tono enérgico que rozarán los doscientos cuarenta por hora de velocidad punta gracias al empuje de mecánicas con potencias próximas a los doscientos caballos.



**TRES Y CINCO
PUERTAS.**

La oferta, en tres y cinco puertas, será amplia en cuanto a motorizaciones se refiere.



Los rasgos suaves de los nuevos Kadett en los que se percibe la preponderancia de las curvaturas naturales, han salido de los lápices del estilista Wayne K. Cherry y tienen muchos puntos en común con los últimos Senator, Omega, Vectra o Calibra, los modelos que han marcado el estilo de Opel para los 90.

El frontal redondeado, con calandra poco agresiva, faros rectangulares de altura muy reducida y paragolpes más grandes, es un elemento clave para conseguir un coeficiente de resistencia

**FORMAS
REDONDEADAS.**

La línea de los nuevos Kadett sigue el estilo elegido por Opel para los 90.

a la penetración en el aire, un Cx, que está por debajo de 0,30 con lo que se encuentra entre una eficacia media y una eficacia excepcional. Los flancos también van a recibir modificaciones importantes;

la superficie acristalada será más amplia tanto en las versiones de tres como de cinco puertas, mientras que las aletas mantendrán su abombamiento y aparecerá una nervadura en la parte posterior que dará rigidez a toda la «popa» y servirá de soporte al paragolpes.

El portón contará con una luneta de gran superficie

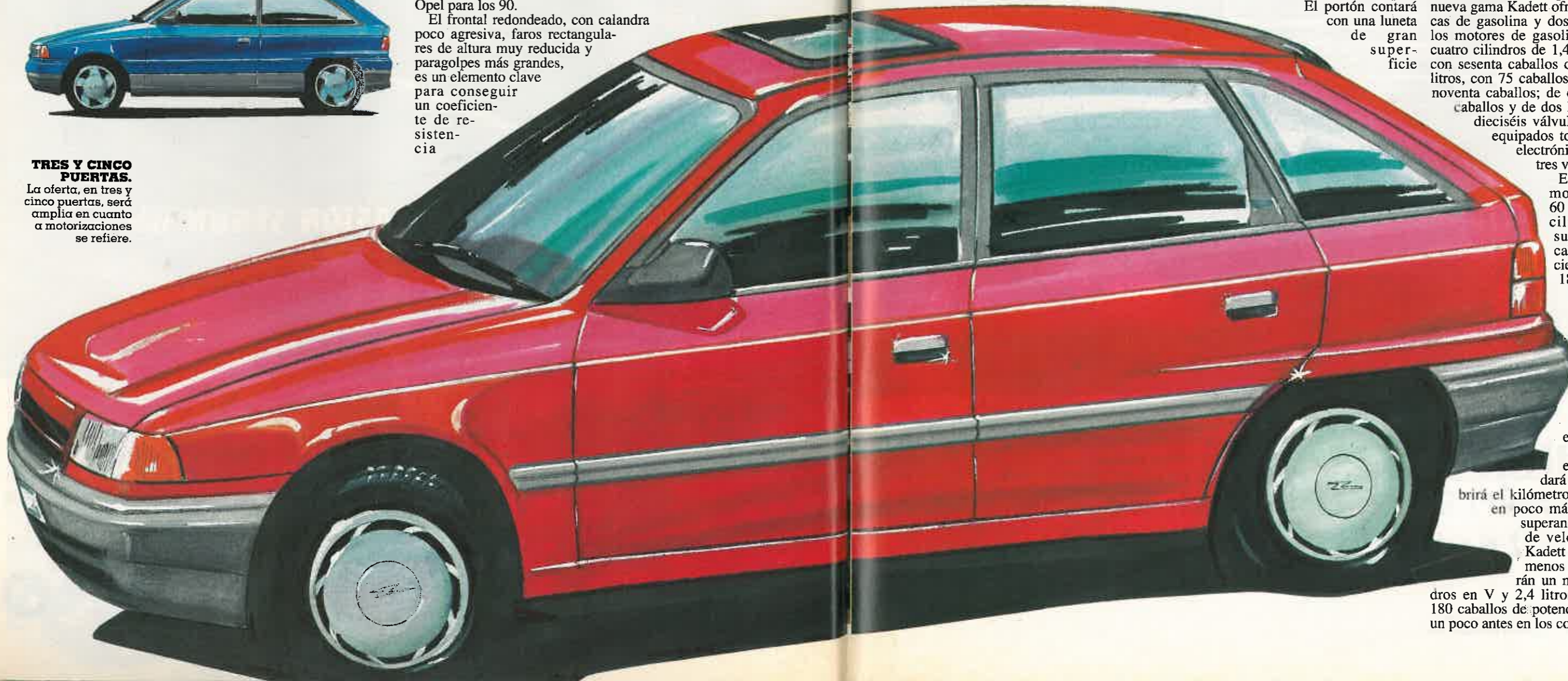
y crecerá también el tamaño de los grupos ópticos. El resultado final tendrá, en definitiva, una estética muy peculiar, a medio camino entre los Volkswagen Golf y los Toyota Corolla.

Las modificaciones externas serán mucho más numerosas que las mecánicas. La nueva gama Kadett ofrecerá siete mecánicas de gasolina y dos de gasóleo. Entre los motores de gasolina destacarán: los cuatro cilindros de 1,4 litros de cubicaje, con sesenta caballos de potencia; de 1,6 litros, con 75 caballos; de 1,8 litros, con noventa caballos; de dos litros, con 115 caballos y de dos litros con culata de dieciséis válvulas y 150 caballos, equipados todos con inyección electrónica y catalizador de tres vías.

El motor Diesel atmosférico dará casi 60 caballos y el cuatro cilindros con turbo subirá hasta los 90 caballos, valor suficiente para rondar los 180 por hora de velocidad punta.

Las versiones GSi 16V Turbo y GT V-6, combinarán lujo y prestaciones en un nivel no alcanzado, hasta el momento, por ningún coche de esta categoría.

El super Kadett, el GSi 16V Turbo, dará 190 caballos y cubrirá el kilómetro con salida parada en poco más de 28 segundos, superando los 235 por hora de velocidad punta. Los Kadett GT V-6 serán algo menos enérgicos. Utilizarán un motor de seis cilindros en V y 2,4 litros de cubicaje, con 180 caballos de potencia, que verá la luz un poco antes en los coupé Calibra. ○



Cómprate lo.



Por 2.475.000 pts.*

¿Y por qué no? ¿A ver por qué? Imagínate, por un momento, que te lo compras. Imagínatelo y...

Compara tu Renault 21 cinco puertas con los otros.

Compara los niveles de potencia: Desde 74 a 120 CV.

Compara el equipamiento: Que incluye de serie, por ejemplo: Ordenador de abordo (TXE), llantas de aleación ligera (TXE y TURBO DX) o sistema ABS en tres de las versiones.

Compara los detalles: Como el aire acondicionado

y dirección asistida de serie, tapicerías de verdadero alto de gama o telemando de apertura de las puertas.

Más la posibilidad de extensión de la garantía a 5 años, a través de la Tarjeta Renault.

Y, por último, compara el precio: 2.475.000 Ptas., el más alto de la gama.

Entenderás por qué las comparaciones son odiosas. Para quien las pierde.

* Precio máximo recomendado por el fabricante para Península y Baleares.

Renault 21
5 Puertas
Amate a ti mismo.

LLANTAS



1.800 instalaciones a su servicio.
Su Renault, con Renault Financiación
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

PRUEBA

Motor 16



ROVER 216 GSI FLEMÁTICO SAMURAI

La segunda fase de los acuerdos entre la marca británica Rover y la Japonesa Honda, se han visto plasmados en la gama que ahora llega a España: los Rover 200. Esta semana presentamos la versión más alta que se comercializa en España, con un brillante motor de origen Honda y un aspecto y acabado puramente inglés.



El próximo día dos de abril se inicia en toda España la comercialización del Rover 216 GSi. Tal y como ya adelantamos con motivo de su presentación mundial el pasado mes de octubre, se trata de un coche nacido de la colaboración entre Honda y Rover, después de la reprivatización de esta última marca. Este nuevo Rover, viene a sustituir a los anteriores 216, así como a los Maestro, puesto que por tamaño se encuentra a caballo entre los dos segmentos. La semejanza con el Honda Concerto

es más que evidente, puesto que en realidad se trata del mismo coche, pero fabricado en distinto lugar y con algunos detalles que los diferencian.

Aunque en España se comercializan dos versiones, hemos decidido probar en primer lugar la que presumiblemente tendrá más aceptación: la 216 GSi, que emplea el motor de cuatro cilindros de 1.600 centímetros cúbicos que también utiliza el Honda Civic.

Lo más destacable de este cuatro cilindros, es su gran suavidad de funciona-

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort de marcha
- Precio

ROVER 216 GSI
PRECIO: 2.095.000 pts

- Techo bajo
- Mando limpia complicado
- Ausencia de ABS

DEFECTOS



TODOS LOS DETALLES

El equipamiento es muy completo y no hay ausencias notables.

SUAVE ENERGIA.

El motor Honda empuja con ganas desde muy pocas vueltas.

ELEGANCIA Y ESTILO.

Las líneas del nuevo Rover están en un término medio entre lo moderno y lo clásico.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea, refrigerado por agua. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 9,1 a 1. Potencia máxima: 116 CV(85 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (141 Nm) a 5.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 11,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,0

km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 28,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo MacPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora

RUEDAS: Neumáticos: 175 HR 14. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.045 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

miento, y la buena capacidad para subir de vueltas desde pocas revoluciones. El motor no protesta nunca, incluso si le hacemos salir en cuarta o quinta desde una velocidad inferior a cuarenta kilómetros por hora.

Gracias a esta benevolencia del motor y a unos desarrollos bastante bien adaptados, se consigue que el coche se mueva con la misma agilidad que otros modelos de mayor cilindrada y potencia. Aunque los 116 caballos no suponen una cifra astronómica, son suficientes para conseguir que el Rover alcance los 190 kilómetros por hora sin muchos apuros.

En cuanto a consumos, nos encontramos con unas cifras más que razonables, con la gran ventaja de que no se aprecian grandes variaciones en función del uso que hagamos del coche. De este modo, para superar los diez litros cada cien kilómetros, hay que practicar una conducción bastante agresiva.

FUJITSU TEN

Sound Contemplation

Experimente el sonido real de la Serie D de FUJITSU TEN, y disfrute de un audio para coches libre de distorsión con 4 altavoces y 4 amplificadores post-atenuador.

FUJITSU TEN ofrece a los entusiastas del audio para coches algo realmente nuevo: el sonido verdadero de 4 amplificadores y 4 altavoces.

El sistema de audio para coches de la Serie D tiene amplificadores individuales post-atenuador tanto para los altavoces delanteros como para los traseros, asegurando sonidos de claridad óptima y eliminando al mismo tiempo el deterioro de los tonos, incluso para los mayores niveles sonoros.

El sistema de audio móvil de la Serie D

también se caracteriza por su comodidad de manejo. Viene prerregulado para 12 estaciones FM y 6 estaciones AM, y trae incorporada una función de memoria que busca automáticamente las 6 emisoras más potentes.

Obtenga todos los beneficios del audio para coches FUJITSU TEN de 4 amplificadores y 4 altavoces. Pensándolo bien, realmente no existe mejor forma de escuchar.

Y ahora FUJITSU TEN le permite alcanzar la Serie D a un precio verdaderamente razonable.



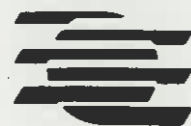
D series

MUSICOM sa

Car Audio
Consejo de Ciento, 403 bajos - Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYC-E Barcelona 08009 (España)

“No todos los servicios que ofrecemos, han sido diseñados por nosotros.”

- Financiación**
- Finamersa • Unifiban
 - Ibercrédito (*) • Fiat Financiera
 - Merbefina • Santana Credit
 - Elders Tecca Financiera Rural
- Leasing**
- Unileasing • Cofile
 - N. C. Leasing • Fiat Leasing
 - Hispano Americano Leasing (*)
 - Hispano Orix Leasing
 - Merbeleasing
- Factoring**
- Hispafactor
- Servicios**
- Hispano Americano
 - Correduría de Seguros • Servifactor
 - Auto Interleasing España
- Red de oficinas**
- Hispaner S.I.F.
- (*) Portugal



Hispaner
Corporación Financiera
Grupo Banco Hispano Americano

A pesar de nuestra experiencia en servicios financieros, como Financiación al consumo, Leasing, Correduría de seguros, Factoring, Créditos hipotecarios, Tarjetas privadas, Leasing con mantenimiento, Pagarés, etc., son muchas veces nuestros propios clientes quienes nos sorprenden con unos diseños de servicios “a su medida”, que solucionan cualquier necesidad específica. Clientes exigentes. Generación de ideas.

A FONDO

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,4 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,5
En conducción rápida	11,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	590

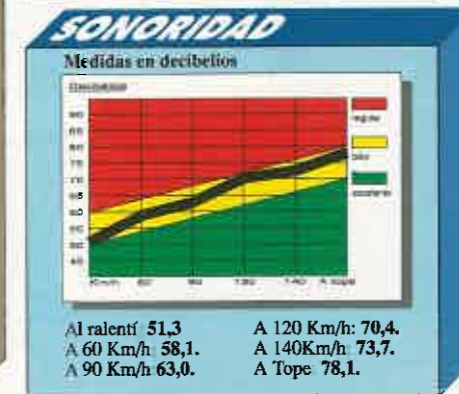
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		192,5
Km/h		
ACELERACION (seg.)		17,5
400 m salida parada		31,4
1.000 m salida parada		11,2
De 0 a 100 km/h		205
Recorrido (metros)		
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª		21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		36,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		39,2
De 80 a 120 km/h en 4ª		11,9
recorriendo (metros)		399
De 80 a 120 km/h en 5ª		14,7
recorriendo (metros)		418

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Aire acondicionado: precio sin determinar



CONFORT DE SALON. Los asientos son cómodos y sujetan bien. Detrás hay bastante amplitud.



En marcha, nos encontramos con un coche que se deja conducir con toda facilidad, y después de tan sólo unos kilómetros, nos sentimos como si hubiese sido nuestro coche desde siempre. La posición al volante es buena y no hay problemas para adaptarse al asiento, salvo que se sea un poco alto. No es que se vaya a tocar en el techo, pero cualquiera por encima del metro ochenta quedará muy cerca, incluso con el asiento en la posición más baja. Con la misma suavidad y facilidad que caracteriza a todo en este coche, el motor se pone en marcha y empuja con docilidad. En ciudad la capacidad de recuperación del motor ayuda a que la conducción sea bastante desahogada incluso con tráfico muy congestionado. En carretera, la suavidad de la suspensión invita a viajar. Como es normal, el 216 tiende a tirar de

morro, pero sus reacciones son progresivas y siempre avisa. Aunque no tiene la más mínima pretensión deportiva, se puede rodar con bastante rapidez en zonas muy sinuosas. Los baches los absorbe bien y la motricidad es bastante buena en todo momento. Los frenos son potentes, pero no digieren bien los abusos. Si intentamos bajar un puerto a buen ritmo, en pocos kilómetros notaremos una disminución en el rendimiento. **DISEÑO JAPONES, INTERIOR INGLES** En el interior del Rover se encuentra todo lo que se espera en una berlina de tipo medio y otras cosas que normalmente sólo se encuentran en coches mucho más

caros. En primer lugar, nos llaman la atención las inserciones en madera natural que hay en las puertas y en los paneles. Este pequeño detalle, junto con una tapicería de los asientos agradable y de colores bastante acertados, da un aire distinguido al interior. No nos gustó el mando que agrupa todas las funciones del limpiaparabrisas que resulta un poco complicado y obliga a apartar la mirada de la carretera para saber qué mando tenemos que tocar. El cuadro es de diseño bastante funcional y fácil de leer y en general no se puede pedir más. Hoy por hoy, todos los Rover de la serie 200 son de cinco puertas, aunque en un futuro próximo aparecerá el tres volúmenes. Detrás hay espacio suficiente, aunque

MECANICA		
MOTOR	Excelente	El motor Honda es de funcionamiento suave y agradable. Es bastante elástico.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	La palanca se maneja con suavidad y precisión. No plantea ninguna pega.
TRANSMISION	Normal	Los desarrollos están bien adaptados al rendimiento del motor. La quinta es muy utilizable.

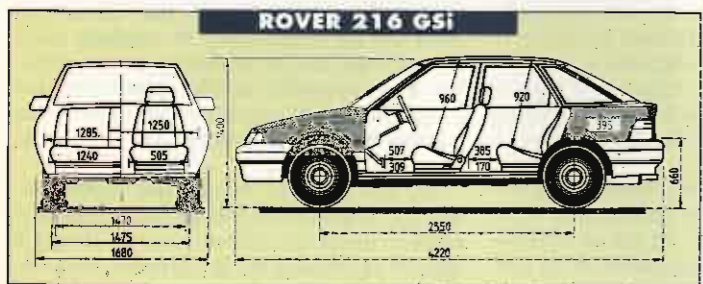
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	El volante es regulable en altura y el asiento también. El techo queda un poco bajo.
CLIMATIZACION	Normal	Es suficientemente potente y cumple. Opcionalmente se puede montar aire acondicionado.
SONORIDAD	Buena	Este motor es bastante silencioso y en general no hay ruidos molestos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Es asistida y se mueve con toda facilidad, pero sin que se pierda el tacto.
FRENOS	Bueno	Son potentes, pero es una lástima que por ahora no se pueda montar sistema ABS.
SUSPENSION	Normal	Es eficaz y permite un buen comportamiento sin resultar nada incomoda.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	El habitáculo es amplio y al tener una gran superficie acristalada, parece aún más grande.
MALETERO	Normal	Tiene un tamaño apropiado y es bastante aprovechable. El asiento se abate asimétricamente.
CALIDAD	Buena	La calidad sigue mejorando en los productos Rover y en los 200 se aprecia el esfuerzo.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD	Normal	Se consigue con cierta facilidad en quinta y la mantiene bien.
ACELERACION	Buena	Sin ser un coche deportivo, se pueden conseguir aceleraciones muy interesantes.
RECUPERACION	Buena	La buena capacidad de recuperación del motor hace que no sea necesario reducir de marcha.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Las cifras obtenidas son razonables y aunque apretemos el ritmo no se disparan.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es muy completo y funcional. Tiene todo lo que se puede pedir a un coche de categoría.
PRECIO	Bueno	Dado su precio, el 216 GSi llega como uno de los productos más interesantes de su segmento.



DATOS DEL COMPRADOR

IMPORTADOR: Rover España S.A. Calle Mar Mediterraneo Nº 2. Polígono Industrial de San Fernando de Henares. 28.850 Madrid. Teléfono: (91) 656 43 53. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 207 puntos de asistencia en toda España.

TODOS LOS ROVER 200

TODA la gama 200 de Rover se compone, por ahora, de tres versiones. Dos con el motor 1.4 tipo K con cuatro válvulas por cilindro con dos niveles de acabado. El precio de estas versiones es: el 214 Si 1.695.000 pesetas, el 214 GSi 1.770.000 pesetas y el 216 GSi 2.095.000 pesetas. Todos ellos tienen una caja de cambios manual de cinco velocidades, aunque en el 216 se importarán algunas versiones con caja auto-



mática de cuatro velocidades. En lo que queda de año se estima que se venderán unas 2.500 unidades. A lo largo del año se incorporarán nuevas versiones entre las que hay que destacar la que incorpora el motor de 130 caballos, la berlina de cuatro puertas y el 200 con carrocería de tres puertas.

El equipamiento de serie es muy completo en toda la gama, pero en los próximos meses se ampliará la lista de opciones que ofrece el fabricante, entre las cuales la más interesante es el sistema antibloqueo de frenos ABS, que en estos momentos todavía no está disponible. De esta forma entrará en competencia directa con su homólogo el Concerto.

tres adultos se tendrán que apretar un poco. El asiento posterior es abatible por partes, pero curiosamente sólo está partido el respaldo, mientras que la banqueta es de una sola pieza, esto hace que la utilidad de este mecanismo quede bastante reducida.

Rover ha realizado una fuerte inversión en la planta de Lonbridge, para automatizarla, con lo cual la calidad del producto está a un buen nivel.

En el mercado español, el Rover 216 GSi se encuentra a caballo entre dos segmentos, pero no es fácil encontrar un rival directo. Lo que sí que es previsible es que la aceptación va a ser buena dada la competitividad del precio.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

5ª

COPA SUZUKI

Tu carrera

Vente a la **COPA SUZUKI**.

Aquí tienes todas y las mayores posibilidades de hacer carrera. Mayor fiabilidad en los vehículos (87,9% clasificados). Menor costo de preparación y de mantenimiento. Mayores premios por carrera y finales. Prima de llegada en todas las pruebas. Las cuatro ediciones de la **COPA SUZUKI** han dado ya muchos y buenos campeones al deporte del automóvil en España. Ven por tu **COPA**. Diviértete. Haz tu carrera...

PIDE EL REGLAMENTO Y FICHAS DE INSCRIPCION EN LOS CONCESIONARIOS DE LA MARCA.

PALMARES

- 1986 - Juan MATAMALA
- 1987 - Josep M^o SOLÉ
- 1988 - Jose M^o GINES
- 1989 - Francesc SELGA



COPA ESPAÑA DE RAIDS

BARBERA



Publicidad de la Ford



Nuevo Sierra de los 90 ABRIENDO CAMINOS

Sierra entra de lleno en una nueva y prometedora década. Los 90.

Su concepción revolucionaria de la línea que marcó una época y reflejó perfectamente el futuro, le convierte ahora en el modelo indiscutible del presente.

El que se distanció de todos, sigue abriendo caminos. Alcanzando nuevas metas.

Conceptos vitales como potencia, aerodinámica, confort, estabilidad, economía o seguridad, han llegado a tener

nombre tecnológico propio en los nuevos Sierra de los 90.

Abriendo caminos, para que usted encuentre en ellos la potencia del turbodiesel, la eficacia de sus nuevos motores, 2.0 DOHC EFI, unida a la garra de la tracción integral 4x4, la seguridad total del ABS o el confort absoluto que sólo un coche como el nuevo Sierra Ghia puede ofrecerle.

Confort de marcha, merced a su sistema de suspensión que le permite entrar y salir con total facilidad de las curvas más

difíciles. Agarrado a la carretera pero sin sentir el asfalto.

Y confort interior, para viajar sintiendo la caricia del sol, a cielo abierto o la del aire acondicionado, a techo cerrado.

Disfrutando de todos y cada uno de los lujosos detalles de acabado que ahora más que nunca, distinguen a los nuevos Sierra.

Si quiere encontrar todo lo que puede ofrecer un coche, entre en los nuevos Sierra de los 90.

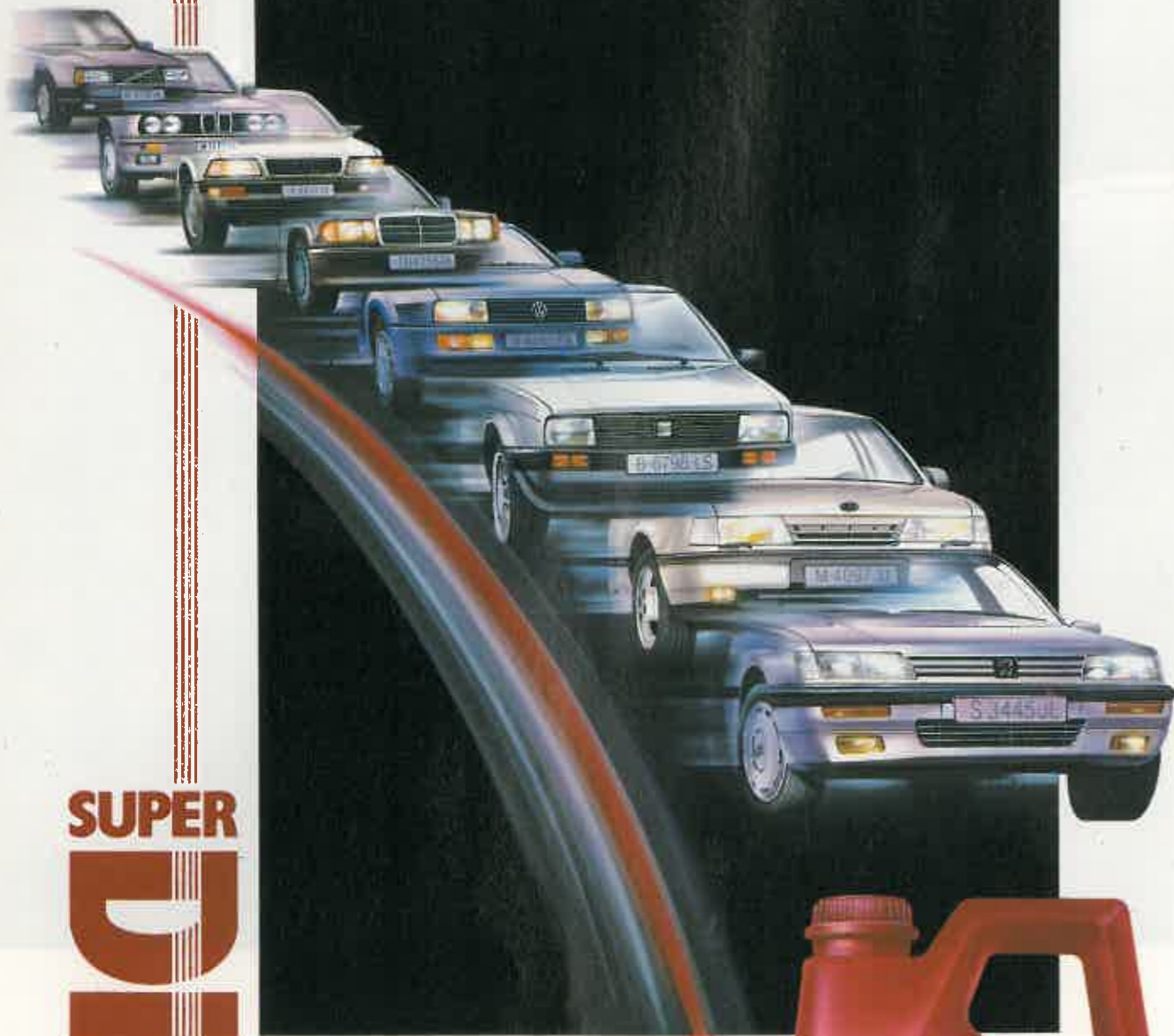
Equipamiento de serie del Sierra 2.0i Ghia:
Motor 2.0 DOHC EFI (125 CV). Caja de cambios MT 75. Dirección asistida. Aire Acondicionado. Techo solar practicable. Llantas de aleación. Neumáticos 195/60 R14. Cerradura centralizada. Elevalunas eléctricos delanteros. Luces antiniebla delanteras. Volante regulable en altura. Espejos retrovisores termoelectrónicos. Pre-equipado de radio.
Opcional:
ABS. Parabrisas térmico. Lavafaros.
Precio Sierra 2.0i Ghia, 2.445.000 Ptas.

Nuevo Sierra de los 90, con versiones desde **1.927.000 Ptas.** Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos)



Sierra. Abriendo Caminos.

¡DIFERENCIA TU DIESEL!



SUPER DIESEL

Aceite multigrado
especial para todos los
motores Diesel Atmosféricos
o Turboalimentados



LA MOVIDA SE ACELERA

La concentración de la industria mundial de automoción sigue su marcha imparable. El principio de acuerdo firmado hace escasas fechas por Renault y Volvo ha supuesto otro pistoletazo de salida en la carrera por concretar posiciones en un mercado cada vez más interrelacionado y competido, en el que se vislumbran ya nuevas negociaciones para aunar fuerzas.

La noticia repicaba en los teletipos de todo el mundo como un aldabonazo muy serio después de meses de duras negociaciones y no poca discreción: dos firmas que tienen mucho que decir aún en el sector de automoción, la francesa Renault y la sueca Volvo, decidían iniciar, agarrados de la mano, un camino tendente a unir sus fuerzas para tomar posiciones en el mercado mundial. Era un paso más dentro del proceso de concentración iniciado por el sector a mediados de la década de los ochenta y que nadie se atreve a predecir cómo terminará.

No por menos conocido conviene olvidar los términos del principio de acuerdo. Según el convenio suscrito por las dos firmas citadas el pasado 23 de febrero en Amsterdam, ambas intercambiarán un 45 por ciento de las acciones ahora incluidas en sus operaciones de vehículos industriales y autobuses, y entre un 20 y un 25 por ciento de las derivadas de los automóviles. Asimismo, Renault ostentará un 10 por ciento del capital de AB Volvo, casa madre del grupo sueco, convirtiéndose en su mayor accionista. Con esta operación, Renault se transformará -hablamos en futuro porque la alianza precisa el visto bueno de los respectivos Gobiernos y de la Comunidad Europea- en una sociedad limitada en la que el Estado francés seguirá ostentando un 80 por ciento.

La decisión, que ha tardado más de un año en fraguarse, no hay que entenderla como una fusión ya que desde el primer momento ha quedado muy claro que ambas empresas mantendrán su identidad y sedes centrales en Francia y Suecia. Este acuerdo, surgido al socaire de lo que ocurre en el resto del mundo, es entendido como «una nueva relación técnica e in-

dustrial para mejorar la competitividad de los productos en un mercado donde la tecnología será casi más importante que la propia producción». Es decir, que el objetivo prefijado pretende coordinar los planes de desarrollo de productos, investigación, políticas de compra y sobre todo planes de inversión de ambas firmas para evitar duplicidades inútiles del entramado industrial.

Pero lo que no hay que perder de vista para entender este peliagudo entramado de alianzas, acuerdos y negociaciones sin solución de continuidad, es algo que quedó muy claro en el momento de dar a conocer la noticia: ninguna de las dos casas negó que su unión fuera a paralizar otras discusiones paralelas con firmas como Toyota, Mitsubishi o Chrysler. Estas serán, pues, entendidas a partir de ahora como cooperaciones limitadas, ya que Renault y Volvo han decidido no sólo trabajar en conjunto sino crear una fuerza común especial en la que su propia solidez como empresas líder del sector de automoción será también la clave para su efectividad.

Esa misma efectividad es la que, en los últimos años, han ido buscando otras marcas, según se puede comprobar en el mapa que incluimos en estas mismas páginas. La vorágine de acuerdos se ha disparado y pocos son los que ya quedan al margen del proceso de concentración abierto en todo el mundo.

Haciendo un poco de historia reciente hay que recordar aquí que el cierre del pasado ejercicio 1989 trajo de la mano diversas operaciones de este tipo. A comienzos de diciembre último se daba a conocer la compra por el grupo italiano Fiat de un 49 por ciento del capital de Maserati y del 51 por ciento de Innocenti.

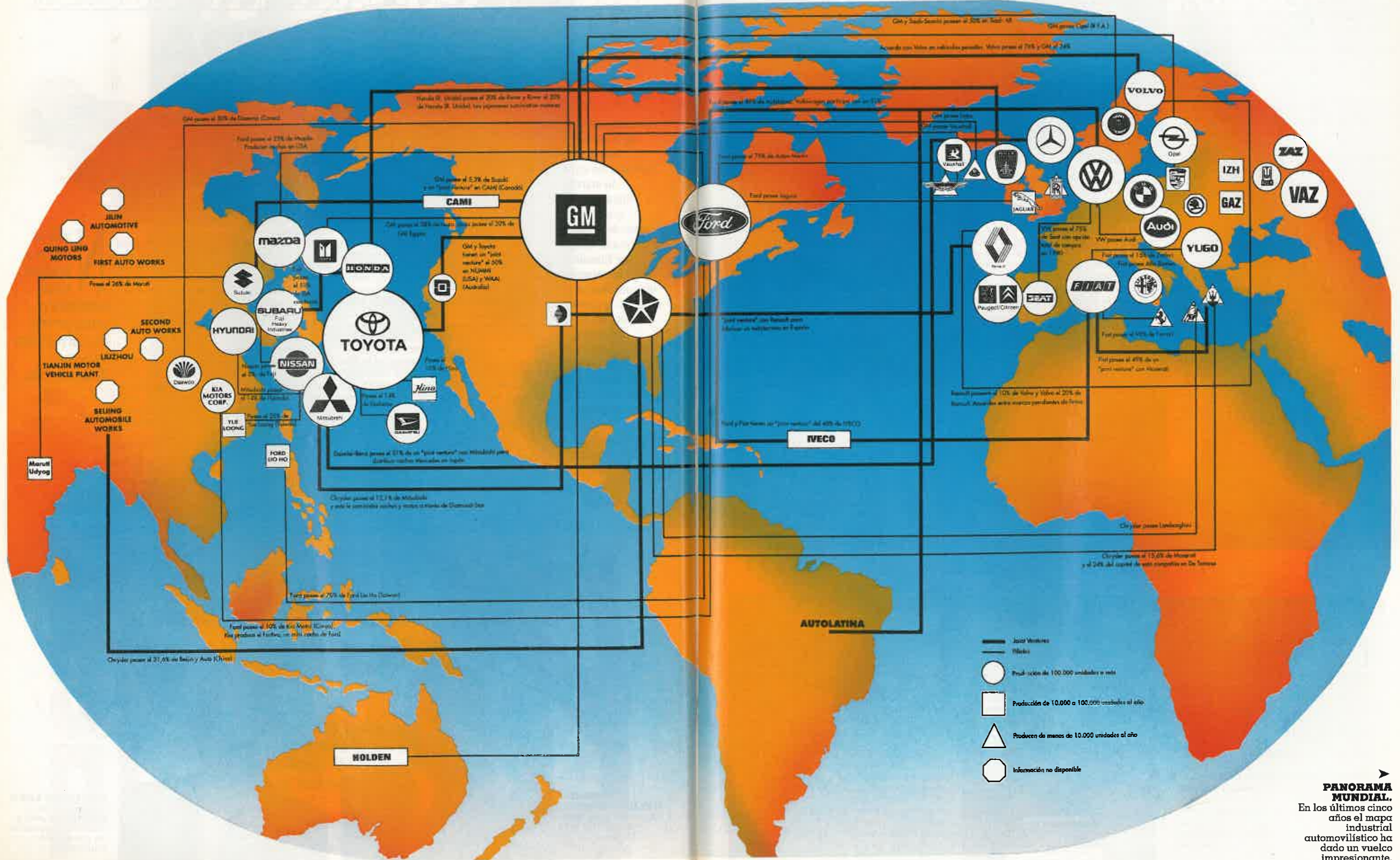
Nadie se atreve a predecir cómo terminará el actual proceso de concentración del sector de automoción.



PEHR GYLLENHAMMAR
A Volvo se le abren las puertas del Mercado Unico comunitario.



RAYMOND LEVY
Renault recibe un balón de oxígeno y refuerza su posición en el mercado mundial.



▶ PANORAMA MUNDIAL.
 En los últimos cinco años el mapa industrial automovilístico ha dado un vuelco impresionante.
Motor 16 / 25

Pocos días después se sabía que el gigante norteamericano General Motors había adquirido el 50 por ciento de la división de automóviles del grupo sueco Saab-Scania, decisión que rompía de golpe las relaciones con el fabricante italiano Fiat. Con un desembolso por parte norteamericana de unos 70.000 millones de pesetas, el acuerdo prevé la creación de una nueva compañía al 50 por ciento para el desarrollo, fabricación y distribución de coches de la marca Saab. Este acuerdo le viene como anillo al dedo al fabricante sueco toda vez que se había entrado en la senda de las pérdidas gigantescas. Saab estaba buscando desde hace tiempo un socio europeo para sacar adelante su división de automóviles. El primer candidato fue el número dos del sector en Estados Unidos, Ford Motor. Cuando todo hacía presagiar que ya existía un acuerdo entre ambos, el fabricante norteamericano hizo pública su compra de Jaguar por la que había competido duramente con su homólogo General Motors. Tras el fracaso de las conversaciones, Saab se puso en contacto con otros constructores automovilísticos, especialmente con Fiat y, por lo que se supo después, con GM. El resultado es el ya conocido y se enmarca en la estrategia de los fabricantes suecos de copar posiciones en Europa y no quedarse aislados ante la previsible puesta en marcha del Mercado Unico en el horizonte del año 1993. Las cosas, sin embargo, no quedan así y poco después de empezar el año actual Mazda y Ford hacían pública la firma de un «joint venture» para la producción conjunta de 120.000 unidades de un nuevo modelo en la RFA a partir de 1992.

La producción conjunta con empresas europeas es una nueva estrategia de los productores nipones que también van tomando posiciones de cara a ese Mercado Unico. Según todos los expertos, la elección de Alemania por parte de Mazda es



un cambio significativo frente a la apuesta realizada por otros japoneses que han decidido instalarse en Gran Bretaña ante las facilidades concedidas por los Gobiernos de la señora Thatcher.

Esta nueva ofensiva nipona venía a solaparse en el tiempo con el anuncio realizado en el otro lado del Océano por General Motors y Chrysler de un acuerdo para la formación de una sociedad conjunta para la producción de transmisiones

ULTIMA HORA

¿NOVIAZGO PEUGEOT-FIAT?

Un alto funcionario del Gobierno francés ha insinuado que el fabricante Peugeot se podría unir al grupo italiano Fiat para crear un grupo lo suficientemente grande como para poder hacer frente a la creciente competencia del sector. Esta declaración se produce tras las últimas noticias referidas a Renault y Volvo y a Daimler-Benz y Mitsubishi.

Para el mismo funcionario, el Gobierno prevé que de aquí a diez años desaparecerán uno o dos de los grandes constructores europeos de coches y que por ello era lógico que Peugeot formara una alianza con Fiat si es que quiere permanecer entre los supervivientes.

manuales. Este era el primer acuerdo de esas características entre dos fabricantes USA rivales hasta el momento, con el que se intenta iniciar una fase de recuperación frente a la pérdida de competitividad sufrida durante los últimos años en el mercado mundial de automoción.

Las cosas, sin embargo, no paran aquí y el reciente Salón de Ginebra ha servido de marco ideal para dar a conocer nuevos proyectos conjuntos intermarcas. Este sería el caso de Daimler-Benz, primer grupo industrial de la República Federal Alemana, que ha confirmado estar negociando con la compañía japonesa Mitsubishi un acuerdo de cooperación en todos los campos de actividad común (automóvil, electromecánica, aeronáutica y servicios), pero manteniendo la independencia de las dos sociedades. En un comunicado hecho público por la firma germana se señala que ya se han alcanzado resultados concretos y que las actividades de los dos grupos «se complementan tanto en lo que respecta a sus productos como a su implantación geográfica».

Los lazos entre Daimler-Benz y Mitsubishi son antiguos. Las dos sociedades crearon hace ahora un año una filial común, de la que un 60 por ciento del capital estaba en manos japonesas y el resto en poder germano, para comercializar en Japón los vehículos de la marca de la estrella. Como otro campo de cooperación posible se había citado en el pasado noviembre el de los vehículos industriales ligeros de menos de dos toneladas, ausentes de la gama Mercedes. Por el contrario, el grupo alemán desmintió poco después la existencia de un acuerdo con Mitsubishi para el desarrollo de un motor diesel poco contaminante destinado a equipar vehículos industriales. Las espadas están en alto y este caso no será el último que se dé en las próximas fechas.

Raúl R. Sáez

JAPON: LO PEQUEÑO YA NO ES HERMOSO

La industria automovilística japonesa, en la que operan no menos de once constructores de turismo y vehículos industriales, necesita reestructurarse. Esta conclusión se desprende de los planes de Nissan Motor, el segundo fabricante japonés, que pretende ayudar a Fuji Heavy Industries, fabricante de los Subaru. Esta iniciativa de Nissan se suma, además, a los planes de Toyota, el gran gigante nipón, de echar un mano a Daihatsu Motor, un constructor de segunda fila que ha entrado en dificultades.

Los fabricantes japoneses, escuchándose en los cada vez más frecuentes acuerdos de cooperación con marcas foráneas, han resistido

durante varios años los intentos de su Ministerio de Industria de alentar fusiones completas en su propio campo de juego. Iniciativas que demuestran, asimismo, como los productores nipones intentan tirar de las compañías débiles en épocas difíciles. A cambio, el gran grupo se asegura alguna me-

didada de control, incluyendo el de nombrar a altos ejecutivos.

De ahí que ahora en Japón se esté planteando de una vez por todas «sanear» la propia casa, mediante estos procesos de absorción que se vislumbran. Nissan ya posee participación en Fuji, compañía que ha competido en ocasiones con los grandes, haciendo fuerza en segmentos como el de tracción total o los minicoches. Pero el «boom» de las ventas de esos pequeños vehículos, sobre todo en el mercado norteamericano, sucumbió en el último año, y Fuji, así como otros fabricantes de su talla, han comenzado a tener muy serios problemas. Algo similar cabría decir de Daihatsu.



Un regalo de cuidado



Basic Homme te ofrece un regalo excepcional: Esta trousse de viaje de diseño exclusivo, completamente gratuita, al adquirir tres productos de la gama Basic Homme de cuidados masculinos: La Espuma de Afeitado con Alantoína, de propiedades suavizantes y anti-irritantes. El Bálsamo Suavizante para después del afeitado, que proporciona una inmediata sensación de frescor. Y el Desodorante Roll-on sin alcohol, que no irrita ni reseca la piel. Esta trousse ya está en tu farmacia. Es todo un regalo, de cuidado para tu piel.

BASIC HOMME DE VICHY
TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL



A LA COMPRA DE COCHE NUEVO

LA LINEA ENTRA POR LOS OJOS

Cuando va a comprar un coche nuevo, el usuario español se fija en primer lugar en su línea estética y después en el precio. Consumo y habitabilidad son elementos a los que también se presta atención, mientras que el tamaño, la potencia y la fidelidad a la marca son datos que se tienen menos en cuenta.

El automovilista español está cambiando como el propio mercado: a pasos agigantados. Ya no es aquel usuario conformista, poco dado a la búsqueda de su coche ideal y más atento a condicionamientos externos a sus apetencias. Ahora, ese usuario se ha convertido en un cliente exigente, sabedor de su fuerza dentro de la propia dinámica del mercado y más atento a detalles hasta hace poco secundarios. Este es el retrato-robot de una encuesta sobre el «Comportamiento del consumidor en la compra de automóviles», realizada por el sector y a la que ha tenido acceso MOTOR 16.

De acuerdo con esos datos, y como se puede comprobar en los cuadros que recogemos en estas mismas páginas, el potencial comprador de un coche se fija en un 35 por ciento de los casos en la línea/estética del automóvil, actitud que hace tan sólo diez años se correspondía con una proporción del 14 por ciento. Este es el principal elemento diferenciador a la hora de optar por un automóvil de tal o cual modelo: el coche entra por los ojos y el primer golpe de vista es el que vale.

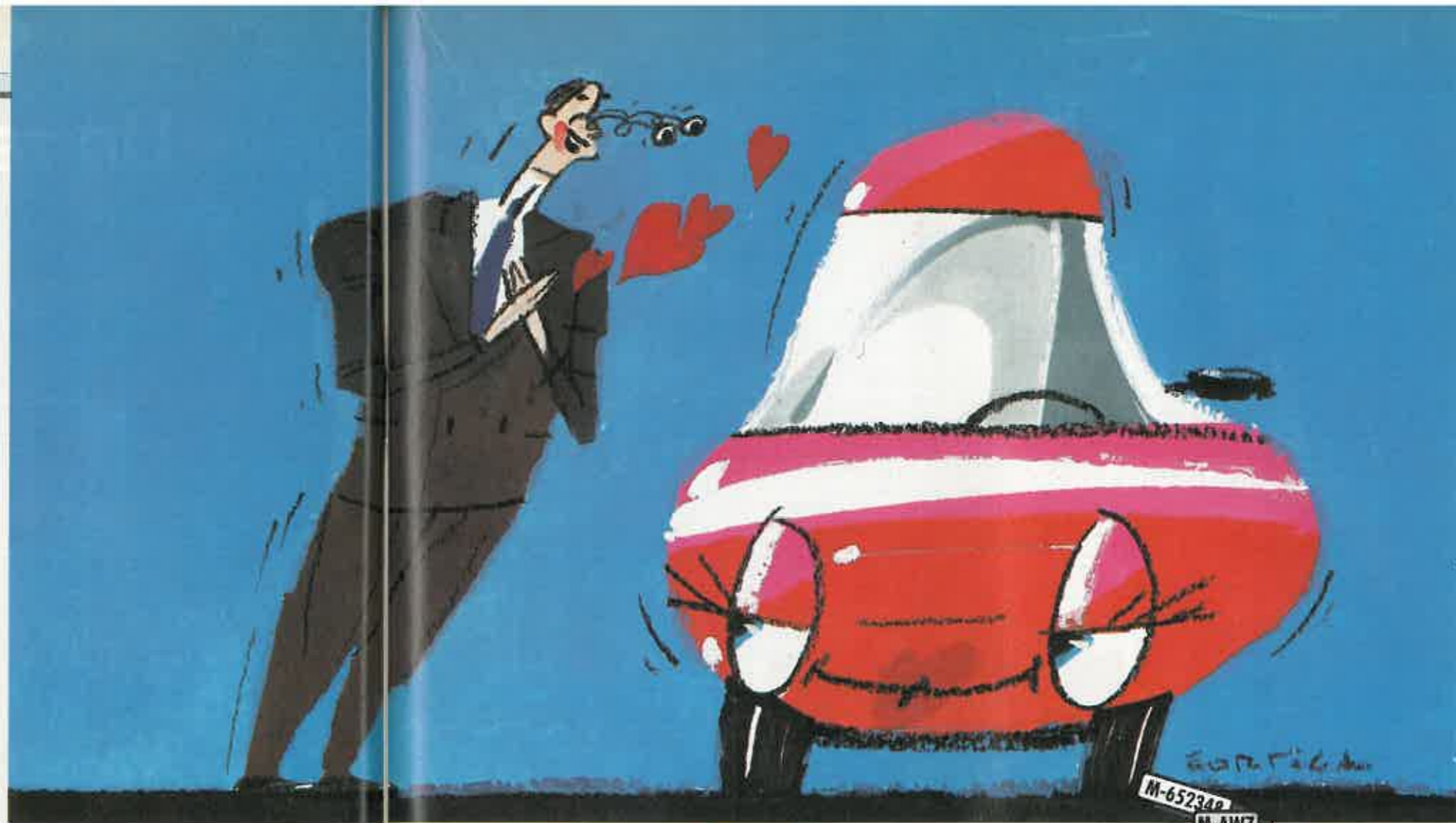
En el segundo lugar de este «ranking» de preferencias a la hora de comprar se sitúa el precio, no en vano el consumidor español sigue siendo un «europeo de segunda» en lo que a la relación poder adquisitivo-valor del coche se refiere. Esta variable ha ascendido en los últimos años.

Ya a mayor distancia se encuentra el consumo, la habitabilidad, el confort y la comodidad y la robustez mecánica. El consumo ha descendido ligeramente en la preocupación del potencial comprador, cosa lógica si se observa la evolución reciente del precio de los combustibles y el acierto de los fabricantes a la hora de acortar las necesidades de llenar el depósito. La habitabilidad también es muy valorada, así como el confort -nos estamos volviendo más cómodos- y la ausencia de problemas mecánicos.

Hay que destacar como dato curioso que el renglón «consejo de los amigos» pierde fuerza progresivamente, lo que da una idea de la mayor información del usuario, que ya no se deja guiar de una manera absoluta y ciega por lo que oye en su círculo de amistades. Asimismo es reseñable el aspecto referido a la fidelidad a la marca. Obviamente la oferta del mercado es cada día mayor, los esfuerzos de las marcas por ganar clientes son enormes, y eso siempre se nota a la hora de renovar un automóvil.

En los demás aspectos tabulados en la encuesta los porcentajes son poco significativos, aunque destaca la importancia que se da al tamaño del maletero y a la

El consejo de los amigos pierde fuerza progresivamente ante la mayor información del potencial comprador.



LOS MOTIVOS DE COMPRA

Evolución por años	1979	1984	1989
LINEA/ESTETICA	14%	34%	35%
PRECIO	8%	12%	18%
CONSUMO	7%	14%	13%
HABITABILIDAD	6%	7%	12%
CONSEJO DE AMIGOS	11%	21%	12%
CONFORT/COMODIDAD	6%	8%	11%
ROBUSTEZ MECANICA	6%	8%	10%
FIDELIDAD MARCA	14%	10%	8%
POTENCIA	3%	4%	8%
TAMAÑO MALETERO	4%	3%	8%
ROBUSTEZ GENERAL	6%	6%	6%
COMPACTO	3%	5%	6%
TAMAÑO	3%	6%	6%



EVOLUCION DE LA ANTIGUEDAD MEDIA DE MATRICULACION

	1985	1986	1987	1988	1989
4 años o menos	11,5%	11,9%	10,4%	10,3%	10,5%
Entre 5 y 7 años	26,0%	21,7%	20,6%	18,3%	18,0%
Entre 8 y 10 años	28,9%	26,6%	26,2%	24,3%	22,1%
11 años ó más	33,6%	39,8%	42,8%	47,2%	49,4%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Edad media matrícula	8,4	8,9	9,4	9,7	9,9 años

NADIE QUIERE QUEDARSE SIN COCHE

(Estructura del mercado de vehículos nuevos)

	1985	1986	1987	1988	1989
NVN	8%	9%	8%	9%	10%
CVN	20%	17%	16%	15%	20%
RENOVADORES	72%	74%	76%	76%	70%
TOTAL MERCADO	100%	100%	100%	100%	100%
RENOVADORES DE:					
RVN	50%	49%	48%	47%	41%
ROVN	22%	25%	28%	29%	29%
TOTAL RENOVADORES	72%	74%	76%	76%	70%

NVN No tenían coche en el hogar antes de comprar este coche nuevo (VN)
 CVN Tienen coche (uno o varios) antes de comprar este VN, que se añade
 RENOVADORES Sustituyen un coche anterior del hogar (comprado nuevo o usado)
 RVN Renovadores cuyo coche anterior sustituido fue comprado en su día nuevo
 ROVN Renovadores cuyo coche anterior sustituido fue comprado en su día usado

ANTIGUEDAD DEL COCHE RENOVADO

1988	0,6%
1987	2,1%
1986	3,2%
1985	4,6%
1984	5,3%
1983	6,2%
1982	6,5%
1981	6,1%
1980	7,7%
1979	8,3%
1978	8,4%
1976-1977	16,4%
1974-1975	12,1%
Antes 1974	12,5%
TOTAL	100,0%
Media años	9,9 (*)

(*) Aproximadamente 1979

Dada la distancia que aún separa al consumidor español del comunitario, el precio ocupa un lugar prioritario.

El 70 por ciento de los coches nuevos vendidos en 1989 se destinaron a renovar el parque.

potencia, valoraciones que van creciendo lentamente con el paso de los años.

La estructura del mercado de vehículos nuevos también está variando enormemente, según el mismo informe, sobre todo a raíz del proceso de renovación del parque que se ha abierto en los dos últimos años. Durante 1989, el 70 por ciento de los coches nuevos comprados procedían de renovación, mientras que un 20 por ciento constituían el segundo coche -o el tercero- y el 10 por ciento eran compradores sin ningún otro coche anterior.

Entre los renovadores, un 41 por ciento sustituían un coche comprado en su día como nuevo, mientras que el 29 por ciento era de un coche usado. Puede observarse, en términos generales, que durante el pasado año ha habido un fuerte aumento del peso de las compras por los que tenían ya un coche o varios, en detrimento de los renovadores cuyo coche anteriormente sustituido fue comprado en su día nuevo.

La clave de todo este proceso se encuentra, como decíamos, en la progresiva renovación del parque emprendido por la sociedad española. Pues bien, según la misma encuesta, los vehículos renovados por uno nuevo tenían en el pasado año una media de edad de 9,9 años, es decir, de aproximadamente 1979 como fecha de matriculación. Esa fecha se corresponde según las estadísticas con el 8,3 por ciento del total de los renovadores, porcentaje que también se da en 1978.

Los mayores porcentajes de renovación se encuentran lógicamente en los coches vendidos de 1976 hacia atrás, lo que viene a confirmar que el español, al menos en los últimos tiempos, sigue adquiriendo un coche con la mentalidad de que es «para toda la vida» algo que está comenzando a cambiar aunque las últimas encuestas no lo recojan.

Siguiendo con los mismos datos hay que señalar que en 1989 los vehículos renovados tenían en casi el 50 por ciento de los casos (concretamente el 49,4 por ciento) once años o más, mientras que el 22,1 por ciento tenían entre ocho años y una década. Con cuatro años o menos, figuraban sólo el 10,5 por ciento, cifras muy alejadas de las que se estilaban actualmente en Europa. Esta es una evolución que, según los analistas del sector, tenderá a acortar los plazos dadas las variables que se vislumbran: por un lado, la aproximación del mercado español al comunitario y, por otro, las políticas monetarias más blandas que se puedan adoptar.

Finalmente hay que destacar que el tamaño de las carrocerías ha seguido una evolución tendente hacia las de mayor tamaño. Concretamente, en 1982 los turismos con dos volúmenes copaban el 75 por ciento de las ventas, quedando el resto para los tres volúmenes, mientras que en el pasado año la proporción era de un 60 por ciento para los dos volúmenes y un 40 por ciento para el conocido como «tricuero».

Raúl R. Sáez

La opción de compra de coches con tres volúmenes ha crecido a un ritmo muy fuerte en los últimos cinco años.



ESTA SEMANA

LEY DE TRAFICO: EL REINO DE LA SUBJETIVIDAD

AHORA sí que se van a poner las cosas duras para los automovilistas. El Consejo de Ministros del pasado día 2 de marzo aprobaba el proyecto de texto articulado de la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El encargado de «presentarlo en sociedad» ha sido el ministro del ramo, José Luis Corcuera, que en su primera intervención como responsable de la seguridad vial de este país, no pudo despejar las incógnitas sobre la dureza implícita de ese texto legal, que ya fue adelantado en su día en exclusiva por MOTOR 16.

Con esta Ley, que podría entrar en vigor a finales de marzo o primeros de abril y antes de final de año los quince reglamentos que la desarrollan, «el Gobierno no pretende recaudar más», dijo Corcuera, aludiendo a las críticas recibidas por la elevada cuantía de las multas que ahora se han fijado. La filosofía de la Ley, según el ministro, es proteger a la mayoría de una minoría transgresora y sancionar las prácticas insolidarias de los conductores. «Las estadísticas -dijo- reflejan que el 99,7 por ciento de los conductores nunca han provocado accidentes; que el 86 por ciento no ha sido nunca sancionado, y que el 85 por ciento del conjunto de los que tienen permiso de conducir no han tenido faltas graves».

Uno de los aspectos más polémicos de la intervención del ministro fue el de las causas de la alta accidentalidad, sobre todo la referida al estado de la red viaria. «Tenemos las carreteras que tenemos -afirmó- y no se corresponde con la realidad que los siniestros se produzcan en las vías deterioradas o en obras. Los accidentes gravísimos se producen en carreteras en espléndidas condiciones, y las colisiones en tramos en obras han sido escasas». La novedad más interesante respecto al borrador del anteproyecto por todos conocido es la prohibición del

uso indiscriminado del cepo, que ha sido echada atrás por el Consejo de Estado en su dictamen, quedando sólo autorizado su uso en casos excepcionales, cuando se produzca un grave riesgo o entorpecimiento de la circulación. El problema en este caso es el de la subjetividad que reina en todo el texto legal, como ocurre en el caso de las multas y su gradación como leve, grave o muy grave. La denuncia en este caso es evidente ya que va a depender del estado de ánimo del agente de tráfico el que se imponga una sanción de 50.000 ó de 100.000 pesetas. En este sentido diversas organizaciones de defensa de los automovilistas van a iniciar una campaña para exigir en estos casos que los agentes aporten todas las pruebas posibles de los hechos para una mayor garantía jurídica de los administrados, algo que, visto como viene funcionando la autoridad de tráfico, va a ser muy difícil de cumplir.

Otros aspectos destacados por el ministro del Interior fueron los relativos a la protección del conductor «respecto a una publicidad agresiva que puede incitar a cometer infracciones», la señalización bilingüe que contempla la Ley en las Comunidades Autónomas en que sea necesario y el reforzamiento de «las competencias del Ministerio del Interior y de la Dirección General de Tráfico como órgano gestor», con lo que se insiste en mantener esta competencia en un Departamento que no es el habitual entre nuestro vecinos europeos.

Finalmente, Corcuera destacó que la Ley va a tener una importancia vital para el tráfico urbano, aunque «serán los Ayuntamientos los que tengan que dotarse de instrumentos eficaces para el cobro de las sanciones».

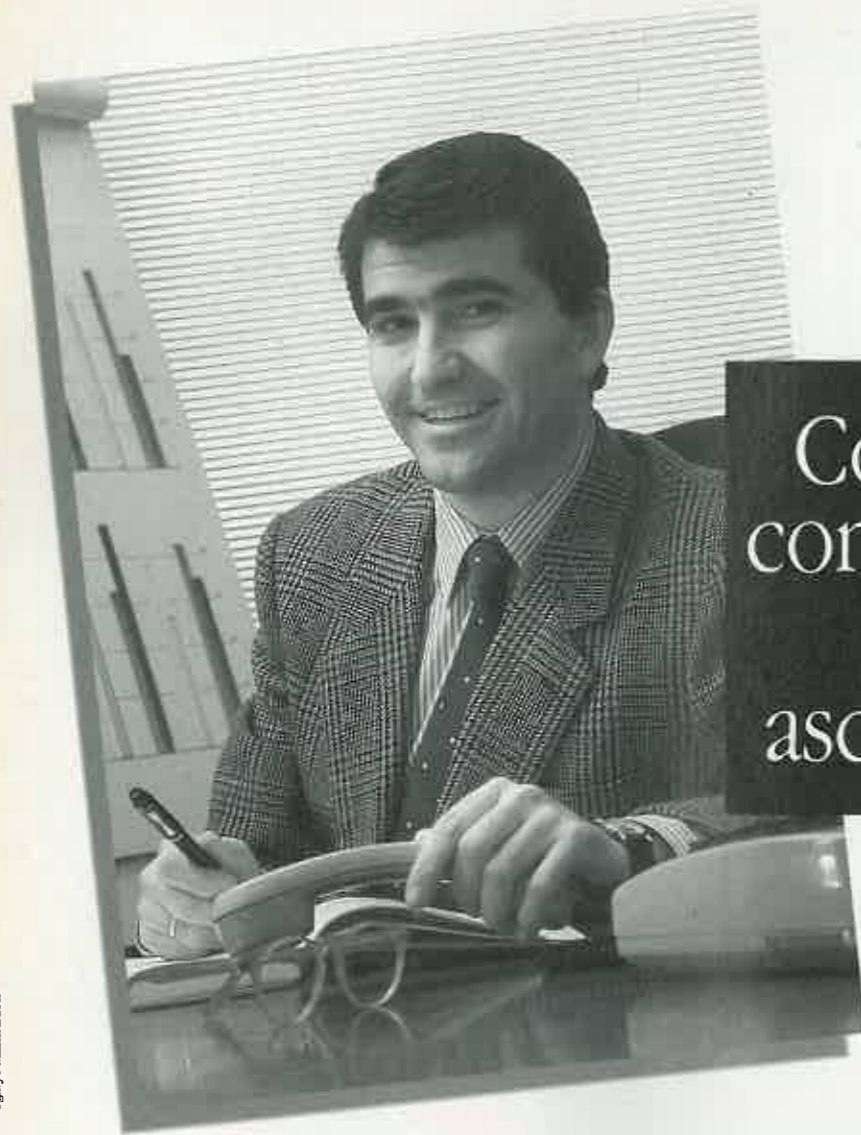
R.R.S.
Foto: J. Robledo

MAXIMO NIVEL A SEGURO

MN

MULTINACIONAL ASEGURADORA

SEDE SOCIAL: DOCTOR FERRAN, 3-5. BARCELONA 08034
TEL.: (93) 204 00 12. FAX: (93) 205 60 56



Cómo conseguí el ascenso.

Ganaba muy poco. Para llegar a fin de mes tenía que trabajar muchas horas al día. Mi mujer me lo planteó seriamente: «No podemos seguir así», me dijo... Así que decidí aspirar a un puesto de más responsabilidad.

Tenía que prepararme, claro. Lo malo es que, con mi trabajo, no había forma de asistir a clases. «Hay cursos de enseñanza a distancia muy buenos...», me comentó un amigo.

Decidí informarme y envié el cupón de un anuncio de CEAC. El curso me pasó volando. Dediqué algunas horas a la semana a aprender en casa. No dependía de horarios fijos, seguía mi ritmo y, además, pude pagar el Curso poco a poco. De vez en cuando, escribía a mi profesor o le

llamaba por teléfono para aclarar algún concepto. Ahora he conseguido un buen ascenso y sigo aprendiendo en casa porque, francamente, quiero llegar más alto.

Tú también puedes conseguirlo.

- ¿Quieres progresar? Decídate a aprender en casa y te será más fácil, porque CEAC va a ayudarte.
- ✓ Aprenderás en tu casa y a la hora que prefieras.
- ✓ Harás los ejercicios a tu ritmo. Nadie te dará prisa.
- ✓ Tendrás tu propio profesor-tutor. Podrás consultarle por teléfono, por correo o personalmente.
- ✓ Cuando termines, recibirás tu Diploma autorizado por el Ministerio de Educación y Ciencia.

Envía esta Solicitud de Información hoy mismo: es gratis y no te compromete a nada. Si quieres ganar tiempo, pídelo por teléfono, servicio 24 horas.



CEAC

El nº1 en Enseñanza a Distancia

Aragón, 472-08013 Barcelona

SOLICITUD DE INFORMACION GRATUITA

Sí, deseo recibir información gratis del Curso Esto no me compromete a nada.

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Nº	Piso	Puerta	Código Postal

Población _____

Provincia _____ Teléfono _____

Profesión _____ Fecha de Nacimiento _____

CEAC - Aragón, 472 - 08013 Barcelona - Teléfono (93) 447 33 55

1X 003

Autorizado por el Ministerio de Educación y Ciencia nº 8039185 (B.O.E. 3-6-83). Las enseñanzas que imparte CEAC se ajustan al Art. 35 del Real Decreto 707/1976 y a la Orden Ministerial del 5-2-79.

Elige el Curso CEAC que más te interese.

- | | | |
|--|--|--|
| <p>Idiomas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inglés <p>Belleza</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esteticista <p>Informática</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introducción a la Informática • Analista Programador • BASIC+Microordenadores <p>Moda</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corte y Confección • Corte y Confección con Cassettes (grabaciones didácticas) <p>Culturales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Graduado Escolar • Oposiciones al Cuerpo Auxiliar de la Administración del Estado y de la Seguridad Social • Básico de Psicología • Técnicas de Estudio y Lectura Rápida | <p>Imagen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fotografía • Vídeo <p>Contabilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contabilidad • Contabilidad y Control Presupuestario • Jefe de Contabilidad <p>Electrónica y Electricidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Electrónica y Microelectrónica • Instalador Electricista General • Técnico Electricista <p>Puericultura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puericultura • Educación Preescolar <p>Decoración</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decoración • Decoración del Hogar • Técnico en Diseño y Amueblamiento de Cocinas | <p>Jardinería</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jardinería <p>Gestión Empresarial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marketing • Jefe Administrativo • Jefe de Ventas <p>Automoción</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mecánico de Automóviles • Mecánico de Motos • Electrónica y Electricidad del Automóvil • Chapa y Pintura del Automóvil <p>Delineación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Delineante General • Delineante Construcción <p>Construcción</p> <ul style="list-style-type: none"> • Técnico en Construcción • Fontanería y Electricidad <p>Dibujo y Pintura</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dibujo Artístico • Pintura al Oleo • Dibujo Humorístico |
|--|--|--|



NOMEX III. Este material presentado por Du Pont tiene una gran estabilidad a altas temperaturas.

MATERIAL DUPONT

RESISTENCIA AL FUEGO

Du Pont ha presentado en España el Nomex III, un material con un alto grado de resistencia al fuego. Su presentación ha coincidido con el Salón Trafic 90 que presenta las novedades más importantes de seguridad vial.

DU Pont, marca especializada en la creación y comercialización de fibras artificiales destinadas a usos tan diferentes como el mundo industrial, el deporte o la utilización militar ha presentado el Nomex III. Se trata de la primera fibra aramida del mundo. El Nomex se ha convertido en un material imprescindible en actividades en la que los trabajadores se encuentran expuestos a la posibilidad de un accidente en el que se registren altas temperaturas, llamas o agentes químicos. El Nomex III contiene una cantidad de Kevlar, una fibra para-aramida de alta resistencia a la tracción, que dota a las prendas de una extraordinaria estabilidad a altas temperaturas. Esta resistencia se combina con la fuerte capacidad de aguante del Nomex, creando un tejido capaz de soportar un fuego fulminante sin rasgarse. En el mundo del deporte el empleo de monos ignífugos de Nomex es obligatorio.

Esta decisión que fue adoptada por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) ha servido para que pilotos como Niki Lauda o Gerhard Berger salvaran la vida en diversos accidentes. En la presentación del Nomex III se realizó una exhibición de la resistencia al fuego de este material. Para ello se empleó el maniquí «Thermo-Man». Un maniquí del que únicamente existen tres unidades en el mundo. El «Thermo-Man» está realizado en vidrio apóxico y cuenta con 122 sensores de flujo térmico que están conectados a un ordenador. Este ordenador procesa los datos y reproduce en unos monitores los daños que habría sufrido una persona expuesta a un fuego de una duración aproximada de 5 segundos. El coste de este maniquí asciende a unos 560.000 dólares, unos 60 millones de pesetas. **Gonzalo Serrano**
Fotos: Alex Blanco

LA SEGURIDAD ANTE TODO

DEL 6 al 9 de Marzo el recinto ferial de Madrid, IFEMA, ha sido escenario del Salón Internacional de la Seguridad Vial, Trafic 90. Este salón ha contado con la asistencia de más de 140 empresas relacionadas con la seguridad vial. Algunas de las novedades más importantes que se han presentado en Trafic 90 conciernen a la vigilancia, ordenación y



regulación del tráfico y a la señalización e iluminación de calles y ciudades. Asimismo se ha prestado una atención especial a la detección y prevención del deslizamiento en carreteras y a su mantenimiento. La oferta de elementos de emergencia y asistencia y la de equipos de seguridad de automóviles y peatones confirmaban otra de las parcelas más importantes de Trafic 90.

DEJA QUE LOS DEMAS LA DREN

KADETT CABALGA

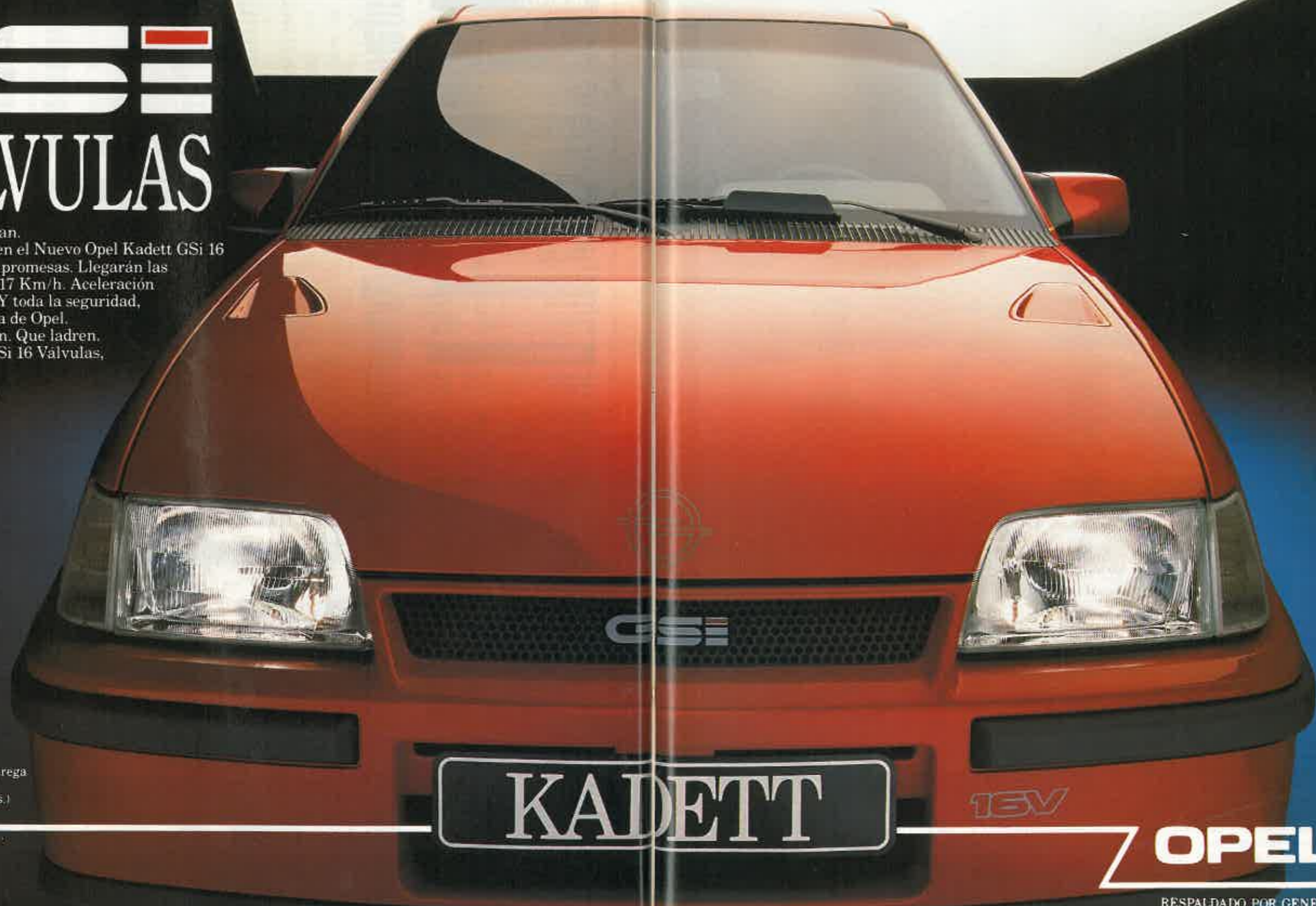
GSI 16 VALVULAS

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.



PEUGEOT 309 SRD T
VOLKSWAGEN GOLF GTD

AHORRADORES CON FUERZA



Con la reciente aparición del 309 Turbodiesel y del potente GTI de dieciséis válvulas, a la extensa gama de estos Peugeot, solo le falta ya una versión de cuatro ruedas motrices, para ofertar el 309 para cualquier exigencia y uso. En esta ocasión el último modelo diesel de Peugeot, el SRD Turbo, es comparado a todo un veterano en este tipo de vehículos: el Volkswagen Golf GTD. Estos dos coches están encaminados a aquellas personas que les guste hacer muchos kilómetros a lo largo del año, a bajo costo y sin que esto perjudique su buen andar y agilidad de comportamiento.

UNA mecánica turbo alimentada, se hace casi imprescindible a la hora de mover un vehículo de gasoil. Con la incorporación de los turbos, los clásicos diesel dejan de ser unos autos lentos y pesados, para pasar a codearse de tú a tú con sus hermanos de gasolina. El inconveniente mayor de estos coches, es el precio adicional que se paga por ellos; se necesita

hacer un buen número de kilómetros a lo largo del año, para justificar este incremento de precio con respecto a la versión equivalente de gasolina.

La elección entre estos dos diesel se hace difícil; por un lado el Golf ofrece un acabado mejor y una fiabilidad mecánica más que probada, pero a un precio también superior. El Peugeot por su parte aporta unas prestaciones más brillantes y

algo más de espacio interior, a un precio inferior.

AGILES Y ECONOMICOS

Mecánicamente el recién nacido incorpora el motor 1.7 del 405, pero con una potencia de 78 caballos. Su comportamiento es suave y muy progresivo, entrando el turbo en acción recién pasadas

VIRTUDES

- Buenas prestaciones
- Consumos ajustados
- Motor progresivo

PEUGEOT 309 SRD T
PRECIO: 2.157.742 ptas.

- Quinta velocidad larga
- Detalles de acabado
- Suspensión incómoda.

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumo bajo
- Autonomía
- Agilidad de manejo

VOLKSWAGEN GOLF GTD
PRECIO: 2.250.106 ptas.

- Precio elevado
- Sonoridad alta
- Equipamiento escaso

DEFECTOS

las 2.000 revoluciones por minuto, es entonces cuando el motor funciona de maravilla y nos hace casi olvidar que se está conduciendo un diesel. El Golf por su parte ofrece un motor también brillante y elástico pero que empuja a partir de las 3.000 revoluciones.

Los dos coches reponen a un concepto moderno de motores de gasoil, con unas prestaciones más que suficientes para este



PARA HACER KILOMETROS.

El carácter ahorrador del Peugeot, junto con su buen comportamiento rutero y un motor sobrealimentado, lo convierten en un vehículo idóneo para aquellos que hacen muchos kilómetros al año.

tipo de vehículos. La velocidad máxima es casi igual en los dos rivales, pero en prestaciones y recuperaciones la mayor potencia y cilindrada del Peugeot se deja sentir, aventajando así al Volkswagen. Aunque es ya inminente la comercialización de un nuevo Golf GTD, que incorpora un Intercooler, encargado de enfriar el aire de alimentación. Esta nueva versión desarrollaría unos diez caballos más de potencia y es de los pocos coches turbodiesel con intercooler de este tamaño, al que le han podido incorporar el aire acondicionado, que se ofrece como opción y que en otros coches ha sido imposible instalar por falta de espacio. La carrocería también se beneficiará de algunos retoques estéticos, que indudablemente le darán un aspecto más moderno. Pero esto no quiere decir que el GTD deje de fabricarse, sino que se amplía la oferta del Golf turbodiesel en beneficio del usuario.

En consumos y en autonomía el Golf gana por escaso margen a su oponente y es en estos dos apartados donde se pone de manifiesto la mejor cualidad de estos dos diesel, que pueden recorrer muchos kilómetros sin repostar, gracias a un reducido consumo de combustible.

La caja de marchas, de cinco velocidades, se maneja con suavidad y precisión en el Golf, con unos recorridos bastante

FICHA TECNICA

	309 SRD-T	GOLF GTD
MOTOR		
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.769	1.588
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyec. + turbo	Bomba inyec. + Turbo
Compresión	22 a 1	23 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	78 cv (57,5 kw) / 4.300	70 cv (51,5 kw) / 4.500
Par máximo / r.p.m.	16 mkg (157 Nm) / 2.100	14 mkg (132 Nm) / 2.500
TRANSMISION		
Tiacción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,8/14,5/23,4	8,4/14,9/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	32,4/40,8	31,8/38,5
Embrague	Monodisco, cable	Monodisco, cable
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,9	3,7
Diámetro de giro (m)	10,4	10,7
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	Op
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Ruedas independientes	Semiindependiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 J X 14	Chapa 5,5 X 13
Neumáticos	175/65 HR 14	175/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	975	920
Capacidad del depósito de combus	55	55



ECONOMICO Y TRADICIONAL.

El Golf ofrece una fiabilidad mecánica más que probada y sus buenas prestaciones le permiten codearse de tú a tú con similares vehículos de gasolina.

CONSUMOS

Datos en l/100 km	309 SRD T	GOLF GTD
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	7,3	6,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	4,7	5,2
En conducción rápida	10,0	9,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,2
A 140 km/h de cruceo	8,2	8,9
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	6,5	6,3

FRENOS

	309 SRD T	GOLF GTD
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)		
A 60 km/h	16,7	17,3
A 100 km/h	54,2	51,2
A 120 km/h	73,9	71,7

SONORIDAD

	309 SRD T	GOLF GTD
Al ralentí	52,9	60,7
A 60 km/h	64,5	67,0
A 90 km/h	67,4	70,1
A 120 km/h	70,4	74,2
A 140 km/h	72,9	77,2
A tope	76,1	80,1

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

PRESTACIONES

	309 SRD T	GOLF GTD
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	171,2	169,8
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,5	19,0
1.000 m. salida parada (seg.)	34,4	36,1
0-100 km/h (seg.)	12,5	13,7
Metros recorridos	218	236
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,7	21,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	24,4	24,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,8	39,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,1	45,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	13,3
Metros recorridos	246	418
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,4	20,7
Metros recorridos	455	652

EQUIPAMIENTO

	309 SRD T	GOLF GTD
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	SI	NO
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrvisor regulable eléct. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	SI
Asiento posterior divisible	SI	OP
Faros regulables desde el interior	SI	NO



BIEN APROVECHADOS

La versatilidad de abatir el asiento total o parcialmente, de serie en el 309 y opcional en el Golf, aumenta la capacidad de carga sin anular la posibilidad de llevar pasajeros.

cortos y unos desarrollos bien adaptados, para conseguir un aprovechamiento óptimo del motor.

En el 309 el cambio se maneja también sin dificultad, pero sus recorridos son más largos y el desarrollo de la quinta velocidad resulta asimismo algo largo. Este cambio se modificó con respecto a los antiguos 309 y, aparte de aportar unos desarrollos nuevos, ya no llevan el gatillo que evitaba introducir la marcha atrás. Ahora ésta se selecciona moviendo la palanca del cambio hacia atrás y a la derecha del conductor.

Los frenos en los dos diesel cumplen bien su cometido, con unas distancias de frenado aceptables y no dan muestras de fatiga aún castigándolos. En el Peugeot hay que frenar con un poco más de energía, puesto que el pedal está más duro, pero no por esto la frenada resulta menos eficaz.

En cuanto a comportamiento podemos calificar ambos vehículos con un notable, pero con algunos matices. El Peugeot se conduce dócilmente y sus reacciones en curvas son en todo momento nobles, pero resulta algo brusco en piso bacheado, debido a un recorrido corto de las suspensiones delanteras, que llegan enseguida a los topes. El Volkswagen se muestra ágil en su manejo pero peca, también en terreno irregular, de un comportamiento brus-

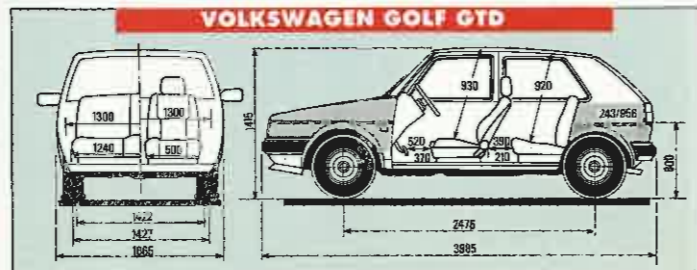
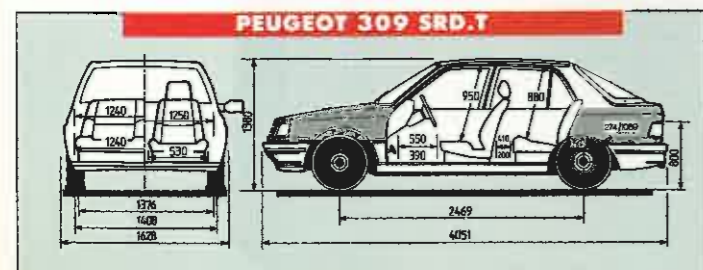
co debido a unos pequeños rebotes en el tren trasero.

COMODOS Y VIAJEROS

Las carrocerías, de dos volúmenes y medio la del 309 y de dos volúmenes la del Golf, son de sobra conocidas. El Peugeot es un poco más amplio que el Volkswagen, pero sobre todo se agradece, a la hora de viajar, su mayor capacidad del maletero. En el 309, además, el asiento posterior se puede abatir parcialmente, lo que aumenta las posibilidades de carga del vehículo si solamente viaja en la parte trasera una persona. En el Golf si se quiere tener esta posibilidad hay que pagar por ella, pues es opcional.

Los asientos delanteros del Golf recogen bien el cuerpo y aunque la primera sensación que tenemos al sentarnos en ellos es de dureza, resultan cómodos para viajes largos. De todos modos obligan a llevar la banqueta muy adelantada y el respaldo inclinado para separarse del volante, al estar los pedales bastante alejados; no hay que olvidarse que el Golf fue diseñado por alemanes que son algo más altos que el conductor medio español.

El Peugeot ofrece una regulación lumbar de los asientos delanteros, que se agradece bastante ya que son unos asien-



aprilia
TUAREG

LA GRAN EVASION!



125 c.c. 30 C.V. Vel. 140 km/h.





NO ACORDES CON EL PRECIO.

El equipamiento, tanto del Golf como del 309, resulta un poco escaso para el precio que tienen, aunque el cuadro del Peugeot es más atractivo.



ENVOLVENTES Y COMODOS.

En ambos vehículos los asientos resultan suficientemente cómodos. Destacan los del Peugeot por su posibilidad de regular la zona lumbar.



DATOS DEL COMPRADOR

Peugeot 309 SRD T. Fabricante: Peugeot-Talbot España. Ctra. de Villaverde, km 7,500. Madrid. Telf.: (91) 347 20 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 445 puntos de asistencia. **Volkswagen Golf GTD.** Importador: Seat, Paseo de Pau Claris, 162. 08037 Barcelona. Telf.: (93) 215 88 35. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1 052 puntos de asistencia.

ECONOMIA		
309 SRD. T	1º	Un recortado consumo le permite recorrer muchos kilómetros sin repostar, este es el principal argumento a su favor.
Golf GTD	1º	Es aún más económico en consumo de gasolina que su rival, pero sin embargo cuesta unas cien mil pesetas más.

CONFORT		
309 SRD. T	2º	Es cómodo mientras el asfalto no presente excesivas desigualdades, entonces los recorridos cortos de la suspensión molestan.
Golf GTD	1º	Su carácter ahorrador va unido directamente con el confort necesario de los pasajeros para realizar viajes largos.

CARROCERIA		
309 SRD. T	1º	Su carrocería de dos volúmenes y medio satisface plenamente las exigencias de equipaje de una familia de tipo medio.
Golf GTD	2º	Cuenta con un habitáculo también amplio, pero su maletero es menos capaz y no se puede ampliar abatiendo el asiento.

COMPORTAMIENTO		
309 SRD. T	1º	De excelente se puede calificar el comportamiento del 309 que se caracteriza por su buen agarre y su nobleza de reacciones.
Golf GTD	2º	No se le pueden reprochar grandes defectos en general al Golf, pero su rival en este caso resulta duro y difícil de pelar.

MECANICA		
309 SRD. T	1º	A pesar de estar sobrealimentado mediante un turbocompresor, se muestra progresivo y elástico, facilitando la conducción.
Golf GTD	2º	Es menos potente, lo que unido a una respuesta más lenta del turbo no le permite superar al Peugeot en este apartado.

RENDIMIENTO		
309 SRD. T	1º	Las cifras de prestaciones y recuperaciones se pueden calificar de muy buenas tratándose de un vehículo equipado con motor diesel.
Golf GTD	1º	Teniendo en cuenta su menor potencia, las prestaciones del Golf también se pueden calificar de muy buenas.

tos blandos y los riñones quedan hundidos. El equipamiento, considerando el precio, no es ninguna maravilla en ninguno de los dos coches. En el coche galo, aunque resulta algo más equipado que el germano, se echa en falta un retrovisor en el lado derecho, mientras que el Golf carece de un testigo de reserva de gasolina. Sin embargo los dos rivales equipan de serie una dirección asistida, que tan cómoda resulta para aparcar sin esfuerzo. La diferencia mayor en este capítulo, la encontramos en el precio de las opciones. Así mientras el aire acondicionado en el 309 cuesta 135.800 pesetas, en el Golf se dispara hasta las 286.286 pesetas.

Por último hay que señalar la terminación más cuidada del Golf respecto al 309 en el que, entre otras cosas, el retrovisor hace bastante ruido.

Simonetta Garib
Fotos: J. Robledo



Castrol
el máximo especialista mundial
en lubricación



MERCEDES 190 SPORTLINE
BMW 325 IMTEC-TECHNIC

VESTIDOS DE CARRERAS

Tanto el Mercedes, como el BMW, llaman la atención por sí mismos. No obstante si deseamos acentuar todavía más su atractiva estética, el fabricante ofrece los equipos Sportline y M-Technic, que además de personalizar, mejoran algunos aspectos.

EN estos momentos, no vamos a descubrir nada que no se conozca ya de los dos excelentes modelos que comparamos esta semana. Simplemente queremos mostrar una nueva cara que presentan en virtud de las diferentes preparaciones que ofrecen sus fabricantes.

La denominación de estas personalizaciones es Sportline en el Mercedes y M-Technic en el BMW. En ambos casos, lo que se intenta conseguir es una estética diferente a la del resto de los coches de la gama, con algunas mejoras en aspectos tales como suspensión, dirección o aerodinámica, que permiten mejorar el rendimiento a la vez que satisfacen el espíritu deportivo de sus propietarios.

En este caso, los modelos que montan las mejoras son de transmisión automática, aunque en España siempre se ha tenido la imagen de que los coches automáticos estaban reñidos con el carácter deportivo. Estos dos modelos son un claro ejemplo de lo contrario.

En ambos casos la preparación se vende cómo una opción que se puede montar en fábrica al pedir el coche, o bien se puede montar después. Evidentemente, este segundo proceso resulta menos aconsejable ya que es más caro que si la opción viene montada de fábrica.

En el caso del Mercedes, el paquete de opciones se puede desglosar en tres bloques. Por una parte, en su interior, tenemos la opción de los asientos deportivos, que sujetan mucho mejor el cuerpo. En un segundo bloque aparecen todos los elementos que afectan al chasis. La dirección es más directa, la suspensión está rebajada y más firme, mientras que en las ruedas se adoptan unas nuevas llantas de aleación de siete pulgadas con neumáticos de perfil 55. El tercer paquete lo compone el volante y la palanca de cambios que están forrados de piel.

Por su parte, el BMW aglutina la opción M-Technic en un paquete en el cual se incluye el volante deportivo, la suspensión rebajada y algo más dura, neumáticos de perfil bajo, asientos deportivos y toda la parafernalia de elementos externos que cambian la personalidad del BMW 325i.

En los dos modelos se aprecia una mejora con la adopción de los elementos de corte deportivo. El Mercedes tiene de por sí un comportamiento muy noble y eficaz, pero todavía mejora más con la suspensión. Resulta más progresivo que el BMW, que se comporta con más nervio.



DUELO DE ALEMANES. Los dos rivales alemanes se enfrentan vestidos con sus mejores galas.



VIRTUDES

- Buenos asientos
- Motor progresivo
- Comportamiento noble

MERCEDES 190 2.6
PRECIO: 5.646.142 pts

- Precio elevado
- Distribución de la climatización complicada

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buenas prestaciones
- Cambio suave
- Estética mejorada

BMW 325i
PRECIO: 4.728.156 pts

- Suspensión dura
- Plazas traseras pequeñas
- Tren trasero nervioso

DEFECTOS



PERSONALIDAD DEFINIDA.
Ambos modelos tienen un carácter muy alemán. Los fieles a la marca, encontrarán en estas personalizaciones un aliado más.



AGRESIVOS Y ELEGANTES.
Sin perder la armonía de sus líneas, los dos modelos toman un aire deportivo.

LOS MAS EQUIPADOS

EL BMW 325i lleva de serie un completo equipamiento que entre otros elementos comprende antibloqueo de frenos, dirección asistida, cierre centralizado, elevavolante eléctrico, volante de cuero, neumáticos de perfil bajo.

Sin embargo, el paquete Sport M-Technic completa en un aspecto más deportivo esta oferta con volante deportivo de la línea M, suspensión deportiva, neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación de radios cruzados, ausencia de cromados, asientos deportivos BMW, lámpara de lectura de mapas y juego de spoilers también de la línea M. El precio de este paquete es de 653.871 pesetas IVA incluido.

El paquete de opción deportiva del Mercedes 190 2.6, comprende un

chasis 21 mm más bajo, con muelles y amortiguación más duros así como una dirección menos multiplicada. Llantas de aleación de 7 pulgadas de ancho y neumáticos 205/55 R15. Interiormente se completa con los asientos deportivos que monta la versión 16 válvulas, así como el volante de menor diámetro y el pomo de la palanca de cambios, forrados en cuero.

El precio de todo es de 465.500 pesetas, y se ofrece la posibilidad de comprar por separado cualquiera de los elementos, eso sí con un considerable aumento de precio.

El Mercedes también equipa de serie el antibloqueo de frenos y el cierre centralizado, pero no los elevavolantes eléctricos que se consideran como extras con sobreprecio.

FICHA TECNICA		
	BMW	MERCEDES
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.494	2.599
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec electrónica	Inyec electrónica
Compresión	9,7 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	171 cv (126 KW)/5.800	166 cv (118 kW) 5.800
Par máximo / r.p.m.	23 mkg(226Nm)/4.000	22,4mkg(220Nm)/4.600
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática	Automática
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	12,2/20,5/30,4	8,5/15,0/24,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª	41,6	36,1
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	4,75	3,25
Diámetro de giro (m)	10,5	10,6
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí	Sí
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Ind. de ruedas unidas	Ind. de brazos múltiples
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 6 J X 14	Aleación 5,5 J X 14
Neumáticos	195/65 VR 14	195/60 VR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.125	1.250
Capacidad del depósito de combus	55	55

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	BMW	MERCEDES
CIUDAD		
A 30 km/h de promedio	12,9	13,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,5	8,6
En conducción rápida	13,7	14,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,0	9,9
A 140 km/h de cruceo	10,9	11,3
A 180 km/h de cruceo	15,3	16,0
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,9	11,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	500	420

PRESTACIONES		
	BMW	MERCEDES
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	203,5	210
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,6	17,5
1.000 m. salida parada (seg.)	30,1	31,6
0-100 km/h (seg.)	8,8	10,3
Metros recorridos	141	165
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h (seg.)	14,4	15,4
1.000 m. desde 40 km/h (seg.)	27,9	29,5
De 80 a 120 km/h (seg.)	5,7	7,2
Metros recorridos	166	200

FRENOS		
	BMW	MERCEDES
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	19,4	14,2
A 100 km/h	52,8	45,9
A 120 km/h	71,2	55,8

SONORIDAD		
	BMW	MERCEDES
Al ralentí	56,6	47,0
A 60 km/h	62,6	63,2
A 90 km/h	66,5	66,5
A 120 km/h	70,1	69,2
A 140 km/h	73,3	71,2
A tope	80,2	82,5

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

EQUIPAMIENTO		
	BMW	MERCEDES
Cierre: revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	OP	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO
Asientos regulados electrónicamente	NO	NO
Retrvisor regulable elect. (izda./dcha.)	SI/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavolante eléctrico (D/T)	SI/NO	OP/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO

PERSONALIZACIONES PARA TODOS LOS GUSTOS

TANTO Mercedes como BMW ofrecen unas preparaciones deportivas propias: Sportline en el 190 y M-Technic en el 325i. Pero además existen otras empresas que también comercializan una serie de elementos que personalizan exteriormente el coche mediante aditamentos aerodinámicos y partes mecánicas que pueden mejorar las prestaciones del modelo y el comportamiento en carretera o simplemente hacerlo más atractivo estéticamente. Para el Mercedes 190 2.6 y el BMW 323i, marcas como Zender, BBS, Lester o Kamei, ofrecen, entre otras, estos equipos de personalización. Faldones delanteros, traseros y laterales, alerones, parrillas de faros, aletines sobredimensionados, etcétera, son algunos de los elementos que se utilizan en la mayoría de las transformaciones.

Por 187.000 pesetas, la empresa Raisa, dispone de un equipo de la firma Lester para el BMW 325i con buena parte de los elementos antes nombrados y 284.000 pesetas es lo que cuesta personalizar el Mercedes 190 2.6 por la misma casa.

Por su parte, en Rallye Manzanares, se pueden montar equipos aerodinámicos de las firmas Zender y BBS. Los primeros cuestan en torno a las 299.000 pesetas en el Mercedes y 264.000 pesetas en el BMW con todo incluido. Los equipos de BBS tienen un precio final aproximado de 230.000 pesetas en el Mercedes y 260.000 pesetas en el BMW.

Además de todo esto, se puede optar por montar un gran número de accesorios como son las llantas de aleación, diferentes volantes, salpicaderos de maderas nobles, suspensiones regulables, etc.



MECANICA		
MERCEDES	1º	El seis cilindros del Mercedes, es un auténtico alarde de suavidad y elasticidad. La caja de cambios responde con rapidez.
BMW	2º	El motor tiene un rendimiento de tipo más deportivo, pero a bajo régimen resulta menos brillante que su rival. La caja automática es muy rápida y suave.

RENDIMIENTO		
MERCEDES	2º	Las aceleraciones y recuperaciones están a buen nivel, pero el peso se nota y queda por detrás de su rival. La velocidad máxima es su mejor punto.
BMW	1º	Su talante deportivo se aprecia en este aspecto. Las aceleraciones y recuperaciones son muy brillantes, mientras que el consumo es muy razonable.

COMPORTAMIENTO		
MERCEDES	1º	Aunque resulta algo más aparatoso que su rival, el comportamiento es ágil y seguro. El compromiso entre confort y estabilidad está muy conseguido.
BMW	1º	Es más manejable que el 190, pero su suspensión, más dura, penaliza un poco el confort. La dirección es rápida y muy precisa.

CONFORT		
MERCEDES	1º	Es sensiblemente más amplio que su rival y el maletero es más aprovechable. El motor apenas se oye y las marchas no entran con suavidad.
BMW	2º	Los asientos son muy cómodos, pero se aprecian más los baches que en el 190. Rodando a velocidad moderada no se nota la entrada de las marchas.

CARROCERIA		
MERCEDES	1º	Gracias a sus dimensiones algo más generosas, el 190 resulta más amplio en su interior. El acabado es impecable y la terminación Sportline está lograda.
BMW	2º	Es algo más compacto y en particular en las plazas traseras esto se nota. El acabado es también magnífico. También existe en versión de cuatro puertas.

ECONOMIA		
MERCEDES	2º	Aunque el paquete opcional Sportline tiene un precio razonable, el 190 sigue siendo excesivamente caro. La calidad, no obstante, es excelente.
BMW	1º	Tampoco resulta muy económico, pero al menos su precio es algo más bajo. Igualmente, la calidad es de lo mejor a nivel mundial.

TAMBIEN EN EL INTERIOR. Tanto los volantes, como los asientos, o las mismas palancas de cambio se ven beneficiados con los equipos Sportline y M-Technic.

deportivo, la palanca de cambio del 190 permite su uso manual con más facilidad. En definitiva nos encontramos ante dos vehículos de vestido de sport, que reúnen unas excelentes cualidades ruterías, sin olvidar su verdadera identidad, la de berlina media de alto nivel. La elección no es fácil, pero lógicamente los más deportistas se decidirán por el BMW, mientras que los más clásicos se dejarán seducir por la suavidad del Mercedes.

Víctor Piccione.
Fotos: José Robledo.

DATOS DEL COMPRADOR	
Importador: BMW Iberica S.A. Pº de la Castellana, 149. 28046 Madrid. Tel: (91)450 60 01. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de posventa: 58 puntos.	Importador: Mercedes Benz Española S.A. José Ortega y Gasset 22. 28006 Madrid. Tel:(91) 431 94 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de Postventa: 92 puntos.

SALON DE GINEBRA

LA FERIA DE LAS VANIDADES



Los coches más lujosos, rápidos, sofisticados y llamativos; las técnicas más avanzadas; los diseños más vanguardistas... Todo se puede ver en Ginebra. Los carroceros exhiben sus modelos con orgullo; los visitantes sueñan ya con su próximo auto-nóvil. El Salón suizo es el salón de la opulencia, el salón en el que se dan cita los automoviles más fantásticos y los compradores más adinerados.

ADEMAS, DESCAPOTABLE. La nueva generación de Porsche 911, vista por el carroceros suizo Rinspeed. Un lujo al alcance de muy pocos.

Enviados Especiales

A. Mallo, A. Marco y A. J. Nieto

AUTÉNTICOS modelos para soñar como los Mercedes 190 Evolución II, Porsche 911 Turbo u Opel Senator 4.0 i Irmscher, marcarán esta sexagésima edición del Salón del Automóvil de Ginebra. Una vez más, el poderío de los principales fabricantes se ha manifestado en forma de automóviles excepcionales, auténticos fuera de serie, capaces de mandar al museo a los que hasta ahora se

Mercedes aún no se sabe cuando vendrá a España. El M3, sin embargo, llegará en mayo, un mes después de que arriben los Z1 y M3 Cabrio. Siempre en esta línea, en el transcurso de este mismo año, Mercedes presentará una nueva versión de su gama intermedia, la serie W-124, con el motor de ocho cilindros en V y cinco litros. Más adelante, tal vez en el Salón de París a la vuelta del verano y si no a más tardar en la siguiente edición del Salón de Ginebra, llegará la nueva Clase S, actualmente conocida bajo el nombre de código W-140.



EN LA CUMBRE. erigían como los más representativos de su producción.

Los técnicos de Porsche han logrado un Turbo sensiblemente más potente que el hasta ahora considerado como el «summun» de la histórica gama 911. El resultado es espectacular: 270 kilómetros por hora de velocidad máxima y 5 segundos justos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora.

No menos eficaz debe ser el Evolución II de Mercedes sobre la base del 190 2.5-16. Con sus 235 caballos de potencia, 250 kilómetros por hora y 7,1 segundos para acelerar de 0 a 100, es la réplica al BMW M3 Sport Evolution (238 caballos, 248 kilómetros por hora y 6,5 segundos). Del

Las altas prestaciones también son un argumento en otras marcas, como Opel. Por un lado, está el inimitable Lotus Omega y por otro las versiones 24 válvulas del Omega Caravan. Pero además, están las variantes del preparador Irmscher, que combinan el lujo y las prestaciones. Tal es el caso del Senator 4.0 i. En este, la cilindrada del motor seis cilindros se ha llevado hasta 3.983 centímetros cúbicos. La potencia obtenida es de 272 caballos, pero se ha puesto especial atención en que el rendimiento sea óptimo a cualquier régimen, aprovechando el sistema de admisión «dual ram», mediante el cual hasta 4.000 revoluciones por minuto, el motor de seis cilindros viene a fun-

SEAT PROTO TL CERCA DE LA REALIDAD

EL Seat Toledo se aproxima, paso a paso, hasta el modelo definitivo, hasta el familiar que verá la luz en abril de 1991 para comercializarse en los compases iniciales de mayo de ese año. El Proto TL, el modelo experimental que Seat ha presentado en Ginebra, es el penúltimo paso en esa carrera hacia la produc-



ción comercial, un modelo de estudio con un espacio interior completo y detallado.

El Proto TL ha sacado a la luz los rasgos de un familiar de 4,3 metros de longitud, de 1,7 metros de anchura y 1,43 metros de altura, cuyo coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, se queda en 0,243, valor prodigioso que no alcanzan ahora mismo ni los deportivos más eficaces. El último prototipo de Seat, preparado para incorporar motores de cuatro cilindros en línea o seis en V, motores con potencias comprendidas entre los sesenta y los doscientos caballos, tendrá tracción delantera, pero su chasis estará preparado para incorporar tracción total según el sistema Syncro.

El espacio habitable del Proto TL descubre un cuadro de mandos con formas muy redondeadas bien asociadas a las redondeces de los asientos y de los paneles de puerta. Los asientos anteriores, con rasgos vanguardistas, cuentan con una base amplia que llama la atención por el tamaño de sus flancos, más largos que la parte central, para conseguir así una comodidad superior; los respaldos de esos mismos asientos, bien conformados en la zona lumbar, atraen también las miradas por sus refuerzos laterales, que llegan hasta los hombros, como en competición.



El volante del Proto TL, con pulsadores dispuestos en su zona central, elimina muchos movimientos de manos. Esos pulsadores accionan: el equipo de música, los intermitentes, las luces de emergencia, los cambios de luces, así como el arranque y la parada del motor.

El interior del Proto TL sorprende de inmediato, por su luminosidad, conseguida con los métodos tradicionales: con parabrisas curvados de

gran superficie y lunetas muy envolventes, que reciben el apoyo de un techo capaz de regular el paso de luz; ese techo acristalado, dispuesto a continuación del parabrisas posterior, permite contemplar también las estrellas durante el transcurso de la noche pero impide el paso de los rayos solares en los calurosos días de verano.

El Seat Proto TL ha confirmado así su vocación de automóvil de van-

guardia, concebido con ideas realistas, ideas que pueden pasar a la serie en un tiempo breve.

El desarrollo del último coche de la marca española Seat responde así a una filosofía especial que podría enunciarse con las palabras siguientes: «En el futuro se pasará mucho tiempo dentro del automóvil, por eso los interiores deben ser todo lo cómodos, acogedores y útiles como sea posible».



CURVAS DE ENSUEÑO.

El Seat Proto TL ha descubierto su interior, un espacio amplio tratado con delicadeza. Asientos revolucionarios y volante futurista ponen su toque de distinción.

SOLO TRES LETRAS.

El Zag de Ghia propone soluciones ideales para los coches pequeños; es un familiar de menos de 3,4 metros de largo.

ZIG Y ZAG

PEQUEÑOS CON GENIO

SON pequeños, muy pequeños, y tienen el estilo provocador de los diseños más vanguardistas, son los dos prototipos creados por Ghia para el Salón de Ginebra, dos propuestas de tamaño reducido que quieren ofrecer soluciones alternativas a los modelos utilitarios de formas convencionales.

Filippo Sapino, responsable de Ghia, el estudio de diseño que trabaja para Ford en exclusiva, ha realizado sus dos modelos, el Zig y el Zag, a partir de chasis Fiesta con dimensiones recortadas, con una distancia entre ejes de 2,23 metros, 21,6 centímetros menor que la mostrada por los modelos

ya conocidos, ese recorte se ha extendido también a los voladizos, para conseguir así unos coches de dimensiones «japonesas».

El Zig, descapotable y con estilo deportivo, ofrece dos plazas cómodas rodeadas de tonos chocantes, en el estilo que hacía furor en los años cincuenta y sesenta, cuando los jóvenes rodaban a los mandos de un Fiat/Seat 850 Spider, de un Renault Caravelle o de un Karmann Ghia.

El estilo agresivo del Zig, pintado en negro brillante, sale a relucir tanto en el exterior, compacto y repleto de fuerza, con 3,5 metros de longitud y 1,6 metros de anchura, como en el interior, personalizado con dos asientos de competición recubiertos con una tapicería azul brillante y con un cuadro de mandos repleto de trazos curvos y grafismos de colores espectaculares.

El Zag se dirige a los usuarios que buscan un vehículo multiuso, un vehículo capaz de actuar como furgoneta de transporte o como automóvil

de ocio para toda la familia. El prototipo blanco, de menos de 3,4 metros de longitud total, ofrece cuatro asientos tapizados en tejido de nylon, un material resistente que soporta los ataques más violentos sin ningún problema. El techo del Zag es retráctil, para cargar elementos tan grandes como tablas de windsurf o bicicletas. El estilo utilitario del conjunto se refleja también en el espacio interior, un espacio en el que se descubren las barras de refuerzo pintadas en tonos vivos.

Los dos prototipos de Ghia, Zig y Zag, van animados por motores de la gama Fiesta y llaman la atención tanto por sus faros como por sus pilotos, que recurren a la fibra óptica.

Filippo Sapino, padre de las dos criaturas, ha dicho: «El Zig y el Zag son automóviles divertidos que reflejan los cambios actuales en el estilo de vida, son coches adaptados a las necesidades ecológicas impuestas por el siglo XXI».



cionar como dos unidades acopladas de tres cilindros, con dos sistemas de admisión separados, pero sincronizados. Por encima de dicho régimen, la admisión funciona de forma convencional. De esta manera, el empuje a baja velocidad es particularmente notable. Arriba, tampoco se queda corto y como prueba, las cifras homologadas de 5,8 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora y los más de 250 kilómetros por hora de velocidad máxima. En su interior, este Omega viene acabado en piel de



205 Y EL TENIS.
Techo eléctrico de serie para algo especial.



SENSACION VIOLENTA.
El último Mercedes tiene 235 caballos.



ELECTRICO Y DE CARRERAS.
El Lancia Y-10 para carreras ecológicas.

búfalo y madera de raíz de nogal. Opcionalmente, además, puede equiparse con telefax, teléfono y mueble bar. Otra novedad interesante dentro de Opel, es el Omega 2.4 i, versión de cuatro cilindros y 2.410 centímetros cúbicos, de momento exclusiva del mercado suizo, pero que vendrá a España en un par de meses. La versión destinada al mercado suizo y equipada con catalizador, desarrolla una potencia de 125 caballos.

Por su parte, Volkswagen exponía

CADILLAC AURORA EN EL LIMITE DEL LUJO

EL último prototipo de Cadillac, el modelo Aurora, impresiona por su prestancia, por su poderío, por su estilo especial, un estilo superlujoso realizado en Ginebra por un «abrecoches» con traje de librea. Estos son los datos de choque para un familiar de alto nivel capaz de poner en jaque a los mejores productos nipones y europeos.

Los diseñadores del Aurora han querido llegar lejos con su prototipo, un banco de pruebas ideal para las soluciones técnicas más vanguardistas que servirá, además, para conocer las opiniones de cientos de clientes potenciales. Carrocería de rasgos afilados, motor de ocho cilindros en V del más puro estilo americano, tracción integral permanente, suspensiones activas, sistemas de ayuda a la conducción, asientos dotados de memoria electrónica o bolsas de aire frente a todos los pasajeros son algunos de los detalles más destacados de un coche cómodo y amplísimo, que está preparado para salir andando al menor deseo de su conductor.

Los elementos utilizados en la confección del Aurora son, en su mayoría, elementos provenientes de modelos Cadillac ya comercializados. El motor, sin ir más lejos, un ocho cilindros en V de 4,5 litros de cubaje con 202 caballos de potencia, es el mismo de los coupés Allanté, pero en este caso

va situado longitudinalmente dentro del vano anterior, para mejorar así el funcionamiento de las cuatro ruedas motrices. El árbol de transmisión encargado de pasar el movimiento a las ruedas traseras utiliza suspensiones cardan para no ir anclado al chasis, lo que ha evitado los ruidos y las vibraciones correspondientes.

El capítulo de frenado, uno de los puntos débiles más tradicionales en cualquier automóvil de origen americano, ha recibido un tratamiento especial en el último prototipo Cadillac: cuatro discos ventilados y un sistema antibloqueo, un ABS, puesto a punto por Bosch permiten rodar a ritmo de carreras sin el menor problema. Se puede decir lo mismo de las suspensiones, pilotadas por un microordenador que conjuga las necesidades de confort impuestas por un modelo de lujo y las necesidades de dureza, de rigidez, impuestas por un automóvil de prestaciones muy elevadas.

La pantalla de vídeo, situada en la consola central es un elemento clave dentro del complicado mecanismo de navegación; un sistema futurista, del tamaño de un «compact disc», permite determinar la posición del coche en cualquier viaje.



LUJO ELECTRONICO.

El cuadro de mandos de un familiar de prestigio. Impresionante en todos los aspectos.



LOTUS OMEGA

EMBRUJO TURBADOR

LOS mil poseedores de esta «fiera», de esta máquina superlativa con 370 caballos mecánicos, van a experimentar sensaciones que están muy alejadas de la

realidad cotidiana. Una velocidad punta de 280 kilómetros por hora y unas aceleraciones fulgurantes deben animar el corazón del conductor más avezado.

El Lotus Omega, el último coche nacido de la colaboración entre los técnicos de Opel y Lotus, es un hiperdeportivo «disfrazado» con carrocería familiar, un automóvil de competición equipado con todos los elementos de lujo imaginables.

La clave de toda esa fiereza radica

en el motor, un seis cilindros en línea de 3,6 litros de cubicaje, derivado del motor utilizado por los Omega 3.000. La culata de cuatro válvulas por cilindro, con doble árbol de levas en cabeza, ha recibido el soplo de dos turbocompresores, uno por cada grupo de tres cilindros, que insuflán rayos y centellas en una mecánica preparada para la competición.

Los mil afortunados recibirán sus coches a partir de julio.



PARA MILLONARIOS.

El Omega Lotus está preparado para ver la luz en julio, mientras que el Bancroft llegará en los primeros compases del otoño.

ROADSTER BANCROFT

300 CAPRICHOS

TIENE todo el sabor de los años treinta, el estilo esplendoroso de los deportivos que vieron la luz en la edad dorada del automóvil, se trata del Bancroft, un roadster nacido de los lápices del americano Hugh Bancroft, antiguo piloto de competición, que ha dado vida a un modelo exclusivo del que se construirán trescientas unidades con las mejores técnicas del momento actual.

Un motor Mercedes de ocho cilindros en V con cinco litros de cubicaje y 252 caballos de potencia, una caja de cambios con cuatro relaciones, unas suspensiones independientes en los dos ejes, cuatro frenos de disco autoventila-

dos apoyados por un sistema antibloqueo ABS y una dirección de cremallera servoasistida, son los datos que componen el retrato robot del Bancroft, hecho en Alemania con elementos Mercedes, un conjunto acoplado a un chasis tubular puesto a punto por el propio impulsor de la marca Bancroft y por Bryan Warrmack, su jefe de mecánicos. Su precio final rondará los doce millones.



nuévemente su Golf GTI G60, ya conocido del Salón de Francfort, pero ahora de plena actualidad, siendo ya próxima su comercialización. Volkswagen lanza también una idea curiosa, un acumulador de calor para sus modelos de turismo, con la suficiente capacidad como para calentar el coche cuando está frío, tanto el motor, como el habitáculo. El acumulador



calienta de manera instantánea el agua de refrigeración del motor, con lo que se dispone de calefacción de forma inmediata. La acumulación de calor puede durar tres días con temperaturas ambiente de cero grados.

Pasando de Alemania a Austria, destacar la presencia de los Puch serie G, los todo terreno que se fabrican bajo las marcas Mercedes en

SI EXISTE UN TROFEO ES PORQUE HAY UN GANADOR.



NUEVO ALFA 75 TROFEO-1.760.000 Ptas.-SERIE LIMITADA

Ahora los ganadores tienen su Trofeo. Todo un Alfa 75 a un precio excepcional: 1.760.000 ptas., IVA incluido. Alfa 75 Trofeo, un equipamiento exclusivo: • Spoiler trasero • Faldones aerodinámicos • 2 espejos laterales y parachoques en color carrocería • Faros antiniebla • Elevelunas

eléctricos • Cierre centralizado • Volante ajustable • Alfa control.

Es el nuevo Alfa 75 Trofeo. Con su potente motor de 110 CV que te hará alcanzar, con la seguridad Alfa, los 180 Km/h. casi sin darte cuenta. Te merecías un Trofeo. Ahora ya puedes recogerlo en la red Alfa Romeo.



TODOS LOS MODELOS ALFA PUEDEN ADQUIRIRSE POR EL SISTEMA DE FINANCIACION ALFAFIN.

Alfa: la pasión de conducir

LATIN LOVER.

Cada día más joven, más seductor, y lleva 24 años en la carretera.



ALFA SPIDER

RETORNO DE UN EXITO

El Alfa Spider vuelve al primer plano de la actualidad; un exterior modificado, un interior diferente, con más amplitud para los pasajeros, y una mecánica educada en la escuela de la electrónica vanguardista, son los tres aspectos clave del último Spider de la marca italiana, un coche presentado hace veinticuatro años en este mismo Salón de Ginebra, que mantiene su estilo de seductor latino con la fuerza del primer día. El Alfa Spider estará en el mercado español antes

de finalizar 1990 pero no se ha fijado todavía ni el precio, que podría estar entre los 3.200.000 y los 3.500.000 pesetas, ni la fecha de lanzamiento, ya que aún deben superarse algunos problemas de homologación.

El último descapotable de Alfa, el Spider cosecha 90, se diferencia por los retoques estéticos introducidos en su carrocería, obra de Pininfarina. En el frontal se aprecia una calandra inédita, incorporada a un paragolpes tintado en el mismo tono de la carrocería; mientras que en la parte posterior ha desaparecido el deflector, bastante criticado por todos los puristas, para ceder el paso a una «popa» de rasgos más suaves, con grupos ópticos de dimensiones considerables. El interior ha perdido su aire «retro» para ganar en espacio y en funcionalidad.

Todos estos cambios en el envoltorio han revalorizado una mecánica clásica que acaba de entrar en un futuro ecológico sin perder nada de su energía.

El motor del Spider, un cuatro cilindros de dos litros de cubaje, ha recibido una inyección electrónica de la última generación y una distribución por doble árbol de levas en cabeza con variador de fase, un sistema de eficacia excep-



cional como se ha comprobado en los Alfa 75 Twin Spark, que equipan un sistema similar. Los resultados finales son contundentes: 126 caballos de potencia para las versiones preparadas para funcionar con gasolina sin plomo y 120 caballos para las versiones con catalizador, empuje suficiente para superar los 190 por hora de velocidad punta.

Los últimos Spider se han beneficiado también de retoques en las suspensiones, en el sistema de frenos y en la dirección, que ahora es servoasistida para eliminar de esa manera los esfuerzos que deben realizar los conductores en maniobras de aparcamiento o en carreteras de montaña.



MADRID

Motor 16
BOLETIN DE COCHES Y MOTOS DE SEGUNDA MANO

BARCELONA

Año 4 • Número 105

17 de marzo de 1990

MADRID

GUINDAS DE LA SEMANA

Por 900.000 pesetas se puede adquirir en CR Motors que esta en la calle Vallehermoso número 11 un Renault Supercinco GTX, versión de 90 caballos. El Renault es de color negro y fue matriculado en el año 88. Ha recorrido 30.000 kilómetros y cuenta con extras como cierre centralizado y radiocassette con cuatro altavoces.



La garantía cubre las posibles averías que se puedan producir en tres meses.

BARCELONA

En Santauto, que está situado en la Avenida de Santa Coloma número 94 se vende esta semana un Alfa Romeo 75 1.6. El Alfa es de color azul metalizado y se matriculo en el año 89. Tan sólo ha recorrido 6.000 kilómetros y cuenta con una garantía de 6 meses. Como extras cuenta con radiocassette. El precio de venta de este automóvil es de 1.400.000 pesetas.



CUPON REGALO

El comprador de un coche de segunda mano por medio de nuestro Boletín tiene derecho a una suscripción a MOTOR 16 por un año y a un seguro de Mondial Assistance igualmente por un año para el vehículo adquirido. El vendedor del coche debe saber antes de efectuar la operación que el cliente acude a efectuar la compra por medio del Boletín, pues de no ser así no tiene obligación de conceder los regalos. Aún así, para asegurar su recepción el comprador debe rellenar el siguiente cupón y enviarlo a la redacción de MOTOR 16, Boletín de 2ª Mano. Hermanos García Noblejas, 41, 4º piso. 28037 MADRID.

Nombre y apellidos.....
Dirección.....Teléfono.....
Establecimiento de compra.....
Datos del vehículo.....

Útiles ciclomotores

Los ciclomotores y scooters urbanos se han convertido en poco tiempo en los vehículos idóneos para circular por nuestras congestionadas ciudades. Sus ventajas se centran principalmente en la facilidad de maniobra y en el bajo coste de mantenimiento. Unas ventajas que han convertido a estos vehículos en los medios de transporte preferidos por un gran número de ciudadanos que los utilizan para desplazarse de un lado a otro de la ciudad en el menor tiempo posible.

La compra de un ciclomotor o de un scooter de segunda mano requiere ante todo un mínimo de conocimientos, ya que si el comprador no quiere llevarse una moto que haya sido propiedad de un mensajero o similar habra de fijarse en determinados elementos. Aparte del estado de conservación en que se encuentre el vehículo elegido, hay que prestar una atención especial al estado de las cubiertas y fundamentalmente al motor. En resumidas cuentas se trata de darle un repaso general al ciclomotor. Una vez que se compruebe que todo funciona a la perfección resulta conveniente plantearle al vendedor la posibilidad de darse una vuelta con la moto, una petición fundamental, ya que es la única manera de comprobar el estado real del vehículo.

Por término medio, el ahorro que puede suponer la compra de un ciclomotor se sitúa entre las 40.000 y las 70.000 pesetas. En este campo, los Vespinos son los líderes incontestados, aunque se pueden encontrar modelos de GAC o de Derbi, en precios no superiores a las 80.000 pesetas.

Los scooter son más caros, y la oferta está compuesta en su mayoría por modelos de Vespa y últimamente por las versiones futuristas de Honda, Suzuki y Peugeot. Los precios oscilan entre las 125.000 y las 200.000 pesetas dependiendo del estado.

AUTOMOVILES

eladio sa



Oca, 8 - tlf. 4 71 11 92- 28025 MADRID

LAS MEJORES MARCAS NACIONALES Y DE IMPORTACION

- ▲ CON UN AÑO DE GARANTIA
- ▲ FINANCIACION HASTA 60 MESES Y DESCUENTOS DE HASTA EL 3%

Sin entrada

VISITE NUESTROS TALLERES, LLEVAMOS 15 AÑOS DE ATENCION PROFESIONAL AL CLIENTE

- CITROEN CX 2500 D BARATO
- FORD SIERRA XR4i-A IMPECABLE
- FORD FIESTA 1.1 C 3 AÑOS GARANTIA FORD
- FORD GRANADA 2.8 I PRECIOSO
- FORD ESCORT RS TURBO
- RENAULT 5 GTL SUPERCINCO
- RENAULT EXPRESS SEMINUEVA
- OPEL ASCONA 1.8 I BUEN ESTADO
- OPEL CORSA 1.3 SR
- AUDI QUATRO TURBO FULL EQUIP
- AUDI 100 CD ABANT PRECIOSO
- MERCEDES 300 E GARANTIZADO A-A ABS
- BMW 728 I A-A AÑO 85
- BMW 635 I FULL EQUIP
- CITROEN AX 11 TRE
- JAGUAR SOVEREIGN 12 UHE FULL EQUIP

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
ALFA ROMEO					
33 1.5 Ti S	87	Plata	3 m.	950.000	Aut. Fresser 93/2563094
75 2.0	88	Oro Metal.	3 m.	1.360.000	Automov.Garsa 93/2304405
1.6 Spider	86	Rojo		2.500.000	Italiberica S.A. 93/2316101
1.800 T	87	Rojo	3 m.	1.550.000	Motor Central 91/4743066
33 1.7 QV	87	Negro	3 m.	975.000	Aut. Fresser 93/2563094
33 QV	86	Rojo		875.000	Atasa 91/2550406
75 1.6	88	Azul Met.		1.490.000	Santauro 93/3852161
75 1.8 Turbo	87	Metalizado		1.725.000	Autolica S.A. 93/2152170
75 2.0 C	86	Rojo	12 m.	1.350.000	JF.Automoviles 93/2460186
75 90 T Extras	87	Gris perla	3 m.	1.475.000	Talleres Sol 91/4459760
75 America	88	Cariza	18 m.	2.300.000	CovaBuendiauto 91/4459760
75 TD	87	Beige	3 m.	1.200.000	J.Santacreu 93/3255500
90 2.5	86	Plata		1.550.000	Bri-Auto 91/4570549
America 75 ie	88	Azul	3 m.	1.750.000	Auto Central 93/3700061
GTV 2.0 AA	82	Rojo		850.000	Miauto 91/4749018
Spider 2000	87	Verde	12 m.	2.100.000	C.A.N., S.A. 91/2558621
Sprint	87	Negro		875.000	Dyta-Genova 91/4105377
Sprint	87	Rojo	6 m.	950.000	Inforauto 91/4164220
Sprint 1.7	88	Negro		1.215.000	Dyta-Genova 91/4105377

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
AUDI					
100 AA Extras	87	Rojo	12 m.	2.150.000	Instalauto 91/3738256
100 CC	83	Azul met.	3 m.	1.500.000	Cova Lorente 91/2271383
100 CC ABS	85	Plata	12 m.	1.650.000	Garcia Prol 91/2418981
100 CD	83	Platino		1.300.000	C.A.N., S.A. 91/2558621
100 CD	85	Azul Met.	3 m.	1.500.000	Aut. Fresser 93/2563094
100 CD Full	87	Bronce met.	12 m.	2.425.000	Car Import S.A. 93/3237976
100 CD Tur Ext	87	Gris met.		2.000.000	MAV Automocion 91/2306300
100 CD Turbo	86	Oro met.	6 m.	2.200.000	Motor Car 91/7479011
100 QuattroFull	87	Gris met.	12 m.	2.400.000	Car Import S.A. 93/3237976
200 Quattro	85	Gris met.	6 m.	3.250.000	Cova Arguelles 91/4486471
200 T 4x4	85	Plata	12 m.	3.100.000	Cova Simon 91/4615641
200 T Full	85	Antracita	12 m.	2.500.000	Teo 91/6913047
200 Turbo	81	Granate		1.300.000	Auto Carulla 93/2189454
200 Turbo	86	Negro	12 m.	2.800.000	Cova Simon 91/4615641
200 Turbo 4x4	87	Metalizado	12 m.	3.500.000	Master Car 91/5633021
80 S Extras	88	Azul	12 m.	1.990.000	Instalauto 91/3738256
90	85	Burdeos	12 m.	2.300.000	GrupoLetamendi 93/2538800
90 2.3 E	88	Azul Met.	12 m.	3.150.000	Car Import S.A. 93/3237976
90 Quattro	86	Rojo	6 m.	2.350.000	Auto Exclusive 93/2302409
Coupe GT AA	87	Negro	3 m.	2.100.000	Yale 91/2451818
Quattro	86	Verde	12 m.	3.500.000	Opazo 91/4467310

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
AUSTIN					
Metro	87	Plata	3 m.	625.000	Auto 88 S.A. 93/2329711
Metro 1.3 LE	87	Rojo	12 m.	670.000	JF.Automoviles 93/2460186
Montego EFI	86	Plata		980.000	Com. Mercauto 91/2569408
Montego EFI	87	Azul	12 m.	1.225.000	Cataluña Motor 93/3321100

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
AUTOBIANCHI					
A-112 Abarth	82	Blanco	1 m.	750.000	Auto Bianco 93/3098866

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
BMW					
320i 4p	86	Marron Met.	12 m.	2.200.000	Totauto VIC 93-8894245
316i	88	Rojo	12 m.	1.850.000	Muntaña 93/3229162
318i	82	Rojo	6 m.	875.000	Electroservi 91/4601396
318i	81	Rojo	6 m.	950.000	F. Tome SA 91/7478200
318i	81	Rojo	6 m.	950.000	Cova Ponzano 91/4423427
318i	88	Blanco	12 m.	2.150.000	Car Import S.A. 93/3237976
318i	87	Azul		1.700.000	Muntaña 93/3229162
320i	85	Plata met.	6 m.	1.635.000	Cova Ponzano 91/4423427
320i	86	Champion mt.	6 m.	1.875.000	Electroservi 91/4601396
320i 4P.	83	Plata		2.100.000	Keldenich S.A. 93/2121854
320i 4p Full	85	Azul	12 m.	2.100.000	C.A.N., S.A. 91/2558621
320i AA	86	Rojo		1.850.000	Cova Yamovil 91/2697274
320i Extras	85	Verde ant.	6 m.	1.700.000	Autersa 91/6952567
320i Full	87	Antracita	12 m.	2.500.000	C.A.N., S.A. 91/2558621
320i	83	Dorado		1.850.000	Keldenich S.A. 93/2121854
323i	81	Verde	6 m.	1.050.000	Cova Simon 91/4615641
323i	82	Verde met.	6 m.	1.500.000	Lezauto 91/3270356

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
323i	81	Croma	6 m.	950.000	Cova Simon 91/4615641
323i AA	82	Guinda met.	6 m.	1.225.000	F. Tome SA 91/7478200
323i AA	85	Blanco	12 m.	2.000.000	Autos Perecar 91/4073048
323i A.A.	83	Guinda Met.	6 m.	2.100.000	Aut. Serena 93/2005755
323i AA	81	Verde	3 m.	890.000	J.Santacreu 93/3255500
323i	81	Negro		1.200.000	Modena Motors 93/4106233
324 D	86	Gris	3 m.	1.850.000	Motor Central 91/4743066
324 D	86	Blanco	12 m.	2.100.000	Totauto 93-7922702
324 TD	89	Plata	12 m.	3.200.000	Teo 91/6913047
325i	87	Antracita	6 m.	2.500.000	SACAI 91/4351183
325i	86	Blanco	12 m.	2.500.000	Autohaus Mad. 91/2450292
325i	88	Azul met.		2.900.000	Cova Arguelles 91/4486471
325i 2p.	86	Blanco	12 m.	3.200.000	Muntaña 93/3229162
325i AA	82	Guinda met.	6 m.	1.225.000	Cova Ponzano 91/4423427
325i Cabrio	86	Antracita	12 m.	4.300.000	Luis Montero 91/2559157
325i Extras	88	Antracita		2.800.000	MAV Automocion 91/2306300
325i Extras	88	Negro met.	12 m.	3.100.000	Motor Osuna,SA 91/3776064
325i Full	86	Gris met.		2.500.000	Atasa 91/2550406
325i X Full	87	Antracita	3 m.	3.300.000	Vallehermoso 91/2547034
325i 2p	86	Verde		2.850.000	Brunells 93/2399745
325i X	88	Negro		3.200.000	Autolica S.A. 93/2152170
325i X	86	Rojo		3.800.000	Muntaña 93/3229162
325i CabrioFull	89	Azul met.	12 m.	5.150.000	Instalauto 91/3738256
325i	86	Rojo	6 m.	3.100.000	Aut. Serena 93/2005755
325i Full	87	Blanco	12 m.	2.875.000	Car Import S.A. 93/3237976
325i Full	86	Negro	6 m.	3.400.000	Europamovil 93/4250822
520	80	Azul	6 m.	1.500.000	Aut. Serena 93/2005755
520i	82	Rojo	6 m.	1.650.000	Cova Lorente 91/2271383
525i	88	Azul	6 m.	3.950.000	Cova Alhambra 91/4684608
525i	82	Marron Met.	6 m.	1.375.000	Totauto 93-7922702
528i	82	Oro	3 m.	1.500.000	Hiper Auto 91/4313263
528i	81	Verde met.	6 m.	1.250.000	GrupoLetamendi 93/2538800
528i	86	Verde		1.400.000	Keldenich S.A. 93/2121854
528i	85	Blanco	12 m.	1.850.000	Auto Exclusive 93/2302409
528i	83	Gris met.	6 m.	2.200.000	Muntaña 93/3229162
528i AA	83	Blanco		2.200.000	Modena Motors 93/4106233
530i	89	Metalizado		4.750.000	Master Car 91/5633021
535i Full	89	Antracita	12 m.	5.000.000	Teo 91/6913047
535i Full	89	Antracita	18 m.	5.500.000	Castello 98 91/4113629
535i Full	89	Blanco	12 m.	5.600.000	Car Import S.A. 93/3237976
728i	81	Bronce		1.400.000	Hiper Auto 91/4313263
728i	81	Verde met.	3 m.	2.500.000	A.Figueras 93/2189249
728i	83	Azul Oscu.	6 m.	1.675.000	Totauto 93-7922702
730i	88	Azul		4.700.000	Autolica S.A. 93/2152170
732i	85	Verde	12 m.	2.600.000	Cova Simon 91/4615641
735i Full	88	Marron	12 m.	6.500.000	Electroservi 91/4601396
735i	87	Antracita	12 m.	4.950.000	Autohaus Mad. 91/2450292
735i T Extras	82	Verde met.	6 m.	1.600.000	Senauto 91/2505038
735i Full	87	Plomo	6 m.	4.900.000	Cova Alhambra 91/4684608
735i	83	Azul Met.		2.400.000	Cars Barcelona 93/2032954
735i	87	Marron		5.200.000	Kotnik 93-2007308
735i Full	81	Verde Met.		1.650.000	Auto Exclusive 93/2302409



Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Jeep Cherokee AA	89	Azul		5.200.000	Modena Motors 93/4106233
Jeep Cherokee Tur D	90	Antracita	12 m.	4.300.000	Teo 91/6913047
Mahindra GJ	89	Blanco		1.200.000	StuttgartMotor 91/6219822
Mercedes 230 GE Extras	88	Antracita	12 m.	4.950.000	Instalauto 91/3738256
Nissan Patrol 6 Cil.	86	Gris	3 m.	1.900.000	Cova Alhambra 91/4684608
Nissan Patrol 6c gas	87	Plata	18 m.	2.000.000	Luis Montero 91/2559157
Rover Range EFI	86	Azul	12 m.	3.900.000	Luis Montero 91/2559157
Rover Range TD AA	87	Verde		1.500.000	Atasa 91/2550406
Rover Range Vogue	85	Azul		3.000.000	Auto Carulla 93/2189454
Rover Range VogueEFI	86	Beige met.		3.400.000	Atasa 91/2550406
Suzuki Samurai	89	Negro	3 m.	1.150.000	Yale 91/2451818
Suzuki Santana SJ410	88	Blanco		950.000	Aut. Fresser 93/2563094

No pague por un coche más de lo que vale.

En la subasta pagará el precio real. Miércoles y Sábados a las 11 horas. Venga y compre en Subastauto. Única empresa en subastas de vehículos de ocasión. Abierto desde las 9 de la mañana. Infórmese en: Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 17,200. Tel.: 675 30 13.



Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
750i	88	Delin	12 m.	8.000.000	Autohaus Mad. 91/2450292
750i full	88	Negro met.	12 m.	6.900.000	Garcia Prol 91/2418981
M-55 Full	89	Blanco	12 m.	8.800.000	Teo 91/6913047
M-535	86	Plata	3 m.	2.950.000	Hiper Auto 91/4313263
Z-1 Full	90	Negro met.	12 m.	8.000.000	Teo 91/6913047

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
CHEVROLET					
Camping	82	Blanco		2.500.000	Bri-Auto 91/4570549
Caprice	82	Azul		550.000	Bri-Auto 91/4570549

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
CITROEN					
AX 11 TRE	87	Blanco		675.000	Atasa 91/2550406
AX 11 TRE	87	Gris Met.	12 m.	810.000	JF.Automoviles 93/2460186
AX 14 TRS	87	Gris	3 m.	790.000	Cova Euronorte 91/7305797
AX GT	88	Negro	12 m.	1.025.000	CovaBuendiauto 91/4459760
AX GT	88	Plata	3 m.	950.000	Movimar 91/6014243
AX GT	88	Negro	12 m.	975.000	Ford Arguelles 91/2441191
AX Sport	87	Blanco	3 m.	1.075.000	Cova Lorente 91/2271383
BX 11 TRS	86	Rojo	3 m.	1.066.000	Consava 3 (18) 93/3703411
BX 14 RE	83	Rojo			

OFERTA COCHES

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Thema IE Turbo	86	Azul	3 m.	2.250.000	Vallehermoso 91/2547034
Thema TD	86	Plata	3 m.	2.450.000	Roqueta Center 93/2110000
Thema IE Turbo	86	Metalizado	3 m.	2.275.000	Cova Lorente 91/2271383
Y10 Fire	86	Bianco	6 m.	630.000	F. Tome SA 91/7478200
Y10 Fire	86	Bianco	6 m.	630.000	Cova Ponzano 91/4423477
Y10 Fire	86	Negro	12 m.	825.000	CovaBuendiauto 91/4459760
Y10 Fire LX	86	Burdeos	6 m.	775.000	Auto Blanco 93/3098866
Y10 Fire LX	86	Grís Cuarz	6 m.	875.000	Auto Blanco 93/3098866

MAZDA

626 GT i.e 2.0	86	Metalizado	6 m.	1.925.000	Cayetano Olmos 93/3113354
----------------	----	------------	------	-----------	---------------------------

MERCEDES

190 16 v	85	Negro	12 m.	4.400.000	Totauto VIC 93-8894245
190 16V	85	Negro	12 m.	4.000.000	Totauto 93-7922702
190 2.5 D Extr	87	Plata	12 m.	2.900.000	García Prol 91/2418981
190 2.5D ABSAA	87	Osca met.	3 m.	3.200.000	Vallehermoso 91/2547034
190 Aut AA Ful	85	Grís met.	2.500.000	Cova Yamovil 91/2697274	
190 Aut. A.A	85	Azul	12 m.	2.850.000	Opazo 91/4467310
190 E	85	Azul	12 m.	2.175.000	Totauto 93-7922702
190 E	85	Azul	12 m.	2.300.000	Totauto VIC 93-8894245
190 E	85	Plata	2.800.000	Cars Barcelona 93/2032954	
190 E	86	Bianco	12 m.	2.700.000	Automanso 91/6132530
190 E	85	Bianco	12 m.	2.750.000	Totauto 93-7922702
190 E 2.3	85	Azul osc.	6 m.	2.950.000	Senauto 91/2505038
190 E 2.3	87	Antracita	12 m.	3.600.000	Auto Exclusive 93/2302409
190 E 2.3	88	Azul	12 m.	3.850.000	Auto Exclusive 93/2302409
190 E 2.3 16V	89	Champán	12 m.	6.200.000	Teo 91/6913047
190 E 2.3 Extr	87	Burdeos	12 m.	3.200.000	Autarsa 91/6952557
190 E 2.3 Extr	88	Azul met.	12 m.	3.450.000	Car Import S.A 93/3237976
190 E 2.3 Full	87	Azul met.	18 m.	3.000.000	Castello 98 91/4113629
190 E 2.3 Full	87	Rojo met.	12 m.	3.400.000	Instalauto 91/3738256
190 E 2.6 Full	87	Negro azul	18 m.	3.700.000	Castello 98 91/4113629



DEPORTIVOS

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Audi Coupe GT Quatt	86	Antracita	12 m.	2.850.000	Car Import S.A 93/3237976
Audi Quattro GT AA	86	Antracita	3 m.	2.960.000	Vallehermoso 91/2547034
BMW 628 CSI	87	Rojo	6 m.	2.900.000	Car 10 91/5633021
BMW 633 CSI	82	Bianco	6 m.	2.200.000	SACAI 91/4351183
BMW 635 CSI	82	Plata	1.900.000	StuttgartMotor 91/5219922	
BMW 635 CSI	83	Plata	3 m.	2.200.000	Turbomovil 91/7337397
BMW 635 CSI Full	85	Negro	12 m.	2.775.000	Master Car 91/5633021
BMW M 3 Full	86	Metalizado	12 m.	4.150.000	Porsche-Saab 91/5721095
BMW Z-1 Full	89	Rojo	18 m.	7.950.000	Castello 98 91/4113629
Ferrari 328 GTS	88	Rojo	6 m.	16.500.000	Aut. Serena 93/2005755
Ford Capri 2.8i	83	Rojo	600.000	Rovirauto 91/4225611	
Lotus Excel	86	Negro	12 m.	6.560.000	SACAI 91/4351183
Lotus Excel Turbo	87	Rojo	8 m.	5.000.000	Car 10 91/5633021
Maserati Biturbo	87	Grís Plata	12 m.	3.900.000	A.Figuera 93/2189249
Mazda RX-7	88	Rojo	3.800.000	Atasa 91/2550406	
Nissan 300 ZX Turbo	89	Rojo	3 m.	4.800.000	Vallehermoso 91/2547034
Opel Monza	85	Plata	3 m.	975.000	Luis Montero 91/2589157
Porsche 911	85	Bianco	5.500.000	Auto Carulla 93/2189454	
Porsche 911 Anniversary	86	Grís	12 m.	7.500.000	Kotnik 93-2007308
Porsche 911 Carr Full	85	Rojo	12 m.	5.800.000	Porsche-Saab 91/5721095
Porsche 911 Carrera	86	Rojo	6 m.	5.400.000	Kotnik 93-2007308
Porsche 911 Carrera	83	Bianco	6 m.	5.500.000	Aut. Serena 93/2005755
Porsche 911 Carrera	86	Marón	6 m.	5.700.000	Kotnik 93-2007308
Porsche 911 Carr.4 Ful	89	Negro	18 m.	12.000.000	Porsche-Saab 91/5721095
Porsche 911 SC	83	Rojo	6 m.	4.850.000	Europamovil 93/4250822
Porsche 911 SC 3.0	78	Marón	2.800.000	C.A.N., S.A. 91/2558621	
Porsche 911 SC Cabrio	83	Azul/Marón	4.300.000	Italiberica S.A 93/2376101	
Porsche 924	80	Azul met.	6 m.	1.450.000	Car 10 91/5633021
Porsche 924	82	Verde	1.700.000	Brunells 93/2399745	
Porsche 924	85	Marón	3 m.	2.000.000	A.Figuera 93/2189249

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
190 E 2.6 Full	87	Marón	12 m.	3.700.000	Teo 91/6913047
190 E AA	86	Bianco	12 m.	2.490.000	García Prol 91/2418981
190 E Extras	86	Metalizado	12 m.	2.400.000	Master Car 91/5633021
190 E Extras	86	Negro	12 m.	2.900.000	Autarsa 91/6952557
190 E Extras	86	Antracita	12 m.	3.300.000	Autarsa 91/6952557
190 E Full	86	Negro	12 m.	3.300.000	Instalauto 91/3738256
190 E Tacho	83	Marón osc.	6 m.	1.800.000	Instalauto 91/4164220
190 E 2.6	87	Antracita	12 m.	3.800.000	Auto Exclusive 93/2302409
190E 2.3 16V	86	Negro	4.500.000	Cars Barcelona 93/2032954	
190E 2.516V Fu	89	Negro/Jum.	12 m.	7.000.000	Teo 91/6913047
190E2.3	86	Azul Negro	12 m.	3.400.000	Auto Exclusive 93/2302409
230 E	86	Antracita	6 m.	3.200.000	Autohaus Mad. 91/2450292
230 E A.A.	85	Plata	3.850.000	Modena Motors 93/4106233	
230 E Extras	87	Bianco	12 m.	2.900.000	García Prol 91/2418981
230 E Extras	87	Plata	12 m.	2.875.000	García Prol 91/2418981
230 E Extras	87	Grís plata	3.400.000	MAV Automocion 91/2306300	
230 E Full	87	Burdeos	12 m.	3.350.000	Car Import S.A 93/3237976
230 TE AA Extr	88	Antracita	3 m.	4.800.000	Instalauto 91/3738256
260 E	86	Grís extra	3 m.	4.200.000	Comercial MB 91/2431205
260 E	87	Grís	6 m.	4.500.000	Aut. Serena 93/2005755
260 E Aut/Man	87	Azul	3 m.	4.000.000	Vallehermoso 91/2547034
260 E Full	88	Megro azul	18 m.	3.750.000	Master Car 91/5633021
260 E Full	87	Azul osc.	12 m.	3.800.000	Electroservi 91/4601396
260 Full	87	Azul	12 m.	3.700.000	Opazo 91/4467310
280 E	81	Plata	1.600.000	Bri-Auto 91/4570549	
280 E Extras	80	Bianco	6 m.	1.000.000	Autarsa 93/2399745
280 SE	82	Azul	2.500.000	Com. Mercauto 91/2569408	
280 SE	85	Grís	2.950.000	Autolisa S.A. 93/2152170	
300	85	Dorado	5.000.000	Auto Carulla 93/2189454	
300 CE	87	Grís	7.900.000	Auto Carulla 93/2189454	
300 CE Full	88	Plata met.	18 m.	5.500.000	Castello 98 91/4113629
300 CE Full	89	Grís osc.	18 m.	6.800.000	Ford Arguelles 91/2441191
300 CE Full	86	Grís met.	6 m.	6.900.000	Cova Arguelles 91/4496471
300 D	80	Azul met.	3 m.	1.000.000	Lezauto 91/3270356
300 D	82	Beige	1.350.000	Com. Mercauto 91/2569408	

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Porsche 924	86	Plata	12 m.	2.550.000	Auto Exclusive 93/2302409
Porsche 924 S	87	Azul	12 m.	2.850.000	Auto Exclusive 93/2302409
Porsche 928 S	91	Azul	4.500.000	Kotnik 93-2007308	
Porsche 928 S	87	Burdeos	6.200.000	Fiol Roca 93/3251550	
Porsche 928 S Full	87	Champán	6 m.	3.950.000	Cova Alhambra 91/4684608
Porsche 928S	86	Azul/Met.	6.000.000	Kotnik 93-2007308	
Porsche 930 T	76	Negro	6 m.	5.000.000	Turbomovil 91/7337397
Porsche 944	83	Bianco	6 m.	2.750.000	Cova Alhambra 91/4684608
Porsche 944	86	Bianco	6 m.	2.800.000	Car 10 91/5633021
Porsche 944	82	Bianco	3 m.	2.900.000	Turbomovil 91/7337397
Porsche 944	83	Burdeos	6 m.	3.100.000	Europamovil 93/4250822
Porsche 944	83	Azul	12 m.	3.500.000	Cova Simon 91/4615641
Porsche 944	86	Verde	3 m.	3.500.000	Turbomovil 91/7337397
Porsche 944	85	Champán	3.800.000	Brunells 93/2399745	
Porsche 944 Full	88	Rojo/Met	12 m.	3.500.000	JFAutomoviles 93/2460186
Porsche 944 Full	87	Bianco	12 m.	3.850.000	Master Car 91/5633021
Porsche 944 S	87	Rojo	6 m.	3.500.000	SACAI 91/4351183
Porsche 944 S 2	89	Rojo	18 m.	9.950.000	Turbomovil 91/7337397
Porsche 944 S AA	86	Rojo	12 m.	3.500.000	Motor Osuna,SA 91/3778064
Porsche 944 S AA	87	Plata	12 m.	4.500.000	Porsche-Saab 91/5721095
Porsche 944 T	86	Bianco	12 m.	4.750.000	Turbomovil 91/7337397
Porsche 944 Targa	83	Bianco	2.800.000	C.A.N., S.A. 91/2558621	
Porsche 944 Targa	86	Rojo	12 m.	3.650.000	Master Car 91/5633021
Porsche 944 Targa	86	Rojo	6 m.	3.700.000	Liras, S.A 91/6384914
Porsche 944 Tur AA Ext	87	Plata	12 m.	6.000.000	Porsche-Saab 91/5721095
Porsche 944 Turbo	86	Bianco	6 m.	5.200.000	Cova Arguelles 91/4496471
Porsche 944 Turbo	87	Verde/Met	12 m.	6.000.000	Kotnik 93-2007308
Renault R-5 GT Turbo2	85	Bianco	4.000.000	Brunells 93/2399745	
Renault Fuego	83	Bianco	6 m.	850.000	Autos Parecar 91/4673048
Toyota Celica 2.0i	88	Negro	3.100.000	Koldenich S.A. 93/2121854	

OFERTA COCHES

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
300 D	85	Azul	12 m.	3.350.000	Totauto 93-7922702
300 D	86	Azul	3.550.000	Modena Motors 93/4106233	
300 D	88	Plomo met.	12 m.	4.400.000	Autohaus Mad. 91/2450292
300 D 89CV	87	Plata	3 m.	1.550.000	Cova Lorente 91/2271383
300 Diesel	82	Beige	1.200.000	Master Car 91/5633021	
300 E	85	Grís	4.000.000	Fiol Roca 93/3251550	
300 E	87	Burdeos	12 m.	4.300.000	Autohaus Mad. 91/2450292
300 E	87	Azul osc.	4.900.000	Cars Barcelona 93/2032954	
300 E AA.	86	Azul Met.	4.850.000	Modena Motors 93/4106233	
300 E AutoFull	87	Plata ahum	12 m.	3.500.000	García Prol 91/2418981
300 E Aut.	85	Beige met.	6 m.	3.800.000	Cova Arguelles 91/4496471
300 E Extras	85	Bianco	12 m.	3.200.000	García Prol 91/2418981
300 E Full	85	Azul met.	12 m.	3.490.000	Castello 98 91/4113629
300 E Full	85	Grís	12 m.	3.700.000	Opazo 91/4467310
300 E Full	86	Antracita	12 m.	3.875.000	Car Import S.A 93/3237976
300 E Full	87	Metalizado	18 m.	3.950.000	Master Car 91/5633021
300 E Full	86	Bianco	6 m.	4.300.000	Car 10 91/5632728
300 E Full	87	Verde	3 m.	4.300.000	Vallehermoso 91/2547034
300 SE	87	Plata	6 m.	4.200.000	SACAI 91/4351183
300 SE	86	BEIGE	4.500.000	Cars Barcelona 93/2032954	
300 TE	86	Azul/Met.	6 m.	4.700.000	AutoBeltran SA 93/2116000
300D	85	Verde	3.600.000	Autolisa S.A. 93/2152170	
350 SL	80	Rojo	3.200.000	Bri-Auto 91/4570549	
380 SEC Full	85	Azul met.	12 m.	4.800.000	Castello 98 91/4113629
380 SL	83	Plata	7.500.000	Com. Mercauto 91/2569408	
450 SEL	80	Bianco	3 m.	1.400.000	SACAI 91/4351183
450 SLG	75	Azul			

OFERTA COCHES

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
11 TXE	85	Blanco	3 m.	900.000	Cova Arama 91/4675367
11 TXE	86	Rojo	3 m.	980.000	Novauto 91/7330608
14 GTL	91	Blanco	3 m.	545.000	Consava 3 (18) 93/4230404
18 GTS AA	82	Blanco	3 m.	749.000	Consava 3 (18) 93/4230411
18 GTS AA SV	83	Rojo	3 m.	510.000	Trema-Osnur 91/4150500
18 GTS 2.1	85	Gris	3 m.	958.000	Consava 3 (18) 93/4230404
19 GTS	88	Blanco	3 m.	1.125.000	Cova Pacifico 91/5525505
19 GTS	89	Blanco	3 m.	1.150.000	Cova Arama 91/4675367
19 GTS	89	Rojo	3 m.	1.150.000	Cova Arama 91/4675367
21 GTD	86	Sandra	6 m.	1.158.450	Consava 2 SA 93/2327102
21 GTD	87	Gris	12 m.	1.250.000	Automanso 91/6132530
21 GTS	87	Blanco	3 m.	1.026.850	Consava 2 SA 93/2327102
21 GTS	86	Azul	12 m.	1.150.000	Barnawagen 93/2123366
21 GTS	86	Rojo	3 m.	1.172.000	Consava 3 (18) 93/4230404
21 GTS AA	86	Verde met.	3 m.	1.325.000	Cova Pacifico 91/5525505
21 TS	86	Rojo	3 m.	1.250.000	Cova Yamovil 91/2697274
21 TS	88	Negro	3 m.	1.575.000	Talleres Sol 91/2434744
21 TXE	87	Rojo	3 m.	1.250.000	Autolica S.A. 93/2152170
21 TXE	87	Azul	3 m.	1.250.000	Miauto 91/4749018
21 TXE AA	87	Gris	3 m.	1.450.000	Yale 91/2451818
21 TXE AA	88	Roj	6 m.	1.705.000	Consava 3 (18) 93/3703411
25 GTS AA	86	Blanco	3 m.	1.338.000	Consava 3 (18) 93/3703411
25 Turbo D AA	89	Azul met.	3 m.	2.400.000	Cova Yamovil 91/2697274
5 Blue Jeans	89	Blanco	12 m.	950.000	Consava 3 (18) 93/3703411
5 C	87	Blanco	6 m.	640.000	Canalcar 91/2486260
5 C	88	Rojo	6 m.	850.000	Tanuesa 91/7113612



TURISMOS DEPORTIVOS

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
5 GTL 5p.	82	Rojo	3 m.	550.000	Somauto 91/6544561
5 GTS	88	Granate	3 m.	750.000	Cova Euronorte 91/7305797
9 GTD	83	Verde met.	6 m.	650.000	Cova Ponzano 91/4423427
9 GTD	83	Verde	6 m.	650.000	F. Tome SA 91/7478200
9 TSE	82	Blanco	6 m.	510.000	Liras, S.A. 91/6384914
9 TSE AA	82	Blanco	6 m.	550.000	Liras, S.A. 91/6384914
Express	86	Blanco	3 m.	806.400	Consava 2 SA 93/2327102
Express Diesel	87	Rojo	12 m.	875.000	Auto-Facil 93/2138866
Fuego GTX	85	Gris	12 m.	890.000	F. Tome SA 91/7478200
Super 5	86	Roj	12 m.	625.000	Centraisa 93/2034250
Super-5 GTL	85	Azul	3 m.	725.000	Santauto 93/3852161
Super-CincoGTS	86	Blanco	3 m.	690.000	Automov.Garsa 93/2304405

ROVER

216 Vitesse	87	Blanco	3 m.	1.380.000	Fiol Roca 93/3251550
216 Vitesse	86	Rojo	12 m.	975.000	Cataluña Motor 93/3321100
2600 S	81	Blanco	3 m.	890.000	AutoBeltran SA 93/2116000
820 Si	87	Blanco	3 m.	2.100.000	Fiol Roca 93/3251550
825 Sterling	87	Gris met.	3 m.	3.000.000	Fiol Roca 93/3251550
Sterling 825	87	Verde	6 m.	2.890.000	AutoBeltran SA 93/2116000

SAAB

900	82	Negro	6 m.	1.100.000	Barnawagen 93/2123366
900 I Extras	85	Blanco	12 m.	1.500.000	Porsche-Saab 91/5721095

OFERTA COCHES

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
900 T Aut.	86	Blanco	3 m.	1.600.000	Turbomovil 91/7337397
9000 CD	85	Azul	12 m.	4.450.000	Muntaña 93/3229162
9000 T	87	Gris	12 m.	3.100.000	Turbomovil 91/7337397
9000 T AA Ext	85	Plata	12 m.	2.500.000	Porsche-Saab 91/5721095
9000 T AA Ext	87	Gris	12 m.	3.500.000	Porsche-Saab 91/5721095
9001	87	Blanco	6 m.	1.900.000	Keldenich S.A. 93/2121854
9001	88	Plata	6 m.	1.950.000	Autolica S.A. 93/2152170

SEAT

Malaga 1.5	87	Gris	6 m.	825.000	Tot Auto 93-5553351
131 2.000 TC	83	Gris met.	3 m.	550.000	Cova Venecia 91/2285707
Ibiza LD Dese	87	Blanco	6 m.	600.000	Aut. Fresser 93/2563094
Ibiza	89	Blanco	12 m.	760.000	Motor Osuna,SA 91/3776064
Ibiza	87	Rojo	6 m.	850.000	Senauto 91/2505038
Ibiza 1.2	87	Rojo	6 m.	550.000	Autotodo 91/5747804
Ibiza 1.2	86	Roj	3 m.	600.000	SACAI 91/4351183
Ibiza 1.2	88	Negro	18 m.	840.000	Castellana 91/3153140
Ibiza 1.2	89	Negro	3 m.	850.000	Cayetano Olmos 93/3113354
Ibiza 1.2	88	Metalizado	3 m.	895.000	Cayetano Olmos 93/3113354
Ibiza 1.2	89	Blanco	12 m.	900.000	Motor Car 91/7479011
Ibiza 1.2	87	Blanco	12 m.	900.000	GrupoLetamendi 93/2538800
Ibiza 1.2	87	Rojo	12 m.	900.000	GrupoLetamendi 93/2538800
Ibiza 1.2 5p.	89	Negro	18 m.	890.000	Centraisa 93/2034250
Ibiza 1.2 Sp.	87	Negro	6 m.	725.000	Cova Euronorte 91/7305797
Ibiza 1.2 GLX	85	Roj	12 m.	650.000	Auto-Facil 93/2138866
Ibiza 1.2 GLX	88	Negro	3 m.	750.000	Aut. Fresser 93/2563094
Ibiza 1.2 Juni	86	Roj	3 m.	625.000	J.Santacreu 93/3255500
Ibiza 1.2 Spec	89	Negro	6 m.	925.000	Cova Lorente 91/2271383
Ibiza 1.5	87	Blanco	6 m.	820.000	Miauto 91/4749018
Ibiza 1.5 Sp.	87	Roj	6 m.	890.000	Canalcar 91/2486260



ECONOMICOS

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
BMW 320 Aut.	81	Para	3 m.	600.000	Auto 88 S.A. 93/2329711
Citroen 2 CV	83	Roj	6 m.	350.000	Ford Arguelles 91/2441191
Citroen CX Familiar D	82	Oro	6 m.	450.000	Autotodo 91/5747804
Ford Fiesta 1.3 S	81	Blanco	6 m.	320.000	Motor Retiro 91/4314949
Ford Fiesta L	80	Roj	6 m.	225.000	Com. Mercauto 91/2589408
Lancia 2000 HP	81	Gris met.	3 m.	500.000	Cova Futurauto 91/6150623
Lancia HPE 2.0	82	Plata	3 m.	380.000	Novauto 91/7330608
Opel Corsa 1.2 TR	83	Blanco	1 m.	425.000	Vallisa 91/3310456
Opel Corsa Luxus 1.2	83	Roj	3 m.	495.000	J.Santacreu 93/3255500
Peugeot 504 GL	78	Azul	3 m.	375.000	Brunells 93/2389745
Peugeot 505 GRD AA	80	Plata	7 m.	300.000	Automanso 91/6132530
Peugeot 505 SR AA	82	Roj	3 m.	350.000	SACAI 91/4351183
Renault 14 GTI	80	Roj	3 m.	280.000	Cova Futurauto 91/6150623
Renault 18 GTS	82	Verde met.	3 m.	375.000	Automov.Ballen 93/2573144
Renault 5 GTL	80	Azul	3 m.	275.000	Automanso 91/6132530
Renault 5 GTL 5p 5p	83	Roj	3 m.	475.000	Somauto 91/6544561
Renault 5 TL	82	Blanco	3 m.	435.000	Cova Futurauto 91/6150623
Renault 5 TL	82	Blanco	3 m.	385.000	Cova Futurauto 91/6150623
Seat Panda 40	85	Blanco	3 m.	380.000	Santauto 93/3852161
Seat 131 2.6 D	83	Blanco	3 m.	160.000	Dyta 91/4672200
Seat Fura	82	Blanco	3 m.	275.000	Automov.Ballen 93/2573144
Seat Ibiza Diesel	85	Blanco	3 m.	500.000	Somauto 91/6544561
Seat Ibiza Diesel	85	Blanco	3 m.	500.000	Movilmar 91/5014243
Seat Ibiza Diesel	80	Negro	3 m.	350.000	Autotodo 91/5747804
Seat Panda 40	85	Roj	3 m.	325.000	Automov.Ballen 93/2573144
Seat Panda 40	85	Roj	6 m.	475.000	Somauto 91/6544561
Seat Panda 40	87	Plata	6 m.	485.000	Somauto 91/6544561
Seat Panda 45	86	Negro	6 m.	400.000	Auto Central 93/3700661
Seat Ritmo Diesel	81	Blanco	3 m.	270.000	Cova Futurauto 91/6150623
Seat Ronda CLX	83	Azul	3 m.	390.000	Automov.Ballen 93/2573144
Seat Ronda CLX D	83	Blanco	3 m.	375.000	Inforauto 91/4164220
Talbot Samba GL	83	Blanco	6 m.	390.000	F Tome SA 91/7478200
Talbot Samba GL	83	Blanco	6 m.	380.000	Cova Ponzano 91/4423427

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Ibiza 1.5 GL	85	Metalizado	3 m.	715.000	Automov.Garsa 93/2304405
Ibiza 1.5 GL	85	Azul	12 m.	775.000	Cataluña Motor 93/3321100
Ibiza 1.5 GLX	86	Rojo	6 m.	695.000	F. Tome SA 91/7478200
Ibiza 1.5 GLX	86	Negro Met.	3 m.	725.000	Auto Blanco 93/3098866
Ibiza 1.5 GLX	86	Roj	6 m.	750.000	F. Tome SA 91/7478200
Ibiza 1.5 GLX	86	Roj	6 m.	750.000	Cova Ponzano 91/4423427
Ibiza 1.5 GLX	86	Negro	3 m.	825.000	Santauto 93/3852161
Ibiza 1.5 GLX	87	Verde osc.	6 m.	850.000	Inforauto 91/4164220
Ibiza 1.5 GLX	88	Azul	6 m.	990.000	Cataluña Motor 93/3321100
Ibiza 5p.	89	Roj	6 m.	900.000	Com. Mercauto 91/2589408
Ibiza DS	85	Blanco	6 m.	675.000	Auto 88 S.A. 93/2329711
Ibiza Especial	87	Blanco	12 m.	875.000	Lezauto 91/3270356
Ibiza GLX	87	Blanco	12 m.	800.000	Autos Perecar 91/4073048
Ibiza Junior	86	Roj	6 m.	600.000	Cova Futurauto 91/6150623
Ibiza SXI	88	Azul	6 m.	1.000.000	F. Tome SA 91/7478200
Ibiza SXI	88	Gris osc.	12 m.	1.190.000	Ford Arguelles 91/2441191
Malaga 1.5	87	Blanco	6 m.	890.000	Dyta-Genova 91/4106377
Malaga 1.2	88	Blanco	18 m.	925.000	Castellana 91/3153140
Malaga 1.5	85	Roj	6 m.	575.000	Atasa 91/2550406
Malaga 1.5	86	Granate	3 m.	790.000	Cova Venecia 91/2285707
Malaga 1.5 GL	85	Roj	6 m.	590.000	Com. Mercauto 91/2569408
Malaga 1.5 GL	86	Blanco	12 m.	690.000	Ford Arguelles 91/2441191
Malaga 1.5 GL	88	Azul	3 m.	850.000	Movilmar 91/5014243
Malaga 1.5 GLX	86	Plata	6 m.	625.000	Cataluña Motor 93/3321100
Malaga 1.5 GLX	85	Gris met.	3 m.	750.000	Liras, S.A. 91/6384914
Malaga 1.5 I	89	Azul	3 m.	900.000	Motor Central 91/4743066
Malaga 1.5 Sxi	88	Gris	6 m.	1.050.000	Miauto 91/4749018
Malaga 1.5L	88	Negro	6 m.	825.000	Cataluña Motor 93/3321100
Malaga Diesel	85	Blanco	12 m.	600.000	Lezauto 91/3270356
Malaga 1.5 GLX	87	Plata	3 m.	775.000	Santauto 93/3852161
Marbella	88	Roj	18 m.	590.000	Castellana 91/3153140
Marbella GLX	89	Roj	6 m.	675.000	Automov.Garsa 93/2304405
Marbella Junio	88	Negro	6 m.	600.000	Tot Auto 93-5553351
Marbella.5	87	Roj	18 m.	525.000	Centraisa 93/2034250
Panda 40	86	Negro	12 m.	475.000	Autos Perecar 91/4073048
Ronda Crono	85	Azul	12 m.	525.000	Barnawagen 93/2123366
Ibiza 1.2	88	Verde met.	3 m.	690.000	Liras, S.A. 91/6384914

TALBOT

Horizon	86	Plata	12 m.	575.000	Centraisa 93/2034250
Horizon 1.5	86	Roj	3 m.	640.000	Cova Pacifico 91/5525505
Horizon GLD	85	Blanco	12 m.	650.000	Ford Arguelles 91/2441191
Horizon GLD	87	Plata	6 m.	700.000	GrupoLetamendi 93/2538800

TRIUMPH

TR7 Descapotab	80	Roj	6 m.	1.700.000	Car 10 91/5632728
TR-7 Cabrio	82	Negro	6 m.	2.200.000	Italiberica S.A. 93/2316101

VOLKSWAGEN

Classic	86	Granate	2 m.	625.000	Trema-Osnur 91/4150500
Classic C	87	Roj	12 m.	775.000	Castellana 91/3153140
Classic CL	87	Azul met.	6 m.	675.000	Atasa 91/2550406
Classic CL 5V	87	Plata	12 m.	790.000	Ford Arguelles 91/2441191
Golf 1.6	85	Blanco	12 m.	925.000	JF.Automoviles 93/2460186
Golf 1.8	88	Gris met.	3 m.	1.350.000	Comercial MB 91/2431205
Golf Cabrio	83	Roj	6 m.	1.200.000	Hiper Auto 91/4313263
Golf Cabrio	81	Plata	3 m.	1.500.000	Totauto VIC 93-8894245
Golf Cabrio	81	Verde Met.	3 m.	550.000	Automov.Ballen 93-8894245
Golf GL	82	Oro	3 m.	700.000	Novauto 91/7330608
Golf GLD	83	Roj	6 m.	750.000	Car 10 91/5632728
Golf GTD	81	Blanco	3 m.	650.000	Motor Car 91/7479011
Golf					



Motor 16

BOLETIN DE COCHES Y MOTOS DE SEGUNDA MANO

GVM
Gremi de Venedors
de Vehicles a Motor

INFORMACION Y REVISTAS, S. A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranich. Editor MOTOR 16: Félix Lázaro. Director MOTOR 16: Alberto Mallo. Jefe de Edición del Boletín: Andrés Mas. Diseño: Olegario Torralba. Redacción: J. Luis Aznar, Gonzalo Serrano, Lourdes Bravo. Publicidad: Dolores Peyrá y M^ª Jesús Sánchez.

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Polo Classic	87	Verde Met.	3 m.	725.000	Auto Bianco 93/3098866
Polo Coupe	88	Bianco	18 m.	750.000	Motor Osuna, SA 91/3776064
Santana LX	86	Azul	12 m.	1.000.000	Motor Osuna, SA 91/3776064
Transporter TD	89	Bianco	12 m.	2.000.000	Motor Retiro 91/4314949

VOLVO

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
244 GLS	81	Azul		1.400.000	Auto Carulla 93/2189454
264 Automático	81	Bianco		1.500.000	Modena Motors 93/4106233
343 GLS	83	Azul	3 m.	950.000	Hiper Auto 91/4313263
360 GLT	86	Rojó	6 m.	1.000.000	Barnawagen 93/2123366
360 GTL	86	Bianco		1.200.000	Rovirauto 93/4225611
480 ES AA	89	Negro	3 m.	2.700.000	Yale 91/2451818
480 ES Extras	87	Antracita		2.400.000	MAV Automocion 91/2306300
760 Turbo	85	Azul	12 m.	3.300.000	Cova Simon 91/4615641
760 Turbo D	85	Plata	12 m.	3.000.000	Cova Simon 91/4615641

YUGO

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
55 A	88	Bianco	3 m.	650.000	Hiper Auto 91/4313263

MOTOS

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
BMW 80 GS	83	Bianco	3 m.	700.000	24 Horas S.A. 93/2001490
BMW GS 100	86	Bianco		1.030.000	Moto Accion 91/2629813
BMW GS 1000	86	Negro	3 m.	1.050.000	JJ Automoviles 93/3178420
BMW K 100	86	Gris	3 m.	800.000	Control 94 93/2542904
BMW K 100 RS ABS	89	Bicolor	3 m.	1.525.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW K 100 RS Aniv	86	Bianco		1.250.000	Moto Accion 91/2629813
BMW K 100 RT	86	Antracita	3 m.	1.100.000	Control 94 93/2542904
BMW K 75	87	Negro		900.000	Moto Accion 91/2629813
BMW K 75 B TCP	87	Negro		1.040.000	Moto Accion 91/2629813
BMW K-100	86	Roja	3 m.	975.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW K-100 RS	87	Roja	3 m.	1.250.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW K-100 RS Aniv.	86	Bianca	3 m.	1.250.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW R 65	87	Plata	3 m.	670.000	Control 94 93/2542904



CLASICOS

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
Alfa Romeo Bertone	73	Bianco		750.000	Porsche-Saab 91/5721095
Alfa Romeo GT Veloce 2000	70	Azul		750.000	Brickars 93/288484
BMW 633 CSI	77	Azul	3 m.	1.200.000	AurioBeltran SA 93/2116000
Chevrolet Corvette Cabri	89	Rojó		5.500.000	Italiberica S.A. 93/2316101
Chevrolet Corvette Targa	75	Rojó		3.800.000	Italiberica S.A. 93/2316101
De Tomaso Pantera GTS	80	Negro		4.800.000	Italiberica S.A. 93/2316101
Mercedes 300 SEL	67	Antracita		1.075.000	Cova Euronorte 91/7305797
Mercedes 350 SL	75	Granate	6 m.	3.000.000	Aut. Sarena 93/2096756
Mercedes 350 SLC	75	Verde		2.000.000	Luis Montero 91/2559157
Renault Alpine	74	Bianco	3 m.	1.175.000	Motor Car 91/7479011
Triumph Trident 750	74	Burdeos		550.000	Porsche-Saab 91/5721095
Volkswagen 1303 Oettinger	79	Rojó	6 m.	4.500.000	StuttgartMotor 91/5219922
Volkswagen Escarabajo	80	Verde Met.	6 m.	800.000	Totauto VIC 93-8894246
Volkswagen Escarabajo	80	Azul Met.	6 m.	800.000	Totauto VIC 93-8894246

Modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Vendedor
BMW R-100 GS	89	Bianco	3 m.	975.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW R-100 RS	83	Bianca	3 m.	575.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW R-100 RS	83	Bianca	3 m.	590.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW R-65	83	Rojó		460.000	Comerc.Impala 93/2092344
BMW R-65	87	Negra	3 m.	725.000	JJ Automoviles 93/3178420
BMW R-65 C	86	Negra	3 m.	725.000	Comerc.Impala 93/2092344
Benelli 750 SEI	77	Rojó		275.000	Motard 91/2554495
Bimota XR4	89	Bianco		2.900.000	Moto Accion 91/2629813
Cagiva 650 Elephant	87	Bico/Negro		675.000	Motard 91/2554495
Cagiva Elefant 650	87	Bianca	3 m.	800.000	JJ Automoviles 93/3178420
Gilera KZ 125	87	Bianca	3 m.	345.000	Floreal 93/2562001
Guzzi V65 Florida	89	Negro		650.000	Moto Accion 91/2629813
Honda CB 900 F 2	83	Bicolor	3 m.	595.000	Floreal 93/2562001
Honda CBR 1000	89	Negro	12 m.	1.100.000	Autersa 91/6952557
Honda CBR 1000	88	Bico/Azul		1.239.000	Motard 91/2554495
Honda CBX-750	87	Negra	3 m.	750.000	Control 94 93/2542904
Honda NSR 125	87	Azul	3 m.	275.000	Control 94 93/2542904
Honda NSR 75	86	Azul		225.000	Vita Moto 91/6538852
Honda VF 750	85	Azul	3 m.	700.000	Control 94 93/2542904
Husqvarna 250 WR	87	Bianco		400.000	Motard 91/2554495
Kawasaki GPZ 600	87	Rojó/Gris		825.000	Moto Accion 91/2629813
Kawasaki KX 250	88	Verde		489.000	Motard 91/2554495
Kawasaki SX 650 Agua	89	Bico/Rojó		750.000	Motard 91/2554495
Morini 250	83	Rojó	22 m.	175.000	Floreal 93/2562001
Morini Camel 501	86	Roja	3 m.	525.000	JJ Automoviles 93/3178420
Puch Lido	87	Bianco		175.000	Vita Moto 91/6538852
Puch-Suzuki Lido	87	Rojó	3 m.	160.000	Control 94 93/2542904
Suzuki DR 750 Big	88	Bicolor	6 m.	675.000	Floreal 93/2562001
Suzuki GS 450 E	86	Negro	6 m.	490.000	Floreal 93/2562001
Suzuki GSX 550 EF	86	Bicolor		700.000	Vita Moto 91/6538852
Suzuki GSX 600 F	89	Azul	6 m.	800.000	Floreal 93/2562001
Suzuki GSX 750 F	81	Rojó		395.000	Motard 91/2554495
Suzuki GSX 750 R	86	Azul/Bico		849.000	Motard 91/2554495
Suzuki GSX 750EF	87	Azul	6 m.	725.000	Floreal 93/2562001
Vespa PK 125	86	Bianca	3 m.	110.000	Control 94 93/2542904
Yamaha 400 XS	83	Roja	3 m.	450.000	24 Horas S.A. 93/2001490
Yamaha 650	83	Roja	3 m.	550.000	24 Horas S.A. 93/2001490
Yamaha 650 XJ	83	Negra	3 m.	580.000	24 Horas S.A. 93/2001490
Yamaha FJ 1000	87	Azul		880.000	Moto Accion 91/2629813
Yamaha FJ 1100	86	Bicolor		850.000	Vita Moto 91/6538852
Yamaha RD 350	86	Azul	3 m.	590.000	JJ Automoviles 93/3178420
Yamaha SR 250	86	Rojó	3 m.	250.000	Control 94 93/2542904
Yamaha Sr 250	83	Granate	2 m.	250.000	Floreal 93/2562001
Yamaha XJ	87	Bianca	3 m.	775.000	JJ Automoviles 93/3178420
Yamaha XJ 600	87	Bianco		575.000	Moto Accion 91/2629813
Yamaha XJ 650	85	Rojó	3 m.	500.000	Control 94 93/2542904

GARANTIA Y RESPONSABILIDAD

Semanalmente MOTOR 16 recibe la lista de coches de segunda mano en poder de cada vendedor que colabora en esta sección, entre los cuales, selecciona en función de la antigüedad, garantía y precio los que aparecen en estas páginas. Esta es la única función de MOTOR 16, por lo tanto no adquiere ningún tipo de responsabilidades entre el vendedor y comprador en las transacciones efectuadas, así como de las garantías ofrecidas, que siempre serán responsabilidad del vendedor.

ZENDER SPEEDSTER

CON OTRO AIRE

ZENDER, el especialista alemán en transformaciones espectaculares, el rey de las carrocerías agresivas, ha centrado su atención en un coche pequeño, en un Suzuki Swift GTi 16V, que ha perdido su techo para transformar-

se en... un descapotable de competición, el Zender Speedster.

Arcos de seguridad tras los asientos, refuerzos de carrocería extendidos por todo el espacio habitable, asientos de carreras y cinturones de tipo arnés invitan a salir volando desde el primer instante.

El Zender Speedster, bien calzado y con más de cien caballos mecánicos bajo su capó delantero, es un verdadero coche de capricho, un juguete seductor marcado con rótulos vanguardistas de tonos brillantes.



Alemania y Steyr Daimler Puch en Austria. Lo más interesante es que prefiguran los inmediatos Mercedes G, que serán presentados en el mes de abril y que se distinguen de sus predecesores por la tracción permanente a las cuatro ruedas, combinada con el sistema antibloqueo de frenos. Los nuevos G tienen un interior más cuidado con terminación en madera.



Dentro de las marcas francesas, se ha producido una ofensiva tanto de PSA como de Renault. En Peugeot, nuevas variantes del 605, en diesel, turbodiesel y cambio automático. Nueva serie, limitada esta, del 205 Roland Garros, con nuevos colores, que anticipa lo que será el nuevo 205 Open. En Citroën, cambio automático en los XM.

POLO DE ATRACCION.

El último producto de Fiat, el Tempra, acumuló curiosos a su alrededor.

¿GTI?

POTENCIA: 130 CV. A 6.000 R.P.M.
ALIMENTACION: INYECCION L2 JETRONIC.
FRENOS: DE DISCO (VENTILADOS LOS DELANTEROS).
VELOCIDAD MAXIMA: 206 KM/H.
NEUMATICOS: 185/55.
5 LLANTAS DE ALEACION LIGERA.
RELOJ DE TEMPERATURA DE AGUA, DE PRESION DE ACEITE MOTOR Y DE TEMPERATURA DE ACEITE MOTOR.
VOLANTE DE CUERO.



TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO
EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29



¡ GARANTIA SI !

ASC VISION II

EL SUEÑO AMERICANO

El diseño estadounidense lucha por conseguir los éxitos de otros tiempos, lucha por recordar la espectacularidad de los Duesenberg, de los Cord, de los Cadillac, de los Packard de antaño. Los estudios de diseño ASC Incorporated, responsables del prototipo Vision II, acaban de demostrar la pujanza de los estilistas bronceados por el sol de California, capaces de desafiar el poderío nipón y la tradición europea en el campo del diseño.

El ASC Vision II prefigura el familiar americano del mañana, un automóvil de gran porte con cuatro puertas y formas aerodinámicas que mira al año 2000, un automóvil que llama la atención por su buen rendimiento mecánico, por su eficacia en todo tipo de utilizaciones y por lo divertido de su conducción.

Rasgos suaves sin caer en ninguna exageración impuesta por el túnel de viento, superficies acristaladas de gran tamaño, ausencia de



pilares centrales entre las puertas, techo solar preparado para filtrar el paso de los rayos calóricos, y electrónica de vanguardia tanto en el cuadro de mandos como en el sistema de navegación, son algunos de los elementos notables en un coche creado para conmemorar el veinticinco aniversario de una firma especializada en la creación de descapotables, de una firma que ya «ha quitado el techo» a los Porsche 944, a los Chevrolet Corvette y a los ¡Seat Ibiza!

La parte mecánica del Vision II, la parte oculta, no ha recibido tantas atenciones como la carrocería o el espacio interior, pero el conjunto puede desafiar a cualquier deportivo sin ningún complejo

Un motor turbo de cuatro cilindros en línea y 2,5 litros de cubaje con 250 caballos de potencia, el mismo motor utilizado por el Porsche 944 Turbo, se encarga de poner el picante en un prototipo repleto de ideas atractivas, capaz de rodar muy deprisa

25 AÑOS PIMPANTES.

El ASC Visión II es el prototipo creado por la firma americana especializada en la creación de descapotables para festejar su primer cuarto de siglo de existencia.



Renault contraataca con una serie limitada del Alpine V6 Turbo, bautizada Le Mans y un R-25 Turbo más potente. Este tiene 210 caballos en lugar de 182 y se distingue exteriormente por unas ruedas de aluminio de la marca BBS. Su velocidad máxima es de 233 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora, de 7,4 segundos. Este nuevo R-25 Turbo se comercializa también con acabado Baccara.

Del lado italiano -o lado Fiat-, la



VOLVO AUTOMÁTICO.

Todos los Volvo de la serie 400 pueden recibir ya un cambio automático de cuatro relaciones. Los Volvo 440 y 460 serán los primeros en utilizar esta nueva transmisión automática.

PARRADINE V-12

¡QUE CURVAS MAS SUGERENTES!

La propuesta de John Parradine, de un estilista británico de 39 años, se dirige a los amantes de los descapotables con aire «retro».

El Parradine Cabriolet V-12 entra en esa categoría de coches de

ensueño con credenciales de primera; un precio sin impuestos próximo a los catorce millones de pesetas, un motor Jaguar con doce cilindros en V y 5,2 litros de cubaje que da 277 caballos de potencia,

todo ello recubierto con una carrocería de rasgos suaves tratada con un lujo superlativo, son valores identificativos de un coche que verá la luz en el mercado europeo a partir de los primeros compases de 1991.

La idea de exclusividad ha presidido todo el proyecto del Parradine Cabriolet V-12; la mejor forma de conseguir tal objetivo ha sido contundente: la producción no superará, en ningún caso, las cincuenta unidades anuales.

CABRIO REAL

El Carradine V-12 descubre los placeres de una carrocería descapotable combinada con un motor de doce cilindros en V, el motor de un Jaguar.



¡PEUGEOT!



PEUGEOT 309 GTI

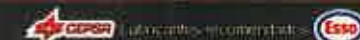
P.V.P.: 2.147.500 Ptas. (IVA y transporte incluidos)

PEUGEOT 205 GTI

P.V.P.: 1.879.200 Ptas. (IVA y transporte incluidos)



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



EMOCIONANTE

RC 600

GILERA

Siente la emoción de las Grandes Aventuras, con la motocicleta que ha desafiado al desierto, en el PARIS-DAKKAR o en el RALLYE DE LOS FARAONES. Belleza y potencia al servicio del máximo rendimiento. RC 600. Emocionante. Es GILERA.



Fotografía: José Coclina. Sólo moto



ADO

VOLVO 480 CABRIOLET

FRUTA DE OTOÑO

El primer descapotable de Volvo, el 480 Cabriolet, ya está preparado para la comercialización; el modelo definitivo verá la luz en uno cualquiera de los dos grandes salones del otoño: en Birmingham, a mediados del mes de septiembre, o en París, a primeros de octubre, y estará disponible en el mercado español casi de inmediato, con un precio que podría rondar los cuatro millones y medio de pesetas.

El 480 Cabriolet puesto a punto por los estilistas de Volvo es un ejemplo de seguridad pasiva, un coche de gran rigidez, tanto a la torsión como a la flexión, que dedica una atención especial a la protección antivuelco con un arco de seguridad de dimensiones espectaculares. Cintura de carrocería elevada, cinturones de inercia que se tensan de forma automática en caso de colisión, y puertas con un revestimiento especial, un revestimiento que comprime a los pasajeros para evitar que salgan despedidos son los datos

identificativos de un prototipo que tiene muchos puntos en común con el futuro modelo de serie. El último 480 descapotable será un dos plazas con buen maletero, un coche bastante alejado de aquel primer estudio lanzado hace tres años, que contaba con dos plazas posteriores pero no disponía, prácticamente, de maletero.

La gama Volvo 480 Cabriolet ofrecerá dos motores de cuatro cilindros con 1,7 li-

tros de cubicaje, motores de origen Renault. La versión «atmosférica», con inyección electrónica de carburante, llegará hasta los 106 caballos de potencia, mientras que la versión turbocomprimida rondará los 122 caballos. Las dos mecánicas podrán acoplarse a un cambio manual de cinco velocidades o al nuevo cambio automático de cuatro relaciones.

Las opciones habituales en la serie 400, opciones como el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, o la tapicería de cuero estarán también disponibles en los Volvo 480 Cabriolet.



novedad más importante es el Temptra, un coche que deberá alcanzar importantes volúmenes de ventas. Las energías alternativas también preocupan al coloso italiano, que además del Panda Elettra tiene un Lancia Y-10 movido igualmente por energía eléctrica, que participará próximamente en una carrera ecológica. En cuanto a Alfa Romeo, además del nuevo 33, un nuevo Spider cada día más actual.

A nivel de coches de producción

limitada, protagonismo del Maserati Shamal y del Lamborghini Diablo -éste en la órbita Chrysler-. Los responsables de Lamborghini esperan alcanzar una velocidad de cruce en su producción de dos unidades diarias, aunque esto no se logrará hasta después del verano. Al mismo tiempo, se sigue trabajando en la puesta a punto de la versión VT de tracción a las cuatro ruedas.

Y de Europa a Japón, que es como

pasar a un primerísimo plano de la actualidad. Justo en vísperas de la inauguración oficial del Salón de Ginebra, se hacía pública la compra de Swisshotel, filial de Swisssair, por parte de un grupo japonés; un capítulo más dentro del rosario de inversiones de los japoneses fuera de su territorio y que ha tenido su ejemplo más comentado en la compra del Rockefeller Center. En el campo de la automoción, su dinámica activi-

A PUNTO.

El Volvo 480 Cabrio ya muestra sus rasgos definitivos, los rasgos de un biplaza descapotable. El modelo definitivo estará listo para los primeros compases del otoño.

dad ha llevado a que Italia, Francia y España hayan pedido el mantenimiento de los cupos hasta el año 2003. La respuesta no se ha hecho esperar y el presidente de Nissan Europa, Yoshikazu Kawana comentó a los periodistas asistentes al Salón, que espera que los constructores eu-



PIEL DE COCODRILO.

Esa es la piel utilizada por un descendiente de la familia italiana Gucci para decorar un Lynx muy especial.



PLACER ORIENTAL.

El Nissan 300 ZX seduce en todas sus apariciones. El super deportivo estará en nuestro país desde octubre.

ropeos lleguen a ser tan competitivos como sus propios rivales japoneses, mas para lograrlo es absolutamente necesaria la competencia en un mercado libre, el de los propios fabricantes europeos. Entre tanto, Nissan Motor Ibérica invertirá 147.000 millones de pesetas de aquí a 1995. Los resultados empezarán a verse muy pronto, concretamente en la segunda mitad de 1992, que será cuando aparezca el nuevo todo terreno de la marca. Este modelo también se venderá con el logo Ford, firma con la que se ha firmado un convenio de colaboración comercial. Los planes de Nissan Motor Ibérica son ambiciosos y para el año 95 esperan llegar a una producción anual de

BERTONE NIVOLA

... Y PUNTO FINAL

ANTES o después Bertone tenía que dar la campanada y lo ha hecho. ¡ Pero de qué manera! El maestro de Grugliasco se ha atrevido con el mito por excelencia de la producción estadounidense, el Chevrolet Corvette en su versión más evolucionada y potente, el ZR-1, hoy por hoy el único producto del otro lado del Atlántico capaz de rivalizar con los mejores Porsche y Ferrari.

Bertone ha escogido la extraordinaria mecánica del Corvette, tocada con sus maravillosas culatas de cuatro válvulas por cilindro diseñadas en Lotus, para dar vida a su última creación, un ejercicio de estilo vanguardista y agresivo, que tiene en su interior detalles como asientos con vibromasaje para descansar a los ocupantes o vanos portaequipaje en el interior de las puertas.

Pero Bertone no se ha limitado a vestir la plataforma del fuera de serie americano. Lo único que aprovecha de éste es el motor. Todo lo demás es creación propia. Desde el chasis a la distribución de los elementos mecánicos son nuevos, entre otras cosas porque el Bertone Nivola lleva el motor en posición central, detrás de los ocupantes. Para ello, se ha diseñado un chasis tubular en tubos de sección cuadrada, que soporta todos los elementos, entre los cuales destacan un cambio ZF de cinco rela-

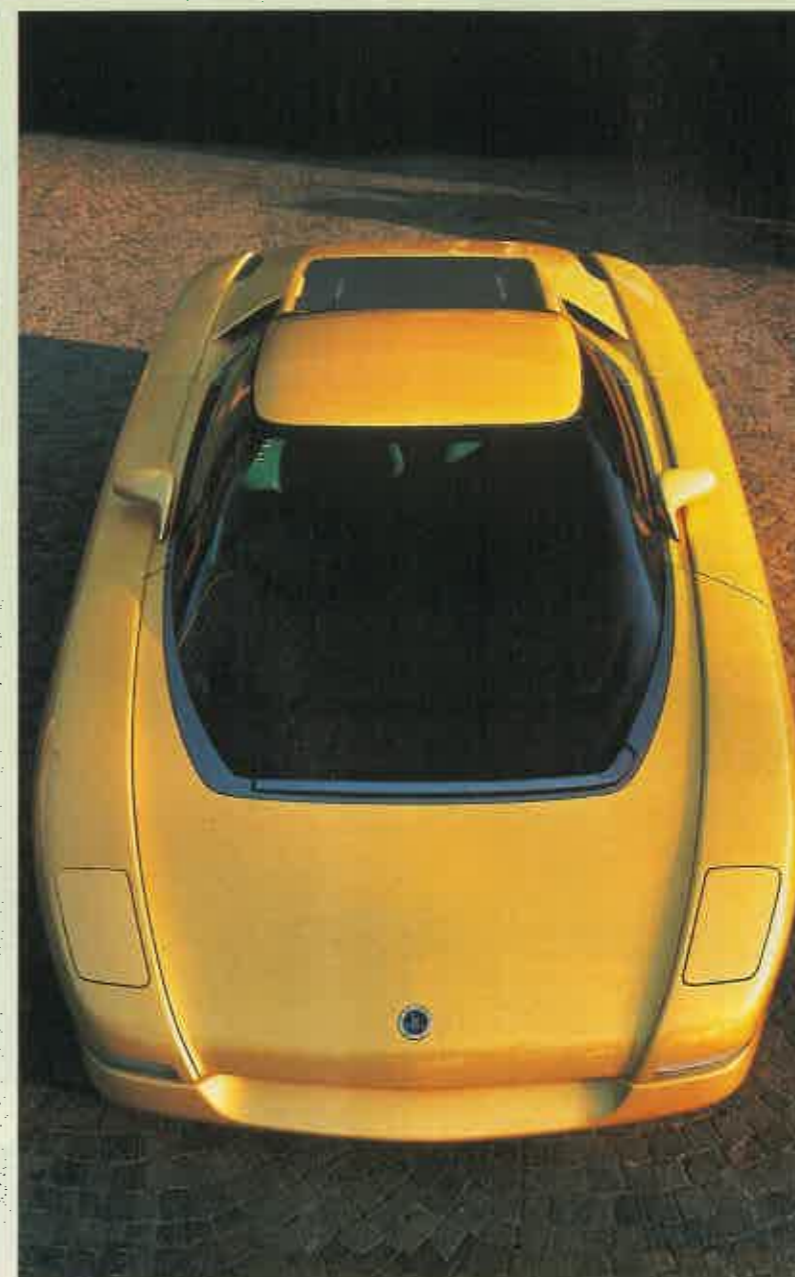
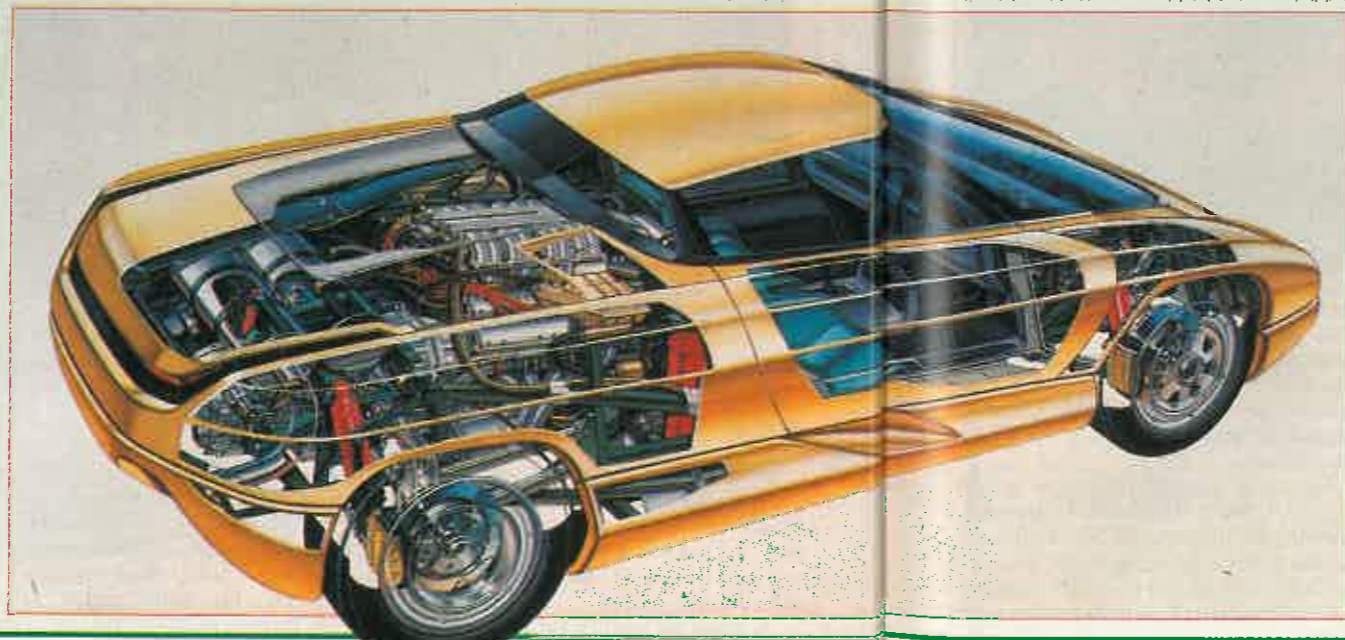


ciones y las suspensiones. Estas son de tipo hidroneumático, realizadas por la empresa Way Assauto del grupo ITT. En el interior del amortiguador tienen un elemento elástico constituido por una cáma-

ra de aire, pero lo más interesante es que mantienen constante la altura del coche en cualquier situación de carga.

El Bertone Nivola toma su nombre del mítico piloto Tazio Nuvolari, que tuvo su máximo esplendor en los años treinta. «Nivola» era el diminutivo por el que se le conocía habitualmente y además solía correr con una camiseta amarilla, razón por la cual el coche de Bertone se ha pintado en dicho color. Sin duda ha sido bonito ver el nombre de este inolvidable piloto, a quien también se le conocía como el «mantovano volante» (era originario de Mantua), en un coche de vanguardia.

El Nivola hace el número diecisiete de los pura sangre de Bertone con motor central y se coloca como un digno sucesor de la dinastía Athon, Zabrus, Génesis, Stratos, etcétera.



EL MONARCA.

El último prototipo nacido en los talleres de Nuccio Bertone, el Nivola, ha alcanzado la corona imaginaria de monarca del Salón de Ginebra. El motor de un Corvette ZR-1 ha puesto el picante en un prototipo impresionante.

EN DOS PALABRAS



Alejandro De Tomaso, presidente de Maserati: «No volveremos a la competición activa. En Italia ese papel queda reservado a Ferrari».

Raymond Levy, presidente de Renault: «El horizonte de la industria europea del motor no es negro y nuestra asociación con Volvo viene a demostrar dicho punto».

Pehr Gyllenhammar, gerente de Volvo: «Sólo en el año 89 desaparecieron catorce industrias relacionadas con el mundo del automóvil. Renault es el único constructor que ha apreciado el valor exacto de nuestra firma».

Carl Hann, presidente del grupo VAG: «El Mercado Común Europeo, la CEE, ya es un vestigio del pasado».

David Hermann, presidente de Saab AB: «El acuerdo con General Motors se extiende a todos los campos, excepto a

uno, el diseño de carrocerías, de productos, en ese aspecto se mantendrá la independencia».

Lindsey Halstead, presidente de Ford Europa: «Los noventa serán los años del medio ambiente».

Yoshikazu Kawana, presidente de Nissan Europa: «Nuestra marca aprecia la competitividad ya que separa los buenos de los malos, mejora la productividad, mejora la calidad y favorece los intereses de los consumidores al ofrecer una elección más amplia a precios competitivos».

Robert J. Eaton, presidente de General Motors Europa: «Los líderes de nuestra industria y sus hijos respiran el mismo aire, beben el mismo agua y viven en las mismas ciudades que ustedes; nuestra empresa trabaja a fondo para que el automóvil sea aún más respetuoso con el medio ambiente y sea, por tanto, un medio de transporte más útil y menos criticado en los años venideros».

MURRAY, El diseñador del McLaren GT se inspira en el Impact.

TRIA MOD. 01

DIVERSION A ESCALA

EL MOD.01, es un prototipo de minicoche presentado por Tria Design, una compañía italiana especializada en transformaciones y kits.

Nacida en el 86, Tria Design cuenta con un completo equipo de diseñadores que han desarrollado esta propuesta.

El MOD.01 con poco más de 2,5 metros de largo y menos de 1,5 de ancho, entra en un segmento con

muy pocos representantes pero con mucho futuro, el de los minicoches aptos tanto para su utilización en ciudad, como para el campo y el ocio.

El prototipo de Tria Design, está construido sobre una estructura plástica con refuerzos metálicos, sobre la que se pueden montar diferentes tipos de carrocería.

La oferta en cuanto a motores es muy variada, con dos de gasolina de 500 y 900 centímetros cúbicos y tres cilindros y dos más movidos por gasóleo. Las suspensiones por su parte son independientes.

Tria Design ya está estudiando una versión eléctrica de este mini-modelo, de acuerdo con la moda ecológica que ahora hace furor.



PEQUEÑEZ.

El prototipo desarrollado por los estilistas de Tria tiene todas las cartas en regla para convertirse en un perfecto coche urbano.



200.000 unidades (hoy están en 90.000).

Ya a nivel de producto, el protagonismo de Nissan se centraba en el 300 ZX y en el Terrano en versión cinco puertas, del que por el momento, al menos en este año, no está prevista su comercialización en España. El que no estaba expuesto es el Primera, el modelo que se fabricará en Gran Bretaña y que estará disponible en el mercado europeo en el mes de octubre. El Primera también se fabri-

cará con carrocería de cinco puertas y se exportará desde la fábrica de Sunderland a Japón (1.500 coches/mes) y a los Estados Unidos, en este último caso bajo la marca de lujo Infiniti.

Las otras marcas japonesas igualmente tenían novedades. Honda, además de presentar el NS-X en configuración ya de serie, daba la campanada con el Civic V-Tec, siglas que esconden el motor de producción de mayor potencia específica de

DESCUBRA DISCOVERY. ES DE LAND ROVER.



La marca Land Rover, creadora de dos coches míticos, el Land Rover y el Range Rover, presenta ahora un nuevo todo terreno.

El nuevo Discovery. Diferente a todo lo conocido. Su motor: diesel, de inyección directa de alta velocidad, 2,5 litros, inter-cooler y turboalimentado. Menor consumo a cualquier velocidad, mejor aceleración y mejor par máximo de todos los vehículos de su clase.

El interior: diseño ergonómico de los asientos, texturas, telas y colores combinados.

Techos solares y grandes zonas acristaladas con ventanillas alpinas. ¡Espectacular!

Y una suspensión de diseño exclusivo: en la parte delantera, con muelles helicoidales de desplazamiento lineal y amortiguadores dobles. En la parte trasera, muelles helicoidales con desplazamiento progresivo. ¡Fabuloso!

Discovery de Land Rover. Un vehículo que combina estilo y prestaciones. Confort y fuerza. Ciudad y terrenos duros.

Descúbralo en los nuevos concesionarios Land Rover. Se descubrirá ante él.



LAND-ROVER



los que se ofrecen en la actualidad, concretamente 100 caballos por litro. Este Civic tiene un motor de cuatro cilindros en línea, dieciséis válvulas y 1,5 litros de capacidad. Su potencia es de 150 caballos (en normas DIN, que es la norma europea habitual), a un régimen de 7.600 revoluciones por minuto. Este régimen, absolutamente normal en coches de competición, pero no de calle, deja pequeñas las 7.000 revoluciones por minuto del Concerto. Pero lo bueno es que



MAS PRESTANCIA.
El Mazda 929 acaba de recibir un retoque estético en su frontal. La imagen del conjunto impresiona por su sobriedad.

NISSAN NEO-X

EL COCHE INTELIGENTE

UNO de los objetivos de mayor importancia dentro de los coches futuristas es la automatización de controles. En el Neo-X, el último prototipo de Nissan, estos controles automáticos abarcan desde la dirección hasta los frenos pasando por las suspensiones activas.

La innovación viene dada, en este caso, por la anticipación de los órganos electrónicos a la hora de prever las reacciones del coche y solventarlas antes de que se produzcan. El vehículo es capaz de «pensar» e «improvisar» todas las circunstancias que surgirán en la ruta mediante un sistema de realimentación de sus informaciones, de «feedback». Las operaciones habituales pueden ser modificadas, a su vez, por el conductor en función de las condiciones y puede programar el coche para rodar, por ejemplo, sobre superficies deslizantes. El conductor juzga por así decirlo el tipo de condiciones de marcha y el Neo-X actúa en consecuencia.

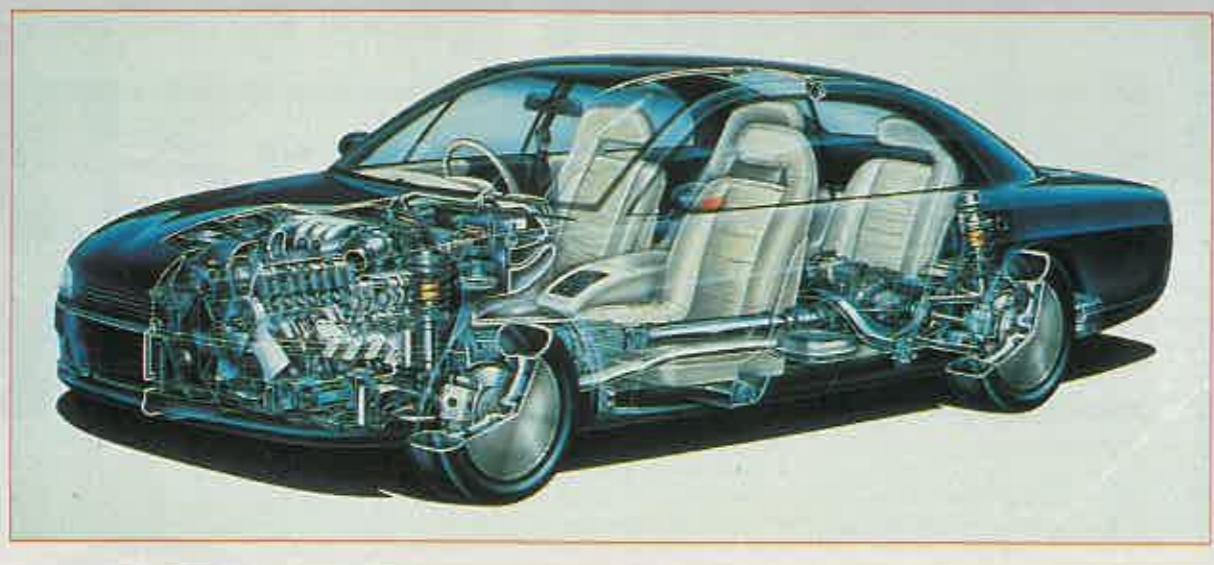
El motor de esta gran berlina de cinco metros es un V8 de 4,5 litros

con doble árbol de levas en cabeza y 32 válvulas. Sus 280 caballos ofrecen una gama de utilización enormemente amplia gracias a una distribución muy perfeccionada y a una fiabilidad que permite alcanzar elevados regímenes de giro sin peligro mecánico.

Otra de sus mayores cualidades es un perfectísimo equilibrado que

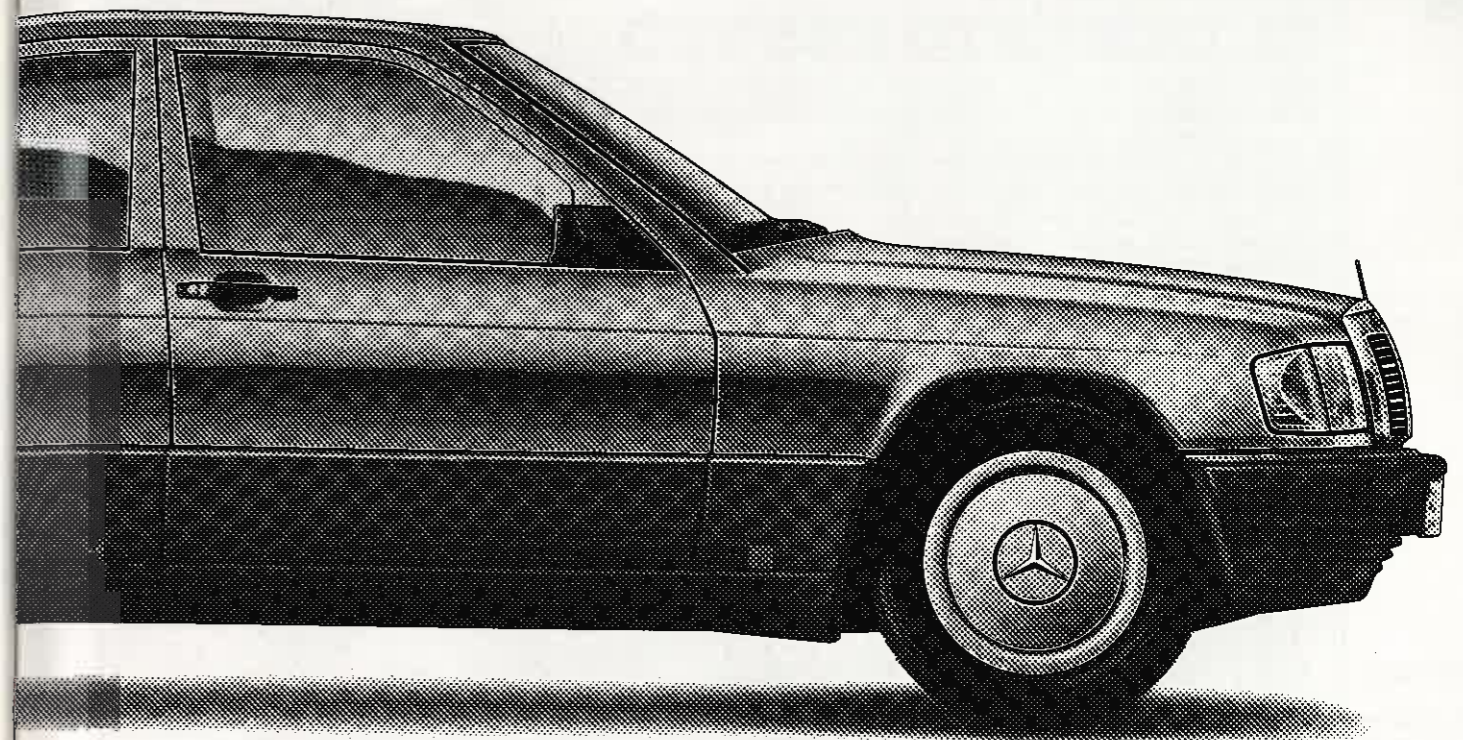
elimina cualquier tipo de vibración.

El control electrónico actúa también sobre un sistema de tracción integral sobre los diferenciales repartidores de potencia, en función de la aceleración y de las fuerzas centrífugas que registra el coche en las curvas. Un sistema amortiguador hidráulico activo unido a la suspensión Multi-Link, así como las cuatro ruedas direccionales, comandadas cibernéticamente, dotan al Neo-X de todo el apoyo electrónico que puede equipar un coche hoy en día.



PREVISOR.
El prototipo de Nissan aventaja a sus competidores en un detalle fundamental, es el único modelo que acumula experiencias en sus microordenadores.

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.

DELTO/BRATES



Red de Concesionarios y Agentes Oficiales Mercedes-Benz.



LE SCARABEE D'OR

EL DESIERTO ES SUYO

HEULIEZ, el carrocerero francés artífice de los BX y CX familiares, ha desarrollado un lujoso vehículo todo terreno con los detalles suficientes para impresionar al más aventurero. Se trata del Scarabée D'Or, un prototipo creado sobre la base mecánica del BX 4X4.

Todo empezó en diciembre de 1922, cuando André Citroën organizó la primera travesía del Sahara en automóvil; cinco vehículos con mecánicas de 10 HP equipados con cadenas para mejorar así la tracción, realizaron la hazaña y consiguieron, de paso, una marca espectacular. El vehículo que dirigió la expedición recibió el nombre de «Le Scarabée D'Or», un insecto propio de terrenos desérticos, ese emblema histórico se ha utili-

zado en el nuevo prototipo, en memoria de aquel gran éxito automovilístico.

El prototipo de Heuliez dejaría estupefactos a los componentes de aquella expedición.

Es corto, bastante ancho y con la altura suficiente para mejorar su movimiento por todo terreno. Los

faros están protegidos con sendas chapas escamoteables y el habitáculo es capaz de albergar de dos a cuatro personas, según se reserve la parte posterior para equipaje, o para pasajeros, por medio de un asiento abatible.

El cuadro no es excesivamente futurista y en cuanto al aspecto mecánico, se respetan las características del Citroën BX de tracción total, incluidas las suspensiones hidroneumáticas de ruedas independientes.

FUNCIONAL.

El interior del prototipo puesto a punto por Heuliez desafía los tratos más duros, es un prodigio de sencillez



IMPARABLE.

El Scarabée D'Or se ha construido sobre la base de un BX 4x4.

La poca longitud de su chasis y el escaso valor de sus voladizos permiten atacar la zonas más difíciles con toda confianza.



COREANO.

El poder de la industria oriental es impresionante.

Este Hyundai Coupé SLC cuesta en Suiza poco más de millón y medio de pesetas.



las piezas internas del motor como árboles de levas o válvulas, pueden soportar hasta 8.000 revoluciones por minuto. Este modelo será comercializado en algunos países de Europa a partir del verano.

Destacables también los detalles del nuevo frontal en el Mazda 929, y los 323 y 626 de tracción a las cuatro ruedas, así como los Toyota Celica y MR-2, ya conocidos.

Procedente de la zona Asia-Pacífico, pero no de Japón sino de Corea,

NUEVO SUZUKI SAMURAI MIL



PONTE A MIL

Si te gustan las emociones fuertes, ponte al volante del nuevo Suzuki Samurai Mil. El coche más joven y vibrante que puedes conducir. Y tan Samurai como el que más. Arrogante y agresivo por fuera. Cómodo y confortable por dentro. Con un motor de 1.000 cc. que te va a acelerar el pulso, pero que dejará tan tranquilo a tu bolsillo porque funciona con gasolina normal. Con potencia de sobra para que impongas tu fuerza y tu estilo en todos los terrenos. En el campo o en la ciudad. Con una mecánica de una fiabilidad más que probada. Y con tracción variable a 2 y 4 ruedas. Para que no te detengas ante nada y sientas correr la adrenalina por todo tu cuerpo.

Así de excitante es el nuevo Suzuki Samurai Mil. Si te atreves, ponte a mil.



SUZUKI

ALPINE LE MANS

MUY ESPECIAL

LA última serie de Renault Alpine, bautizada con un nombre tan sugerente como Le Mans, ya es una realidad. Los trescientos componentes de esta serie saldrán al mercado a mediados de mayo con un precio próximo a los 5.600.000 pesetas. FASA-Renault no tiene prevista, por el momento, la importación de ningún coche pero siempre queda la posibilidad...

Los Renault Alpine Le Mans son los últimos descendientes de una generación de deportivos biplazas, de coches creados para la competición. Los Alpine actuales cederán pronto el relevo a otros coupés aún más potentes, con 260 caballos, equipados con un sistema de tracción total permanente. Los Le Mans son, por tanto, el trazo de unión entre ambas generaciones y muchos de sus rasgos distintivos como los pasos de rueda muy prominentes, el frontal suavizado o los paragolpes de dimensiones



acrecentadas, estarán presentes en ese sustituto que verá la luz a finales de 1991.

Los elementos especiales de la carrocería, puestos a punto por el preparador alemán Kleinemeir, van a añadir aún más picante a una mecánica repleta de energía, a un



motor de seis cilindros en V de 2,5 litros de cubaje sobrealimentado por dos turbos. Este motor, con 185 caballos de potencia permitirá viajar sin problemas a más de 240 por hora.

Los Alpine Le Mans saldrán a la luz en cuatro colores: azul Alpine, verde, rojo o negro, colores combinados con los tonos de la tapicería, en terciopelo o en cuero tratado con la máxima delicadeza. La lista de opciones incluye: aire acondicionado y un equipo de alta fidelidad controlado desde un satélite dispuesto junto al volante.

FUERZA.

El último ejemplar de la familia Alpine, el Le Mans, hace gala de todo su poderío con un envoltorio espectacular, puesto a punto por un técnico alemán especializado en Renault.



hay que resaltar el bautismo de fuego en tierras europeas del Hyundai Coupé. Es un deportivo sin grandes pretensiones, con 84 caballos de potencia, pero el diseño de su carrocería está muy logrado, tanto interior como exteriormente y todo ello, a precio coreano: 1.550.000 pesetas en Suiza.

En el grupo de los carroceros, Bertone e Ital Design han aportado nuevas creaciones de gran valor estilístico, mientras que en el stand de

ENERGIA PURA.

El motor Honda V-TEC, un cuatro cilindros de 1,5 litros de cubaje con 150 caballos de potencia es un verdadero prodigio.



SEAT IBIZA II. LIDER EN VENTAS '89

TEMPERAMENTO

SXi

EL IBIZA SXi.

Un ganador en ventas, que también está preparado para ganar en prestaciones.

Estos son algunos de sus éxitos:

- Motor System Porsche Injection con 100 CV de potencia.
- Sistema de Inyección electrónica L-jetronic.
- Llantas de aleación ligera y neumáticos de perfil bajo.
- Faldones aerodinámicos y spoiler posterior.
- Marcajes exclusivos, faros anti-niebla, volante deportivo de cuatro radios...

Y muchos detalles más que te harán sentirte orgulloso de ponerte al volante de una máquina con un temperamento así.

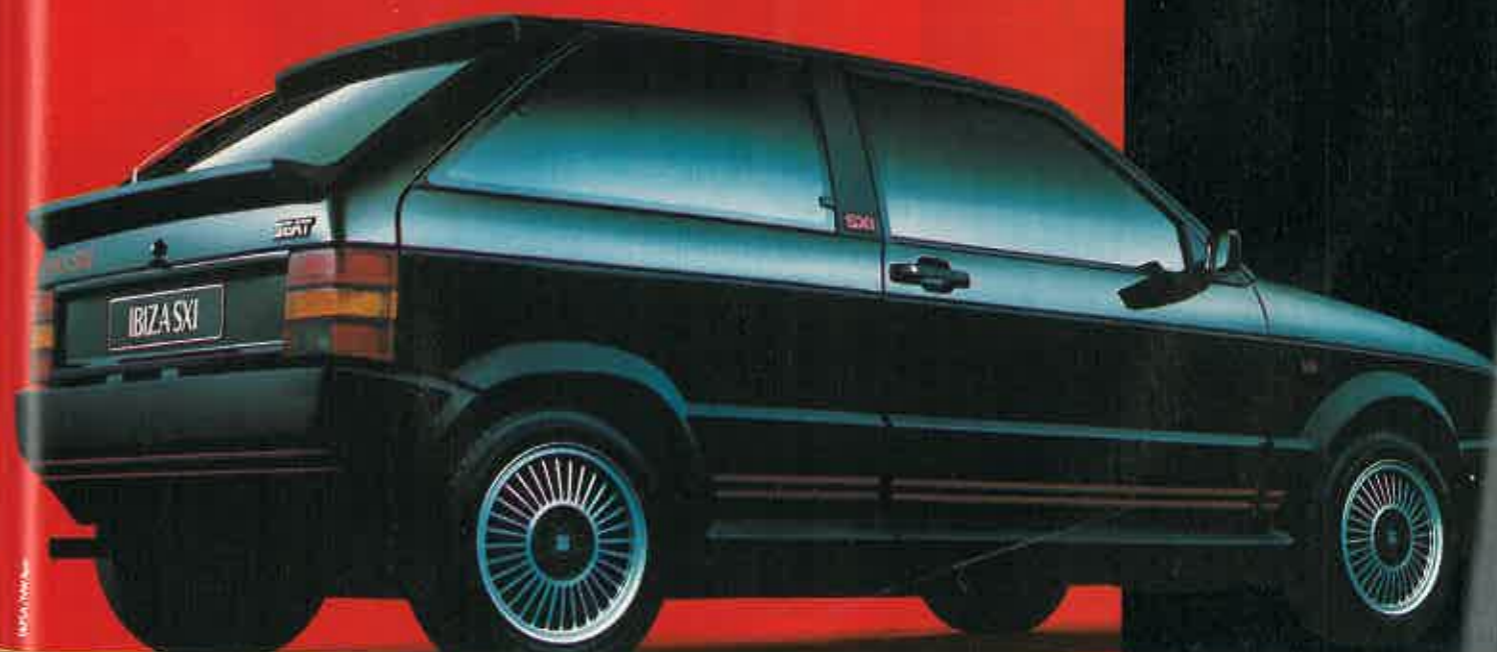
1.590.000 PTAS

(Precio recomendado por el fabricante IVA y transporte incluido)

SEAT. EN LOS 90, MAS

IBIZA II. Desde 960.000 Ptas.

SEAT
Grupo Volkswagen



SEAT, Socio Colaborador y Coche Oficial Barcelona '92



Pininfarina campeaban el Mythos y el nuevo Alfa Spider. Zagato no aportaba ninguna novedad, pero confirmaba la producción de veinticinco Nissan Autech Stelvio, del total de doscientos que componen la serie. Todos ellos están destinados a Japón, a excepción de dos, que irán uno a Alemania y otro a España.

Franco Sbarro fue en esta ocasión



SEÑORIAL.

El prototipo de Jaguar puesto a punto por Giugiaro, el Kensington es fiel a los principios estéticos de una casa como la británica.

algo más conservador... relativamente. Así, su Chrono 3.5 es un pequeño vehículo de tres metros de longitud, todo motor. Lleva el seis cilindros BMW, con la potencia aumentada a 500 caballos, de manera que cada uno de estos caballos sólo tiene que impulsar 1,3 kilos de peso del Chrono. El resultado es que esta pequeña bomba puede pasar de 0 a 100 kilómetros por hora en sólo 3,5 segundos. La otra creación de Sbarro es un Citroën BX 4x4 sin puertas y descapotable.



SBARRO.

El carrocerero suizo ha sido fiel a su cita ginebrina, el BX Evasión, un descapotable de formas atrevidas puso la nota exótica.

Entre los demás productos artesanales, novedad en De la Chapelle, el fabricante de las réplicas Bugatti, que ahora ofrece su modelo en versión cuatro plazas. El último capítulo, el de los preparadores, es el más variopinto. En él se encuentran las proposiciones más estrafalarias o desmesuradas. Hay de todo, como la idea de Willy Koenig de hacer un Porsche 962 grupo C -de los que compiten en Le Mans-, en versión de calle, es decir con todos

CALENDARIO

FECHAS CANDENTES

LA muestra suiza ha desvelado una buena colección de modelos, de coches que estarán disponibles en los concesionarios españoles antes de finalizar 1990. En las siguientes líneas se recoge un calendario de emergencia, descubierto a pie de exposición, para los coches de serie que han atraído las mayores atenciones.

Alfa Romeo: El Spider saldrá a la luz a finales de año, rondará los 3,5 millones de pesetas.

BMW: El roadster Z-1 estará listo en abril, por más de nueve millones, mientras que su compañero de viaje, el M-3 Cabrio, rozará los diez millones. El M-3 Sport Evolución entrará en juego durante mayo por ocho millones.

Fiat: La gama Tempra llegará en abril; los precios se moverán entre 1.400.000 y 2.100.000 pesetas.

Honda: Los coupés CRX de la gama 90 verán la luz en abril con un precio cercano a los tres millones. Los Civic y CRX con el motor V-TEC de 150 caballos llegarán en octubre; se moverán entre 3 y 3,5 millones de pesetas.

Lotus: El Elan se reserva para el verano. Su precio rondará los cinco millones.

Maserati: Las primeras unidades del Shamal se reservan para septiembre. Su precio se moverá entre doce y catorce millones.

Mazda: El coupe MX-5 para mayo, en ese momento llegará también el 929 renovado con un precio próximo a los seis millones.

Mercedes: Los rasgos superdeportivos del 190 2.5 16V Evolución II no se pasearán por nuestras ca-

rrteras con placas de matrícula españolas.

Nissan: El agresivo 300 ZX se reserva para los primeros meses del otoño, para octubre, costará más de ocho millones de pesetas.

Opel: La última versión familiar del Omega, el 2.4 i con 130 caballos llegará en abril, mientras que los amantes de las prestaciones tendrán que esperar hasta julio para acceder al Omega Lotus.

Peugeot: Los 205 Roland Garros tendrán otro nombre en nuestro país, se llamarán Open y estarán en el mercado a finales de abril con un precio próximo a 1,5 millones. No se traerá, por el momento, el modelo descapotable.

Porsche: El último descendiente de la familia 911 se guarda para octubre. Habrá que preparar más de trece millones de pesetas.

Renault: Las previsiones para el R-25 Baccara Turbo hablan de una comercialización inminente y de un precio cercano a los cinco millones. El Alpine Le Mans parece que no llegará al mercado español.

Saab: Los modelos 9.000 con motor de 2,3 litros de cubitaje estarán en escena desde abril. Los 2.3 16V se reservarán para octubre. También saldrán a la calle versiones Airflow con motor turbo de 2,3 litros y 16V, un motor con 230 caballos de potencia, pero esa sorpresa se reserva para el año 91.

Volvo: El descapotable 480 Cabriolet se podrá adquirir a finales de octubre con un precio cercano a los 4,5 millones en los modelos con motor turbo.

los aditamentos necesarios para que pueda circular libremente por carretera. Para este coche, Koenig ofrece 800 caballos de potencia y 380 kilómetros por hora por un precio de unos 105 millones de pesetas. La otra novedad de este hombre especializado en coches de alto rendimiento es el Koenig Competition Evolution, su famoso Testarossa estilo F40 al que ahora le ha montado un encendido electrónico y rinde 1.000 caballos de potencia.

El suizo Rinspeed, que hace unas de las mejores transformaciones sobre base Porsche, se ha centrado esta vez en los Carrera para crear su Rinspeed Porsche R89 Cabriolet, bellísima realización que combina lujo, elegancia y deportividad.

Algo más exagerados, los británicos de Lynx han convertido el Jaguar XJS en versión break. Pero esto no

es nuevo; lo diferente a lo anterior es el diseño de la tapicería, obra del diseñador Phil Gould, en piel de cocodrilo teñida de color azul y con la firma de Paolo Gucci incluyendo un juego de maletas del mismo color y material.

Los demás preparadores y carroceros asistían fielmente a la cita, mereciendo una mención honorífica el Peugeot 605 Gutmann y el Mercedes Boschert B 300-24 Sport, un coupé al que se le ha acortado la longitud quitándole voladizo al maletero y se le ha llevado la potencia hasta 320 caballos, gracias al montaje de dos turbocompresores, una obra de calidad y precisión, que es el fiel reflejo de las actuales corrientes entre los preparadores centroeuropeos y la salsa de todos los años en el Salón de Ginebra, la verdadera feria de las vanidades. ○

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla: Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedor de primera elección en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible. Calle Soria Fr. 12 A. • Teléfonos: 288491 - 285112 - 285208. Apartado 1007 • Telex: 58127 • Telefax: 297974. Telegrafos: Filtr. Mann. 50014 - ZARAGOZA (España).





Seat ha comenzado a comercializar en estos días una serie especial del Ibiza SXi, que ha bautizado con el nombre de Slalom. Una versión que se distingue por contar con un equipamiento de serie más completo.

SEAT IBIZA SLALOM

INSPIRACION BLANCA

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.461 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 67,5 mm. Compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 100 CV(74 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 13 mkg (128 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,8 km/h. En 4ª a

1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De tornillo, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos autoventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con amortiguador hidráulico telescópico, muelle helicoidal, brazo oscilante y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con amortiguador hidráulico telescópico y ballesta transversal.

RUEDAS: Neumáticos: 165/65 R 14. Llantas de aleación de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 925 kg. Capacidad del depósito de combustible: 47 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,2 km/h de promedio	9,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción rápida	10,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	510

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	180,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	33,0
De 0 a 100 km/h	11,0
Recorriendo (metros)	180,9
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,4
recorriendo (metros)	336,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,4
recorriendo (metros)	545,7



TAPICERIA ATRACTIVA. Una de las notas exclusivas del Ibiza Slalom es la tapicería de los asientos, con unos tonos juveniles y deportivos.



La marca española de automóviles ha comercializado versiones especiales de casi todas sus variantes del Ibiza, pero le faltaba una sobre la base de su modelo más deportivo, el SXi, y nada mejor en esta época del año para inspirarse que el blanco de la nieve y sobre todo los deportes invernales, para lanzar al mercado el Ibiza Slalom.

Las novedades más interesantes de esta nueva versión atañen a su presentación exterior y a su interior. Por lo que respecta a la mecánica, no ha recibido ningún cambio y se mantiene la ya conocida del SXi. El exterior se caracteriza por su atractiva presentación en color blanco, único con el que se comercializa, tono que alcanza a los espejos retrovisores y a la calandra frontal. También dispone de un spoiler delantero en que van encastrados unos faros antiniebla, unos faldones laterales, un pequeño alerón en la puerta del mailetero y unas llantas de aleación, elementos que contribuyen a ofrecer un innegable aspecto deportivo. Pero la principal novedad en este sentido es el techo solar practicable, un extra que puede valorarse en unas 50.000 pesetas y que en esta versión es de serie. El interior se mantiene tal cual; la diferencia más importante reside en la tapicería de los asientos, exclusiva para el Ibiza Slalom y que se distingue por tener unos tonos muy alegres y juveniles. En este sentido hay que seguir criticando la posición de conducción tan particular de los Seat Ibiza, que obliga a conducir inclinado hacia adelante y precisa de un tiempo de adaptación.

Por lo que respecta a su motor sigue manteniendo el ya super conocido de 1.461 centímetros cúbicos, que alimentado por un sistema de inyección electrónica tiene una potencia de 100 caballos, y que se distingue por su facilidad para subir de vueltas, aunque hay que reprocharle su elevada rumorosidad, ya desde regímenes de giro medios. El resto de apartados mecánicos siguen inalterables, por lo que el comportamiento del

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Presentación atractiva
- Habitabilidad

SEAT IBIZA SLALOM
PRECIO: 1.620.000 PTAS.

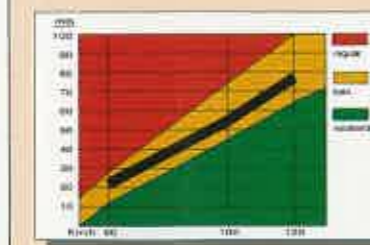
- Dirección dura y pesada
- Motor ruidoso
- Manejo del cambio

DEFECTOS

EQUIPAMIENTO

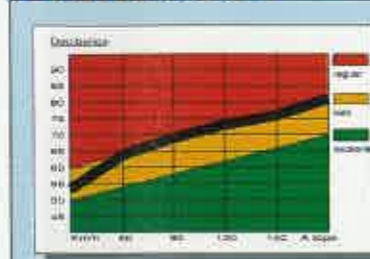
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	NO
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	NO
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrvisores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

FRENOS



A 60 Km/h: 20,8
A 100 Km/h: 54,2
A 120 Km/h: 77,4

SONORIDAD



Al ralentí: 53,8 A 120 Km/h: 73,5
A 60 Km/h: 64,7 A 140 Km/h: 76,3
A 90 Km/h: 69,0 A Tope: 81,7



Ibiza Slalom es similar al del SXi. En general es muy noble, pero en los virajes muy cerrados el morro tiende a seguir recto y en carreteras bacheadas el tren trasero produce algunos rebotes, que más que peligrosos son incómodos.

Una cosa que diferencia al Seat Ibiza Slalom, al igual que al resto de las versiones que componen la gama, es su excelente habitabilidad y buena capacidad del maletero, que en este sentido le ponen a la cabeza entre los coches de su segmento.

El precio con el que Seat va a comercializar esta fresca versión es de 1.620.000 pesetas, lo que significa un aumento de unas 80.000 pesetas con respecto al SXi básico. Aumento que se ve reflejado en el techo solar practicable, tapicería y anagramas exteriores, que lo distinguen de otras versiones y lo hacen más exclusivo.

Manuel Madrid
Fotos: Alex Blanco

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A. Pº de Pau Claris, 162. 08037 Barcelona. Telf: (93) 215 88 35. Garantía: Un año. Red de postventa: 1.052 puntos de asistencia en España.

INSTALAUTO
TODO PARA EL COCHE

INSTALAUTO, responde a un nuevo concepto en la venta y preparación de automóviles. Su propietario Carlos Palao ha buscado ante todo ofrecer un servicio completo y original a los clientes. Para ello ha montado unas instalaciones de 1.000 metros cuadrados en un chalet.

los BMW hasta Mercedes, pasando por Porsche. El stock es de 70 unidades, lo que permite al cliente elegir el modelo que más se adecúe a sus necesidades. Admiten encargos de vehículos que no estén en el stock. La garantía es por un año. En materia de radiocassettes, aire



Puntuaciones:
exposición: 8
vendedores: 9
taller: 8
entregas: 9
financiaciones: 7

La sección de automóviles, todos de importación, con pocos kilómetros y en perfecto estado se encuentra situada en la parte delantera de la tienda. Aquí se pueden encontrar desde mode-

acondicionado, alarmas y radiotéléfonos, Instalauto trabaja con las primeras marcas del mercado, tramitando en el caso de los radiotéléfonos la línea y el papeleo con la compañía telefónica.

• **Marcas:** Las principales marcas de radiocassettes con las que trabaja Instalauto son Pioneer, Alpine, Kenwood, Roadstart. En radiotéléfonos montan los modelos de Ericsson, Tye, Alcatel, Indelec etc...

• **Preparaciones:** Es otro de los apartados que trabaja Instalauto. Montan los equipos de Kamei y Zender.

• **Tiempo de montaje:** En radiocassettes no suelen tardar más de un día. Lo mismo sucede con los radiotéléfonos, aunque aquí se demoran un día más al tener que contratar la línea.

• **Garantías:** En los teléfonos se da un año de garantía y un seguro antirrobo. En las preparaciones se garantiza por un periodo más corto la pintura y la instalación.

• **Seguros y financiaciones:** En materia de seguros la libertad es total. Las financiaciones se tramitan con el Hispano y se admite la que aporte el cliente.

• **Dirección:** Instalauto se encuentra en la calle Miguel Aracil número 66. Su teléfono es el (91) 373 82 56.

Gonzalo Serrano

Motor 16
Suscribase 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.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.



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

Aprovéchese 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 beneficio 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.º _____ 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



El imperio del «sound» naciente

FUJITSU TEN CAR AUDIO líder en la tecnología de «4 amplificadores», ha desarrollado la serie D con un nivel de calidad y prestaciones como nunca se habían oído.

Fijese: Con Radio AM/FM Digital • Estéreo • Auto-Reverse • 18 Pre-sintonías • Fader incorporado para 4 altavoces • Controles: Graves-agudos. Loudness. Metal DX • Dolby B • Dual Azimuth • ASM: Memorización automática de emisoras • APS: Búsqueda automática cinta • Resp. Frecuencia Cassette: 30-18.000 Khz • Potencia de salida: 20 W x 4 RMS (4 amplificadores) • Extraíble incorporado.

Oiga: ESTO ES INCREÍBLE
P.V.P. recomendado: 49.900,- Pts.
(I.V.A. incluido)



Distribuidor exclusivo para España: MUSICOM s.a. Francesc Vila, s/n - Naves 16 y 17 POLIGONO CAN MAGI
Telf. (93) 875 32 12 - Fax (93) 875 35 52 - Apdo. 252 - 08190 SANT CUGAT DEL VALLES

ESCALA VALORACION

EN el número 331 de Motor 16, publicaron un reportaje bajo el título «Qué pasa con los seguros» en el que aparecen «Las mejores ofertas del mercado», entre ellas incluyen a la casa Winterthur, que según leo con el sistema «bonus malus» cubre el cien por cien en daños y robos. Pues bien, yo les puedo asegurar que esto no es cierto ya que en la delegación de esta compañía en Valladolid me abonaron 3.227 pesetas de las 4.034 que marca la factura de unos embellecedores de rueda que me roba-



ron en un Renault 5 que compré hace dos meses. Es decir Winterthur me abonó únicamente el ochenta por ciento del valor de los embellecedores, una política que no me parece seria.
Alejandro Carretero
Valladolid

DATOS HISTORICOS

ME gustaría que me proporcionasen datos sobre una fábrica de automóviles, denominada La Cuadra. También tengo interés en conocer el significado de la palabra «Blistering».
Juan Serrano
Madrid

R.- La fábrica de automóviles La Cuadra se fundó en Barcelona en 1899. Su fundador fue Emilio La Cuadra, un ingeniero apasionado por la electricidad que formó sociedad con Domingo Támara, para la construcción de un vehículo eléctrico, un experimento que no terminó de cuajar. En el mismo año se unieron a Marcos Birkigt y de esta unión nació el primer automóvil totalmente español que disponía de un motor de gasolina diseñado por Birkigt. Se trataba de un dos cilindros y 1.100 centímetros cúbicos con una potencia de 4,5 caballos. En 1902 dificultades financieras obligaron a vender la fábrica a J. Castro que continuó en el negocio hasta 1904, año en que abandonó la marca que quedó en manos de Birkigt y Mateu que aprovecharon la estructura para crear La Hispano Suiza

El «blistering» es un defecto que se puede apreciar en las carrocerías que no están correctamente pintadas. Consiste en la aparición de burbujas o ampollas sobre la superficie y puede deberse a un mal lijado o a un secado defectuoso.

PREGUNTAS A MOTOR 16

ME gustaría hacer dos preguntas: Cuándo hacen las encuestas de lo que opinan los propietarios de determinados coches, ¿por qué las efectúan siempre en las mismas ciudades? y ¿por qué dan tanto espacio a las novedades japonesas?

P.V.C
Vigo (Pontevedra)

R.- Las encuestas las realiza la empresa ECO y se hacen en las ciudades españolas con más volumen de automóviles. No se trata de hacerlas siempre en las mismas ciudades, sino de dar unos datos lo más fiables posibles para tener una idea exacta de la aceptación del modelo encuestado.

El motivo por el que se publican tantas novedades japonesas, radica en que en ese país se fabrican constantemente automóviles que aportan algún tipo de nove-



dad al mercado. Además se trata de vehículos que en muchos casos no se van a comercializar en España y ante todo la labor de nuestra revista es la de informar a los lectores.

REPARACION DEFECTUOSA

EN marzo del 89 tuve un golpe con mi Opel Kadett GSi, a consecuencia del cual se partió la pata de gallo. Llevé el coche a Carrocerías Luis y di el parte a la Mutua Madrileña. La reparación costó 17.000 pesetas y tan sólo habían soldado la pata de gallo. El mismo día en que me lo entregaron me dejó tirado. Volví a llevarlo a Carrocerías Luis y al parecer se les había olvidado meter un pasador o el frenillo en el palier y éste se soltó. Me arreglaron la avería y cuando fui a sustituir las pastillas de freno me encontré con que la soldadura se estaba rajando. Indignado fui a la Mutua que me obligó a llevar el coche al mismo taller, dado que había garantía. La defensa del taller fue que el coche monta unos amortiguadores muy duros que provocaron la rotura de la soldadura. Pero lo que más me sorprendió fue la afirmación del encargado: «ahora lo vamos a hacer bien, vamos a desmontar la rueda y el amortiguador y soldaremos todo alrededor».

El 14 de febrero me percaté de que estaba otra vez rajado. Volví a reclamar a la Mutua que dio la razón al taller. He consultado con varios especialistas y todos han coincidido en que la reparación está mal efectuada, dado que el material de la pata al soldarlo y por tanto calentarlo, pierde resistencia. También coinciden en que nunca debe volverse a soldar sobre una soldadura mal efectuada. He puesto una reclamación en la Organización de Consumidores.

José A. Alarcón
Madrid



TAG-HEUER.
PROFESSIONAL
SPORTS
WATCHES.

TAG-HEUER S/EL. SUMERGIBLE
HASTA 200 METROS. BISEL
GIRATORIO UNIDIRECCIONAL.
DOBLE CIERRE DE SEGURIDAD.
CORONA A ROSCA. CRISTAL
DE ZAFIRO IRRAYABLE.



Cabrera

JOYEROS
AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID

**INSPECCION TECNICA
DE VEHICULOS**



Comunidad de
Madrid



Consejería de Economía. Dirección General de Industria Energía y Minas.

**¿SU VEHICULO ESTA MATRICULADO
ENTRE 1.981 Y 1.983?**

¿o es matrícula anterior a M 4802 FS?

Se le recuerda que, de acuerdo al Real Decreto 2344/1985, está obligado a pasar la primera inspección periódica durante el año 1.990.

**¿ESTA MATRICULADO ANTERIORMENTE
Y AUN NO HA PASADO LA I.T.V.?**

Se le recomienda que la pase cuanto antes. Los Centros ITV no le van a sancionar, pero sí Vigilancia de Tráfico si no lo hace.

EN LOS 12 CENTROS I.T.V. DE LA COMUNIDAD DE MADRID

	TELEFONO
ITV ARGANDA, Ctra. N-III, Km. 25,2	871 41 14
ITV COSLADA, Ctra. N-II, Km. 15,4	672 80 48
ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4	695 86 58
ITV LAS ROZAS, CTRA. N-VI, Km. 20,4	637 71 61
ITV LEGANES, Pol. Ind. San Butarque	688 50 46
ITV LOZOYUELA, Ctra. N-I, Km 66,6	869 42 12
ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41	865 05 91
ITV PARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1	698 26 12
ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23	803 11 93
ITV S. SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra. N-I, Km. 23,5	652 71 77
ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km. 38	851 16 87
ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km. 48,3	874 53 63

**SIN AGLOMERACIONES, SIN TIEMPO DE ESPERA,
TRANQUILAMENTE**

en horas de 8 a 20
ininterrumpidamente
Sábados de 8 a 13



¡Para su seguridad!



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

MOTOR GAS
Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
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. 656 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

SERMARE
 TNO. 484 39 05, 326 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**

CARLO
 Todo tipo de vehículos
 nacionales y de importación,
 nuevos y usados.
¡VISITENOS!
 C/ Infanta María Teresa, 10
 Tels. 563 27 28/88
 Entre Pº 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 -

FIAT Uno, 88, seminuevo, blan- co. 6 m garantía, 780 000 ptas	OPEL Corsa, 87, blanco, 6 m garantía, 625 000 ptas	PORSCHE 944, 86, blanco, 6 m garantía, 2 800 000 ptas, fa- cilidades	PANDA Marbella, 88, blanco, 6 m garantía, 525 000 ptas, transferido	OPEL Monza, 83, full equipé, azul, seminuevo, 6 m garantía, 1 000 000 ptas	BMW 628 CSI, rojo, 83, full equipé, 6 m garantía, 2 500 000 ptas, facilidades	PORSCHE 924, 79, azul metali- zado, 3 m garantía, 1 460 000 ptas, facilidades	GOLF GLD, 83, rojo, 6 m ga- rantía, 760 000 ptas	LANCIA Thema, 86, grafito, full equipé, 6 m garantía, 2 300 000 ptas, facilidades	MERCEDES 300 E, 86, full equipé, 6 m garantía, 4 500 000 ptas	ALFA 33 I S T I A A, 87, ne- gro, 6 m garantía, 1 100 000 ptas	CITROËN AX 14 T2S, 88, blan- co, 6 m garantía, 850 000 ptas
---	--	---	--	---	--	--	--	--	--	---	---

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.

MOTOCICLETAS importación, particu-
lar. Precios increíbles.
Modelos 90. Ejemplo:
GS-500 590.000. In-
formación completísi-
ma, 850 ptas. Telf.:
94/462 23 22.
PARTICULAR Pas-
sat 1.8, año 85, gra-
nate, 75.000 km. Ra-
dio, espejo derecho,
impecable. Garaje.
Cubiertas nuevas.
785.000 ptas. Telf.:
91/766 83 35.
SIERRA 2.0i, B-HC,
metalizado, 56.000
km. Impecable. Gara-
je. 1.200.000 ptas.
Telf.: 93/210 70 40.
LANCIA Integrale 16
v, rojo, septiembre
89, pocos km, en ga-
rantía. Alarma, man-
do distancia, seguro
TR. Precio 3.400.000.
Telf.: 964/21 01 65.
PORSCHE 924 S,
motor 150 cv/220
km/h. Finales 86. No
importado. Motor
20.000 km demostra-
bles, libro de mante-
nimiento sellado. Mu-

chos extras. Telf.:
911/21 53 24.
URGE R-18 GTD
azul, B-GS, perfecto
estado, garaje. Direc-
ción asistida, elevalu-
nas eléctricos, sólo
500.000 ptas. Telf.:
93/430 29 92.
VENDO Corrado
G-60, full equipé, piel.
93/212 72 12.
VENDO Porsche 944
Turbo, B-LB, full
equipé, piel y aire.
93/418 66 66.
4 ruedas completas
de Kadett GSi
(185/65/R 14) total-
mente nuevas.
100.000 ptas. Angel.
Lunes-viernes (hora-
rio de oficina):
239 63 89.
F-40, 959, Countach,
nuevos. Teléfono:
93/318 73 53.
OPEL Senator 3.0 CD
5v, 18 meses, full
equipé, impecable.
3.700.000 ptas. Telf.:
981/24 81 55. Teresa.
BMW 320i negro,
aire acondicionado,
alarma, llantas alea-

ción. 54.000 km. Im-
pecable. Particular.
1.550.000 ptas.
91/541 44 61 (maña-
na).
VENDO «Pick Up»
Chevrolet Otto 4T ga-
solina, cambio se-
miamatónico, 6 cilin-
dros, aire acondicio-
nado, llantas alumi-
nio, neumáticos
Goodyear, cristales
grabados, color azul
metalizado, lona blan-
ca, una auténtica ran-
chera yanki. Matricu-
la B-7609-IL. 35.000
km. PVP: 2.000.000.
Telf.: 93/762 36 77.
Pineda de Mar (Bar-
celona).
RANGE Rover gaso-
lina, bien cuidado, va-
rios extras, aire. Telf.:
948/87 05 64.
SAAB 9.000 T. 16 v
Airflow, marzo 88,
full equipé, suspen-
sión deportiva, insta-
lación teléfono.
4.900.000. Marti.
Telf.: 336 26 13 ó
335 32 89. Barcelona.
VOLVO 760 Turbo

Intercooler, techo,
climatizador. 60.000
km. 316 76 39.
VENDO Lancia Y-10
Turbo. Isabel. Telf.:
93/422 43 18.
PARTICULAR ven-
de Volvo 244 GL die-
sel, impecable.
975.000 ptas. Telf.:
475 37 28. Remigio.

ROVER 825 Sterling.
Mayo 87. Full equipé.
55.000 km. 3.000.000
pesetas. Teléfono:
91/519 27 39.
VENDO 2 cascos
BMW color blanco.
Perfecto estado. Ta-
llas M y S. Precio in-
teresante. Llamar no-
ches. 738 27 49.

**ANUNCIESE
EN
MOTOR 16
LEVANTE**
Teléfono:
91-268 00 69

**FORD SIERRA RS
COSWORTH 2.000 T
1987
TEL. 766 18 81
MADRID**

Se vende 328 GTB, año 88
Rojo, interior beige, 14.500.000 ptas. Adrián Campos, S.A.
Concesionario oficial para Valencia. Telf.: (96) 367 85 09.

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	3/87	12.000	4.500.000
Mercedes 300 CE	9/87	24.000	6.500.000
Renault 11 Turbo	85	60.000	850.000

Marca y modelo	Año	km	Precio
Mercedes 190 2.3 16V	85	47.000	3.700.000
BMW 524 TD S5 Full Equipé	9/88	10.000	4.900.000
Renault 5 C	88	3.000	950.000

KITS AERODINAMICOS

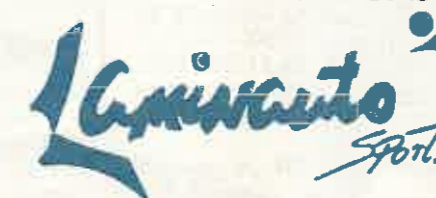
MONTAJE PROFESIONAL

TODAS MARCAS

CABINA DE PINTURA
SALA DE ESPERA : CAFETERIA, VIDEO.

**-BOUTIQUE DE EXPOSICION: LLANTAS,
 TELEFONOS MOVILES, RADIOCASSETTES...**

ENVIAMOS A PROVINCIAS



ABIERTOS FESTIVOS Y DOMINGOS

AGENCIA I
 C/ECHEGARAY, 5
 JUNTO RENFE
 (MOSTOLES)
 TELS.: 617 03 16
 614 02 58

SEDE CENTRAL
 AVDA. POLVORANCA, S/N
 POLIG. IND. URTINSA
 (ALCORCON)
 TELS.: 641 65 11-643 18 30
 FAX: 643 22 50

AGENCIA II
 C/ RIO GUADIANA, 12
 JUNTO GASOLINERA
 RIO DE ORO
 TELS.: 694 60 20
 694 16 29

Y

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

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

G & A libros
 C/ de la Vall, n.º 3
 Andorra la Vella
 (Principat d'Andorra)

Especialistas en libros del
 automóvil, maquetas
 Trans kits, consultenos
 por tel.: 9738/ 60 4 85.

**ATENCION ALARMA
 PARA COCHE CON
 BUSCA PERSONAS.**
 AL SALTAR LA ALARMA LE
 AVISA DIGNHE DOSTER
 SE ENCIENTRE.
 ALCANCE DE 2 A 5 KM
 17.500 PTAS
 INFORMACION NECESAR OREN, 128
 TEND: 4 78 87 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**

FEYDO

AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS ELECTRONICAS. LAMINAS DE SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL. ACCESORIOS.

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentando este anuncio.

AVDA. FELIPE II. S/N (APARCAMIENTO)
TFNO. 276 97 67. 28009 MADRID
VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

Colaboramos con economato de banca, DYS (Economato y Servicios) y empresas de seguridad.

FORD Escort RS Turbo, octubre 1987, perfecto estado. Precio interesante, varios extras. 31.000 km. 977/23 60 27-23 07 01.

VENDO Opel Vectra GLS 4p, 28.000 km, abril 1989. Extras: aire acondicionado, pintura metalizada, alarma,

radiocassette, elevallas. Precio 1.850.000 ptas. Llamar laborables Cigrisa. 319 47 44.

PARTICULAR Lancia Thema Turbodiesel, B-8913-HN, todos los extras. 2.000.000 ptas. 93/433 19 47.

SEAT Marbella GL,

rojo, año 88, 18.000 km. 600.000 pesetas. Rosa. Teléfono: 93/319 59 50.

BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. Molina de Segura 30500 (Murcia). 968/61 21 26. Oficina. Somos importadores. Seriedad absoluta.

ROVER Vanden Plas 3.500 c.c. 8 cil. 60.000 km. Madera cuerpo, aire, techo corredizo, dirección asistida, cambio automático, full, extras. Automóvil auténtica representación. M-GF. Guinda metali-

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echevarría 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.

zado, como salido de fábrica. 531 54 80. Enrique. Mañanas.

VENDO Peugeot 505 Inyección, aire acondicionado. Muchos extras. 8 años. Precio 590.000 negociables. Telf.: 977/22 65 83.

MERCEDES 300 SL impecable, 35.000

km. Full equipé, año 88, 8.000.000. Ofertas. Curiosos no. Telf.: 96/286 56 51.

LANCIA Delta HF Turbo IE, año 87. Color antracita. Asientos Recaro, llantas, techo. 1.300.000 ptas. Teléfono: 91/574 28 38.

RALLYE MANZANARES

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



Un **RECARO** para cada uso
Un **RECARO** para cada necesidad
Un **RECARO** para cada gusto

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

Precio cabezal incluido		
TOURING	60.558 ptas.	MOD. LX 115.567 ptas.
SPORT	55.776 ptas.	MOD. LS 124.886 ptas.
SPORT LINE S	86.878 ptas.	MOD. CT 143.321 ptas.
SPORT LINE SR	77.560 ptas.	MOD. C-CLASSIC 249.777 ptas.
MOD. L	86.296 ptas.	MOD. CS 172.407 ptas.
		MOD. CSE 339.690 ptas.

IVA INCLUIDO **RECARO**



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de Hella SPORT

¡Felicidades conductor!

100 ideas formidables para el styling del coche

Faros auxiliares
Renillas con faros
Spoilers
Volantes de cuero
Embellecedores de ruedas
Alerones



Piñones decorativos traseros
Luces posteriores negras

Adquiera ahora un styling para su coche. Disponemos de lo adecuado para la mayoría de los automóviles.

Hella SPORT
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE
TOP SLIDER ELECTRICO
TOP SLIDER MANUAL
Sistema basculante y corredizo (con persiana parasol de regalo)
STANDARD TOP M
Sistema basculante, accionado por rueda giratoria, con persianas incorporadas.
- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioletas.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar las ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitándose turbulencias y ruido.
- Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.
- Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.

Hebasto
TOP SLIDER



Con la garantía de distribución de INSTALACION INMEDIATA

Hella SPORT

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 ESPECIALIZADOS. 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

PARTICULAR 280 coupé especial, última serie 1985. Todos los extras. Total garantía. Horas oficina. Susana. Telf.: 958/63 11 70.
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 elevallas elect., radiocassette Becker, muy cuidado. 3.200.000. Telf.: 467 00 78 ó 267 62 63. Comidas.

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

IMPORTACION Y EXPORTACION DE VEHICULOS MATRICULACION COMPLETA
CONSULTENOS SI QUIERE REDUCIR COSTOS Y TIEMPO

GESTORIA LUIS MORENO
AGENCIA COMERCIO EXTERIOR
HOMOLOGACIONES-SEGUROS

Francisco Silvela, 45, 2.º. 28028 MADRID Tels.: 401 40 20
402 23 09 Télex: 44986 OLMM-e. Fax: 401 02 43

Valderribas Motor S.A.

C/Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf.: 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

VENDO AX GT, 14.000 km, M-IL, 875.000. 248 03 91.

VENDO Alfa Romeo 33 SL 1.5, rojo, 63.000 km, año 86. Perfecto estado. 850.000 ptas. Telf.: 91/669 17 38.

RENAULT Fuego, cuatro años, 58.000 km. Aire acondicionado, dirección asistida. Siempre garaje. Impecable. 900.000 ptas. Telf.: 468 44 04.

ROVER 2.400 SD Turbo, aire acondicionado. año 1986. Impecable. 1.200.000 ptas. Telf.: 574 11 19.

RANGE Rover Turbodiesel, matrícula

JB, equipo stereo Pioneer, amplificador y 4 altavoces. Aire acondicionado. Bola remolque. Pocos km. Precio interesante. Telf.: 416 33 83.

DESCAPOTABLE Alfa Romeo Spider, rojo, extras. 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.

PARTICULAR BMW 316, 4 puertas, M-JD, extras, impecable. 2.200.000. Telf.: 253 18 10.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda	82	64.000	290.000	Peugeot 205 GR	89	7.000	1.040.000
Renault Supercinco TL 5p	86	29.000	640.000	Alfa Romeo 33 1.3 S Techo	88	26.000	1.050.000
Renault Supercinco C	87	11.000	645.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	29.000	1.070.000
Seat Ibiza Street	88	21.000	660.000	Renault 11 GTD	88	26.000	1.100.000
Seat Ibiza 1.2	87	33.000	690.000	Renault 11 TSE	88	19.000	1.100.000
Peugeot 205 GT	84	46.000	725.000	Opel Kadett 1.3 GLS 5p	88	15.000	1.100.000
Opel Corsa 1.2 TR 4p	87	39.000	745.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	41.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.1	89	12.000	745.000	Volkswagen Golf GTi Kit Kamei	85	50.000	1.100.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	30.000	750.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	23.000	1.125.000
Ford Escort 1.6 Ghia	85	45.000	785.000	Peugeot 205 Lacsote A.A.	87	32.000	1.125.000
Renault 11 TSE	86	50.000	795.000	Peugeot 205 GTX	88	23.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GL A.A.	87	33.000	825.000	Peugeot 205 XRD	89	29.000	1.150.000
Renault Express Diesel	87	36.000	825.000	Ford Escort 1.6 Ghia	89	18.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	87	37.000	860.000	Ford Orion 1.6 Ghia	89	10.000	1.150.000
Peugeot 205 SRD	85	45.000	860.000	Renault 11 TXE	87	23.000	1.175.000
Ford Escort 1.4	87	29.000	890.000	Citroën C-15 Diesel Isotermica	89	19.000	1.220.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5p	87	30.000	890.000	Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	86	43.000	1.250.000
Renault Supercinco GTS A.A. 5p	87	26.000	895.000	Volkswagen Golf GL 90 caballos	88	23.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	19.000	925.000	Ford Fiesta 1.6 RS	89	3.500	1.325.000
Citroën BX GT Dir. Asist.	85	45.000	925.000	Ford Orion 1.8 Diesel	89	12.000	1.395.000
Renault 9 TXE A.A.	87	19.000	925.000	Alfa Romeo 75 Twin Spark A.A.	87	32.000	1.550.000
Citroën AX 14 T2S 5p	87	23.000	925.000	Ford Sierra 2.0 IS 5p A.A.	88	32.000	1.650.000
Fiat Uno Turbo I.E.	86	44.000	940.000	Ford Sierra 2.0 Ghia i 3 vol. A.A.	87	34.000	1.750.000
Peugeot 309 SR	87	37.000	975.000	Volkswagen Golf GTI	89	11.000	1.775.000
Seat Málaga Injection	88	23.000	1.025.000	Volkswagen Golf GLI Cabriolet	88	23.000	1.975.000
Renault 11 TSE	88	23.000	1.040.000	Peugeot 405 MI 16 v A.A.	88	26.000	2.800.000

Motor Retiro



Somos especialistas VW, AUDI
Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

MERCEDES 380 SE, año 84, automático, gris antracita, ABS, aire, techo, 4 elevallas eléctricas, radio-cassette Becker, muy cuidado. 3.200.000. Teléfonos: 467 00 78/267 62 63. Comidas.

VENDO AX GT, 14.000 km, M-IL: 875.000. Telf.: 248 03 91.

SIERRA Cosworth, particular, gris, año 86, cuidadísimo. Telf.: (985)/26 07 39. Oficina.

BMW 325, particular, extras, 45.000 km, blanco. Teléfono: 985/26 07 21.

GARAJE TOZA

VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, semiestreno.
- Mercedes 300 E, seminuevo.
- Mercedes 260 E, Full Equipé.
- 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.

AUTOMOVILES YALE, S. L.

Marca y modelo	Matrícula	Precio
Audi Coupe A.A.	M-HL	2.100.000
Citroën BX GT A.A.	M-HF	1.400.000
Ford Sierra 2.0i.	M-HM	1.600.000
Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	M-GX	1.350.000
Ford Sierra XR4.	M-FV	1.400.000
Ford Orion 1.6 Ghia	M-HV	1.150.000
Ford Fiesta XR2	M-HH	900.000
Opel Omega CD.	M-IC	2.300.000
Opel Record 2.2i CD.	M-GH	1.200.000
Opel Kadett GSi.	M-HC	1.300.000
Opel Corsa 1.3 GTE.	M-HV	850.000
Peugeot 205 SR.	M-IS	950.000
Peugeot 205 GR.	M-FX	675.000
Renault 21 TXE A.A.	M-HM	1.450.000
Renault Supercinco GTS 5p A.A.	M-HI	850.000
Volkswagen Golf GTI	M-GV	1.400.000
Volkswagen Escarabajo 1.302	M-AP	500.000

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (semiesquina Fco. Silvela)
C/ MARTINEZ IZQUIERDO, n.º 6
Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES TENEMOS EL QUE VD. ESTA BUSCANDO. ¡INFORMESE!

BMW M-3, color antracita, a matrícula, extras, pocos km, admto coche. Telf.: 985/26 04 97. Luis Ramón.

XR2 Ford, 1986, 60.000 km. 800.000 ptas. Telf.: 435 54 08. Particular.

PORSCHE 911

Carrera 3.3, impecable, de particular, vendiendo, 50.000 km, libro revisiones, siempre español, negro, aire Pioneer. Telf.: 964/21 21 77. Oficinas.

ALFA GTV 6 2.5, negro metalizado, 49.000 km, M-GH,

INSTAL AUTO
Miguel Aranz, 56
Teléfono: 373 82 36 - 373 84 50
28035 Madrid

RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONducidos LA MAYORIA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTIA. **ASEGURESE DE LO QUE COMPRA**

Autoteléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

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. Llámenos y concierte entrevista a Mitre Automóviles, Ronda Gral. Mitre, 184-186. Barcelona. Telfs.: 93/418 40 29 / 418 50 75 / 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 Gral. Mitre, 184-186. Barcelona. Telfs.: 93/410 48 99 / 418 48 84 / 418 50 75. **M3** full equip, 28.000 km, particular, B-LA.

VENDO Autobianchi, A-112, negro, matrícula M-HD, 34.000 km, extras, 675.000 ptas. Telf.: 352 54 31. Javier. «DESCAPOTABLES» modernos o clásicos, compramos riguroso contado en buen o mal estado,

LAHORE ALEACION EN CONJUNTO



LAOR melber remOrec ALULINE

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

Telf.: 93/815 17 34. **GT** Turbo, 1.500 km, B-KT, negro, nuevo. Telf.: 93/815 17 34. **FERRARI** F-40, unidad 25. 300.000.000 ptas. Admitimos cualquier moneda. Telf.: 91/265 44 58.

RENAULT Fuego, M-GS, dirección asistida, aire acondicionado. Siempre en garaje, 53.000 km, perfecto de todo. 957.000 ptas. Telf.: 630 14 90.

CITROËN GS-X2, M-DH, azul met., muy bueno. 145.000 ptas. Manolo, 21 horas o fin de semana. Telf.: 676 08 33.

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

restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-aviada; pero han de ser indefectiblemente cabriolets. Viajamos a toda España. Mitre Automóviles. Ronda Gral. Mitre, 184-186. Barcelona. Telfs.: 93/418 40 29 / 48 84 / 50 75. Tardes: 93/650 20 88. Sr. Jaime.

YAMAHA 250 SR, M-FT, azul met., muy cuidada, 135.000 ptas. 21 horas o fin de semana. Teléfono: 676 08 33.

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

STYLEFLY AUTO DESING S.A. KITS AERODINAMICOS PARA TODAS LAS MARCAS



KITS AERODINAMICOS AUTOTELEFONOS

AUTO HI-FI IN CAR VIDEO

AUTO TELE-FAX

LLANTAS... Y UN SIN FIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

TEL 676 14 74

LINEA STYLEFLY LA PASION, SEDUCCION, PROVOCACION DE CONDUCIR ALGO DIFERENTE

Indicadores con luz propia



TOTALMENTE ELECTRONICOS
FUNCIONAN EN CUALQUIER POSICION
ESTANQUEDAD TOTAL (IP 65)
EXCELENTE VISION NOCTURNA
AVISADOR ACUSTICO DE MAXIMA (°C)

MODELOS:
VOLTIMETRO
TEMP. AGUAS



Fabricado por:
KOPA ELECTRONICA, S.A. Tierra Baja, 63, Sobracoico - 08901 L'HOSPITALET (Barcelona)
☎ (93) 338 50 90 - 338 50 11 - Fax (93) 337 36 12

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

MOVAL motor

Desde 1.585.000 ptas.

LADA
OVERLAND
VAZ MANTORELLI
JEP CHEROKEE
JEP WRANGLER

FRANCESC MACIÀ, 46 08400 GRANOLLERS TELF. (93) 870 14 86

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

- Ferrari Testarossa, nuevo.
- 2x Ferrari 328 GTSI, nuevo.
- Ferrari 280 GTO, seminuevo.
- Mercedes 500 SL (año 90), nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Porsche Carrera 4, nuevo.
- Porsche 959 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Targa, nuevo.
- Mercedes 190 E 2.3 16v., seminuevo.
- Lamborghini Countach 25.º Anni.

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



De venta
en distribuidores autorizados

Solicitenos Catalogo BBS
por solo 500 Ptas. en sellos.

Ruedas de competición
Ruedas de aluminio
Programa aerodinámico



AUDI 200 TURBO-QUATRO 4x4
• Ruedas (Audi) nuevo modelo
• 200 cv, aire, climatizado, ABS,
• Llantas, elevador, etc.
• 3.100.000 total
• 68.000 mes



BMW 635 CSI
• 218 cv, último mod.
• Aire, cuero, etc.
• 2.750.000 total
• 46.847 mes



BMW 520i
• 180 cv, seminuevo
• Climat., llantas, ABS, etc.
• 45.000 mes
• 2.750.000 total



MERCEDES 230 E
• 136 cv, último mod.
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevador,
• 40.000 mes



BMW M3 modelo 1989
• Cuero, climatizado, llantas,
• ABS, etc.
• 90.000 mes, última matrícula
• 5.500.000 total

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

- PORSCHE 944 TURBO, modelo 88.
- BMW 520i, 86, todos extras, 2.400.000 total.
- MERCEDES 190 DIESEL, modelo 88, 50.000 mes.
- AUDI 200 TURBO, último modelo, 197 cv, aire, ABS, etc., 2.600.000 total.

STOK 130
VEHICULOS
91/563 29 61
91/563 30 21
FAX: 91/259 56 41

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD



JAGUAR SOVEREIGN 3.6
• 224 cv, nuevo, modelo 89
• Cuero, climatizado, etc.
• 3.300.000 total
• 80.000 mes



MERCEDES 260 E
• 170 cv, nuevo modelo 88
• Aire, ABS, llantas, elevador,
• 68.000 mes.
• 3.850.000 ptas.



BMW 320i 2/4 puertas
• 129 cv, último modelo
• Aire, llantas, etc.
• 26.000 mes



BMW 514 TURBO DIESEL
• 115 cv.
• Aire, ABS, llantas, etc.
• 40.000 mes.
• 2.400.000 total.



BMW 530i
• 197 cv, última serie
• Climatizado, ABS, llantas,
• elevador,
• Techo eléctrico, etc.
• 4.750.000 total, 82.000 mensual



AUDI 200 TURBO QUATRO 4x4
• 197 cv, último modelo
• Climatizado, ABS, llantas,
• Cuero, elevador, etc.
• 2.833.000 total



JAGUAR COUPE
• 295 cv, último modelo
• Cuero, climatizado, llantas, etc.,
• última matrícula
• 75.000 mes.
• 4.590.000 total

GUINDA DE LA SEMANA

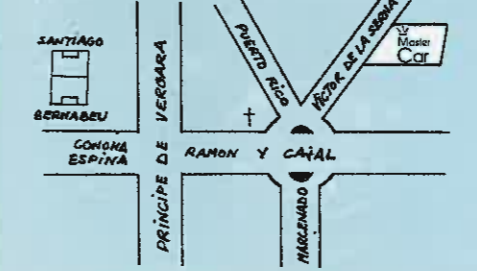


PORSCHE 944 TARGA
• 185 cv, último modelo
• Aire, elev., llantas,
• asientos eléc., etc.
• 68.000 mes, 3.650.000 total



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 Bauman 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

• Por precio justo
• Por servicio Post-venta
• Por calidad
• Por seriedad

VENDE MAS

Master Car

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 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.

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos

Domicilio

Teléfono

Firma:

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA**

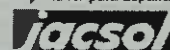
BMW 3



Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para: ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.
Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



Importador para España



Vallesp., 189-191 - Tel. 93/490 19 26 (6 líneas).
Télex 54318-JEAU-E Telefax 50491 02 21 - 08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES ZENDER:

- ADAICO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA
- ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO
- AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID
- AUTO BOUTIQUE (972) 50 98 21 FIGUERES (GERONA)
- AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA
- AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA)
- AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER
- AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA
- BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA
- CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA
- COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA)
- DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIJÓN
- ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA
- KIT SETZE MATARO (BARCELONA)
- MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA
- RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID
- SEMAUTO (987) 41 05 85 PONFERRADA (LEON)
- SORESA (975) 22 70 77 SORIA
- STYLAUTO (96) 366 08 61 VALENCIA
- STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID
- SUMIAUTO (945) 28 38 36 VITORIA
- TALLERES BORRERO (952) 31 66 00 MALAGA
- TALLERES LUIS GALLIZO (978) 66 21 61 ZARAGOZA
- TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO
- TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LERIDA)

BMW 320i, año 84, 50.000 km, metalizado, llantas, aluminio, servo-dirección y otros extras, 1.500.000 ptas., llamar después 20.00-h. Telf.: 91/715 79 82.

OMEGA 3.000i, 89, 8.000 km, ABS, aire, radio, impecable. Telf.: 735 07 68.

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

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, radio-



Instalación y venta de:

- Autorradios
- Alarmas
- Teléfonos móviles

Especialistas en:

- PIONEER
- KENWOOD
- ALPINE
- BECKER
- PIRANHA

Tel.: 93-630 15 19

Industria, 77. SANT BOI

cassette Becker, muy cuidado. 3.200.000 pesetas. Teléfono: 467 00 78/267 62 63, comidas.

ALFA GTV 6 2.5 negro metalizado, 49.000 km, M-GH, impecable, 1.400.000 pesetas. Teléfono: 91/767 07 31.

Se vende Porsche 924 Edición Limitada Aniversario.

70.000 km. Pintura y neumáticos 6 meses. Tapicería cuero, aire acondicionado, llantas deportivas Porsche, cristales eléctricos, amortiguadores Bilstein, coche en perfectas condiciones. Ptas. 2.200.000. Teléfono: 93/661 41 00. De 8 a 13.30 y de 15 a 18 h.

DELTA MICS
DEERIA ESPECIAL
Por cada par de llantas de aluminio o triple llantas una alarma con ultrasonidos.
OFERTA VALIDA HASTA EL 31 DE OCTUBRE.

DELTA MICS SPAIN
Monestral, 178
08015 SABADELL (BARCELONA)
Tel. (93) 727 30 66
Fax (93) 727 30 09



No son muchas las ocasiones en las que los medios informativos tienen oportunidad de visitar las instalaciones de Honda en Japón, como la que ha tenido Motor 16. Allí, nuestro enviado especial, ha podido conocer sus productos para el futuro.

HONDA

EN CASA DEL GIGANTE

DE la mano de Montesa Honda S.A. unos pocos periodistas españoles hemos podido conocer «in situ» la realidad de Honda; ver cómo se trabaja en sus fábricas e instalaciones, conocer de cerca sus últimas realizaciones, hablar con los hombres que deciden cuáles son los derroteros a seguir por el más importante fabricante de motos del mundo y en su

ma, tener una visión mucho más próxima de este grande de la industria japonesa. Honda es un gran emporio industrial de fuerte implantación en todo el mundo. Nacida poco tiempo después de haber finalizado la Segunda Guerra Mundial gracias al talento de un japonés inteligente y hábil, Soichiro Honda. Pasó de ser un pequeño taller en el que se motorizaban bicicletas a convertirse en lo que es hoy en

LA MOTO DE MIS SUEÑOS. Presentada en el Salón de Tokio, la NR 750 es hoy por hoy el más ambicioso proyecto de Honda y tal vez de toda la industria motociclista mundial.

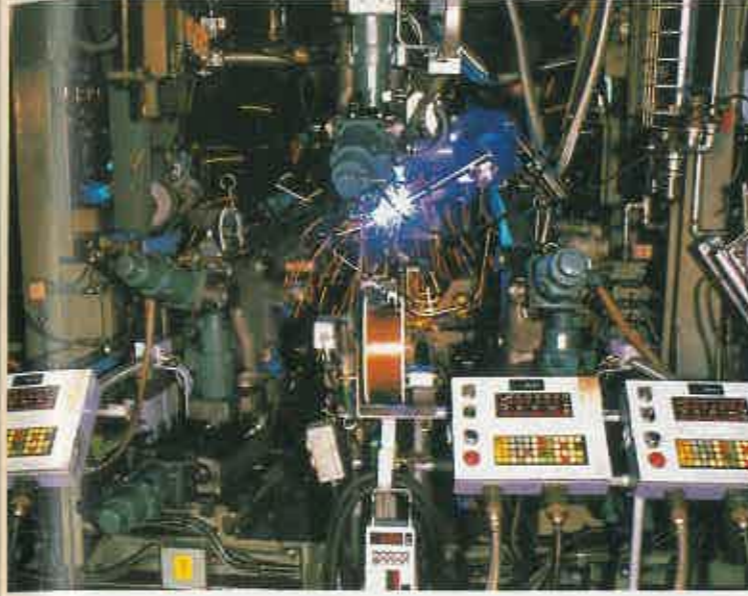


día: un líder en su terreno. En el pasado ejercicio vendió más de tres millones de motos, casi dos millones de automóviles y más de millón y medio de generadores. Ello le llevó a facturar más de tres billones de pesetas en el último ejercicio. Estas cifras nos hacen sentir minúsculos a su lado sobre todo cuando pensamos que nos sentimos alborozados porque nuestro mercado ha alcanzado las cien mil motos -de las cuales treinta mil son Honda- en 1989. Esta apabullante rotundidad de las cifras no es tomada a la ligera por los dirigentes de la casa matriz. Montesa Honda S.A. está adquiriendo cada vez un mayor peso específico en el seno de la compañía gracias a un trabajo bien hecho al que acompañan unos resultados cada vez mejores y con espléndidas expectativas de futuro.

EL DOMINIO DE LOS ROBOTS

Fueron dos las instalaciones fabriles que tuvimos ocasión de visitar en Japón: las de Hamamatsu y Suzuka. En ambas se fabrican motocicletas mientras que en la segunda también se producen automóviles. En Hamamatsu fue dónde nació la importante industria que hoy es Honda. Ello aconteció en 1948. Ahora esta planta ocupa una superficie de 206.000 metros cuadrados y en ella trabajan 4.500 em-

pleados de los cuales 200 son mujeres. Su producción es de 200.000 motos anuales, un millón de transmisiones para automóvil y algo más de esta cifra de productos como generadores y máquinas cortacésped. Son 130 modelos distintos los que salen de sus cadenas para lo cual las cadenas de montaje son flexibles; es decir que permiten la fabricación de varios modelos en



HONDA vendió el pasado año más de tres millones de motocicletas en todos los países del Mundo

EN CONTACTO CON LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.
A la izquierda, la NSR 250 R, réplica de la moto de Sito Pons. Bajo estas líneas, la espectacular CUB EZ-90. Sobre estas líneas, un momento de la intensa reunión con los dirigentes de Honda y el motor de la NR 750.

una misma línea. De las zonas que pudimos ver la que más poderosamente nos llamó la atención fue la de pintura en la que imperaba una asepsia digna de un quirófano. Para acceder tuvimos que ponernos unas batas especiales y luego pasar por una sala que nos liberó de la más mínima mota de polvo, ¡incluso de la suela de los zapatos!
La fábrica de Suzuka fue construida en 1960, en ella trabajan 11.000 personas de las cuales 300 son mujeres, la media de edad es de 32 años y las instalaciones ocupan una superficie de 890.000 metros cuadrados lo que permitiría ubicar 22 estadios de beisbol! Esta es la mayor de las instalaciones de Honda y produce 530.000 motos anuales y 730.000 automóviles lo que implica que salgan nada menos que tres mil coches diarios! Para ello se dispone de tres cadenas de 950 metros para los automóviles en los que cada uno pasa diez horas, de las cuales cinco son únicamente para la pintura. Una moto precisa la mitad de tiempo para su fabricación: cinco horas y la cadena de montaje de estas tiene una longitud de 80 metros
En esta factoría pudimos ver en acción los famosos robots entre los que destacaba el de la soldadura en el que la máquina realiza el noventa por ciento del traba-

jo y suelda en 150 puntos distintos lo que supone el trabajo de 10 personas. Es impresionante ver el funcionamiento de estas líneas japonesas en la que hombres y máquinas trabajan en una perfecta simbiosis. Una simbiosis que a nosotros, occidentales, se nos hace muy difícil de aceptar y que en Japón se acata en base a una disciplina y una actitud del trabajador para con la empresa muy distintas a las nuestras.

EL TRABAJO ES LO PRIMERO

Cómo trabajan los japoneses en sus líneas de montaje es algo que en Europa se ha asociado casi al esclavismo. Evidentemente el trabajador japonés, y no sólo el trabajador sino toda la cultura japonesa, tienen una mentalidad que a nosotros se nos hace muy difícil de comprender. Lo que para ellos es el orgullo de un trabajo bien hecho, de colaborar al bien común, para nosotros puede ser explotación y servilismo.
Pero como en tantos otros órdenes de la vida la verdad está siempre en el centro. Sería imposible para unos europeos trabajar como lo hacen los japoneses en Japón. Pero por otro lado vemos cuál ha sido el resultado de las implantaciones niponas en Europa y América. Con métodos japoneses algo revisados con la mentalidad occidental estas industrias están triunfando. Cuando nuestras empresas o las inglesas, italianas, etc no pudieron resistir, las mismas, llevadas por japoneses

UNA moto precisa cinco horas en la cadena de producción para ser construida; justo la mitad que un automóvil



TODO UN COMPLEJO INDUSTRIAL. El corazón de Honda está en la fábrica de Hamamatsu. Sobre estas líneas, el scooter Z00K.

salen adelante. Y en ello el ejemplo de Montesa Honda puede ser demostrativo.

Un trabajador del país nipón trabaja cinco días a la semana, ocho horas diarias y tiene quince días de vacaciones durante el año que nunca toma de una sola vez. Entre otras cosas por el temor de que le hayan quitado el puesto de trabajo si su

sustituto se ha mostrado bastante más capaz que él.

En la cadena se trabaja por periodos ininterrumpidos de dos horas con descansos de siete minutos entre cada uno de ellos y disponen también de cincuenta minutos para comer. No nos ocultaron que existen problemas psicológicos y es por ello que normalmente los obreros varían de puesto de trabajo aunque también nos dijeron que las relaciones laborales son excelentes y nula la conflictividad. Así por ejemplo los empleados aportan ideas para mejorar la producción: quinientas al mes se reciben en Suzuka de las cuales el 95 se lleva a la práctica.

La calidad del trabajo se puede evaluar en virtud de que en los controles al final de la cadena entre un dos y un cinco por ciento de los productos requieren alguna reparación: «Siempre por fallos humanos» apuntaron rápidamente. Finalmente hay que decir que el poder adquisitivo del trabajador japonés es muy similar al que se tiene en España. Lo distinto es la mentalidad.

DIRIGENTES PARA EL FUTURO

En ausencia del Presidente Kume fuimos recibidos por el Vicepresidente de Honda Motor Co., Koichiro Yoshizawa quien junto con sus colaboradores, nos manifestaron la satisfacción por el excelente estado de salud del mercado español.

España es el tercer mercado europeo tras los de Italia y Francia. Ello hace que estén previstas fuertes inversiones en las instalaciones de Montesa Honda, la primera de las cuales será una planta de pin-

TARJETAS PARA GASTAR





EN la cadena se trabaja en turnos de dos horas seguidas, con intervalos de siete minutos para descansar.



TODO ES GRANDIOSO. El reducido grupo de periodistas españoles, junto a los responsables de la marca, posan ante la impresionante NR 750, en la primera oportunidad en que la prensa ha tenido ocasión de conocer de cerca el modelo estrella de la marca.

tura. Un segundo paso será la potenciación de todo lo que significa el montaje y fabricación de ciclomotores, de fuerte arraigo en nuestro país.

Además de los responsables comerciales también nos recibieron los del Departamento de Diseño y Desarrollo y los del de Competición, el conocido por HRC, los señores Fukui y Oguma, dos de los grandes «pesos pesados» de la marca. Tanto los unos como los otros nos expusieron los planes de la marca para el futuro, unas directrices ligadas al desarrollo de la motocicleta en la sociedad del futuro próximo. Ecología, siniestros, contaminación, son temas que preocupan sobremedida en Honda. En pocas palabras, podemos decir que la marca piensa mantenerse dentro de una filosofía ecológica, aceptar las normas restrictivas de la potencia como pueden ser los 100 caballos que ya rigen en Alemania o los 77 del propio Japón y así llegar a un pacto entre los distintos fabricantes para construir motos más limpias y menos potentes.

Se acabaron las motos de carreras por las calles y podemos estar asistiendo a los últimos años de los grandes monstruos de dos ruedas.

MOTOS PARA EL 2000

Naturalmente no podían faltar las motos en una visita a Honda en Japón. De lo visto, destacaremos cuatro: el ciclomotor Zook, de reducido tamaño, un ingenio de vanguardista diseño y movido por un motor de 49 centímetros cúbicos que en aquellos lares cuesta en la calle menos de ochenta mil pesetas; la NSR 250 R, que es en realidad una versión callejera de la moto de Sito Pons, cuyo chasis se construye en HRC y en la que nuestra novia tiene reservada plaza encima del colín; el Cub EZ-90, un futurista ciclomotor que ya hemos visto salir de las cadenas de montaje, pero con destino al mercado americano, y por fin, la reina de las reinas, la NR 750.

Esta es al mundo de las dos ruedas lo que el Porsche 959 o el Ferrari F-40 al de los coches. Es una moto de aspecto impresionante vestida en fibra de carbono, con un chasis en aluminio en forma de «U», con suspensiones invertidas delante y monobrazo atrás, freno trasero de carbono y un alma revolucionaria: el ya célebre V-4 de pistones ovalados. Doble árbol de levas en cabeza; dos bujías, dos bielas de titanio y ocho válvulas por cilindro, encendido e inyección programados por computador, y una potencia que supera los ciento cincuenta caballos.

Por el momento sólo se han construido cuatro únicos prototipos y un único motor al tiempo que se estima que el llevarla a la serie podría obligar a unas inversiones de dos mil millones de pesetas y sólo se construirían 500 ejemplares. Una moto única en el mundo y a la que los periodistas españoles fuimos los primeros en tener acceso directo tras haber sido presentada en el Salón de Tokio.

José Luis Aznar



TARJETA PARA GANAR

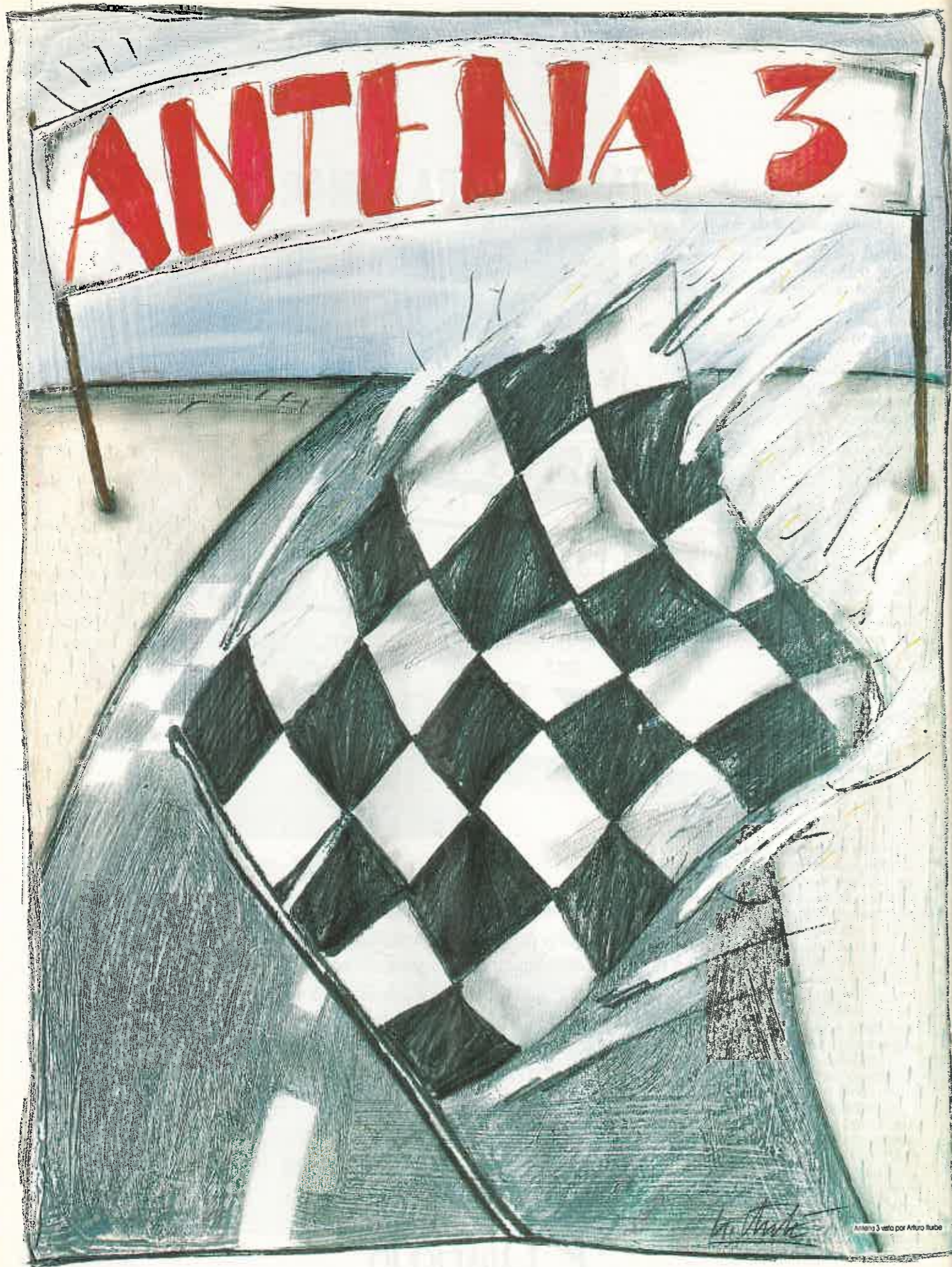


Llega una nueva tarjeta que no sirve para comprar nada. Ni para pagar ni para sacar dinero de ningún banco. Y es que ésta no es una tarjeta para gastar sino para ganar. Es la nueva tarjeta SUPERTESORO de Diario 16. Con ella puede ganar todos los días fabulosos premios en metálico. Y los domingos, un 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.



Diario 16
Cada día más cerca.



Antena 3 vestida por Arturo Iturbe

Preguntas.
Información.
Fórmula 1.
Situación del
mercado.
Desde la
competición al
concesionario.
Domingos a las 9.
Todo sobre
el motor.
En Antena 3.

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrero



RAID HARRICANA LA AVENTURA BLANCA

LOS raids suelen identificarse con extensiones arenosas, altas temperaturas y ambientación africana. No es el caso de la Harricana, recorrido de 2.500 kilómetros a través de las nevadas montañas canadienses. Temperaturas de 40° bajo cero y parajes donde el gran oso es el rey, acompañan a los treinta equipos participantes y pertenecientes a cuatro nacionalidades distintas: Canadá, Estados Unidos, Finlandia y Francia.

Organizado por René Metge, el responsable durante años del París-Dakar, este rallye de las nieves ha atraído a grandes figuras del automovilismo y el motociclismo. Hubert Auriol, Cyril Neuveu, Henri Pescarolo, Philippe Vassard o Pa-

CAMPEONES EN LA NIEVE. Grandes pilotos del deporte del automóvil, como Henri Pescarolo, se han inscrito en esta apasionante carrera.



trick Tambay son algunos de los que no han podido evitar la tentación de la carrera canadiense.

El único vehículo capaz de atravesar el infierno blanco, aparte los arcaicos trineos de perros o renos, es la motonieve. Equipado de un potente motor de origen motociclista y de diversas cilindradas, sus orugas y sus patines los han convertido en indispensables en climatologías extremas. Los propios esquimales e indios «cri» originarios del Canadá han adoptado este moderno vehículo para cazar o desplazarse a lo largo de toda la temporada. Aficionados desde siempre a las competiciones (recuérdense las impresionantes carreras de trineos en Alaska filmadas por el malogrado Félix Rodríguez de La Fuente) los pobladores de las zonas árticas han encontrado en la motonieve un eficaz compañero mecánico. Ni qué decir tiene

CONDICIONES EXTREMAS. Temperaturas de 40° bajo cero, tormentas de nieve y vientos glaciales del Ártico obligan a los participantes a adquirir una excelente condición física y a utilizar equipos polares.



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

PROLOGO EN MONTREAL.

La primera etapa se disputó en un circuito sobre las aguas heladas del lago olímpico de la capital canadiense. En memoria del que fuera un apasionado de las motonieves, se llama Gilles Villeneuve.



que desde el principio la Harricana ha estado dominada por los equipos aborígenes y por los finlandeses que, en esto de decurrar sobre las superficies heladas, aventajan a los más meridionales aunque sean como en el caso de Pescarolo o Tambay ex-pilotos de Fórmula 1. Yamaha, Polaris, Skidoo, Artic Cat, la finlandesa Linx o la canadiense Bombardier son algunas de las marcas de estas especiales máquinas.

El esfuerzo físico de este tipo de pruebas, que visto el cariz que están tomando pueden convertirse en el futuro París-Dakar, exige de los participantes una condición física admirable. Además de aguantar temperaturas por debajo de lo tolerable por el ser humano, manejar los más de 250 kilogramos de la motonieve y el equipo entre masas de nieve en polvo o bruscos accidentes del terreno ocultos bajo el manto blanco requiere un esfuerzo



CHICAS NADA FRIOLERAS.

Un equipo femenino formado por dos canadienses y una francesa no han tenido reparos en afrontar 25.000 kilómetros de gélido recorrido.

titánico. Ni los mejores pilotos del París Dakar como Auriol o Neuveu han conseguido aproximarse a los hombres de cabeza, habitantes todos ellos del Círculo Polar Artico. Para hacerse una idea del lento progresar obligado por tales condiciones, baste como ejemplo el de los ganadores de la etapa Chibougamau-Rio Broadback, que registraron un tiempo de más de cinco horas para completar los 180 kilómetros del recorrido. En este caso fueron los finlandeses Juhani Maijala y Vesa Vuontisvaara quienes superaron a sus rivales más directos canadienses e indios cri. Todos ellos practican todo el año, ya sea por deporte o dando batidas a las bandadas de feroces lobos árticos, sobre las motonieves. La aventura de este año ha tenido también inscripción femenina. La navegante canadiense Louise Chambaz, la periodista francesa Isabelle Charroy y la consejera municipal del puesto de pesca ballenera de Kuujuarapik, Rhoda Cookie, no han tenido reparos en enfren-

PILOTAJE TOTAL. Manejar los casi 300 kilos de la motonieve sobre el abrupto terreno no es una bagatela. Hay que aplicar todas las técnicas de equilibrio y derrapaje.



RENOS MECANICOS.

Los habitantes del Círculo Polar Artico han trocado sus renos y perros por estos potentes ingenios mecánicos. Ahora pueden desplazarse más rápido transportando los equipos de caza y pesca.



tarse contra los rudos barbudos más experimentados a bordo de sus Tundra, un modelo de pequeña cilindrada de la marca Skidoo que les ha supuesto una inferioridad de condiciones frente a los más potentes modelos pilotados por varones. Desde que se inició el día 24 sobre el circuito Gilles Villeneuve, uno de los pioneros de este deporte, sobre el lago helado olímpico de Montreal, once jornadas de lucha contra el frío y la nieve han extenuado a los participantes. La tensión de la carrera llega a ser insoportable cuando falla lo más mínimo en la motonieve, y se produce una avería en el motor, en los puños con calefacción o en la radio. Estas circunstancias pueden ser fatales en pocas horas. ○

J.L. Soto

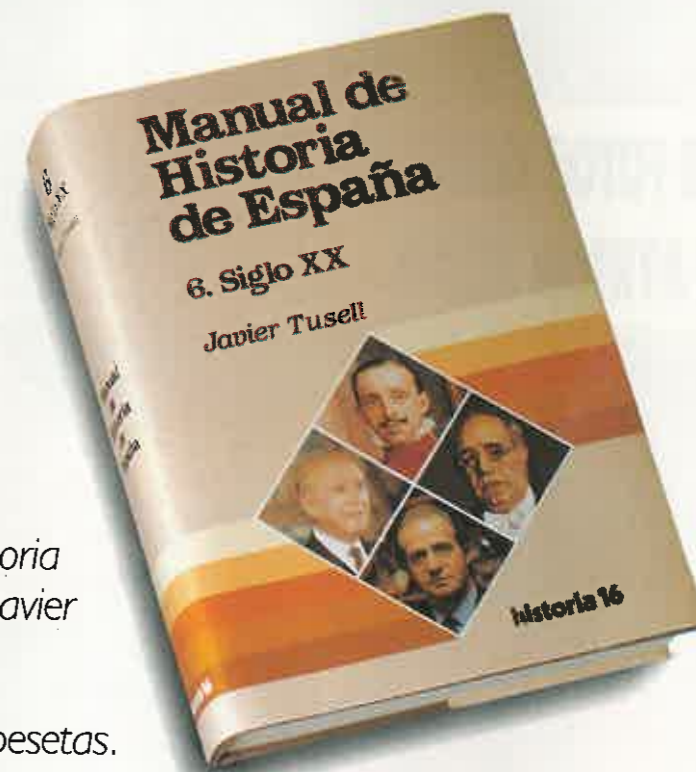
LO QUE CUENTA ES TU HISTORIA.

Y la de todos los españoles. Los acontecimientos que han marcado nuestra Historia. Conócelos a fondo en los seis tomos del nuevo **MANUAL DE HISTORIA DE ESPAÑA**.

Ya a la venta el tomo 6. Toda la Historia de España del Siglo XX, escrita por Javier Tusell, en 1.000 páginas.

Pídelo en tu librería. Por sólo 5.950 pesetas.

Distribuido por Plaza y Janés



EN NUESTRO PRIMER ANIVERSARIO
Un precio especial de 350 ptas.



**LAS FOTOS NUNCA VISTAS
 DE AYRTON SENNA**

El piloto de Fórmula 1 más famoso y polémico de la actualidad nos recibió en su casa brasileña y, lejos de todo y de todos, nos abrió las puertas de su intimidad, nos mostró su otra vida.



GRAN AUTO 16

EXCLUSIVA

Ayrton Senna abre las puertas de su intimidad

PRECIO ESPECIAL
350 ptas.
 PRIMER ANIVERSARIO

PRIMERA CLASE
 Gama
 Lancia Dedra
 Mercedes 560
 Duchatelet

BENTLEY MULSANNE S

ALTA COSTURA

El lujo en todas sus facetas es el tema que ofrecemos en Gran Auto 16, desde la iniciación a ese lujo con la prueba de la GAMA LANCIA DEDRA, al más clásico y tradicional representado por el BENTLEY MULSANNE S pasando por el artificial que supone vestir aún

mejor a unos coches de por sí lujosos como son los Mercedes 560 y por la exageración típicamente americana del Excalibur Grand Limousin.

En nuestra sección de Clásicos un Rolls Royce, el Silver Cloud de un español universal: Xavier Cugat. En la de Todo Terreno les presentamos el primer exponente de una nueva generación de vehículos «fuera de carretera», el Daihatsu Feroza.

Enviado especial
Gigi Corbetta



LA PROMESA.
Con el Tyrrell, Jean Alesi no desaprovecho la ocasión para demostrar su valía. Ha sido el vencedor moral de este Gran Premio.

GRAN PREMIO USA

ALESI, LA SOMBRA DE SENNA

EN estos últimos tiempos, los «profetas de afición» se atrevieron a decir que McLaren se había debilitado, y que esta temporada sería con toda seguridad la de Ferrari. En realidad, esa opinión estaba respaldada por una serie de hechos indiscutibles, como los fichajes de Alain Prost, Enrique Scarlioni y Steve Nichols. Sin embargo, lo ocurrido en Phoenix ha reiterado una vez más que las cosas no han cambiado tanto como se esperaba en el circo de la Fórmula 1.
El McLaren MP4/5 B, que hace escasamente tres semanas tomó contacto con la

pista, se ha perfilado como el coche a ganar a lo largo de la presente temporada, y para Ferrari, así como para Williams se han empezado a diluir las esperanzas de liderazgo.
A la vista de cómo se ha desarrollado este primer Gran Premio de la temporada, cabe decir que el aburrimiento se ha alejado de la F1. Buena prueba de ello ha sido la formación de la primera parrilla de salida de este Campeonato. Gerhard Berger logró adjudicarse la pole-position, con lo que apagó su sed de lucha con Ayrton Senna, que a su vez, se vio afectado por una serie de problemas electrónicos rela-



LA PRIMERA PARA SENNA.
La maestría del brasileño y la competitividad del McLaren le dieron la primera victoria del año.

cionados con el motor. Las esperanzas del brasileño para tomar la revancha en las clasificaciones del sábado, se desvanecieron cuando la lluvia empezó a caer sobre las calles de Phoenix. En el desierto de Arizona llueve en muy raras ocasiones, y ésta fue la más ingrata, al coincidir con el segundo día de pruebas. La repercusión de las inclemencias del tiempo fueron decisivas para los pequeños equipos como Minardi, Tyrrell y BMS Dallara que, al disponer de los nuevos neumáticos Pirelli se situaron en la primera y segunda fila de la parrilla. Está claro que los Pirelli de clasificación son superiores a los Good Year, y eso dio pie para que Pierluigi Martini lograra el segundo mejor tiempo, seguido por Andrea de Cesaris y Jean Alesi. Pilotos como Nelson Piquet, Ayrton Senna y Alain Prost confiaron en el sol de Arizona para mejorar sus tiempos. Sin embargo, la realidad fue todo lo contrario.

Berger, al no tener problemas con su coche logró rodar en el tiempo de 1.28.664, rebajando así un segundo y medio el anterior récord perteneciente a Senna; y es de suponer que con la pista seca, en la segunda sesión se hubiese mejorado tranquilamente un segundo o más.

Frente a esa evidente superioridad de los McLaren, el desastre de Ferrari se empezó a ver desde un principio. Por lo visto, los nuevos monoplasas estaban equipados con un depósito para el lubricante destinado al cambio semiautomático, que al ser de fibra de carbono se descascariaba en su interior y las partículas obstruían los conductos hidráulicos. Por esa causa, los coches de Prost, Mansell y también el «muletto» no fueron competitivos, hasta el extremo de no permitir lograr mejores posiciones en la clasificación que un séptimo puesto para Prost y el decimoséptimo para Mansell. Al respecto, los técnicos de Ferrari pusieron remedio con la sustitución de los dichos depósitos, y por un momento pensaron que su nivel de competitividad se había igualado con McLaren. Por el contrario, no fue así. El presagio de una carrera catastrófica se sintió después del Warm-up, al comprobar que que con el depósito del combustible lleno, los Ferrari 641 eran inferiores a los McLaren en un segundo y medio, y por si esto fuera poco, Alesi rodó sólo cinco décimas de segundo por debajo de Senna, que resultó ser el más rápido.

A la vista de estos factores, todo hacía suponer que el primer Gran Premio de la temporada iba a ser animado y, probablemente insólito.

Las escuderías equipadas con neumáticos Pirelli decidieron utilizar el compuesto 88, de reciente fabricación, que al tener un compuesto más bien duro, permitiría recorrer las setenta y dos vueltas sin parar a cambiar neumáticos. A su vez, Alesi no quería perder la oportunidad de demostrar su valía, por lo que al ver la luz verde de la salida, se colocó entre Martini y Berger. Este último, inexplicablemente, se abrió con exceso para tomar la primera

NO PUDO LLEGAR.
Gerhard Berger no sacó partida a su primera posición en la parrilla. Nervioso ante el acoso de Alesi, cometió un error y acabó contra las vallas.



NAKAJIMA SEXTO.
Con el Tyrrell, Satoru Nakajima era sexto y lograba un valioso punto.



«MAGIC SENNA».
La limpia lucha con Alesi divirtió al brasileño.



MAL ESTRENO.
Mala suerte para Alain Prost en su debut con Ferrari. Ni él, ni su compañero Mansell pudieron acabar.



CONSCIENTE PIQUET.
Conocedor de los límites del Benetton, el brasileño fue conservador en Phoenix y se conformó con la cuarta plaza.

INVENTOS, SOLO INVENTOS

DESPUES de casi diez años, un motor boxer ha vuelto a participar en el Campeonato del Mundo de F1. En esta ocasión, es el ya conocido Subaru-Motori Moderni, diseñado por Carlo Chiti, y ensamblado en el Coloni C38. El estreno de dicho monoplasa no fue muy afortunado, debido a que recorrió la modesta distancia de ciento cincuenta metros. Todo terminó por una avería en la palanca de cambios. Al margen del infortunio, es

preciso aclarar que, el C38 es monstruosamente ancho, muy pesado y con una configuración aerodinámica del todo absurda.

Por otra parte, el estreno del Life con motor de doce cilindros dispuestos en estrella, no ha logrado dar más de dos vueltas. La maravilla del ingeniero Rocchi no parece estar dispuesta a funcionar, a pesar de las múltiples ventajas que proporciona teóricamente un motor como el Life.



curva, y de pronto, vio el morro del coche de Alesi que se había colado.

A partir de ese momento, el piloto galo empezó a rodar de forma magistral, aventajando en medio segundo por vuelta a Berger que, de ningún modo lograba darle alcance. Alesi rodaba muy rápido y sin hacer locuras, estaba demostrando en cada vuelta que Berger no le ponía nervioso. Por el contrario, la desesperación del piloto de McLaren, al ver que le precedía un Tyrrell con un piloto con sólo ocho Grandes Premios disputados, le hizo perder la calma, y al cumplirse la octava vuelta, Berger equivocadamente pisó también el acelerador al frenar y fue a parar contra el muro de protección.

En la tercera posición, estaba Senna que, al contrario de lo previsible, actuaba de espectador de la lucha entre Alesi y Berger. En cierto modo, su estrategia recordaba algo que caracteriza a la de Prost.

Después de ver lo ocurrido a su compañero, «Magic Senna» emprendió paulatinamente la caza de Alesi. Con gran sorpresa, vio que era tan fácil dar alcance al piloto de Tyrrell, que rodaba al máximo de las posibilidades de su monoplace, pero, sin hacer locuras y con un claro propósito de llegar hasta el final, para subirse al podio. La maestría de Senna y la excelente competitividad del McLaren MP4/5B prevalecieron sobre Alesi hasta adelantarlo, momento en el que Alesi volvió a tomar la primera posición con una maniobra digna de un campeón. En ese instante, Senna se dio cuenta de que su rival no era uno cualquiera y que con igualdad de medios, no le hubiese sido tan fácil adelantarlo. «Ha sido una carrera muy divertida», dijo Senna al terminar. «Hemos luchado limpiamente y me he divertido mucho».

Una vez tomada la primera posición, Senna recorrió las restantes treinta y siete vueltas con la máxima tranquilidad, hasta adjudicarse la victoria. Cabe decir, que Alesi ha sido el vencedor moral de este Gran Premio de los Estados Unidos, en el que ha demostrado ser la más clara promesa entre los pilotos jóvenes que un día derrocarán a «Magic Senna» y a otros santones del «gran circo».

LLUVIA INESPERADA. Nunca llueve en Arizona pero los entrenamientos del Gran Premio estuvieron pasados por agua.



En esta ocasión, no volvió a ocurrir lo mismo que el pasado año cuando la primera carrera de la temporada Mansell llevó a la victoria el Ferrari 640. En Phoenix, se vio una auténtica catástrofe de la escudería italiana. Al margen de los problemas causados por los depósitos del aceite de los cambios, ninguno de los dos coches terminaron la carrera. Prost rodó en la sexta posición durante las primeras

vueltas, y llegó a ocupar la cuarta posición durante poco tiempo. En total, unas veinte vueltas a lo largo de las cuales luchó con Andrea de Cesaris y Thierry Boutsen. El cambio de su Ferrari 641, era lento en seleccionar las velocidades y el motor carecía de potencia a bajo régimen. A todo esto, se sumó que paulatinamente subía la temperatura del lubricante del cambio, hasta quedarse sin presión. Su

PHOENIX EN BREVE

EL piloto alemán Bern Schneider, ha encontrado momentáneamente empleo para sustituir a Alex Caffi que se encuentra lesionado. Schneider logró terminar el Gran Premio en el decimosegundo lugar. Por el contrario, Gianni Morbidelli que había ocupado el puesto de Emanuele Pirro, afectado por una hepatitis viral, no logró clasificarse.

PHILIPPE Alliot fue descalificado como punición al equipo Ligier. Durante una interrupción de la sesión de clasificación, dos mecánicos cruzaron la pista y entorpecieron la

lucha de rescate de la grúa. A la vista de lo ocurrido, la FISA descalificó a Alliot, que en ese momento ocupaba el décimo lugar en los entrenamientos libres.

EL patrón de la escudería Rial estuvo en Phoenix, y afirmó que para 1991 regresará a la F1 con un nuevo equipo.

DESDE hace dos temporadas, la línea de pista está estrictamente reservada a técnicos de los equipos, y ni siquiera los periodistas pueden acceder a ella por razones de segu-

ridad. Por el contrario, en Phoenix, Giorgio Fiorio, hijo de Cesare Fiorio, director deportivo de Ferrari, estaba allí, sin nada que hacer y aburriéndose soberanamente. La ley es igual para todos.

A raíz del fallecimiento de la esposa de Jean Pierre Van Rossen, patrón del equipo Onix, se le han congelado las cuentas bancarias al magnate belga. Ahora, la carencia de medios económicos amenaza la continuidad de la escudería, que por el momento cuenta con el apoyo de Bernie Ecclestone.



CASI NO LLEGA. Por poco Thierry Boutsen no logra cruzar la meta. A pesar de los problemas logró subirse al tercer escalón del podio.



MARTINI Y NEWMAN. El famoso actor le dio suerte a Pier Luigi Martini que marcó el segundo mejor tiempo en entrenamientos.

compañero Nigel Mansell, tuvo todavía peor suerte; después de muchos esfuerzos, logró remontar algunas posiciones a pesar de la total falta de competitividad de su coche. Su esfuerzo, terminó en una espectacular llamarada acompañada del bloqueo de las ruedas traseras al cumplirse la vuelta cuarenta y nueve. El excesivo esfuerzo a que sometió el cambio, provocó que el embrague rompiera la carcasa en la que estaba metido, destruyendo así todo lo que había a su alrededor. En vista de lo ocurrido y del éxito de McLaren, en el box de la Ferrari parecía haberse adelantado la Semana Santa. Una vez más, el enfrentamiento con McLaren había terminado con un balance decepcionante.

Este estreno de temporada, se puede calificar de satisfactorio para Williams, que alineó los nuevos FW13-B, equipados con los nuevos motores Renault RS2-V10. Riccardo Patrese se vio envuelto en un choque con Oliver Grouillard en la salida, que le obligó a entrar en boxes para sustituir el morro de su coche. Después de regresar a la pista, desarrolló una carrera con regularidad, hasta terminar noveno a una vuelta de Senna.

Por el contrario, Thierry Boutsen logró subirse al podio a pesar de que el motor de su coche consumiera gran cantidad de

aceite. En el momento de la llegada, Boutsen veía parpadear la luz roja que indica el principio de la falta de presión de lubricante.

Piquet desarrolló una carrera al estilo conservador, consciente de los límites del Benetton-Ford B189. En repetidas ocasiones, estuvo en lucha con Martini, Modena y Nakajima. Su experiencia le valió el poder terminar en la cuarta posición, seguido por Modena que demostró una vez más su capacidad y la validez del viejo Brabham BT58.

Después del resultado tan bueno que Martini logró en la parrilla de salida, terminó la carrera en el séptimo lugar, y fue el único coche que paró a cambiar los neumáticos, entre los equipados con Pirelli. Por lo visto, el equipo decidió adoptar un reglaje con poco apoyo aerodinámico, solución que resultó nefasta bajo todos los puntos de vista.

Para no variar, la fogosidad de Andrea De Cesaris, se puso una vez más de manifiesto. Después de rodar en la tercera posición durante los primeros compases de la carrera, rompió el motor «como es debido», y como manda su forma de ser cuando conduce en F1. Cada cual tiene el derecho de hacer con su motor lo que quiera.

PARRILLA DE SALIDA

23.P. Martini (SCM-Minardi-Ford) 1 28 731	28. G. Berger (Marlboro-McLaren-Honda) 1 28 664
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 29 408	22. A. de Cesaris (BMS-Dallara-Ford) 1 29 019
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 29 862	27. A. Senna (Marlboro-McLaren-Honda) 1 29 431
14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 29 947	1. A. Prost (Ferrari) 1 29 910
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 30 127	5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 30 059
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 30 213	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 30 130
24. P. Barilla (SCM-Minardi-Ford) 1 31 194	25. N. Larini (Ligier-Gitanes-Ford) 1 30 424
33. R. Moreno (Eurobrun-Judd) 1 31 247	29.E. Bernard (Larousse-Lamborghini) 1 31 266
30. A. Suzuki (Larousse-Lamborghini) 1 31 414	2. N. Mansell (Ferrari) 1 31 363
10. B. Schneider (Footwork-Ford) 1 31 892	12. M. Donnelly (Camel-Louis-Lamborghini) 1 31 650
19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 31 984	9. M. Alboreto (Footwork-Arrows-Ford) 1 31 398
11.D. Warwick (Camel-Louis-Lamborghini) 1 32 400	7. G. Foltek (Brabham-Judd) 1 32 398
16. I. Capelli (Leyton-House-Judd) 1 33 044	15. M. Gugelmin (Leyton-House-Judd) 1 32 904

NO PRECLASIFICADOS
Gabriele Tarquini 1 35.420 Yannik Dalmás 1 35 481 Claudio Langes 1 37.399, Garry Brabham 2.07.147, Bernard Gachot 5 15.010

NO CLASIFICADOS
Stefan Johansson 1 33 468 Gianni Morbidelli 1 34 292

CLASIFICACION FINAL

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1.52.32.829 2º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 8 685 3º T. Boutsen (Williams-Renault) a 54.080. 4º N. Piquet (Benetton-Ford) a 1.08.358 5º S. Modena (Brabham-Judd) a 1.09.503 6º S. Nakajima (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta 7º P. Martini (Minardi-Ford) a 1 vuelta 8º E. Bernard (Larousse-Lamborghini) a 1 vuelta 9º R. Patrese (Williams-Renault) a 1 vuelta 10º M. Alboreto (Arrows-Ford) a 2 vueltas 11º A. Nannini (Benetton-Ford) a 2 vueltas 12º B. Schneider (Arrows-Ford) a 2 vueltas 13º R. Moreno (Eurobrun-Judd) a 5 vueltas 14º M. Gugelmin (Leyton-House-Judd) a 6 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ayrton Senna 9 puntos. 2º Jean Alesi 6 puntos. 3º Thierry Boutsen 4 puntos. 4º Nelson Piquet 3 puntos. 5º Stefano Modena 2 puntos. 6º Satoru Nakajima 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 9 puntos 2º Tyrrell-Ford 7 puntos. 3º Williams-Renault 4 puntos. 4º Benetton-Ford 3 puntos. 5º Brabham-Judd 2 puntos.

RALLYE DE PORTUGAL

REPOKER DE LANCIA

Después de dominar durante tres años consecutivos el mundial de rallyes, Lancia acaba de conseguir en el rallye de Portugal el resultado más «escandaloso» en la pequeña historia de este campeonato.



Esteban Delgado

Enviado especial

La marca italiana lograba situar nada menos que cinco de sus vehículos en las cinco primeras posiciones de la clasificación general. Un verdadero repoker, sin utilizar siquiera ningún comodín, habiéndosele escapado tan sólo tres lugares entre los diez primeros clasificados para poder considerar la segunda prueba del mundial de rallyes como una auténtica Copa Lancia.

Sin embargo, la clasificación final no refleja en absoluto lo ocurrido en las tres primeras jornadas de la prueba lusa y el mano a mano que mantuvo la marca italiana con Toyota y Mitsubishi, hasta que la mecánica fue poco a poco traicionando las esperanzas de los dirigentes y pilotos de las marcas japonesas, volviendo a pagar la experiencia de Lancia de más de veinte años en el mundial suculentos dividendos.

Después de ver las prestaciones de los Toyota en Montecarlo, Lancia se dirigió rápidamente a tierras lusitanas para dar comienzo una larga serie de pruebas con vistas a renovar la competitividad perdida por el Martini-Lancia Delta Integrale 16v. Una nueva repartición de la potencia entre ejes y un nuevo tarado del diferencial posterior hicieron concebir esperanzas a los pilotos de la marca italiana de poder llegar a Povoas, al término de la primera etapa en asfalto con la ventaja suficiente.

Lo cierto es que tanto Massimo Biasion, como Didier Auriol o Juha Kankkunen tuvieron que luchar desde el primer momento con sus rivales en unas condiciones climatológicas difíciles que impidieron conocer a fondo el trabajo realizado por los técnicos. Pero en particular, la carrera del italiano cabe calificarla de excepcional e inteligente como corresponde a un bicampeón del mundo. Después de marcar el mejor tiempo en la superespecial de Jamor, a pesar de llevarse un fotógrafo incontrolado por delante, Biasion se vio perjudicado durante la primera etapa por su dorsal n.º 1 en la elección de los neumáticos. Una decisión conservadora



O.K. PARA BIASION.
El italiano ha triunfado por tercera vez consecutiva en Portugal.

CARLOS SIN SUERTE.

La mecánica del Toyota traicionó a Sainz y las esperanzas de multitud de espectadores desplazados al país vecino.



TELONEROS DE EXCEPCION.

Didier Auriol y Juha Kankkunen no pudieron esta vez con Biasion, limitándose a sumar los puntos correspondientes.



En el primer tramo, Gradil, al elegir los Michelin T 11 intermedios y verse sorprendido por la lluvia en el momento de tomar la salida en Figueiro dos Vinhos de 20,5 kilómetros con slicks, retrasaban al piloto de Bassano del Grappa a 46 segundos del sorprendente líder, el alemán Armin Schwarz y su Toyota Celica Gt-Four. Massimo Biasion no dejaba por ello de presionar durante la segunda etapa de tierra a sus máximos rivales, el español Carlos Sainz y al sueco Kenneth Eriksson (Mitsubishi) hasta lograr el K.O. técnico de las mecánicas japonesas, demostrando de esta forma que su actuación en Montecarlo fue tan sólo una anécdota en un brillante historial de éxitos al que cabe sumar esta tercera victoria consecutiva en Portugal.

En cuanto a sus compañeros de equipo, Didier Auriol se veía relegado desde el tramo de Gradil donde un pinchazo lento hacia perder al francés cuarenta segundos para perder otro minuto y medio al día siguiente en el fatídico San Lourenço al salirse en el mismo punto que Vatanen en un mar de fango, superando sin problemas a su compañero de equipo Juha Kankkunen. Cinco minutos perdidos respecto a Biasion, son muchos minutos para

El resultado final no refleja en absoluto lo competido del rallye de Portugal las tres primeras jornadas.



todo un doble campeón del mundo de rallyes y más si este se llama Juha Kankkunen. El finlandés se justificaba afirmando que el nuevo Delta Integrale 16V no tiene nada que ver respecto al vehículo con el que se proclamara campeón en 1987, pero sobre los tramos de tierra se esperaba mucho más de él.

Si una victoria se midiese por el apoyo de los espectadores ésta hubiese sido para el piloto de Toyota, el español Carlos Sainz. Lamentablemente, la mecánica no suele tener esto en cuenta. Lo cierto es que los problemas empezaron para el piloto de Marlboro en las verificaciones y se concretaron en la superespecial con una dirección no tan asistida a causa de una baja presión de aceite. En la primera etapa, Sainz se vio superado por su compañero Schwarz al beneficiarse el alemán, que tenía el número 15 en su Toyota, de las informaciones suministradas por el madrileño acerca de las condiciones de

PIEZAS PARA DESGUACE.

En Toyota cambiaron todo lo habido y por haber antes de resolver el problema de transmisión que afectó a Carlos Sainz.

los tramos. En Figueiro dos Vinhos el primer piloto de Toyota se veía sorprendido con los slick más duros Pirelli D4 mientras el alemán lo hacía con los D8 y otro tanto en el tramo de Lousa donde Sainz tomaba la salida con los intermedios más blandos, Pirelli W6, revelándose incluso los slick como mejor opción.

A pesar de esta auténtica ruleta, la bola caía definitivamente en la casilla del número 2 de Carlos Sainz que después de acercarse a su compañero Schwarz, tomaba definitivamente el control de la situación al salirse de la carretera el piloto alemán, llegando a Povoá al término de la primera etapa con 39 segundos de ventaja sobre Biasion y 45 y 59 segundos respectivamente sobre los Mitsubishi de Eriksson y Vatanen.

Una ligera lluvia sobre los tramos de tierra de Povoá durante la segunda etapa no planteaba mayores dificultades al piloto español que utilizando los habituales Pirelli SG 35 cedía algunos segundos a Biasion, llegando con medio minuto de ventaja al tramo de San Lourenço. Allí, con el fango existente en la subida, Sainz se decidía por unos M7 demasiado estrechos lo que terminó penalizando al Toyota en las paelas por falta de tracción, pagando el español 48 segundos y con ello la primera posición del rallye de Portugal que pasaba de nuevo a manos de Biasion por tan sólo 16 segundos delante del piloto de Toyota y 17 del sorprendente Mitsubishi Galant de Kenneth Eriksson. Más emoción...

Con mejor conocimiento de los neumáticos que se debían utilizar al repetirse los

tramos cronometrados, Carlos Sainz reducía poco a poco distancias hasta llegar a 13 segundos del italiano, en solitario ambos tras el abandono de Eriksson. Sin embargo, en el tramo de Cabeceiras de Basto, el Toyota Celica del español se quedaba inexplicablemente sin tracción delantera a diez kilómetros de la salida, dando dos trompos y sufriendo un pequeño toque antes de finalizar el tramo con 51 segundos de retraso respecto a Biasion.

En la asistencia se procedía a cambiar la caja electrónica, lo que parecía ser la solución. Pero a mitad de Covelo de Pavia se repetía el problema, lo mismo que en Viseu, agravado por el hecho de estar ligado el sistema al circuito de la servodirección, obligando incluso a los mecánicos a reponer niveles antes del control horario. Antes del parque cerrado de la tercera etapa se procedía a cambiar el filtro y el radiador de aceite por si el problema radicase en ellos, toda vez que este problema se había detectado ya en los Toyota en la Acrópolis de hace dos años debido a la entrada de polvo en el circuito de aceite. A pesar de todo, Carlos Sainz había logrado mantener la segunda posición a 2 minutos 12 segundos del ya inamovible Biasion, pero teniendo ya a sus espaldas a un hambriento Didier Auriol, a sólo 5 segundos.

Sin embargo, en el primer tramo de Arganil, la madrugada del sábado, el problema volvía a repetirse, perdiendo Sainz casi dos minutos, no solucionándose el problema hasta cambiar la bomba. Pero la puntilla surgía cuando poco después, a un

TRAMO A TRAMO

El grupo N parece cosa esta temporada de pilotos sudamericanos y de Lancia. La batalla entre el argentino Jorge Recalde y la escudería Top Run y el uruguayo Gustavo Trelles y el argentino Ernesto Soto con los Integrales 16V del equipo Astra de Mauro Pregliasco centra toda la atención.

Entre los argentinos parece reinar cierto mal ambiente toda vez que Soto ha conseguido 700.000 dólares de la compañía petrolífera YPF por pertenecer al partido neoperonista del actual presidente Carlos Menem, mientras Recalde, radicalista, ha tenido problemas financieros que han obligado a su copiloto del Buono a pasar a la derecha de Ernesto Soto.

El nuevo Volkswagen Golf G 60 tiene previsto hacer su debut en grupo A en el próximo rallye Costa Smeralda en manos del alemán Erwin Weber.

Ahora además del precintaje de los turbo únicamente con plomo, la FISA ha decidido numerar igualmente cada unidad, controlando la existencia de la brida en nada menos que ocho de los tramos del rallye de Portugal, amén de los parques cerrados.

En esta ocasión el triunfo en la Copa de Damas correspondió a la italiana Paola de Martini (Audi 90 Quattro) después de que la inglesa Louise Aitken-Walker, literalmente se hundiese con su Opel Kadett GSI 16V en un río, saliendo únicamente con una luxación de mandíbula.

Increíble pero cierto. El Mitsubishi Galant pesa 1.231 kilos, diez menos que el Toyota de Carlos Sainz, pero 55 más que el Lancia de Biasion, mientras que en Toyota sólo han ganado 5 kilos al retirar el escape, como en Córcega el año pasado, cambiando el habitual sonido del Celica GT-Four.



VATANEN Y SU VIA CRUCIS PARTICULAR.

El piloto finlandés no ha logrado terminar por octava vez la prueba lusa, a pesar de haber llegado a liderar el rallye.

kilómetro de la salida de la segunda pasada por Salgueiro se rompía el primario del cambio, algo que no se había roto siquiera durante las pruebas, dejando ahora al piloto español con sólo tracción delantera, pero cuya sustitución requería 25 minutos tiempo de asistencia imposible de obtener sin penalizar excesivamente, obligando a Carlos Sainz a abandonar por cuarta vez en el rallye de Portugal.

Idéntica suerte que Toyota corrieron Mitsubishi y Mazda. El equipo de Andrew Cowan perdió a Ari Vatanen por salida de carretera después de haber liderado el rallye merced a ganar el tramo de Figueiro que los Mitsubishi afrontaron con neumáticos intermedios y a Kenneth Eriksson cuando era tercero después de sufrir problemas de embrague como Vatanen durante la primera etapa y antes de romper la transmisión delantera. En resumen un 4 a 0 en cuanto a resultados para Mitsubishi que contrasta con los logros de la marca japonesa el año pasado.

En cuanto al Mazda Team Europa, Timo Salonen rompía el motor de su Mazda 323 4WD en la superespecial, saliéndose Gregoire de Mevius de la carretera durante la primera etapa y perdiendo Hannu Mikkola la quinta posición el último día con problemas de sobrecalentamiento y junta de culata en beneficio del Lancia de Carlos Bica, en la última aparición del equipo de Achim Warmbold con el viejo modelo.

MECANICA Y SALUD.

Dario Cerrato tuvo problemas físicos durante las etapas de tierra logrando aguantar hasta el final. Hannu Mikkola acabó con graves problemas de motor en su viejo y poco potente Mazda 323 4WD.

ESPECTACULAR COMO SIEMPRE.

Marc Duez ha cambiado su BMW por el Ford Sierra Cosworth sin perder un ápice de su espectacularidad.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16 V) en 6 horas, 17 minutos, 57 segundos. 2º Auriol-Ocelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 2m 36s. 3º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), a 5m 11s. 4º Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale 16V), a 16m 26s. 5º Bica-Prata (Lancia Delta Integrale 16V), a 27m 27s. 6º Mikkola-Hertz (Mazda 323 4WD), a 30m 24s. 7º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale 16V), a 35m 04. 8º Duez-Lopes (Ford Sierra Cosworth), a 36m 14s. 9º Santos-Oliveira (Ford Sierra Cosworth), a 37m 17s. 10º Holzer-Wendel (Lancia Delta Integrale 16V), a 42m 00s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1: Biasion; TC 2: Schwarz; TC 3: Biasion; TC 4-7: Vatanen; TC 8-11: Schwarz; TC 12-17: Sainz; TC 18-39: Biasion

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol: 35 puntos. 2º Massimo Biasion: 32. 3º Dario Cerrato: 20. 4º Carlos Sainz: 15. 5º Juha Kankkunen 12

MUNDIAL DE MARCAS

1º Lancia, 40 puntos; 2º Toyota, 17. 3º Mazda, 10; 4º Ford, 4; 5º Peugeot, 2

COPA FIA GRUPO N

1º Alain Orelle, 17 puntos; 2º Bertrand Balas y Jorge Recalde 13



PEREZ SALA

DEBUT ACCIDENTADO

LUIS PEREZ SALA, el piloto catalán ha dirigido sus pasos hacia los Sport Prototipos. El mismo día en que sus compañeros de la F-1 iniciaban la temporada, Luis se ponía al volante del Porsche 962 del equipo Lloyd con el que realizará la temporada. Su debut tuvo lugar en el circuito del Monte Fuji, en una carrera del Campeonato japonés, haciendo equipo con el piloto alemán

Manuel Reuter.

El debut de Luis en la especialidad no ha podido ser más intenso. En la vuelta 27, cuando rodaba al máximo de velocidad (cerca de 320 km/h), se reventó una rueda. Afortunadamente, el piloto pudo controlar el coche y regresar a los boxes sin otro contratiempo. Pocos minutos después, conduciendo Reuter, se averió la dirección, por lo que fue obligada una larga parada en el box. Con estos contratiempos, el equipo no se clasificó por no cubrir la distancia mínima.

SUBARU LEGACY

DEBUT EN EL MUNDIAL

DESDE que en 1.972 Subaru participara con su 4x4 en la Baja California, las actuaciones de la marca japonesa en competición se han venido sucediendo regularmente en distintos rallyes por los cinco continentes. Este año, el Legacy se inscribirá durante todo el campeonato Mundial, debutando en el Rallye Safari en



BOXES

cultad de esta prueba. Con un ambiente húmedo muy «inglés» pero soleado, Tarrés fue seguido en la clasificación por el otro piloto de Ducados, Amós Bilbao, y por el de Gas-Gas, Lluís Gallach. Días después, Tarrés presentó en Barcelona su equipo para el Mundial y la Beta que no ha sufrido modificaciones de importancia.

«CRADY», Juan Gemar, ha fallecido a causa de un paro cardíaco a la edad de 47 años. Fue asiduo piloto de rallyes nacionales y pionero en nuestro país de salidas al Mundial, además de destacado jugador de rugby y afamado arquitecto.

TOSHIO FUKUI, manager del equipo Toyota, ha declarado en conferencia de prensa que el Celica GT 4 de rallyes no estará listo antes de la prueba keniana Safari 1991, lo que deja fuera el Portugal.

VOLKSWAGEN sí tiene muy avanzado su coche de rallyes que casi es seguro debutará esta temporada en el Costa de Marfil, aunque no se conocen todos los detalles sobre su preparación definitiva.

EL RALLY DE TUNEZ ya está definido en cuanto a recorrido e inscripciones. Del día 1 al 9 de abril los participantes irán descubriendo las soberbias etapas especiales marcadas en este bello país mediterráneo. Especialmente indicado para los equipos privados, Túnez ofrecerá este año, gracias al trazado marcado por Cyril Neveu, etapas espectaculares por las montañas de Matmata, las llanuras de Chott El Jerid y las dunas gigantes del Sur.

NORUEGA, donde no se celebraba una prueba internacional desde 1960, ha vuelto a hacerlo y en el Finnskog Vinterally el campeón local Valter Jensen no pudo hacer nada al ser eliminado en la primera cronometrada, superado por su compatriota Vannebo y por el sueco Walfridsson.

LA FEA ya tiene reglamento de régimen disciplinario que ha sido aprobado por el Consejo Superior de Deportes. Cuarenta y siete artículos y cinco disposiciones regularán desde ahora a deportistas, técnicos, comisarios, oficiales, asociaciones y federados sin distinción.

LA OFENSIVA UNO está en marcha y 19 pilotos de kart harán un cursillo en Calafat del que saldrán los tres jóvenes que correrán este año la Fórmula Fiat bajo los colores de la marca, Cepsa y la FEA. A ellos se unirá el subcampeón de la temporada pasada Joan Durán.

ALBERTO PUIG sufrió una fractura abierta de tibia y peroné mientras entrenaba en el circuito de Suzuka para el primer Gran Premio de la temporada. Tras seis horas en el quirófano, cualquier posibilidad de partici-



par en las primeras carreras del mundial queda descartada para el catalán. Verdadera mala fortuna para Puig que tras su actuación el pasado año había despertado muchas esperanzas de cara a esta temporada.



FRANK M. RINDERKNECHT, fundador de Rinspeed Design y famoso por sus espectaculares preparaciones sobre mecánica Porsche, ha realizado un monopla de 750 caballos de potencia especial para disputar el campeonato Indy americano de fórmulas.

PHILIP MORRIS organiza para el 90 el Campeonato Marlboro Fórmula Ford. Sin variaciones en el reglamento, el campeonato se compondrá de diez carreras y los derechos de inscripción, a tramitar en la Federación Española de Automovilismo, se han fijado en cincuenta mil pesetas.

JORDI TARRÉS se impuso en el trial de Bilbao valedero para el Campeonato de España. El Campeón de Mundo se mostró muy satisfecho del grado de difi-

su versión japonesa y en el Acrópolis el coche preparado por Prodrive siguiendo las especificaciones europeas. La mecánica de cuatro cilindros opuestos, dos litros y 16 válvulas no difiere en cuanto a potencia en los dos coches (290 CV) que, sin embargo, sí registran pesos distintos además de diferentes sistemas de transmisión y suspensión.

Los hombres del Subaru Rally Team serán Markku Allen e Ilkka Kivimaki y los locales Mike Kirkland y Surinder Thatthi como probadores antes del Safari Rally de Kenia.

ESCUELA

TAC SOBRE DOS RUEDAS

LA escuela de técnicas de conducción dirigida por Joan Arnella ha ampliado sus actividades al mundo de las dos ruedas. Se han inaugurado los cursillos que, por primera vez en España, ofrecerán sus servicios de forma continuada sobre el circuito que la escuela tiene en Calafat. Seis monitores especializados impartirán las clases tanto teóricas como prácticas con una periodicidad, de momento, mensual y habrá tres niveles: normal, turismo de carretera y conducción deportiva. Los grupos de treinta alumnos realizarán el curso en una sola jornada que incluirá charlas teóricas, películas de video y sesiones prácticas en el circuito. El precio es de veinte mil pesetas, comida y seguro incluido, y los participantes deberán acudir con su propia moto. Para cualquier tipo de información, dirigirse a TAC, teléfono: (93) 256 83 27.

AUDI QUATTRO V8

ESTRENO ALEMÁN

COINCIDIENDO con el Salón de Ginebra, Audi ha mostrado al público su Quattro de motor V8 y 400 caballos de potencia. De impresionante aspecto y no menos impresionantes prestaciones, este coche está destinado por ahora tan sólo al campeonato alemán de circuito y no se vislumbra la posibilidad de sacarlo fuera de «casa». Es posible que Hans Stuck sea uno de los pilotos de Audi encargado de enfrentarse a los Mercedes y Opel ya que los BMW no saldrán este año a la pista.



UN GENIO ESPAÑOL EN LA FORMULA 1

SENTARSE al volante de una fórmula 1 es una meta reservada a unos pocos, **poquísimos elegidos**. Son respetados y admirados, envidiados y halagados.

Sobran dedos de una mano para contar los españoles que han conseguido tal honor como pilotos de una escudería oficial. Sin embargo, hay algo todavía más difícil por cuanto son muchos menos los puestos reservados a los directores deportivos. He aquí que a la chita callando, con profesionalidad y modestia, un español que se pasa once meses fuera de su tierra, ha conseguido meter la cabeza entre el «santa sanctorum» de la categoría reina.

Un genio español anda suelto en la F-1. Se llama **Joan Villadelprat** y puede presumir y no presume de ser, ni más ni menos, que el **director deportivo del Team Tyrrell**. El viejo león, el experimentado Ken, le abrió las puertas de su casa tan pronto como tuvo conocimiento de que el jefe de mecánicos de Ferrari se marchaba de Maranello. Lo suyo es una carrera meteórica.

De la fallecida fórmula 1.800 española pasó a mendigar un puesto de mecánico raso en una escudería británica de Fórmula 3. Se pasó dos años en el anonimato, **con las manos sucias de grasa** y sin dinero para tener dos monos de recambio. Pero valió la pena. El salto a la fórmula 3.000 y de ahí, entró por la puerta de servicio en McLaren. Su seriedad, rigor y ganas de emprender le catapultaron hasta llegar a ser el mecánico de Prost.

Su primer gran fichaje fue su **ingreso en Ferrari**, a las órdenes directas de Jhon Barnard. Un españolito que se ha hecho a sí mismo dirige un equipo de más de veinte mecánicos. Los aires de cambio que soplaron en la escudería italiana le aconsejaron cambiar y en Tyrrell tiene nivel ya de staff directivo.

Curioso país el nuestro. No somos capaces de tener un piloto en la fórmula 1 y hemos conseguido colocar un director deportivo en una de las escuderías más históricas. El mérito es sólo suyo, del **silencioso y aplicado Joan Villadelprat**. No ha tenido padrinos ni le han regalado nada. **Se lo ha ganado todo a pulso**.

Será el **único español en el circo de los Grand Prix**, que el pasado fin de semana tuvo su «premier» en Phoenix, Arizona. Ojalá sea un año en que se rompa la monotonía del pasado en donde los McLaren hicieron mucho daño a la fórmula 1 con su superioridad casi insultante. Ahora, con Prost en la acera de enfrente, luciendo el «1» en su Ferrari, Senna tendrá que demostrar lo que de verdad vale. Porque lo que parece claro es que **vamos a ver un mundial polarizado en torno a la guerra McLaren-Ferrari**, con Prost, Senna, Mansell y Berger como gladiadores. Los demás, a lo máximo que pueden aspirar es a subir al podium cuando fallen los favoritos.



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-Villalpando.
N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Torremolinos.
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



DEPORTE

MOTOS EN JEREZ

El 18 de marzo se celebrará en Jerez la prueba del Campeonato del Mundo de Superbikes y del Europeo de Velocidad de 125 c.c., 250 c.c. y Superbikes; en Vallformosa, Barcelona, el Campeonato de España de Motocross de 125 centímetros cúbicos y, en Irlanda, la primera prueba del Mundial de Trial.

NACIONAL Y EUROPEO DE RALLYES

Este fin de semana se disputará el Rallye Sierra Morena en Córdoba, segunda prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes que, presidido por S.A.R. la Infanta Doña Cristina, contará con la presencia, entre otros, del actual campeón de España, Josep Bassas a los mandos del BMW M3. Del 15 al 18 tendrá lugar el Rallye Garrigues, Francia, prueba puntuable con máximo coeficiente para el Europeo de Rallyes.

VETERANOS

CARNAVAL DE CLASICOS

El Club de Automóviles Antiguos de Las Palmas ha preparado una concentración de coches antiguos bajo el título de Carnavales en Maspalomas. El día de encuentro es el sábado 17 de marzo.

Más información: (928) 36 60 44



APRENDER DESDE NIÑOS

La escuela de pilotos de Emilio de Villota organiza periódicamente unos cursos de karting para niños. Además de las clases de conducción en el circuito de Baeza, un total de quince alumnos reciben lecciones de tipo práctico y teóri-

co sobre seguridad vial y mecánica.

Precio:
29.000 pesetas
Próximo curso: 17 y 18 de marzo
Más información:
(91) 859 27 61

AGENDA

DARSE UN RESPIRO

FIN DE SEMANA EN CANTABRIA

El Moto Club Santillana ha organizado, para los días 31 de marzo y 1 de abril, la 4ª Concentración Rallye Turístico para Motos. El precio incluye noche de hotel, comidas y además, asistencia técnica a cargo del Real Automóvil Club de España en Santander.

Precio: 4.500 pesetas
Más información: (942) 81 80 11

LO QUE HAY QUE VER

DOMINGO DEPORTE

En la sobremesa del domingo, Televisión Española hará una conexión con el circuito de Jerez para ofrecer la carrera del Mundial de Superbikes. A continuación, un previo del Campeonato Mundial de Motociclismo.

Domingo 18, TVE-2
a partir de las 14:40

CARDUS Y «ASPAR»

MOTOR SPORT ha preparado para esta semana un reportaje en el que analiza el duelo entablado entre los dos pilotos españoles. También, emitirá un resumen del Rallye de Portugal; del Gran Premio de Fórmula 1 desde Phoenix; previos al Mundial de Motociclismo y de Trial y por último, la prueba del Opel 1.800 i.

Sábado 17 en ETB1, 23:00 en euskera.
Domingo 18 a las 15:00 y martes 6 a las 19:00 en castellano

FORMULA 1 EN DIRECTO

Como ya informamos anteriormente, Eurosport retransmitirá en directo todas las carreras de la temporada de F1. Para los que no pudieron ver el domingo la carrera desde Phoenix, emitirá un resumen de una hora de duración con los momentos más interesantes.

Jueves 15, a las 12:00

PARA VIAJAR POR...

GUIA DE ESPAÑA

La Guía Completa del Viajero, editada por Anaya, reúne en un solo volumen más de treinta y siete itinerarios en los que se resumen las diferentes alternativas a la hora de decidir una ruta entre dos puntos. Además, dispone de abundante información hotelera y gastronómica, incluyendo también, los servicios turísticos de los que el visitante puede disponer en cada localidad. El mapa de carreteras se vende por separado.

Precio: 1.950 pesetas. El mapa cuesta 690 pesetas.
Puntos de venta: en librerías

TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
 Tel. (900) 12 35 05
CAMPESA
 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) 13 65 24

Coördina Lourdes Bravo

GAMEL



El sabor de la aventura.



Las aguas de las Sanitarias Adán que PUMAR PERJURICA SERIAMENTE DA BALLE

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCASION
GARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

Garantía hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

FOTOS ESPIA



NUEVO KADETT

Motor 16

17 de marzo de 1990

Núm. 334 • 325 ptas.



**GINEBRA
EXTRA
SALON**



6 PRUEBAS

- NUEVO ROVER 216 GSi
- MERCEDES 190-2.6 SPORTLINE CONTRA
- BMW 325 i M-TECHNIC
- SEAT IBIZA SLALOM ● PEUGEOT 309
- SRD TURBO CONTRA VW GOLF GTD

ENCUESTA
COMO ELIGEN SU COCHE LOS ESPAÑOLES

**REGALO
POSTER F-1**



CALENDARIO