

MUNDIAL DE MOTOS



ESPAÑOLES A GANAR

# Motor 16

GRUPO

24 de marzo de 1990

PRUEBAS

Num. 335 • 300 ptas.

## DEPORTIVOS 90

### VW CORRADO G-60 NISSAN 200 SX



## LOTUS

AL VOLANTE  
DEL NUEVO  
ELAN

EXCLUSIVA



## TOLEDO

EL SEAT  
DEL 91

PRIMERAS  
FOTOS  
SIN  
CAMUFLAJE



TRAFICANTES DE COCHES EN BARCELONA





# Tu primera Honda

Entra en el mundo de Honda con la nueva Wallaroo.  
Una moto joven, fuerte y divertida, como tú.  
Wallaroo, tu primera Honda que nunca olvidarás.



**WALLAROO**



**MOTUL con HONDA**

**HONDA**

ACUSTIC & PARTNERS

## LIBERTAD DE EXPRESION

**D**E nuevo las largas tijeras de TVE han censurado la velocidad que puede alcanzar un vehículo (en este caso los 208 Km/h del nuevo Alfa 33), siguiendo las normas de la todavía Dirección General de Tráfico, que con la entrada en vigor de la nueva Ley de Seguridad Vial, pasará a llamarse Jefatura Central. Por cierto, que es este nuevo texto legal el que acuña el término «apología de la velocidad», poniendo freno a la libre expresión y a los derechos que tienen reconocidos en la Constitución los profesionales de la Publicidad.

¿Por qué negar la evidencia, me pregunto? ¿No sería más lógico aconsejar a los ciudadanos que utilicen más racionalmente sus vehículos? ¿Por qué se censura en TVE la velocidad, al mismo tiempo que se ofrecen con generosidad películas, en las que los despropósitos de los conductores son una pésima escuela? Muy sencillo: en la locura de las películas se confía

en el buen sentido común de los televidentes. En la publicidad, no. Los fabricantes de coches tienen derecho a hacer pública la «velocidad punta» de sus productos. Otra cosa bien distinta es que los responsables del tráfico patrio se esfuercen en hacer buenas campañas de prevención. Son dos formas muy distintas de comunicación y las dos, por supuesto, resultan complementarias.

Es evidente que los coches corren, pero sólo cuando sus conductores pisan a fondo el acelerador. Precisamente por ello es necesaria una buena educación cívica y vial. Imagínense ustedes este diálogo:

- Cómprase este coche; tiene doscientos caballos.  
- ¿Y corre mucho?  
- Pruébalo y verá.

¿No sería mucho más conveniente advertir al comprador del peligro que puede tener una máquina que desconoce? Parece de sentido común, por mucho que algunos se empeñen en no utilizarlo. Y nos consta que los publicitarios lo tienen, de la misma forma que el derecho de expresar libremente sus ideas.

**Félix Lázaro**  
Editor Ejecutivo



**10 AL VOLANTE**  
Lotus Elan

**14 AL VOLANTE**  
Peugeot 605 SR dt / SV dt

**16 AL VOLANTE**  
Nuevo Alfa 33

**20 LO ULTIMO**  
Toyota Sera

**22 LO ULTIMO**  
Peugeot 205 Plus y Roland Garros

**24 LO ULTIMO**  
Seat Toledo

**30 ECONOMIA**  
Auto-Perestroika

**44 A FONDO**  
Volkswagen Corrado G-60

**52 A FONDO**  
Nissan 200 SX

**62 ACTUALIDAD**  
Robo de vehículos en Barcelona



**86 DEPORTE**  
Comienza el Mundial de Motos

**94 DEPORTE**  
Rallye Sierra Morena

**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 Cermuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simóneta Carril, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Maillet (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. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (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 Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerado. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael María Monhilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (964) 43.22.11. 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. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galerín S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRH. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,972. Polígono Industrial Conmar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.347. 1989. Difusión controlada por OJD.



## EN VOZ BAJA



Al fin parece que se avanza en el tema de la homologación única europea, un escollo en la reglamentación, que no había podido ser salvado pese a muchos e intensos esfuerzos. El concepto de «opcionalidad» de algunos reglamentos podría suprimirse próximamente y llegar en 1993 a un mercado único y una homologación única. Lo cierto es que, pese a una mejora en las condiciones de homologación, en nuestro país todavía subsiste un larguísimo trámite, que dura normalmente más de 5 meses, tiempo que depende de

las prioridades hacia los países comunitarios y con un coste exageradamente alto.

Si se mantuviese estrictamente el boicot a los productos sudafricanos, sería absolutamente imposible la obligatoriedad de los escapes catalíticos en Europa. El platino que se necesita para la fabricación de los catalizadores procede en más del 90 por ciento del país africano y el principal fabricante mundial de estos escapes, la firma Corp/De Beers tiene una importante participación de capital sudafricano. Recientemente, han inaugurado una factoría en los alrededores de Bruselas.

## SEGUROS

### ACUERDO MUTUA-TALLERES

Tras varias jornadas de tensión y polémica, la Mutua Madrileña Automovilista y la Asociación de Concesionarios Intermarcas de Madrid (Acima) firmaron el pasado día 13 un acuerdo mediante el cual la compañía aseguradora incrementará las tarifas de las reparaciones en una media del 24,5 por ciento. Según portavoces de la Mutua, que señalan que con el acuerdo acaba el conflicto, esa subida no repercutirá en las primas de los mutualistas.

## 605 GUTMANN

### ¡QUE IMAGEN!

El Peugeot 605 puesto a punto por los especialistas alemanes de Gutmann, bautizado con el nombre Royal Look, es un auténtico grande del asfalto, un fami-



liar de lujo con el corazón y el cuerpo de un super deportivo. El resultado final es un automóvil contundente, capaz de rondar los 240 por hora de velocidad punta. El kit Royal Look comercializado por Gutmann puede aplicarse de forma escalonada en los 605. La primera propuesta se centra en el capó aerodinámico. La segunda fase pasa por suspensiones y ruedas; amortiguadores más enérgicos, distancia de la carrocería al suelo reducida en cinco centímetros y llantas de dieciséis pulgadas mejoran el comportamiento del conjunto. La última parte del trabajo se centra en el motor, en el seis cilindros con culata de cuatro válvulas, que tras el toque mágico de Kurt Gutmann alcanza los 235 caballos de potencia en su versión catalizada. El 605 Gutmann Royal Look busca un importador para nuestro país.

## TRAFICO

### LA NUEVA LEY EN EL BOE

El Boletín Oficial del Estado publicaba el pasado día 14 de marzo el texto articulado de la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que entrará en vigor el próximo 4 de abril, justo antes del comienzo de las vacaciones de Semana Santa. La Ley nace en medio de una fuerte polémica tanto por las críticas sobre las fuertes sanciones que contempla como por la indefensión jurídica en que deja a los conductores, según han puesto de manifiesto varias entidades de defensa de los automovilistas que han anunciado que acudirán al Tribunal Constitucional.

## CHRYSLER - PUCH NACE EUROSTAR

El «joint venture» suscrito entre la firma norteamericana Chrysler y la europea Steyr-Daimler-Puch ya tiene nombre: Eurostar. Este acuerdo, suscrito al cincuenta por ciento por ambas firmas, tiene como objetivo colocar en el mercado a partir de 1996 un total de 125.000 unidades del «minivan» Voyager



## EN REMOJO

### BOGA, BOGA... JAGUAR

Ha sido la sensación de los carnavales venecianos y todavía deja atónitos a los visitantes de la ciudad más romántica de Italia. Esta réplica en madera de un Jaguar de 1930 es el último trabajo de Livio di Marchi, un escultor de 45 años que es capaz de esculpir cualquier elemento por grande que sea.

El Jaguar acuático pesa más de mil quinientos kilos y ha exigido cinco meses

de trabajo. Livio di Marchi ha conformado el chasis a base de madera de pino, el revestimiento interno es de cerezo, los retrovisores son de arce y el radiador está realizado en tilo. El motor, un Yamaha náutico de veinte caballos, es el único elemento de metal en una obra de madera, en una réplica perfecta del Jaguar de 1930 que sólo camina a empujones cuando se mueve sobre el asfalto.



## VERDE Y ROJO



En el informativo de la noche de Telemadrid, el ya popular Teleticias, se informa con seriedad y rigor sobre las previsiones del tráfico en la capital. Nuestra felicitación a quienes tuvieron la idea y a quienes la llevan a cabo, incluido el gabinete de información del Ayuntamiento de Madrid.

Estremece pensar que un camión fuese capaz de recorrer 20 kilómetros por el carril contrario de la autovía N-II, perseguido por un vehículo policial. El conductor sólo pudo ser apresado tras chocar con un turismo a la entrada de Madrid. ¿Dónde estaban los miembros de la Guardia Civil? También se merece un semáforo rojo la persona que ha ocultado el nombre completo del conductor. ¿Cómo es posible que se dé el nombre de un raterillo y se oculte pudorosamente la filia-

ción de un miserable de esta naturaleza?

Efren García Grinda y Josep Llobet i Gelma son dos jóvenes arquitectos españoles que han sido seleccionados, como finalistas del Concurso Europeo Citroen de Arquitectura. Estos dos españoles, junto con otros 18 colegas de otros países, recibirán una ayuda de diez mil francos franceses para la realización de un proyecto que deben presentar a la final. Les deseamos los mejores éxitos.

Celebramos siempre la llegada de nuevas publicaciones al sector, pero despreciamos los hábitos poco profesionales cuando la competencia es ilícita. El «top» de la caradura lo protagoniza un colega que la ha tomado con nuestros hermanos de Gran Auto 16 ¡Tiene bigotes la cosa!



## LANCIA Y-10 PRECIO FOGOSO

El Lancia Y-10 está de rebajas; el modelo más utilitario de la gama Lancia, un bombón acabado a las mil maravillas, acaba de reducir su precio en un 3,3 por ciento; la factura final se queda, por tanto, en 1.035.650 pesetas.

El Y-10 Fire utiliza un motor de cuatro cilindros con 999 centímetros cúbicos y 46 caballos de potencia, el motor Fire.

## MERCEDES

### NIEFER PRESIDENTE

El Consejo de Administración de Mercedes-Benz AG ha decidido ampliar la Junta Directiva desde los cinco miembros actuales hasta trece con el fin de adecuar la estructura a su presencia en el mercado mundial. Tras esta decisión, el profesor Werner Niefer figura como presidente de la Junta. El vicepresidente de la Junta será Helmut Werner.



## RENAULT 19

### TDE, TODO UN LUJO

La gama Renault 19 acaba de incorporar dos nuevos modelos, los R-19 TDE y R-19 Chamade TDE, dos modelos de lujo animado por el motor Diesel de cuatro cilindros con 1,9 litros de cubicaje y 65 caballos de potencia. Ambos coches, R-19 TDE y R-19 Chamade TDE, salen al mercado por 1.825.000 pesetas e incorporan un equipo completísimo.



BALLESTA

## LA GRUA DE PAPEL

**C**ONOCEMOS por los medios informativos, que el MOPU se gastó el pasado año más de tres mil millones de pesetas en el «Plan de Lechada Asfáltica». Llamaron los expertos «lechada asfáltica» a una ligerísima capa de asfalto que, colocada sobre las viejas calzadas, le dan un aspecto excelente, como nuevo. Lo malo es que, a la primera lluvia, la lechada se disuelve como un azucarillo.

Acusa la oposición a Cosculluela de derrochar el dinero en lechadas, cuando hay tanto que hacer en las carreteras hispanas.

Tendrá razón la oposición en que Cosculluela abusó de la lechada, pero no le

negarán al Gobierno otras lechadas intensamente usadas en estos días. A saber:

La que repartieron las fuerzas del mal llamado orden entre los marineros andaluces.

La mala lechada que derrocharon los sufridos madrileños ante la huelga del metro la pasada semana.

La que ha repartido a diestro y siniestro el Fiscal general del Estado, con especial dedicación a los medios informativos.

Aquí el único que se salva de repartir lechadas es Juan Guerra, quien siempre ha preferido el cemento armado, hay incluso quien afirma que tiene la cara de este material.



### UNIVERSIDAD

#### NISSAN Y SEAT JUNTAS

**L**A enseñanza universitaria del automóvil, hasta ahora casi ignorada en nuestro país, acaba de recibir un espaldarazo impresionante: Nissan Motor Ibérica y Seat han unido sus fuerzas con la Universidad Politécnica de Barcelona, UPB, para crear el primer master español en ingeniería de automoción. Este master tiene dos niveles: ingeniería de automoción y postgrado en tecnología de automoción. El diploma de master significa una formación completa en proyectos, fabricación del vehículo y

gestión de recursos tecnológicos. Los encargados de impartir tales cursos son profesores de la UPB junto a técnicos de Nissan, Seat y Enasa. En esa misma línea cultural se inscribe el acuerdo de patrocinio suscrito por Seat con el Liceo de Barcelona. Este acuerdo se concretará en el patrocinio de Jenufar, de una ópera de Leos Janacek, que se estrenará el próximo 14 de mayo.



### TWR JAGUAR

#### LA MEJOR COMPETENCIA

**L**OS Jaguar de competición que ganaron las 24 horas de Le Mans en 1988, podrían rodar por las calles, matriculados y con todos los papeles en regla, antes de 1993. La idea bulle en la mente de Tom Walkinshaw, responsable de la escudería Jaguar. Los TWR saldrían al mercado con un precio próximo a los 150 millones de pesetas. Se construirían sólo 35 coches.

### DODGE VIPER

#### CIEN FIERAS

**L**A decisión está pendiente de un hilo: Chrysler quiere construir su fabuloso Viper en serie, quiere construir entre cinco mil y siete mil unidades al año, pero todo proceso puede venirse a tierra si los costos de producción son excesivamente elevados. El propio Lee Iacocca se muestra favorable a la idea, pero la respuesta final sólo se conocerá en la segunda mitad de 1990. Por lo pronto se van a construir cien unidades, a modo de experimento, cien unidades animadas por el motor de diez cilindros en V y 3,5 litros de cubitaje con trescientos caballos de potencia, motor puesto a punto por el vicepresidente de la firma, Jean Francois Castaign, padre de las mecánicas Renault V-6 Turbo de Fórmula 1. Desconocemos el precio de estas joyas «salvajes».

### SEGURIDAD

#### EUROSID

**E**STE robot de aspecto humano se llama Eurosíd, tiene reacciones muy similares a las de una persona y suministra datos a través de 21 canales de información. Eurosíd es el elemento clave en las investigaciones de seguridad llevadas a cabo por el Comité Europeo de Vehículos Experimentales. Ogle Design ha hecho los hombros y el torax; el laboratorio de Fisiología y Biomecánica de



Peugeot/Renault, ha hecho el cuello y la pelvis, mientras que el Instituto holandés TNO ha hecho el abdomen.

## El laboratorio.



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cuatro últimos años.



# El resultado. El modelo 13



## PRELUDE

El futuro de una excelente marca de automóviles se basa en la investigación tecnológica. Sólo investigando y experimentando se obtienen productos inigualables. Como el Honda Prelude. El resultado del laboratorio más sofisticado del mundo: la Fórmula 1.

El Prelude refleja la experiencia tecnológica de Honda, como el sistema

exclusivo de cuatro ruedas direccionales, y encierra en su interior la mecánica más exquisita que puede haber hoy en el mundo de la automoción.

Aquella que nos ha permitido ganar durante cuatro años consecutivos el Campeonato del Mundo de F-1.

Como los motores de 16 válvulas DOHC, extremadamente compac-

tos, gobernados por el ordenador PGM-FI que les inyecta agresividad en la cadencia, pero moderación en el consumo.

Ingenios capaces de desarrollar 150 caballos de potencia y que sólo se pueden concebir teniendo como banco de pruebas el Campeonato de Fórmula 1.

 **HONDA**

*Vehículo de Evolución*

LOTUS ELAN SE

# BALA DE PLATA

A.Marco y J.A. Díaz

Enviado especial

**E**S pequeño, afilado, rápido y preciso; el último Elan es un diablillo que pide a gritos carreteras difíciles, carreteras repletas de curvas, para demostrar todo su potencial.

En Lotus han creado una máquina muy especial, una verdadera bala de plata, la bala que se reserva para aniquilar a los «enemigos» privilegiados. En el caso del Elan más joven esos enemigos son los

modelos que componen la generación de GTI, GSi y denominaciones similares, coches animados por motores turbo o por motores con culata de dieciséis válvulas, con potencias comprendidas entre los ciento treinta y los ciento sesenta caballos. El Elan ha

llegado a esa batalla como un «sheriff» justiciero que luce el distintivo Lotus en su solapa en lugar de la estrella clásica de los representantes de la ley. El Elan ha entrado en el mercado para poner el punto final en todas las discusiones sobre deportivos de tipo medio, modelos con carrocería de tres puertas y algo menos de cuatro metros de longitud total.

El último descapotable de la marca británica estará disponible en nuestro país desde los primeros compases del otoño con un precio final, aún no fijado, que debería moverse entre los cuatro y los cinco millones de pesetas. Lotus quería retornar con fuerza al primer plano de la actualidad y ha conseguido su objetivo; el Elan tiene todas las credenciales en regla para seducir a los amantes de las mecánicas agresivas y las líneas espectaculares.

Los conductores convalecientes de la «fiebre GTI» ya tienen remedio para sus males, el medicamento se llama Elan, 3,80 metros de soluciones de vanguardia con el techo por cielo, como corresponde a un descapotable de pura raza. Este medicamento debe tomarse en pequeñas do-



**OTRO MUNDO.** El Elan SE descubre un universo de sensaciones nuevas. El viaje sin capota es un verdadero regalo para los sentidos.



#### FORMAS SEDUCTORAS.

Los estilistas británicos han hecho un trabajo excelente en el Elan.



**L**os ciento sesenta y cinco caballos de potencia tiran con energía en todo momento y entran en escena con progresividad.



#### PERSONALIDAD

El último Lotus hace girar las cabezas a su paso. Es corto pero muy ancho y su estilo aerodinámico hace gala de una gran efectividad.

**DE PURA RAZA.**

Los asientos del Lotus recogen el cuerpo a la perfección, se adaptan como una segunda piel. El cuadro de mandos se lee a las mil maravillas y su información es muy completa.



**SIN DUREZA.**

El último deportivo británico hace gala de una gran agresividad pese a que sus aristas son redondeadas y carecen de cualquier elemento desafiante.



**VISTA CLASICA.**

Esta imagen la contemplarán muchos conductores cuando el Elan se comercialice en nuestro país. La agilidad del coche británico permitirá superar a todo tipo de automóviles.



**EN EL CIELO.**

Así se siente el usuario del Lotus cuando recoge la capota plegable de su coche.

**CURVATURAS.**

Los estilistas capitaneados por Colin Spooner han abierto una vía nueva.



FICHA TECNICA	
LOTUS ELAN SE	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.588
Arbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyec. electr. + Turbo
Compresión	8,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	165 cv (123 kw)/6.600
Par máximo / r.p.m.	20,4 mkg (200 Nm)/4.200
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 marchas
<b>DIRECCIÓN</b>	
Sistema	Cremaillera asistida
Díámetro de giro (m)	10,6
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.020
Largo/ancho/alto (mm)	3.803/1.734/1.230
Capacidad del depósito (l)	46,4
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	7,2
Velocidad Máxima (km/h)	220
Consumo Urbano (l/100 km)	10,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,7
A 120 km/h (l/100 km)	8,9

sis porque produce adicción y es difícil anular su influencia.

El estilo deportivo del Elan está edificado sobre tres pilares principales: el comportamiento impecable del conjunto, la calidad de la mecánica y el diseño innovador, tres aspectos en los que se aprecian las habilidades de cientos de proyectistas formados en el mundo de la competición, ingenieros que han buscado eficacia y sencillez para dar forma a un proyectil de poco más de mil kilos de peso, que alcanza los doscientos veinte por hora de velocidad punta en un suspiro, que acelera de cero a cien en 7,2 segundos, dos valores contundentes que dan idea de la furia encerrada bajo el capó delantero.

El último Lotus es un coche ágil, muy ágil, que reacciona con nobleza en todas las circunstancias. Avanza en línea recta como una verdadera bala, sin desviarse ni un milímetro de su trayectoria aunque el viento lateral azote con violencia; esa eficacia alcanza su máximo esplendor en las curvas, tanto si son rápidas como si son lentas y muy cerradas, curvas que se superan a un ritmo increíble sin que el Elan pierda su compostura, sin que la persona sentada a los mandos deba corregir movimientos extraños de la carrocería.

tran en escena con progresividad, sin los tirones brutales que caracterizan a otras mecánicas sobrealimentadas. Es un motor silencioso y equilibrado que derrocha todo su poderío entre las cinco mil y las siete mil revoluciones por minuto, los regímenes apreciados por los conductores con gasolina en las venas, por los conductores que aprecian las emociones fuertes.

El cambio, muy manejable, permite sacar todo el rendimiento del motor nipón; se trata de una caja de carácter muy alegre, de una caja con cinco marchas de estilo enérgico que favorecen las aceleraciones fulgurantes y las recuperaciones de velocidad casi instantáneas, ideales para solucionar los adelantamientos más complicados. El Lotus Elan rueda deprisa con toda la facilidad del mundo pero también sabe mostrarse dócil y caminar tranquilo sin que su mecánica muestre el menor síntoma de enfado, sin traqueteos de ningún tipo.

Para completar la descripción del último Elan, del primer Lotus del año 2000, hay que referirse a su carrocería, compacta y aerodinámica, alejada de los moldes estéticos tradicionales.

Los estilistas capitaneados por Colin Spooner han puesto a punto un biplaza corto y ancho, con rasgos muy redondeados, un coche cuyo coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, es de 0,34, valor de primera clase para un coche cubierto con un techo de lona, equipado con neumáticos de gran anchura y radiadores, tanto para el agua como para el aire de admisión, de superficies muy importantes.

El deportivo británico hace gala de un tren delantero excepcional, un tren que transmite los ciento sesenta y cinco caballos al suelo sin ningún problema, que responde de inmediato a las órdenes dadas por el volante. Basta un leve movimiento de las manos del conductor para que el Lotus modifique su trayectoria sin la menor vacilación. A su volante no se siente esa pereza, esa pesadez habitual en modelos menos evolucionados, que derivan de automóviles de gran serie. Es el toque «mágico» de la competición.

El tren trasero completa el panorama con un trabajo eficaz que incrementa, aún más, el placer de conducción. Sus reacciones en curvas lentas, nerviosas pero no burscas, y su aplomo total en curvas rápidas, son datos que hablan por sí solos de la valía del diseño Elan, de la valía de unos reglajes puestos a punto por el ingeniero John Miles, antiguo piloto de Fórmula 1 dentro del equipo Lotus.

El motor y la caja de cambios acentúan los placeres proporcionados por las suspensiones y el chasis del Elan más joven. El cuatro cilindros de origen Isuzu, con culata de dieciséis válvulas y turbocompresor, es un prodigio de fuerza y de suavidad. Los ciento sesenta y cinco caballos tiran con energía en todo momento y en-

La eficacia, idea clave en el diseño del Elan, se aprecia desde el mismo instante en que se abre la puerta; la espaciosidad del interior y la forma impecable de los asientos invitan a empuñar el volante para salir corriendo. Un cuadro de mandos muy completo, con indicadores de gran tamaño tintados en tono rojizo, tono elegido por el propio director ejecutivo de la marca, Michael Kimberley, el heredero de Colin Chapman, y un parabrisas panorámico muy inclinado, que envuelve casi por completo a los dos ocupantes del coche y entorpece un poco la visión en las curvas más cerradas, ponen la nota distintiva en un coche exquisito, de producción limitada, ya que sólo se construirán tres mil unidades al año, un coche que se destaca con claridad de los deportivos medios presentes en el mercado.

La bala de plata esta preparada. Pongan a punto sus talonarios de cheques. Apunten... fuego.

PEUGEOT 605 SRdt / SVdt

# UN DIESEL MULTIVALVULAS

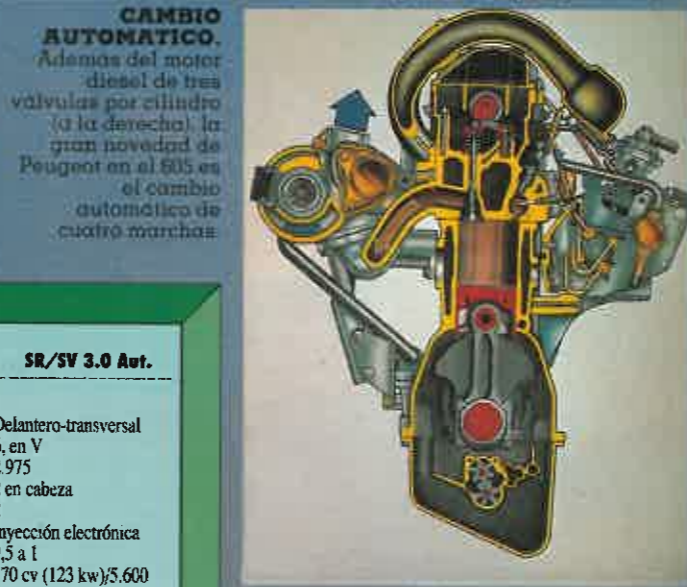
El motor diesel de tres válvulas por cilindro del grupo PSA ya tiene un nuevo cliente, el Peugeot 605, que gracias a esta tecnología hace gala de un funcionamiento muy similar al de un gasolina. Pero las novedades del 605 no paran ahí. También se ofrecerá cambio automático y otros refinamientos.

Enviado especial  
Alberto Mallo

**E**l diesel ha llegado a la gama 605 antes incluso de que ésta empiece a venderse en España. El calendario de comercialización del gran Peugeot es el siguiente: Mes de mayo, los SRi, SVi, SV 3.0 y SV 24. Mes de octubre, los SRdt, SVdt y versiones de gasolina con cambio automático. El 605 es el segundo diesel que recurre a la tecnología multivalvulas (ver Motor 16 nº 332). El primero ha sido el Citroën XM, con el mismo motor.

Esta solución de tres válvulas por cilindro, proporciona un funcionamiento cada vez más similar al de un turismo de gasolina, por la rapidez con que sube de régimen una vez superadas las 2.000 - 2.500 revoluciones por minuto, si bien por debajo es algo lento. Tiene un brillante rendimiento global en relación a su cilindrada, que es de 2,1 litros y unos consumos muy razonables. Es la suya la mejor relación cilindrada-prestaciones-consumo.

El comportamiento es igualmente bueno y la suspensión resulta conforta-



**CAMBIO AUTOMÁTICO.** Además del motor diesel de tres válvulas por cilindro (a la derecha), la gran novedad de Peugeot en el 605 es el cambio automático de cuatro marchas

FICHA TECNICA

	SRdt/SVdt	SRi Aut.	SR/SV 3.0 Aut.
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.088	1.998	2.975
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	2	2
Alimentación	Inyección +turbo	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	21,5 a 1	8,8 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 cv (80 kw) /4.300	130 cv (94 kw) /5.600	170 cv (123 kw) /5.600
Par máximo / r.p.m.	25,3 mkg (245Nm) /2.000	18,2 mkg (175 Nm) /4.800	24,5 mkg (235Nm) /4.600
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automática, 4 v	Automática, 4 v.
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Cremallera/ asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Díámetro de giro (m)	12	12	12
<b>FRENOS</b>			
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Dobles triángulos	Dobles triángulos	Dobles triángulos
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.430	1.360	1.460
Largo/ancho/alto (mm)	4.723/1.799/1.415	4.723/1.799/1.417	4.723/1.799/1.415
Capacidad del depósito (l)	80	80	80
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	11,3	13,0	9,9
Velocidad Máxima (km/h)	192	197	217
Consumo Urbano (l/100 km)	8,5	12,9	16,9
A 90 km/h (l/100 km)	4,9	6,8	8,0
A 120 km/h (l/100 km)	6,5	8,5	10,1

ble, destacando un sistema que neutraliza las trepidaciones verticales del motor. Pero el manejo del cambio es áspero y peca además de cierta imprecisión, mientras que el tacto del pedal de freno es poco progresivo.

El motor de este Peugeot tiene dos válvulas de admisión y una de escape, lo que básicamente facilita la entrada del aire, del que pasa más volumen al interior, concretamente un 65 por ciento más. No se ha ido a una segunda válvula de escape, porque sus ventajas sólo se aprecian en regímenes de giro muy altos, lo que no es el caso de los diesel.

En la presentación de estos nuevos 605 ha habido otro protagonista, el cambio automático que estará disponible en los SRi, SR 3.0 y SV 3.0. Es un cambio de cuatro relaciones, desarrollado conjuntamente con ZF, capaz de satisfacer a los más exigentes incondicionales del automatismo. Es de diseño moderno, no penaliza el consumo en carretera y su funcionamiento es suave. Otras particularidades de los 605 relativas al confort de utilización, son un nuevo sistema de aire acondicionado y el techo practicable. El primero es enteramente automático y su rendimiento hace olvidar algunos de los sistemas tradicionales. Será exclusivo de los SV 3.0 y SV 24. Su funcionamiento es enteramente automático en base a dos programas: visibilidad y confort. El usuario puede además controlarlo manualmente.

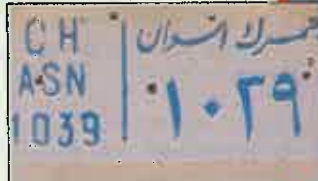
Estas nuevas versiones ampliarán las posibilidades de elección del 605 en el mercado español, en el que Peugeot piensa vender seis mil unidades en el transcurso de este año, de las cuales el 80 por ciento serán de gasolina.

CIRCULAR POR LA IZQUIERDA



**L**a circulación en Egipto, país donde se ha desarrollado la presentación de los nuevos Peugeot, no tiene nada que ver con Europa. Tal vez por las influencias británicas, los conductores invaden el carril de la izquierda sin grandes reparos, forzando al contrario a salirse a la cuneta. Pero lo hacen con una naturalidad increíble y saludando siempre con la mano o el claxon, amablemente, nunca de forma amenazadora. La suya es la civilización del saludo.

Cuando se detienen, no suelen hacer uso del intermitente. Las paradas o arrancadas son frecuentísimas, sobre todo en el caso de las «pick-up» taxis, que llevan hasta unas diez personas en su interior. Si hay más clientes, van de pie en el estribo posterior y en caso de apuro, hasta en el techo. Son tal vez los vehículos más frecuentes en las carreteras de las regiones paralelas al Nilo (no más de 35.000 metros cuadrados de un total de un millón), donde se concentra la población de este país, tremendamente bello, pero aún sumergido en la pobreza.





## A LA VENTA LOS NUEVOS ALFA 33

# A POR TODAS

En Alfa Romeo están decididos a que su nuevo 33 sea todo un éxito. Para que esto sea posible, se ha apostado por unos precios atractivos, por un equipamiento muy interesante y sobre todo por un producto en la más auténtica línea Alfa.

**U**N indiscutible aire Alfa sigue rodeando al modelo más pequeño de la casa, al 33, tras su puesta al día.

Una renovación importante y acertada que ha tenido un interesante aliciente final, al menos en España, en forma de un precio muy ajustado y un nivel de equipamiento más que aceptable.

Lo que en un principio parecía un lavado de cara superficial para aguantar el envite de la competencia durante los próximos años, ha resultado finalmente una revisión bastante más profunda con un resultado final muy logrado.

Como estrella dentro de la nueva gama, el nuevo 16 válvulas, destaca por su fuerza a pocas revoluciones y por su excelente comportamiento, gracias a una suspensión rediseñada. Las pérdidas de tracción, que ya se presentaban en el anterior 1.7, se han solucionado, y el tren delantero aguanta con mucha más firmeza tanto las aceleraciones en línea recta, como los fuertes apoyos en curva.

Los nuevos 33 ya cuentan con dirección asistida, de serie en los dos modelos más potentes y opcional, aunque a un precio interesantísimo, en los más sencillos. Su funcionamiento, variable en función de la velocidad, permite conducir con un buen tacto en todo momento.

Para su instalación se ha replanteado la situación del radiador, que se encuentra ahora más adelantado y se ha disminuido el tamaño del ventilador.

Interiormente y a simple vista, los cambios no son tan importantes. El volante es de nueva factura, pero muy parecido al anterior. Los asientos también son nuevos y a excepción de los que monta el modelo más potente, con una sujeción a toda prueba, en los demás se hecha de menos una butaca algo más grande.

Pero sin duda la mayor novedad reside en el sistema de climatización. Se ha optimizado su funcionamiento a la vez que se han sustituido los mandos, algo incómodos de utilizar hasta ahora.

El aire acondicionado es opcional en



### CLIMATIZACION.

Es una de las novedades más importantes en el interior de los nuevos modelos. El volante también es de nuevo diseño aunque recuerda mucho al anterior.



### OTRO COCHE.

Del anterior modelo sólo se han aprovechado las puertas, todo lo demás es nuevo. La parte trasera recuerda a las formas del 164 y también a la de otros modelos recientes como por ejemplo el Lancia Dedra.



**ASI VIENEN LOS ALFA 33**  
 ALFA 33 1.3 S 1.581.000 ptas.  
 ALFA 33 1.5 Ti 1.696.352 ptas.  
 ALFA 33 1.7 iE 1.824.351 ptas.  
 ALFA 33 1.7 16V 2.130.445 ptas.

los cuatro modelos con un precio de 165.000 pesetas IVA incluido.

El 33 1.3, quizá uno de los modelos más sorprendentes por sus prestaciones, se ha igualado en equipamiento de serie a la versión 1.5, por lo que cuenta con elevalunas eléctricos, cierre centralizado y cinturones traseros y también se le ha aumentado el número de caballos hasta 88 (dos más que el anterior).

Aunque en Italia se han puesto a la venta siete versiones del nuevo 33, aquí en España sólo se comercializarán cuatro, desapareciendo tanto el familiar como el 4X4. Ya a finales de año, cuando se haya ultimado el 33 Integrale con tracción permanente a las cuatro ruedas, el conductor español podrá acceder tanto a esta versión, como al nuevo Sport Wagon.

Con el nuevo diseño de la carrocería se ha logrado un mejor coeficiente de penetración además de una línea más agresiva acorde con su carácter. También ha propiciado que en el maletero entre un mayor volumen de equipaje.

Las cuatro versiones van equipadas de discos de freno delanteros, ventilados en el 16 válvulas, y tambores traseros. Y el antibloqueo de frenos opcional en los dos modelos más potentes (150.000 pesetas) incluye también los discos traseros. En cualquier caso, el tacto del pedal es algo esponjoso en la primera parte del recorrido, aunque termina frenando en buenas distancias. En definitiva, un producto atractivo y renovado a fondo en el que los precios se han ajustado al límite.

Andrés Mas

### FICHA TECNICA

	1.3 S	1.5 Ti	1.7 iE	1.7 16V
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal	Delantero-longitudinal
Nº de cilindros	4, boxer	4, boxer	4, boxer	4, boxer
Cilindrada (c.c.)	1 351	1 490	1 712	1 712
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	4
Alimentación	2 carburadores dobles	2 carburadores dobles	Inyecc Electrónica	Inyecc Electrónico
Compresión	9,5	9,5	9,5	10
Potencia máxima / t.p.m.	88/ 6 000	105/ 6 000	110/ 5.800	137/ 6 500
Par máximo / r.p.m.	12,4/ 4 000	13,9/ 4.500	15,5/ 4 500	16,4/ 4 600
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>				
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11	11	11	11
<b>FRENOS</b>				
Sistema (Del/Tras)	Disco/ tambor	Disco/ tambor	Disco/ tambor	Disco/ tambor
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg.)	940	940	970	1000
Largo/ancho/alto (mm)	4075/ 1614/ 1350	4075/ 1614/ 1350	4075/ 1614/ 1350	4075/ 1614/ 1350
Capacidad del depósito (l)	50	50	50	50
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,3	9,8	9,4	8,2
Velocidad Máxima (km/h)	176	188	190	205
Consumo Urbano (l/100 km)	9,9	10,4	9,5	10,4
A 90 km/h (l/100 km)	5,7	6	5,7	5,9
A 120 km/h (l/100 km)	7,9	8	7,6	8,2

## En Opel fabricamos coches verdes.

¿Usted prefiere un Vectra rojo brillante?  
¿O un Kadett gris Mistral metalizado? De acuerdo.  
No hay problema. De hecho, nuestra gama de  
colores es más variada que nunca. La novedad  
consiste en que, ahora, en el proceso de pintado  
de nuestros coches no utilizamos disolventes.  
Con este nuevo sistema hemos reducido más del  
80% de emisiones de hidrocarburo y Opel ha

sido el primer fabricante de coches europeo  
en aplicarlo, colaborando en proteger el medio  
ambiente. También hemos dejado de utilizar  
el amianto en los revestimientos de embrague y  
frenos y, prácticamente, hemos eliminado el  
cadmio en la composición del plástico y pintura  
utilizados en los nuevos Opel. Hemos sido pione-  
ros en incorporar catalizador a nuestros coches.

No sólo en los de mayor cilindrada, sino también  
en el resto de la gama. Además, como norma  
general, nuestros coches  
consumen menos combustible  
que la mayoría de los de su clase.  
Opel es el primer fabricante de  
coches europeo que, sistemática-  
mente, recicla el hidrocarburo  
clorofluorado (freón) que emplean

los sistemas de aire acondicionado. Esto es lo  
que nosotros entendemos por "verde". Más que  
un color, una actitud que nuestros  
competidores harían muy bien en  
seguir.

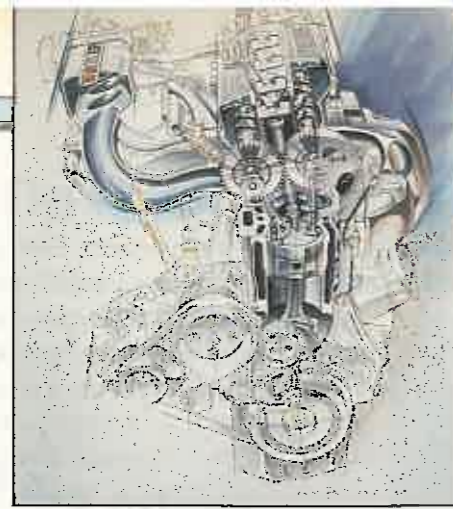


*¡Opel mejor que nunca!*



**OPEL** 

**EFICIENCIA TECNOLÓGICA.** El pequeño motor del Toyota Sera dispone de todos los avances tecnológicos, culata de 16 válvulas, inyección electrónica, doble árbol de levas en cabeza...



TOYOTA SERA

# AL RITMO DE LA ACTUALIDAD

El Toyota Sera fue presentado el pasado mes de noviembre en el Salón del Automóvil de Tokio. Nadie pensó entonces que, lo que en un principio era un prototipo de estudio, se iba a convertir en un modelo fabricado en serie y comercializado al público.

**S** IEMPRE se está hablando de prototipos y modelos del siglo XXI que se comercializarán en un futuro muy próximo, pero Toyota ha convertido uno de estos coches del año 2000 en una realidad y, desde marzo, está comercializado en Japón el Toyota Sera, un vehículo que se adelanta a todas las filosofías existentes actualmente en materia de automoción.

De momento sólo es el mercado japonés el que tiene acceso a este coche futurista a un precio de 1.800.000 yenes (1.700.000 pesetas aproximadamente) y con un volumen de ventas previsto en unas mil unidades mensuales, pero se está estudiando la posibilidad de exportarlo a Estados Unidos y Australia.

El Toyota Sera es un coupé de tres puertas y tamaño recortado, ya que su

longitud total es de menos de cuatro metros, pero lo que más llama la atención de este modelo es el exótico sistema de apertura de puertas que utiliza. Se abren hacia arriba, pero en lugar de tener una bisagra sobre un montante central en el techo, la tiene en la parte delantera de la puerta.

Sus líneas son muy estilizadas y se ha buscado un coeficiente de penetración aerodinámico favorable.

En el interior se pueden acomodar cuatro personas y el habitáculo está cubierto por una burbuja de cristal especial que no deja pasar los rayos ultravioletas. El salpicadero tiene un diseño futurista y el equipamiento es muy completo, disponiendo de aire acondicionado y elevallas eléctricas como equipo de serie, entre otras cosas. El sistema de sonido que incorpora el Toyota Sera es también impresionante y se denomina Super Live Sound System. Este equipo de música incorpora un total de diez altavoces (dos altavoces en las puertas, tres sobre el salpicadero y cinco ubicados en una central especial giratoria sobre la tapa del maletero) que van

FICHA TÉCNICA

TOYOTA SERA

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.496
Árbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (80,9 Kw) / 6.400
Par máximo / r.p.m.	13,5 mkg (132,3 Nm) / 5.200
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel. o automática
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera asistida
<b>FRENOS</b>	
Delanteros	Discos ventilados
Traseros	Tambores (Discos con ABS)
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	890
Largo/ancho/alto (mm)	3.860/1.650/1.265
Capacidad del depósito (l)	40
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	± 9,5*
Velocidad Máxima (km/h)	± 195*
Consumo medio ponderado (l/100 km)	6,8

\* Datos estimados por Motor 16



a su vez controlados por un procesador digital que asegura una perfecta audición. El Toyota Sera tiene un motor de 1,5 litros de cilindrada y 16 válvulas que desarrolla 110 caballos de potencia. Puede utilizar un cambio manual de cinco marchas o uno automático, y el sistema de frenos ABS es opcional.

**FUTURISTA A TOPE.** El Sera lleva instalado un equipo de música impresionante con diez altavoces.

Víctor M. Fernández

ROLAND GARROS

**ROLAND GARROS.**  
Lujo con nombre de tenis.



205 ROLAND GARROS Y PLUS

## PEUGEOT APUESTA POR EL TENIS

Con la llegada de la primavera, las marcas se apresuran a lanzar sus modelos de temporada. Peugeot ha iniciado esta carrera comercial con dos nuevas versiones.

**T**RADICIONALMENTE, Peugeot ha venido explotando con éxito la idea de lanzar al mercado versiones personalizadas, muy atractivas y con un cierto aire de distinción. El éxito del Lacoste no lo olvidan los distribuidores. Y tras aquel 205 con nombre de tenista francés, vinieron los Open, Junior, Green y este año, Plus y el Roland Garros.

El primero de ellos es una versión económica, con el motor del GL (1.300 y 65 caballos), que por un precio de poco más de 1.200.000 pesetas ofrece: caja de 5 velocidades, cuentarrevoluciones, retrovisor exterior del lado pasajero, llantas específicas y asientos deportivos. Lo cierto es

que es sumamente atractivo, ya que es casi 200.000 pesetas más barato que el actual XR, con el mismo motor y similar equipamiento.

Pero sin duda la versión estrella es la bautizada Roland Garros. Recurre al motor 1.360 de 85 caballos, con aire acondicionado y un color verde metalizado exclusivo de su carrocería. Por un precio de 1.650.000 pesetas (algo más de 150.000 pesetas más caro que el GT) ofrece: asientos parcialmente tapizados en cuero, volante forrado de cuero, spoiler delantero, elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas y una terminación de lujo que proporciona un innegable toque de distinción. ○



**205 A PRECIO MODICO.**

Por poco más de un millón doscientas mil pesetas, Peugeot ofrece la versión Plus, de 65 caballos.

HAY GENTE QUE ANTE LAS DIFICULTADES SE SUPERA.



Versátil. Fuerte. Rápida. La gente de hoy, pise el terreno que pise, quiere disfrutar más. Para ello fue creado el nuevo Discovery de Land Rover. El nuevo todo terreno que va más allá en todo.

Motor diesel de inyección directa, turboalimentado e inter-cooler. Excepcional en todo. Menor consumo a cualquier velocidad, mejor aceleración y el mejor par máximo en todos los vehículos de su clase.

La suspensión delantera y trasera monta muelles helicoidales de doble efecto, siendo las traseras de endurecimiento progresivo de acuerdo a los esfuerzos requeridos. Para andar mejor se vaya por donde se vaya.

La transmisión. Caja manual con 10 marchas sincronizadas hacia adelante y 2 atrás y caja transfer con diferencial central bloqueable. Tracción permanente a las cuatro ruedas y seguridad hasta límites insospechados.

Y el interior del Discovery; ¡Espectacular! Discovery. Un nuevo mito que nace.

Para la gente que se supera ante las dificultades, ¡todo un descubrimiento!



DESCUBRA DISCOVERY.  
ES DE LAND ROVER.



Tras la aventura del Ibiza, Seat se ha embarcado en la fabricación de otro coche, el Toledo, al que cabrá la satisfacción de pasear su hispánico nombre por todos los países del Mundo.

## EL SEAT TOLEDO SIN CAMUFLAJE

# FALTAN ONCE MESES

**E**n la primavera del 91, Seat lanzará a todos los mercados mundiales un nuevo automóvil, diseñado, realizado y producido en España y con nombre español; dentro de 11 meses nacerá el Toledo. En estas semanas, el nuevo coche ultima su fase de puesta a punto en las heladas tierras lapónicas, donde ha sido sorprendido sin el camuflaje con que hasta la fecha se había mostrado. Mientras tanto, un coche-laboratorio que ha servido de base para su desarrollo, el «Proto TL», hacía una nueva presenta-

procedentes de las plataformas del actual Passat y del futuro Jetta. Es pues un proyecto autónomo de Seat, en el que se aprovechan diversos elementos de la producción Volkswagen, actual y futura.

Precisamente la distribución de gamas entre Seat y Volkswagen es en estas fechas objeto de discusiones entre los responsables del holding. La aparición del Toledo pone de manifiesto que Seat no renuncia a su presencia en un segmento más alto que el actual del Málaga. Con el nuevo coche se quiere llegar a la catego-



### CARROCERÍA DE TRES VOLUMENES

Por primera vez, las fotografías del Toledo han desvelado el generoso maletero.

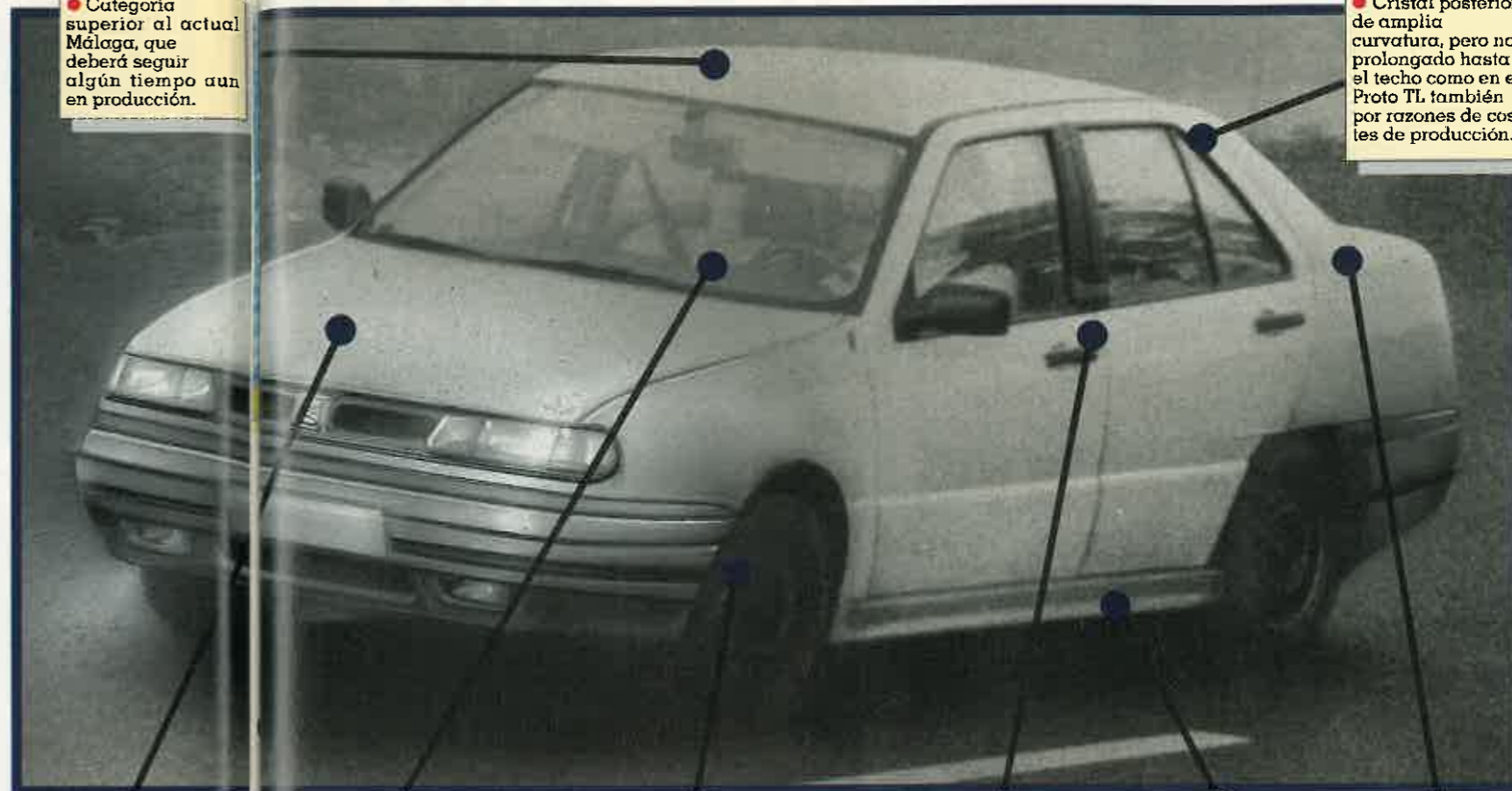
**E**n los interiores se ha trabajado intensamente para superar el tradicional vacío de Seat en este apartado.

ción en el Salón de Ginebra, tras una efímera aparición en Francfort, en maqueta.

Comencemos por aclarar que el Toledo no tiene nada que ver con el Seat Proto, aunque hereda algunas de las soluciones técnicas y de estilo que el coche-laboratorio ha venido descubriendo en los últimos meses. Por cierto que una tercera aparición pública del Proto tendrá lugar en el Salón de París, este otoño, con las siglas TLD (consonantes de «Toledo»).

El Toledo tiene las mismas dimensiones del Proto; es decir, 4,30 metros de longitud (frente a los 4,27 m. del Málaga) y 1,70 de ancho (por 1,65 del Málaga) y recibe una plataforma nueva, con elementos

● Categoría superior al actual Málaga, que deberá seguir algún tiempo aun en producción.



● Cristal posterior de amplia curvatura, pero no prolongado hasta el techo como en el Proto TL también por razones de costes de producción.

● Motores de gasolina y diesel. En gasolina, entre 1.600 (cuatro cilindros) y 2.300 (6 cilindros en V de 15 grados). En diesel, atmosférico y turbo. No se descarta la posibilidad de una versión de 200 caballos con el motor en V y culata de 24 válvulas.

● Los interiores se derivan de los del Proto, con dominio de las líneas redondeadas y vanguardistas.

● Tracción delantera y utilización del sistema Syncro (tracción a las cuatro ruedas) en alguna versión alta de gama.

● Dos puertas laterales, con montante central (el Proto no tiene este montante), ya que la solución del Proto es demasiado cara de realizar en serie.

● La plataforma utiliza elementos del actual Passat y del futuro Jetta.

● Carrocería de tres volúmenes, con portón posterior de plano de carga bajo.



**INTERIORES REVOLUCIONARIOS**

El diseño del habitáculo del Toledo es una de las fases en las que se ha puesto más interés y esfuerzo. Tradicionalmente es un aspecto que ha sido muy criticado en Seat y quieren ahora demostrar de lo que son capaces. Lo visto en el Proto TL en Ginebra son las líneas maestras de la configuración Toledo: líneas redondas, tonos cálidos, tacto mórvido. El volante será parecido al actual, pero con los mandos convencionales y no en el escudo central. La consola estará más girada hacia el conductor, en la línea de lo que puso de moda Paul Bracq en los BMW. La línea del salpicadero se prolonga hacia el revestimiento de las puertas, con los asideros y mandos de elevalunas integrados. El cuadro de instrumentos es también pequeño, pero menos profundo que en el Proto TL y menos alargado, manteniendo el generoso parasol.

Los asientos son muy grandes, pero no integrarán el cierre de los cinturones de seguridad. Tampoco hay aún una decisión sobre la disponibilidad de una tapicería de cuero como la vista en el Proto.



**CALIDOS, ATRACTIVOS, ACOGEDORES.**  
Bajo la batuta de Giugiaro, los interiores del Toledo han sido diseñados con una meticulosidad y un buen gusto notables.



**EL ESTILO TOLEDO.**  
Estas fotografías corresponden a los interiores del Proto TL, pero los del Toledo no van a diferir más que en detalles.

ría de las berlinas de tipo familiar, como el Lancia Dedra (4,34 m. de longitud) o el Fiat Tempra (4,36), que han crecido respecto a los modelos de 4 metros de origen. El actual Jetta (4,38) sube justo un escalón, hasta un poco por encima de los 4,40, situándose a mitad de camino entre el Toledo y el Passat, pero habrá versiones del Toledo más equipadas y de más precio que el futuro Jetta, en un solapamiento de versiones muy similar al que se produce entre la gama Audi 80/VW Passat, que tanto gusta a los germanos.

El Toledo hará su presentación oficial



en el próximo Salon del Automóvil de Barcelona, a finales de abril del 91. Para su lanzamiento, Seat quiere tirar la casa por la ventana.

Es aún demasiado pronto para conocer los precios. Habrá que tener muy presente las condiciones en que se desenvuelva el mercado. Pero no es arriesgado predecir que la versión más barata no debe superar la cifra de 1.650.000 y rozar los 2,5 millones la versión alta de gama con el motor V6.

Lógicamente, con el paso del tiempo, el Toledo ofrecerá otras versiones de carrocería (como un break), motorizaciones y transmisiones (4WD).

**UN ESPAÑOL EN LAPONIA.**

La matrícula barcelonesa y el ligero camuflaje ponen de manifiesto la presencia del futuro coche español, que pasa en el Círculo Polar un duro test mecánico.

J.M.C.

**ESTO SE PONE EMOCIONANTE**

- Motor Boxer
- 16 válvulas
- 137 CV
- 208 Km/h
- De 0 a 100 Km/h en 8,2 seg.
- Servodirección
- Frenos ABS
- Inyección electrónica Multipoint



# NUEVO ALFA 33. EMPIEZA LA EMOCION



Empieza la emoción de una conducción auténticamente deportiva. La emoción de conducir el Nuevo Alfa 33. Diseño exclusivo. Prestaciones. Estabilidad. Seguridad activa. Y todo un mundo de soluciones técnicas para obtener de la conducción el máximo.

Descubra el nuevo concepto de deportividad nacido de aplicar la más avanzada tecnología en motores a la legendaria filosofía Alfa Romeo.

**Nuevo Alfa 33. Empieza la emoción.**

MODELO MOTOR BOXER	1.3	1.5 TI	1.7 IE	1.7 16 V
Potencia CV-DIN	86	105	110	137
Vel. máx. Km/h	176	188	190	208
De 0 a 100 Km/h (seg.)	10,3	9,8	9,4	8,2
Servodirección	Opcional	Opcional	Serie	Serie
ABS	—	—	Opcional	Opcional

De serie: Cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros, cinturones de seguridad posteriores, volante ajustable.

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



*Alfa: la pasión  
de conducir*



Volkswagen, Opel, Fiat, Mercedes, Renault y algún fabricante japonés ya están plantando sus picas en la Europa del Este. En un breve plazo el obsoleto parque automovilístico del bloque socialista será renovado por las marcas occidentales.



**MODELOS PARA LA APERTURA**  
El Oka, arriba, inundará el mercado soviético bajo los auspicios de FIAT. El Moskvitch Aleko representa la transición y el Skoda Favorit, abajo, ha supuesto un éxito de exportación para la industria checa.

LOS FABRICANTES SE REPARTEN EL GRAN PASTEL DEL ESTE

# AUTO - PERESTROIKA

**H**ANS Gutfleisch va crispado sobre el volante de su Trabant 601 Universal. Con los cinco de familia más todo el equipaje que ha podido acomodar en el exiguo habitáculo, apenas se arrastra a 80 kilómetros por hora desde que cruzó la frontera. El pequeño motor dos tiempos retumba quejosamente en el habitáculo mientras los demás automóviles adelantan como flechas a más de doscientos por los carriles contiguos de la «autobahn» camino de Stuttgart. Ya piensa con impaciencia en su Volkswagen Polo, si todo le va bien lo conseguirá a un año vista y no tendrá que sufrir sobre la carretera.

La incipiente apertura de fronteras este-oeste ha tenido en el automóvil su manifestación más evidente. Los diferentes caminos políticos e industriales que dividieron Europa tras la Segunda Guerra Mundial han propiciado una diferencia abismal en este sector. Si en el bloque oriental se fabrican anualmente 2,3 millones de automóviles de turismo, incluida la producción soviética, en los países occidentales las cadenas de montaje llegan a registrar 12 millones en el mismo periodo. Los analistas no aciertan a emitir una predicción fiable de lo que posiblemente representará el presente choque socioeconómico, pero lo que es seguro es que los mercados van a conocer una nueva actividad que puede deparar una

serie de sorpresas tan curiosas como paradójicas.

El primer paso en la occidentalización de «trablandia», como así conocen los alemanes federales automovilísticamente hablando a sus hermanos del este, lo dio Volkswagen cuando, a finales de 1985, muy lejos aún de la perestroika, vendió al grupo IFA Mobile DDR (industria productora de los Wartburg y Trabant además de las motos MZ y Simson) los motores de cuatro tiempos de 1.000 y 1.300 centímetros cúbicos de la línea Polo. La era Gorbachov aceleró vertiginosamente los acontecimientos y la fábrica de Zwickau todavía no ha llegado a montarlos en sus minúsculos coches.

Con los tetricos trozos del muro de Berlín aún desescombrándose, el grupo Volkswagen va a introducirse ya con todas las de la ley en la mitad pobre de la superficie germánica. La República Democrática ha sido sin embargo durante su aislamiento occidental el tercer país productor de automóviles del bloque socialista con 220.845 unidades anuales por detrás del «gigante» soviético con 1.139.130 y Polonia, con 307.192. Los planes de Volkswagen, siguiendo las líneas generales de expansión hacia el este se basarán en el coche popular y económico, en este caso el Polo, que será montado en una cadena de montaje construida en la RDA al efecto y de la que



URSS	POLONIA	R.D. ALEMANA	CHECOSLOVAQUIA	YUGOSLAVIA	RUMANIA
<b>PRODUCCION</b>	<b>PRODUCCION</b>	<b>PRODUCCION</b>	<b>PRODUCCION</b>	<b>PRODUCCION</b>	<b>PRODUCCION</b>
1.139.130 automóviles de turismo en 1989	307.192 automóviles de turismo en 1989	220.845 automóviles de turismo en 1989	183.593 automóviles de turismo en 1989	180.000 automóviles de turismo en 1989	115.000 automóviles de turismo en 1989
<b>INVERSIONES</b>	<b>INVERSIONES</b>	<b>INVERSIONES</b>	<b>INVERSIONES</b>	<b>INVERSIONES</b>	<b>INVERSIONES</b>
Fiat quiere producir 300.000 OKA al año a partir de 1992	FSM podría fabricar bajo licencia el futuro mini de Fiat y FSO el Tipo	VW pretende fabricar 250.000 Polo al año. Opel fabricaría 150.000 Kadett al año	Skoda tanea un "joint venture" con un fabricante occidental. ¿BMW?	Fiat podría intensificar su presencia en Yugoslavia	Podría ser el objetivo del Grupo Rover

EL FIN DE UNA ERA: AUF WIEDERSEHEN "TRABI"

**E**L Trabant se ha hecho en occidente en pocos días. La televisión nos ha mostrado repetidamente este minúsculo coche con el motivo de la apertura en el muro de Berlín. «Trabi» como era conocido al otro lado, ha materializado toda una época en la RDA.

El pequeño Trabant es un cuatro plazas propulsado por un pequeño motor bicilíndrico de dos tiempos y engrase por mezcla de

aceite en la gasolina. Su humeante estela ha sido una constante en la Alemania del Este desde que fue iniciada su producción en 1958.

Con una producción de poco más de 200.000 unidades al año, ha sido muy difícil durante estos años para los alemanes orientales acceder a uno. Los pedidos, con la opción de tan sólo tres colores, tardaban una media de trece años en servirse y el precio ac-

tual es de unas 300.000 pesetas. Todo un lujo si se tiene en cuenta la renta media de la RDA (unas 28.000 pesetas en el caso de un obrero de la propia fábrica) y que el pequeño Trabant dispone sólo de 26 ó 40 caballos según la versión de 595 ó 1.043 centímetros cúbicos.

Una de las averías más espectaculares del Trabant la han constituido los numerosos incendios provocados por la bobina de



encendido, montada sobre el depósito de gasolina, y que han sido la pesadilla de numerosos usuarios que veían desaparecer entre humo y explosiones largos años de sacrificio.

Esto ya no volverá a repetirse con los motores Volkswagen del Polo. Sin embargo, los pequeños «Trabi» han pasado de la noche a la mañana de ser un sueño casi inalcanzable a unos prestos candidatos para el museo.

previsiblemente saldrán 250.000 unidades de este modelo al año.

El segundo «colonizador» para la Alemania Oriental sería Opel. Adam Opel y la AWE (Automobile Werks Eisenach) han firmado la semana pasada un contrato para la constitución de una «joint venture» establecida en la ciudad de Eisenach. En esta localidad de la RDA se fabricarán 150.000 unidades anuales de la gama Opel, presumiblemente el modelo Kadett. La división alemana de General Motors también estaría presente al otro lado del derribado muro en Hungría, país que no tiene actualmente ninguna producción automovilística y en el que montaría otros 15.000 Kadett además de 200.000 motores destinados a distintos mercados.

BMW no iba a quedarse atrás en unas

negociaciones que se prometen suculentas y en las que ya llevan ventaja sus marcas compatriotas. Los contactos con la checa Skoda están ya muy avanzados y podría suponer para la marca alemana su primera incursión dentro del segmento de los utilitarios. En la fábrica Skoda de Pilsen se montaría un pequeño turismo con motor BMW de 1.400 centímetros cúbicos. Y para terminar la ofensiva industrial a nivel de automoción de la poderosa RFA habría que sumar la inversión de Daimler-Benz en la vecina RDA para producir con IFA vehículos de transporte ligero y medio.

EL GIGANTE DORMIDO

La Unión de Repúblicas Socialistas posee en la actualidad un parque automov-



vilístico de casi dieciséis millones de coches circulando por las carreteras desde Murmansk en el Círculo Polar Ártico hasta Baku a orillas del Caspio. No es una cifra nada elevada si tenemos en cuenta que por ejemplo España posee un parque de unos once millones de vehículos.

El gran bocado del pastel oriental parece que va a ser para el grupo Fiat. Los italianos, ya muy arraigados en los países de detrás del telón de acero por su proximidad adriática a Yugoslavia, Hungría y Rumanía, ven en la URSS un gigante dormido que podría jugar una baza importantísima en su industria. Ya presentes desde hace unos veinte años con las versiones soviéticas de sus 124 (Lada 1.200) los planes transalpinos tendrían como meta instalar una línea de montaje a domicilio donde se comenzaría inicialmente una producción de 300.000 unidades de un pequeño modelo de la categoría del Panda llamado Oka.

Polonia y Checoslovaquia serían los siguientes objetivos del grupo italiano en su evidente ambición por el bloque socialista. Estos dos países ya poseen una importante experiencia industrial en la fabricación de automóviles y su infraestructura permitiría una rápida actuación. La antigua Polski, hoy FSM y FSO, estaría dominada por Fiat. Mientras que la primera dedicaría su fábrica de Varsovia a la producción del futuro utilitario de Fiat (¿el esperado Micro o moderno Topolino?), FSO fabricaría bajo licencia el Tipo.

Hace treinta años que Fiat firmó acuerdos en Yugoslavia con Zastava, ahora Yugo, el único de los fabricantes del bloque socialista en los que Fiat está implicada directamente con un 15 por ciento de la participación financiera. Los planes inmediatos incluirían una intensificación de esta inversión en el país vecino.

Rover apunta de forma más tímida a Rumanía y a la despoblada, automovilísticamente hablando, Bulgaria. En el primer caso todavía no se ha firmado ningún acuerdo con este país, donde la producción actual está actualmente copada por los Dacia de origen Renault. Para Bulgaria, cuya única producción de 15.000 unidades proviene de los Moskvitch, Rover pretende introducir una planta de producción para montar posiblemente los Maestro. Teniendo en cuenta que Honda posee el 20 por ciento de Rover, esto podría significar la puerta trasera por donde la industria nipona se introdujera en tan goloso festín. Por otra parte, Suzuki pretende con una producción inicial de 10.000 unidades alcanzar en Hungría la importante cota de 50.000 para el año 95 y Daihatsu sería el segundo novio para Polonia en competencia con Fiat para hacerse con el «joint venture». Con otra estrategia, Toyota ha firmado un acuerdo con Hungría para suministrar un total de 2.500 ambulancias completamente equipadas en un breve plazo, lo que podría suponer un punto de partida para futuros y más sustanciosos acuerdos. La amenaza japonesa sigue presente, aunque de forma algo latente, para el mercado recién abier-

### ¿QUE HUBIERA PASADO?

LOS caminos de la política son inescrutables. Ante las vertiginosas transformaciones que está experimentando la vieja y baqueteada Europa habría que preguntarse qué hubiera pasado si la perestroika se hubiese adelantado unos pocos años en el calendario. Para España, es posible que la interferencia habría significado seguramente un frenazo drástico en cuanto a las inversiones extranjeras. Junto con Portugal, ha servido de plataforma para la expansión de la industria del automóvil tanto europea como japonesa y presumiblemente otro gallo hubiera cantado en el caso de que hubiesen entrado en competencia con las nuevas nacio-

nes liberadas económicamente.

El «boom» automovilístico de los últimos diez años en nuestro país ha sorprendido a propios y extraños. El crecimiento económico, aunque notable, no justifica sin embargo el mantenido récord de ventas en todos los segmentos. Los fabricantes ya se frotan las manos pensando en nuevas «españolas» donde prolongar el fenómeno. Desde luego los países del este, debido a su largo ayuno consumista, son terreno abonado para hacerlo. Los últimos mercados vírgenes del mundo se han abierto y, en casos como Albania, la producción anual de automóviles es a finales del siglo XX totalmente nula.

### EXPERIENCIA VALIOSA.

En el caso de países como Yugoslavia, la experiencia en la fabricación de automóviles va a ser decisiva para ponerse al día en esta industria.



to y que los fabricantes europeos occidentales quieren para sí.

Renault tampoco es ajena al fenómeno aperturista. Su planta de ensamblaje en Yugoslavia para la producción de R-4 será aprovechada para lanzar un nuevo utilitario en vistas al consumo de clase económica. También en Rumanía parece estar bien situada gracias a los Dacia (R-8 y R-12) fabricados desde hace tiempo bajo licencia y Checoslovaquia podría ser en un futuro el tercer país del bloque socialista donde la Régie fabricase sus productos, en cuyo caso sería el Trafic.

Para PSA el planteamiento no está claro. El fiasco en que quedó el intento de producir los Citroën Axel en Rumanía a través de la inédita marca Olcit parecen haber enfriado las ganas del grupo francés por la aventura de la auto-perestroika contentándose por el momento con estar presentes a base de los cupos de exportaciones permitidos por Yugoslavia. ○

Juan Luis Soto

Un futuro industrial incierto no ha frenado la imparable expansión comercial del automóvil.



**MOTOBOMBAS IVECO.** Este fabricante presentó diferentes vehículos destinados a la extinción de incendios con un peso que oscilaba entre 3,5 y 26 toneladas.

### SICUR 90

## PROTAGONISTA: LA SEGURIDAD

Del 6 al 9 de Marzo, el recinto ferial de la Casa de Campo de Madrid ha sido el escenario de la séptima edición de Sicur, el Salón Internacional de la Seguridad. En esta edición de Sicur han estado representados un total de cuatrocientos sesenta y nueve expositores, procedentes de países como Argentina, Bélgica, Canadá, Francia, Holanda, España, etc...

Entre las novedades que se presentaron al público destacan las relacionadas con la seguridad de la circulación y los transportes. En este apartado se ha prestado una atención especial a los materiales para la seguridad del peatón, equipos para la seguridad de conductores y usuarios en medios de transporte terrestre.

Uno de los apartados que más llamó la atención del numeroso público que se congregó en las instalaciones de Ifema, fue el relacionado con los vehículos para rescate y auxilio, así como los servicios de asistencia mecánica y sanitaria en carretera. En este capítulo destacaban los stands montados por Pegaso, Mercedes, en los que se podían apreciar las últimas novedades en ambulancias y vehículos de salvamento.

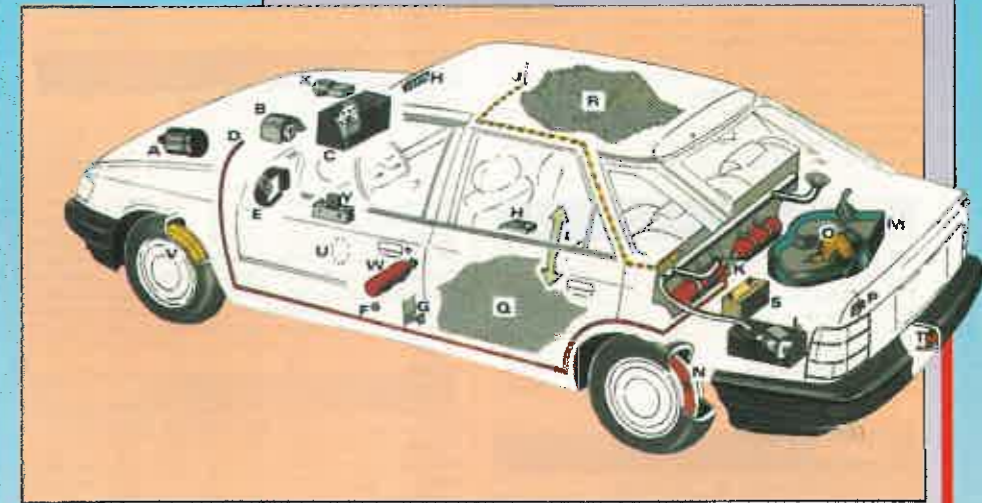
La presencia de Iveco se centró en la presentación de vehículos ignífugos. En la gama de este fabricante se pueden encontrar modelos que van desde las 3,5 toneladas hasta las 26 toneladas de peso total. Las aplicaciones de estos vehículos son variadas, desde motobombas de incendio portátiles a base del transportador Turbodaily, hasta los vehículos-bomba pesados que van destinados a los aeropuertos y refinerías de petróleo. ○

Gonzalo Serrano  
Fotos: Alex Blanco

### TODO BLINDADO

La protección de personalidades se ha convertido en una de las obsesiones de la sociedad actual. La empresa Veblinsa, especializada en este capítulo, presentó en Sicur 90 algunas de sus realizaciones en el apartado de blindaje. El trabajo que

realiza esta empresa se efectúa de forma integral quedando solapadas y estancadas todas las zonas del interior del vehículo, con lo que se garantiza la impenetrabilidad de un proyectil, sea cual sea su ángulo de impacto y trayectoria.



A- Sirena de emergencia con tres tonos. B- Blindaje de alternador. C- Blindaje de la batería. D/K- Sistema automático de extinción de incendios en motor, maletero y habitáculo. E- Intercomunicador electrónico exterior-Interior. F- Cerradura alta seguridad. G- Cerrojos anti-secuestro. H- Consola de instrumentos. I- Elevavinas eléctrico. J- Preinstalación de teléfono. L- Extractor de humos y gases tóxicos. M- Blindaje exterior depósito del combustible. N- Aros de seguridad. O- Malla anti-explotión en el interior del depósito de combustible. P- Cerradura alta seguridad en el maletero. Q/R- Manta anti-bomba para el blindaje del suelo y techo. S- Batería blindada suplementaria. T- Paragolpes reforzados de seguridad. U- Troneras de defensa. V- Llanta de seguridad. X- Detector de explosivos. Y- Equipo anti-robo electrónico vía radio. Z- Puesta en marcha a distancia del motor.

PRUEBA

Motor 16

## VOLKSWAGEN CORRADO G - 60

## UN TODO CARACTER

La eterna falta de estaciones de servicio con gasolina sin plomo nos tenía castigados sin la presencia del Corrado G-60 en nuestro mercado. Ahora han decidido descatalizar el motor para que su venta en España sea una realidad.

**H**ASTA hace pocas semanas, sólo estaba disponible en España el Corrado 16 V, versión descafeinada del atractivo coupé de Volkswagen. Ahora estamos convencidos de que ha merecido la pena esperar hasta que ha llegado el G-60.

El coche sigue siendo el mismo. Es decir una planta semejante a la del Golf, con una carrocería tipo coupé con dos buenas plazas delanteras y otras dos más angostas detrás. La excelente rigidez del chasis, permite adoptar unas suspensiones de carácter bastante deportivo.

El secreto del cambio radica esencialmente en el motor con el compresor G. Es el mismo cuatro cilindros de 1.781 centímetros cúbicos de siempre, pero con

culata de dos válvulas por cilindro y el compresor G. Los 160 caballos anunciados están allí, pero no impresionan ya que el funcionamiento es muy progresivo y suave. La respuesta del motor es buena a cualquier régimen y aunque

apretemos a fondo el acelerador en quinta a cuarenta kilómetros por hora, no oiremos la más mínima protesta. A la hora de acelerar, la verdadera bondad del motor hay que descubrirla con el cronómetro, en nuestro caso con el Correvit, puesto que tan sólo a partir de la 5.000 revoluciones por minuto se nota una verdadera rabia en el empuje. No obstante las cifras son buenas y es impresionante la gran motricidad que demuestra el coche, puesto que es bastante difícil hacer patinar la rueda del interior de la curva. Los desarrollos del cambio no son excesivamente deportivos y el motor tiene que valérselas por sí mismo para conseguir la brillantez que se le exige a un coche de esta categoría. Las tres primeras marchas resultan apropiadas, pero

entre tercera y cuarta hay un bache. La quinta resulta razonable y es una buena marcha para rodar desahogadamente por autopista. Para concluir con el cambio de marchas diremos que su manejo resulta apropiado para un uso tranquilo; es suave y bastante preciso. El inconveniente radica en su lentitud. Siempre que intentamos realizar una conducción deportiva, cambiando deprisa, nos encontramos con una invisible resistencia que nos hace perder

## VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Dirección bien adaptada
- Equipamiento completo

VOLKSWAGEN CORRADO G-60  
PRECIO: 4.107.235 pts

- Cambio lento
- Plazas traseras pequeñas
- Consumo sensible al uso

## DEFECTOS



entre tercera y cuarta hay un bache. La quinta resulta razonable y es una buena marcha para rodar desahogadamente por autopista. Para concluir con el cambio de marchas diremos que su manejo resulta apropiado para un uso tranquilo; es suave y bastante preciso. El inconveniente radica en su lentitud. Siempre que intentamos realizar una conducción deportiva, cambiando deprisa, nos encontramos con una invisible resistencia que nos hace perder

**FIGHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 160 CV (118 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 22,9 mkg (225 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica, compresor mecánico a espirales G 60 e intercooler. Combustible: Gasolina de 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a

1.000 rpm: 15,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,8 km/h.

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

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Sí (Teves).

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con triángulos transversales, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con triángulos longitudinales, y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/55 VR. Llantas de aleación de 6 J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.115 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 28,6 km/h de promedio.....	10,6
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	7,4
En conducción rápida.....	16,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	9,7
A 140 km/h de cruceo.....	10,3
A 180 km/h de cruceo.....	14,9
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	9,6
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	523

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		218,9
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....	16,4	
1.000 m salida parada.....	29,7	
De 0 a 100 km/h.....	8,9	
Recorriendo (metros).....	146	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,7	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,4	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	33,6	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	37,6	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	9,4	
recorriendo (metros).....	257	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	13,5	
recorriendo (metros).....	379	

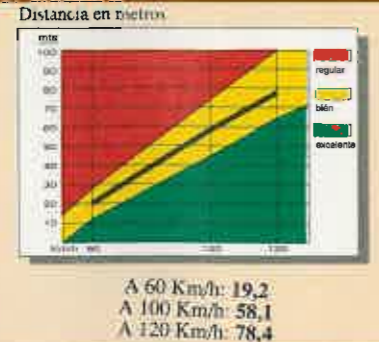
**EQUIPAMIENTO**

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

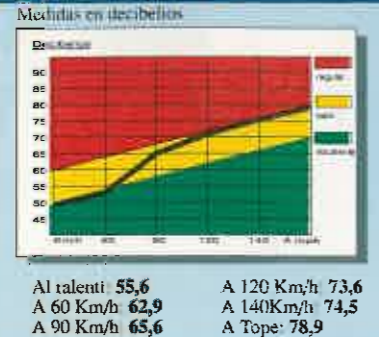
**OPCIONES.**

Tapicería de cuero: 286.670 pts. Volante regulable: 18.050 pts. Techo solar eléctrico: 124.334 pts. Faros regulables: 16.982 pts. Asientos con calefacción: 34.201 pts. Bola de remolque: 58.308 pts.

**FRENOS**



**SONORIDAD**



unas preciosas décimas de segundo. En lo que a rendimiento se refiere, sólo queda decir que en condiciones normales este G-60 no consume en exceso, incluso se puede decir que gasta poco, pero este aspecto varía radicalmente en cuanto le damos gusto al pie derecho. En estas condiciones es fácil llegar a los 16 litros cada 100 kilómetros.

Al igual que en la versión de 16 válvu-

las, el comportamiento es sencillamente sensacional. Los generosos neumáticos, unidos a un sistema de suspensión acertadamente adaptado, hacen que el Corrado se mueva sobre unos invisibles raíles en las curvas. Para hacer que pierda la compostura es necesario rodar muy deprisa. La dirección es asistida y bastante rápida, tal y como corresponde a un coche deportivo. Está muy conseguida, puesto que a

pesar de ser asistida se mantiene un buen tacto y en todo momento se aprecian las frías reacciones del coche. En carreteras rápidas el comportamiento es absolutamente neutro y rodando por encima de los 200 kilómetros por hora se tiene una buena sensación de seguridad.

Si entramos en una carretera de montaña con la intención de emular a Carlos Sainz, nos encontramos con un auténtico ▶

**SOBRE RAILES.**  
El Corrado tiene un comportamiento sobresaliente. Resulta agradable y fácil de conducir. Su límite es muy elevado pero para divertirse no hace falta llegar ni siquiera a rozarlo.

## MISTERIOSO CARACOL

PARA desvelar los secretos del buen funcionamiento del motor G-60, hay que entrar a fondo en el funcionamiento de su misterioso compresor volumétrico.

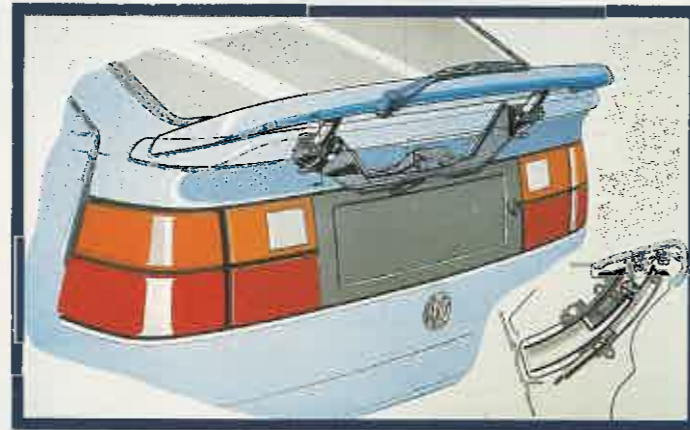
Este sistema, desarrollado por Volkswagen, consiste en una carcasa con dos espirales que se asemeja a la cáscara de un caracol, en cuyo interior hay dos láminas que se mueven accionadas por una rueda excéntrica. Este movimiento de las láminas impulsa el aire a través de las espirales. El movimiento de la excéntrica se transmite desde el motor a través de una fuerte correa y el compresor gira casi ocho veces más deprisa que el cigüeñal. La sobrepresión que se consigue está en torno a las 0,8 atmósferas. El aire comprimido se re-

frigerará en un intercambiador de calor antes de entrar en el motor.

Con esta ayuda, este motor de 1,8 litros se comporta como uno de 2,6 litros de capacidad sin sobrealimentar.

Este tipo de compresor ha tenido su desarrollo muy ligado al de los materiales, puesto que para su complicada mecanización eran necesarias unas cualidades mecánicas muy especiales.

Entre sus ventajas hay que destacar que el compresor G permite una respuesta muy progresiva puesto que tan sólo cuatro décimas de segundo después de apretar el acelerador, el compresor se encuentra a un 80 de su carga, y en cuatro décimas más, el rendimiento del compresor es del cien por cien.



### AUTOMATISMO TOTAL.

El pequeño alerón posterior adecúa su incidencia en función de la velocidad. Por encima de 120 kilómetros por hora se eleva.



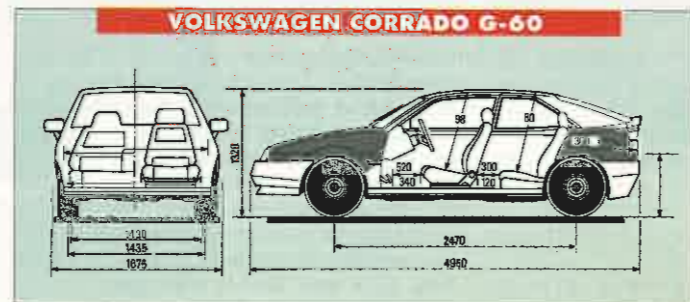
En el interior no hay grandes novedades. El habitáculo es suficiente para dos personas, pero un poco agobiante para cuatro. Además en las plazas traseras es muy fácil tocar con la cabeza en el techo. Los asientos delanteros son bastante duros, pero a la larga resultan mucho más cómodos que si fuesen más blandos.

El equipamiento es completo y sin alardes. Hay de todo y con una disposición muy racional. El asiento es regulable en altura y es fácil adaptarse al puesto de

juguete, en el cual sólo se echaría en falta un motor algo más rabioso y un cambio de marchas más rápido. Por lo demás no hay pega que valga. Los frenos son infatigables y aguantan muy bien el trato duro, aunque en cuanto se rueda por carreteras algo onduladas en seguida entra en funcionamiento el ABS y aunque las frenadas son seguras, la sensación es un poco extraña.

La conducción del Corrado es agradable y accesible a cualquier nivel de conducción. En ciudad, el único inconveniente es la visibilidad hacia atrás que está limitada por el alerón posterior. Afortunadamente dicho apéndice sólo se despliega al pasar de 120 kilómetros por hora, para después repliegarse automáticamente.

Hay que destacar la excelente iluminación, que permite rodar por la noche a buena velocidad con mucha seguridad.



Original  
BMW Teile

4 Stück

07 12 9 922 464

## RECAMBIOS ORIGINALES.

## EN MANOS ORIGINALES.



He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevarán a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

## Recambios y Accesorios Originales





**NO FALTA NADA.** El equipamiento es completo y racional. Sin excesos, pero sin ausencias. Detrás las plazas son bastante justas y es fácil tocar con la cabeza en el techo.

conducción. La instrumentación es la típica de los Volkswagen con dos grandes esferas que contienen el velocímetro y el cuentavueeltas. En una tercera está el afador del combustible y la temperatura del agua.

Un aspecto destacable es el generoso maletero, que teniendo en cuenta que raramente viajarán más de dos personas, es más que suficiente además de contar con la ventaja de ser abatible por partes..

En definitiva tenemos un clásico coupé, con un comportamiento irreprochable y

**FRENTE A SUS RIVALES**

Con la inyección de potencia que ha recibido, el Corrado se queda casi solo en el mercado. Su rival más próximo es el Toyota Celica 2.0 (4.085.268 pts), al cual le queda poco de vida comercial puesto que será sustituido por un nuevo modelo el próximo verano. El resto de los modelos que por concepto entran dentro de su segmento, como puede ser el Volvo 480 Turbo, se quedan cortos en potencia o resultan demasiado grandes, como el Nissan 200 SX.

Así pues habrá que esperar al nuevo Celica con motor dos litros para que el Corrado pueda rivalizar de igual a igual.

MECANICA		
MOTOR	Buena	Es muy suave de funcionamiento en cualquier régimen, pero le falta rabia.
CAJA DE CAMBIOS	Normal	El manejo es bastante preciso, pero no admite bien un uso deportivo.
TRANSMISION	Buena	Los desarrollos de las tres primeras velocidades son acertados. La 4ª y 5ª algo largas.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Está dentro de lo que se espera de un coche de 160 caballos.
ACELERACION	Buena	Es brillante, pero mejoraría con un cambio más rápido de manejar.
RECUPERACION	Buena	Es destacable la suavidad con la que el motor se recupera desde un régimen muy bajo.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Es rápida y permite una conducción deportiva, sin perder nada de tacto a pesar de la asistencia.
FRENOS	Buena	Aguantan bien la fatiga, pero el ABS actúa demasiado pronto.
SUSPENSION	Excelente	Su tarado permite un comportamiento irreprochable sin ser muy dura.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Incluso las personas de poca estatura se encontrarán a gusto al volante del Corrado.
CLIMATIZACION	Excelente	Es potente y se distribuye bien en el pequeño habitáculo.
SONORIDAD	Buena	El motor del G-60 no hace mucho ruido y en el resto del coche no hay ruidos extraños.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	La amplitud interior es suficiente, aunque en las plazas traseras el espacio es muy justo.
MALETERO	Buena	Es más grande de lo que cabía pensar. Además el asiento trasero es abatible por partes.
CALIDAD	Buena	Es buena tal y como es habitual en todos los productos de la marca.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	No es excesivamente elevado, aunque se dispara en cuanto se apuran las marchas.
EQUIPAMIENTO	Buena	Es completo sin resultar recargado de artificios extraños.
PRECIO	Normal	No es un coche barato, pero resulta razonable teniendo en cuenta la tecnología y la calidad.

una línea agresiva. Sus afortunados poseedores, no tendrán que prescindir de ninguna de las ventajas que les pueda ofrecer una berlina, puesto que el nivel de confort es razonable.

No cabe duda de que el Corrado no es un coche barato, pero dado lo exclusivo del producto, su equipamiento y la calidad de realización, hay que calificar su precio, cuando menos, de razonable. ○

**Victor Piccione**  
Fotos: José Robledo

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador: Seat. Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España.

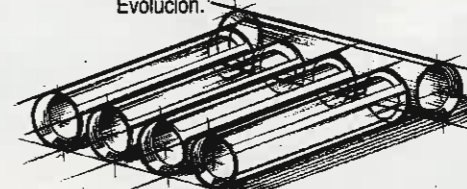


**Diseño exclusivo. El quinto cilindro transversal.**

La parte exterior del pie es la que sufre mayor impacto. Donde el atleta ejerce siempre mayor presión. Por esto FLOT SYSTEM incorpora el quinto cilindro transversal. Destinado a corregir posibles problemas de pronación, absorbe en exclusiva el choque, protegiendo al atleta allí donde más lo necesita.

**TECNOLOGIA KELME. EL MUNDO A TUS PIES.**

Evolución.



Esta es la palabra que define la tecnología KELME. Investigación, nuevos materiales, diseños basados en los principios de la biomecánica, estudio de fuerzas, pesos y presiones, mayor protección... y la colaboración de los mejores atletas en todas las disciplinas.

Si quieres jugar con ventaja, pruébate las nuevas FLOT SYSTEM Tenis. Su exclusivo sistema de amortiguación independiente te asegura la máxima protección aprovechando toda tu energía.

**EL PRIMER SISTEMA INDEPENDIENTE DE AMORTIGUACION**

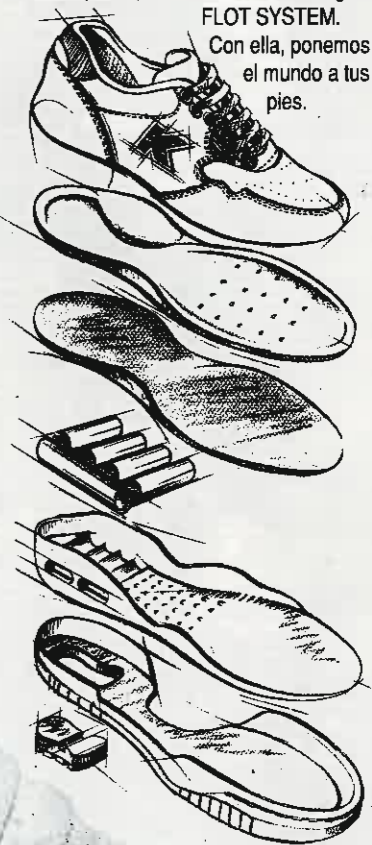
Este es el principio: Cuatro o cinco cilindros presurizados de material elástico permiten una repartición especializada de las presiones. Actuando independientemente según la fuerza ejercida sobre cada uno de ellos. Este es el resultado: Máxima absorción del impacto y propulsión del pie sumando su fuerza a los músculos del atleta.



Perfeccionado en el laboratorio y en la pista, FLOT-SYSTEM se adapta a todos los terrenos. A todas las disciplinas deportivas. En la alta competición y en el entrenamiento diario.

Creando, con su diseño, todo un mundo de tecnología deportiva. La nueva generación de productos KELME. Basket, tenis, atletismo... La tecnología FLOT SYSTEM.

Con ella, ponemos el mundo a tus pies.



201



**DIRAN QUE HACES TRAMPA**

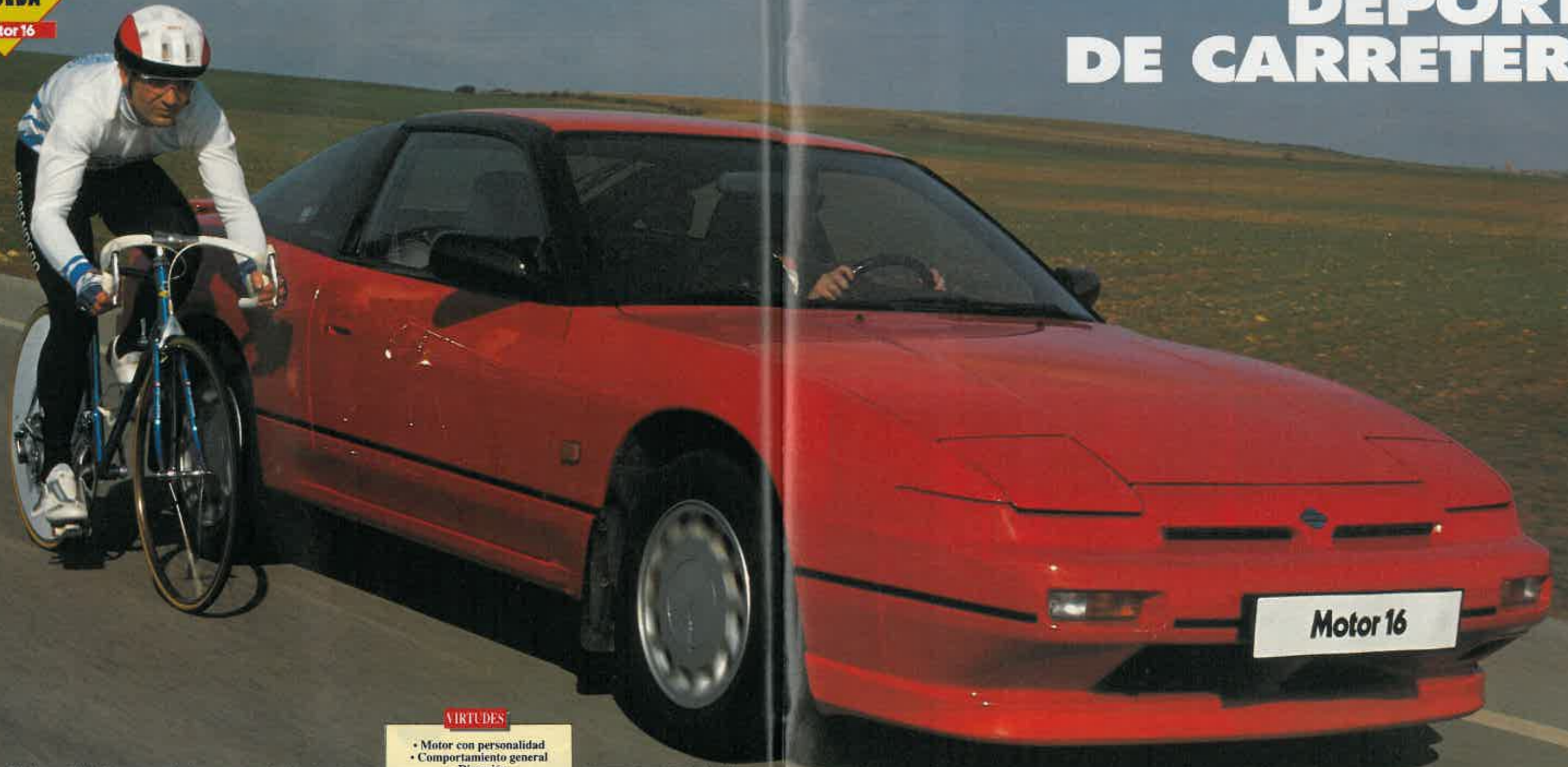


NISSAN 200 SX

# DEPORTE DE CARRETERA

PRUEBA

Motor 16



#### VIRTUDES

- Motor con personalidad
- Comportamiento general
- Dirección

**NISSAN 200 SX**  
PRECIO: 4.290.914. ptas.

- Amortiguadores traseros
- Plazas traseras
- Tapizado

#### DEFECTOS

El Nissan 200 SX sorprende de inmediato. Es un deportivo muy bonito, completo y homogéneo.

Rindiendo altas prestaciones, su comportamiento no desentona mostrándose altamente eficaz.

Por si fuera poco, su precio se mantiene relativamente moderado tratándose de un coche exclusivo.

**E**l planteamiento de los deportivos es una cuestión de compromiso.

Una personalidad fuerte suele estar reñida con tendencias más burguesas en cuanto a confort, suavidad, consumo... En el caso del 200 SX, Nissan ha conseguido un modelo tan atractivo como equilibrado. En ningún momento renuncia a su origen deportivo y, sin embargo, no acude a exageraciones mecánicas fuera de la lógica.

Para propulsarse se conforma con un

compacto motor de 1,8 litros, eso sí, turboalimentado, con intercambiador de calor y cuatro válvulas por cilindro. Este cocktail da como resultado 171 caballos y unas prestaciones que, sin ser apabullantes en cuanto a cifras, satisfacen a cualquiera

que disfrute la conducción de un potente automóvil. Nada que ver pues con su hermano mayor el 300 ZX, un coche más rápido pero no deportivo en el más europeo y funcional sentido de la palabra.

El aspecto exterior del Nissan 200 SX >

**ENTRA POR LOS OJOS.**

Su atractiva carrocería es más grande de lo que pueda parecer a simple vista. Sin embargo, el espacio interior no está demasiado aprovechado en cuanto a plazas traseras y maletero se refiere.

**FUERTE CARACTER.**

Pese a tener un cubitaje pequeño de 1,8 litros, el turbocompresor y las cuatro válvulas por cilindro confieren al Nissan un fuerte carácter con buenas prestaciones.

engaña en cuanto a sus verdaderas dimensiones. Si a primera vista nos puede parecer un pequeño coupé de dos plazas, con el cuadro de medidas en la mano vemos que no es así. El largo supera los cuatro metros y medio, tratándose de un 2+2 plazas de 1.190 kilogramos de peso en vacío. Sin embargo, esto no supondrá ninguna traba en cuanto a agilidad o manejabilidad se refiere.

De inmediato se nota un tacto general muy agradable. Los mandos y las respuestas del coche son precisas y obedientes. Una posición de conducción deportiva no castiga sin embargo en etapas largas, disponiéndose de unas butacas envolventes pero suficientemente amplias y mullidas para adaptarse a cualquier fisonomía. Otra cosa son las plazas traseras,

**MITSUBISHI. Ponemos en sus manos una obra de arte.**

**A**rte japonés. Refinamiento cultural. Música, danza y representación se armonizan en el teatro Noh. Desde las profundidades del tiempo las máscaras salen a escena. Simbolizan estados mentales, emociones, paisajes del alma japonesa. Son obras de arte que vienen de lejos y van más lejos aún: de la pura tradición a la vanguardia pura.



**M**itsubishi posee el refinamiento de la tradición nipona. Pero con planteamientos y conceptos de ultramodernidad. Por ejemplo, el minibus L-300. Un vehículo polivalente donde espacio y confort alcanzan el máximo nivel. El nivel Mitsubishi. Un nombre que simboliza el diseño, la belleza, la tecnología. Máquinas concebidas como obras de arte. Arte Mitsubishi.

**Made in Japan.**

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición. Culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.809 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83,0 mm. Carrera: 83,6 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 171 CV (126 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 23,3 mkg (228 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbocompresor e intercooler. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Multidisco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm:

28,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera asistida hidráulicamente. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo Mc Pherson, amortiguadores con muelle y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con sistema multibrazo, amortiguadores con muelle y además barra estabilizadora. (Multi-link).

**RUEDAS:** Neumáticos: 195/60 R 15 Llantas de aleación de 6J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.270 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l. Coeficiente aerodinámico (CX): 0,30

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio.....	12,0
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	7,5
En conducción rápida.....	15,7
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	11,0
A 140 km/h de cruceo.....	12,8
A 180 km/h de cruceo.....	16,8
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	10,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	521

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		227,4
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		14,8
400 m salida parada.....		27,1
1.000 m salida parada.....		6,9
De 0 a 100 km/h.....		112
Recorriendo (metros)		
<b>RECUPERACION</b>		17,7
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		20,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		31,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		36,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		6,3
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		173
recorriendo (metros)		9,9
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		272
recorriendo (metros)		

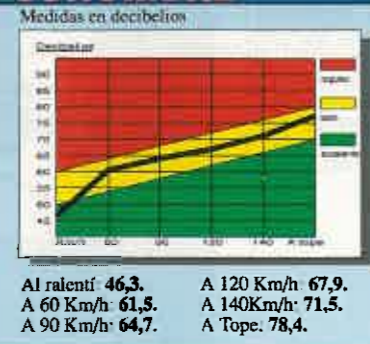
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**ESPIRITU DEPORTIVO.** Las cualidades del 200 SX no son sólo mecánicas. Tanto su homogéneo comportamiento como las sensaciones que transmite hacen las delicias de quien guste de los deportivos.

quema deportivo. Las reacciones nunca llegan a ser bruscas sin dejar de tener cierta contundencia, por lo que deben tomarse las debidas precauciones y anticipaciones sobre todo en mojado.

Cuando el tren posterior comienza a derrapar en aceleración o frenada, se recibe con suficiente adelanto el aviso, siendo la reacción de la caja muy noble en sus respuestas. Gracias a su precisión de funcionamiento la caja de cambios es muy aprovechable a la hora de sacar el rendimiento deportivo al 200 SX. Se solventa así en cierta forma el salto entre la segunda y tercera marcha que, en curvas cerradas, puede dejarnos sin la tracción

muy limitadas en cuanto a espacio y de difícil acceso, sumándose la incomodidad de que el respaldo delantero no vuelve a su posición vertical después de abatido.

El volante regulable, la palanca de cambios y el acertado pedalier muestran una disposición lógica y funcional. El tacto y la resistencia de la palanca de cambio al engranar las marchas es ideal para manejarla con la extrema precisión que requiere una conducción deportiva. Su recorrido, no especialmente corto como es el caso de las cajas de competición, no es ninguna traba a la hora de pasar de una relación a otra de forma infalible. Todos los mandos funcionan con la suavidad característica de las mecánicas japonesas, mandos, palancas e interruptores están donde deben estar y no plantean ningún problema en su funcionamiento.

El turbocompresor entra en acción de forma rotunda a 3.000 revoluciones por minuto. El característico silbido de sus álabes al girar marca la diferencia drástica en el comportamiento del coche, por debajo de este régimen poco puede dar el pequeño motor que, además, está dotado de unas primeras relaciones de cambio largas y con evidentes saltos entre sí. La razón de ser de estos desarrollos estriba en suavizar un tanto la arrancada que, de otro modo, sería un tanto brusca al soplar el turbo muy pronto en primera y segunda.

Otra característica personal de este atractivo modelo está definida por su tracción trasera. El sentir la «patada» de su potencia en las ruedas posteriores confiere sensaciones al más tradicional es-

**DOS SOLUCIONES:  
QUEDARSE EN CASA...**





necesaria para salir con alegría. La dirección por su parte es tan suave como el cambio pero no por ello pierde precisión, a no ser a muy alta velocidad donde ya se necesita un tacto más directo.

La suspensión, factor siempre delicado en un coche bajo, rápido y potente, está bastante bien resuelta en general. En bien del confort de los pasajeros se ha recurrido a unos amortiguadores tirando a blandos para una utilización estrictamente deportiva.

Por lo demás, las columnas independientes delanteras y el sistema de brazos «Multilink» traseros aciertan a contener los ímpetus del Nissan. Sólo en firmes muy bacheados o en apoyos laterales muy fuertes veremos en apuros a este eficaz compromiso.

Los frenos poseen un tacto muy dosifi-



**EFICACIA JAPONESA.** El diseño del salpicadero y los mandos es de lo más funcional. Tan sólo se hecha en falta un panel de instrumentos más completo y, en el caso de los interiores, unas tapicerías más acordes con la presentación general.

**MAQUINA DE PRECISION**

Las tecnologías para lograr vehículos cada vez más eficaces no se limitan a los automóviles. La espectacular bicicleta que aparece junto al Nissan 200 SX es la máquina con la que compite el corredor José Luis Cufiado en las pruebas contrarreloj. Su llamativa apariencia se explica en una sofisticada ficha técnica:

**Marca:** Berrendero. **Modelo:** Competición especial para la contrarreloj por equipos. **Cuadro:** Tubo Columbus SLX. **Grupo:** Campagnolo C-Record. **Desarrollos:** 42-53, 12-19. **Frenos:** Delta. **Rueda lenticular:** Campagnolo de fibra de carbono. **Neumáticos:** Tubulares de seda Vitoria CX. **Pedales:** Sistema automático Look. **Peso:** 9 kg. **Precio:** 450.000 ptas.



MECANICA		
MOTOR	Excelente	El pequeño motor 1.8 cumple de maravilla gracias al turbocompresor.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Suave y preciso de manejo, adolece sin embargo de saltos entre sus relaciones.
TRANSMISION	Buena	La tracción trasera confiere un atractivo más al conjunto.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	La posición deportiva no resulta incómoda en etapas largas.
CLIMATIZACION	Normal	Aunque la ventilación no es la ideal, el aire acondicionado de serie solventa el problema.
SONORIDAD	Normal	Como buen deportivo deja oír su mecánica aunque sin llegar a estridencias.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Posee un tacto cómodo pero a alta velocidad pierde precisión.
FRENOS	Regular	En uso intensivo pierden pronto su eficacia apareciendo el tacto de fading.
SUSPENSION	Normal	Estando bien resuelta monta amortiguadores algo blandos para conducción deportiva.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Regular	Si bien las plazas delanteras son amplias, las traseras pecan de exiguas.
MALETERO	Normal	Para dos ocupantes y gracias al asiento posterior abatible, es suficiente para viajar.
CALIDAD	Buena	Impecable salvo el tapizado de los asientos que resulta pobre respecto al acabado.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	La esperada en un coche de estas características.
ACELERACION	Buena	Hay que mantenerse por encima de las 3.000 rpm para conseguir buenos valores.
RECUPERACION	Normal	Las largas relaciones penalizan un poco este apartado.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	La pequeña cilindrada y la personalidad del motor hacen subir el consumo de carburante.
EQUIPAMIENTO	Regular	Este apartado queda deslucido por un cuadro de instrumentos algo parco.
PRECIO	Bueno	Es razonable dentro de lo que cabe teniendo en cuenta que es un coche muy exclusivo.

**FRENTE A SUS RIVALES**

El Nissan 200 SX se halla prácticamente solo en el panorama de los deportivos medianos. La oferta en este segmento de capricho es tan exigua que tan sólo el Audi Coupé 2.2 E le planta cara tanto por línea como por planteamiento. Con 170 caballos de potencia y 3.856.114 pesetas, el alemán sería la única opción de coupé claramente deportivo con parecidas prestaciones. Aparte una respuesta muy distinta al motor 1.8 Turbo en el caso del cinco cilindros de 2.2 litros del Audi, la decisión vendría dada por la diferencia de casi medio millón en el precio a favor del alemán y de la particular preferencia personal por tracción trasera o delantera.



cable y son potentes mientras conservan su eficacia. En uso intensivo desfallecen demasiado pronto, no hay que olvidar que el Nissan 200 SX no es ningún pequeño coupé dos plazas y su peso es ya importante.

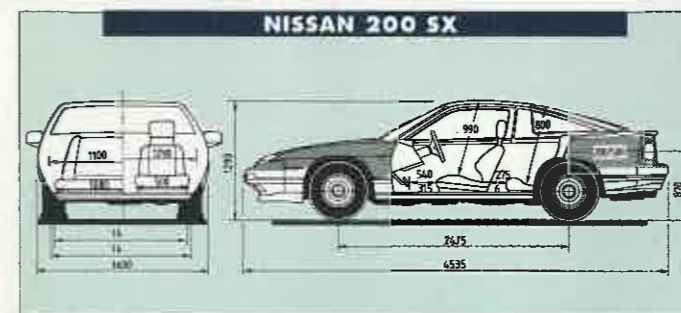
Como se ve, la homogeneidad del modelo está acorde con el reclamo exterior de su carrocería. Aparte de unas relaciones de cambio inadecuadas para carreteras de montaña, unos amortiguadores blandos para las posibilidades del coche y unos frenos poco resistentes al «fading», el resultado como deportivo es de lo más satisfactorio. Por lo demás, sería muy deseable un mejor acabado de la tapicería interior y una mejora del tablero de instrumentos, algo parco, en el que echamos de menos algo tan fundamental en un coche de altas prestaciones como un manómetro de aceite, mientras que paradójicamente el resto del equipo es tan completo que no falta ninguna opción.

**PLACER AUTENTICO.** Conducir el Nissan 200 SX es un auténtico placer y los kilómetros transcurren sin esfuerzo.

Juan Luis Soto  
Fotos: José Antonio Díaz

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador: Nissan Motor Ibérica S.A. Gran Vía de Carlos III, 140-142. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 335 54 48. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 60 puntos de asistencia técnica en España.



**...O SALIR CON EL NUEVO GOODYEAR GT**



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

**A PRECIO NACIONAL**

LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

**GOODYEAR**

TAKE ME HOME



# 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 termoelectricos. Pre-equipo 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.

TRAFICANTES DE COCHES  
EN BARCELONA

# DEL ROBO DEL FIN DE SEMANA A LA «EXPORTACION»

Traficar con vehículos robados será a corto plazo rentable en nuestro país. Expertos de la policía española en Barcelona así lo vaticinan para los próximos años. Los turismos importados de altas prestaciones tienen un gran valor en el mercado negro. Además, el riesgo y penas impuestas por los tribunales es menor incluso que en los atracos a bancos y los beneficios obtenidos son cuantiosos.

**B**ARCELONA goza de un enclave perfecto para estos menesteres. Parada obligatoria de turistas europeos, proximidad de la frontera franco-española y puerto marítimo de elevado movimiento comercial hacen de esta ciudad una de las más deseadas por organizaciones dedicadas al robo y tráfico de vehículos.

Durante 1989 los delitos en vehículos, es decir, sustracción del coche u objetos de su interior, se cifraba en 30.053. Esta cantidad fue sensiblemente menor a la de 1988 que se situaba en 34.353. Como es lógico buena parte de los delitos en vehículos no difieren de los cometidos en otras ciudades españolas. Así, está el clásico robo de fin de semana protagonizado por macarras de ceñido pantalón que, tras una intensa jornada en la discoteca, no se comen la moral para volver a casa y utilizan cualquier coche o moto. Otra modalidad a nivel particular es la realizada por un determinado individuo que ya no puede utilizar su vehículo por las diversas averías mecánicas que tiene, y opta por uno idéntico al suyo, colocando las matrículas del primero, el famoso «doblete».

Los hay más espabilados que buscan un beneficio económico y se lanzan a la especialidad del «violín». Esta consiste en sustraer un determinado modelo al que se le cambia el número de bastidor por el que figura en una documentación, previamente adquirida de un siniestro o coche dado de baja. Aquí ya hay ánimo de lucro y se puede pensar en una organización con escasos medios pero con cierta efectividad. El precio de la documentación puede rondar entre las 150.000 y 200.000 pesetas. El «robacoches» de turno, cobrará por conseguir el que más se ajuste a esa documentación entre 25.000 y 60.000 pesetas. Un taller de «colegas» realizará el cambio del número de bastidor. Este consta de diecisiete dígitos y normalmente los únicos que varían son los cinco últimos, que un experto en la materia limando o raspando hará desaparecer. A continuación, se troquea el nuevo. También se puede cortar la chapa y poner otra con el número deseado mediante una fina soldadura.

El método del «violín» no es muy alarmante, pues quienes lo realizan en Barcelona apenas tienen infraestructura, aunque algunos particulares y compra-ventas han adquirido vehículos de esta procedencia. Sin embargo, sí son más inquietantes determinadas organizaciones dedicadas exclusivamente al robo y tráfico de vehículos. La Ciudad Condal ha sido protagonista de varios casos en los últimos meses y gracias a la intervención de la Policía se han desmantelado operaciones donde el valor de los vehículos incautados superaba con facilidad los 250 millones de pesetas.

**NUMERO DE BASTIDOR.**

En cualquier taller, un mecánico puede limar el número y troquear el nuevo. También se puede cortar y soldar la chapa del deseado.



Una de estas organizaciones se dedica a la sustracción de turismos de altas prestaciones con matrícula extranjera. El modelo deseado se robaba en Barcelona o ciudades del resto de la Comunidad Europea. En ningún momento se trucaba el número de bastidor, sino que se falsificaba la factura de compra, el certificado único de matriculación de la Dirección General de Aduanas, ficha técnica, permiso de circulación, certificado de transferencia, etc. Toda esta documentación se presentaba en la Jefatura Provincial de Tráfico en Barcelona donde sus funcionarios, como los papeles estaban en regla, legalizaban

# DISTINCION

En el hotel con más clase de Jerez para su estancia de negocios o visita a la ciudad.



## HOTEL JEREZ

Avda. Alcalde Alvaro Domecq, 35  
11405 Jerez de la Frontera  
Tel: (956) 30 06 00 Tléx 75059

Central de Reservas: Velázquez, 47 6.ª - 28001 Madrid  
Tel: (91) 435 58 91. Télex 23679. Fax (91) 276 50 46



## CIGA HOTELS

Austria · España · Estados Unidos · Francia · Italia · Japón

**B**arcelona ha sido utilizada como base de organizaciones internacionales dedicadas a la «exportación» de vehículos a Oriente Medio.

la situación del vehículo. Agentes de la Policía en Barcelona detectaron este fraude y consiguieron desmantelar la organización. Se recuperaron 24 coches seminuevos cuyo valor llegaba a los 160 millones de pesetas.

La falsificación de documentos no ofrece ninguna dificultad. Cualquier imprenta puede realizarlo, ya que el invento de Gutenberg se perfecciona día a día con las nuevas tecnologías. Motor 16 pudo comprobar la exactitud de estas falsificaciones con los originales que tan sólo verdaderos expertos de la Policía pueden distinguir.

Otra «mafia» desarticulada recientemente efectuaba sus negocios con el tráfico de vehículos de forma más singular. Compraban legalmente, utilizando la fórmula de «leasing», un vehículo de altas prestaciones en Italia para venderlos en países de Oriente Medio. Desde Italia se trasladaban a Barcelona y el turismo quedaba aparcado. Sus ocupantes se marchaban a una ciudad francesa donde denunciaban un supuesto robo del vehículo. Con la copia de la denuncia se presentaban en el concesionario italiano donde lo habían alquilado y se daba por desaparecido el coche. Mientras tanto, en Barcelona se proporcionaba al vehículo desapare-



**DOCUMENTOS.** La falsificación de documentos resulta mucho más fácil y menos arriesgada que trucar el número de bastidor.

cido unas matrículas y documentación falsas. No era necesario cambiar el número de bastidor o placa de identificación. Una vez realizadas estas operaciones lo llevaban al puerto de Lisboa para ser embarcado como vehículo turista con destino al Líbano, Kuwait o Japón. Antes de llegar a uno de estos países el barco hacía escala en Chipre, donde avisados funcionarios del puerto facilitaban los cambios oportunos para que el vehículo no tuviera problema alguno al entrar en el país deseado. Los «capos» de esta organización eran de nacionalidad siria, alemana y yugoslava. En el momento de su detención se les incautaron vehículos por valor de 250 millones de pesetas y la Policía espa-

## GRUPO 2º: TRAFICO ILLICITO DE VEHICULOS



**D**IEZ funcionarios de Policía toman este Grupo en la Ciudad Condal. Su área de trabajo es la capital catalana, pero una pista puede hacer extensible su labor a Castelldefels, Lérida, Madrid o Lisboa. Para ello cuentan con la colaboración del resto de las plantillas del Cuerpo y de la Interpol.

Un pequeño despacho en la Jefatura Superior de Policía en Barcelona y varios teléfonos sirven como base de operaciones e investigaciones.

Saben todo sobre trucos, modalidades de robos, falsificación de documentos, procedencia y destino de los coches, etc. Sus éxitos les avalan. Detención de la «banda de los sirios», donde se incautaron coches por valor de 250 millones de pesetas, demostrando con pruebas el robo de 200 que se exportaron a Oriente Medio. Desarticulación de una organización que consiguió con documentación falsa la legalización en la Jefatura Provincial de Tráfico en Barcelona de vehículos robados por un valor de 160 millones de pesetas. Recuperación de diez turistas de altas prestaciones robados por el método de «leasing». Pero si esto es poco, los funcionarios de Policía del Grupo 2º dedican especial atención a la falsificación de cheques de viajes.

ñaola demostró con pruebas el robo de 200 vehículos por este sistema que en estos momentos circulan por países de Oriente Medio.

El puerto de Barcelona también fue utilizado. Embarcaban los modelos robados en contenedores que figuraban como mercancías varias y en Chipre esta mercancía se hacía constar ya como un turismo. El peso de los contenedores dio la pista a la Policía ya que pesaban aproximadamente una tonelada y media, el de un coche, y por norma general las mercancías varias pasan con holgura esta cantidad.

Si estos negocios del tráfico de vehículos resultan sorprendentes, no menos son los timos que se dan a las compañías de seguros con el robo y falsificación de documentos. Se ha dado el caso en la Ciudad Condal de unos individuos que acuden a una determinada compañía y suscriben una póliza a terceros más robo. El seguro realiza inmediatamente la operación, ya que no es necesaria la presencia física del coche. Al mes, el asegurado acude a la compañía con una denuncia de robo y desaparición del vehículo y pasado unos días cobra lo pactado en la póliza. Pero como se trata de batir marcas de cara a la Olimpiada del 92 los atletas de lo ajeno han llegado a suscribir la póliza con una documentación robada por un par de horas de un vehículo aparcado en un parking de la Ciudad Olímpica.

Javier Solano

**L**as compañías de seguros no son ajenas a los timos. Algunas de ellas han suscrito pólizas a personas con documentación robada.

# SE PRECISAN DISTRIBUIDORES

En 1995, la CE tiene previsto disponer la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en los asientos traseros de todos los coches fabricados con anterioridad a 1987, lo que va a crear una enorme demanda de cinturones para asientos traseros.

CarStyle Contracts Limited, una de las empresas suministradoras de cinturones de seguridad para automóviles más importantes de Europa, precisa en España distribuidores establecidos.

Los interesados que ya estén establecidos en el sector del automóvil y posean el dinamismo para capitalizar este mercado de crecimiento acelerado, deben contactar con CarStyle Contracts Limited con la brevedad posible dando datos de sus operaciones actuales.

Dirigirse a: Chris Elliott,  
Director de Ventas y Marketing  
CarStyle Contracts Ltd  
Miller Road, Bedford MK42 9PD  
Reino Unido  
Tel: 0744 234 52243 Fax: 0744 234 54298

**CINTURONES CARSTYLE, PARA SU SEGURIDAD**



NUEVOS PRODUCTOS

MELODIA DE SEDUCCION

COLOR MAGICO

La marca alemana Blaupunkt ha completado su gama de altavoces con tres nuevos modelos que sustituyen en casi todo a la anterior línea «Blue Sonic». Sus denominaciones son AL100, AL130, y AL160, con forma redonda y técnica de doble cono. Se destacan por una mayor potencia de sonido, (50 ó 60 vatios), y una menor profundidad de montaje.

Los nuevos altavoces, se pueden instalar tanto con rejilla como sin ella y se comercializan a un precio muy atractivo en relación a sus prestaciones: entre 4.000 y 5.500 pesetas.

NUEVA ETAPA PARA RADIOVOX

Desde primeros de año, Radiovox, fabricante y distribuidor de la marca Kindvox, se introduce de lleno en el área de autsonido con dos productos, los nuevos radiocassettes Serie 500. La única diferencia entre los dos modelos radica en que el R, dispone de sistema autorreverse.

Los dos cuentan con idénticas características; rinden 60 Watios (30+30), buscan automáticamente las emisoras parando 5 segundos en las más potentes. Analizan las 12 emisoras que se pueden presintonizar, parando también durante 5 segundos.

En el aparato, se incluye un ecualizador con 3 gamas de frecuencia, graves, medios y agudos.

Los aparatos llevan extraíble incorporado y batería para mantener las memorias cuando retiramos el aparato. También cuentan con iluminación nocturna.

Los precios de estos modelos se integran en un nivel medio-bajo que varían desde las 27.000 pesetas+IVA para el KX-500-R hasta las 20.000+IVA del KX-500.



**ATRACTIVO.** El nuevo aparato de Radiovox presenta un buen diseño en línea con los nuevos productos de las mejores marcas.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
PONTEVEDRA			COPE (R. Pop. de Salamanca)	1134	90.0
RNE/R-1	855		A-3 de Salamanca		99.3
SER (Radio Pontevedra)	1521	89.1	A-3 de Béjar		96.5
SER (Radio Arosa)		95.6	RNE/R-2		88.1/92.4
SER (Radio Vigo)	1026	99.4	RNE/R-3		91.4/95.4
A-3 Pontevedra		93.1	RNE/R-4 Salamanca		94.5
A-3 Vigo		100.6	Béjar		99.9
COPE (R. P. de Vigo)	1224	87.8	RNE/R-5	1413	
Radio Miraflores		101.2	SANTA CRUZ DE TENERIFE		
RNO (R. Noroeste Vigo)			RNE/R-1	621	
RNO (R. Noroeste La Estrada)		89.7	SER (R. Club de Tenerife)	1341	93.2
RNO (R. Noroeste Laín)		94.8	SER (R. Club Norte)		91.6/99.1
RNO (R. Noroeste Ponteareas)		101.9	SER (R. Club Sur)		99.8
Indep. Radio ECCA Vigo (Educativa)		96.5	Radio Maito		101.4
RNE/R-2		92.1	COPE (R. Pop. de Tenerife)	882	97.0
RNE/R-3		97.4	COPE (Radio ECCA) Educativa		88.2
RNE/R-4		90.1/96.0	A-3 de Tenerife		91.0
RNE/R-5	1107		RNE/R-2		96.2
SALAMANCA			RNE/R-3		90.0/105
RNE/R-1	855		RNE/R-4 Santa Cruz		92.3/93.9
SER (Radio Salamanca)	1485	96.9	RNE/R-4 La Palma		89.5/98.4
			RNE/R-5 Sta. Cruz	720	

REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R



KITS DE PERSONALIZACION. TODAS LAS MARCAS Y MODELOS. MAS DE 2.000 REFERENCIAS EN: ALERONES, SPOILERS, PARRILLAS, PASOS DE RUEDA, FALDONES, ETC.



NUMERO UNO EN ACCESORIOS

AMPLIA GAMA DE: VOLANTES DEPORTIVOS, PALANCAS DE CAMBIO, TERMINALES DE ESCAPE, FUNDAS.



CONSULTE A NUESTROS DISTRIBUIDORES EN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	GRABEX	Del Andalucía	Tel. 958-20 00 06
TECSER	Guzpuzcoa	Tel. 943-28 10 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41
DIOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	SEMAUTO, S. A.	Galicia-León	Tel. 987-41 05 95
				Vizcaya	Tel. 94-620 01 59
				Vitoria	Tel. 945-13 12 41
				Baleares	Tel. 971-46 80 00
				Burgos	Tel. 947-21 40 13
				Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
				Oviedo	Tel. 985-28 39 00
				Navarra	Tel. 948-23 80 00

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

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

PORSCHE 924S motor 150 CV, 220 km/h. Libro de mantenimiento sellado. Muchos extras. Tel.: (91) 21 54 24.  
VENDO Corrado G-60 full equipo, piel. Tel.: (93) 212 72 12.  
VENDO Porsche 944 turbo B-LB. Full equipo, piel y aire. Tel.: (93) 418 66 66.  
OPEL Senator 3.0 CD, 5 v, 18 meses. Full equipo. Impecable. 3.700.000 ptas. Tel.: (981) 24 81 55. Teresa.  
RANGE Rover gasolina bien cuidado, varios extras, aire. Tel.: (948) 87 05 64.

AUTOMOVILES **TEO**

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

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

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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

OPEL KADETT

# AHORA ES EL MOMENTO DE COMPRAR UN OPEL KADETT.



Durante este mes le valoramos su coche usado muy bien y le añadimos

## 100.000 PTAS. DE SOBRETASACION

Además, con un radio-cassette estéreo... ¡Gratis!

Y, por supuesto, cuente con una muy buena financiación.

\*Promoción válida para todos los Kadett en stock comprados y matriculados DURANTE ESTE MES. Venta a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



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

EN MADRID CAPITAL  
**AUTOMOVILES  
HISPANO  
ALEMAN, S.A.**

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

**AUTOTODO, S.L.**

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

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S.A.**

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

**MOTOR GAS**

Victor de la Serna, 12 (Parque de 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. 404 39 05, 326 06 91 Y  
404 73 87  
DIRECCION: GERARDO  
CORDON, N.º 1, 28017 MADRID  
TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación  
americanas y japonesas  
Todas las marcas



Todo tipo de vehículos  
nacionales y de importación,  
nuevos y usados.

**¡VISITENOS!**  
C/ Infanta María Teresa, 10  
Tel. 563 27 28/88  
Entre 1ª Habana y Serrano

**Valderribas Motor S.A.**

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel. 551 48 00 - Fax: 551 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION  
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION  
REVISADOS Y GARANTIZADOS

**FIAT** Uno, 88, seminuevo,  
blanco, 6 meses garantía,  
780 000 ptas  
**OPEL** Monza, 83, full equi-  
pe, azul, seminuevo, 6 meses  
garantía, 1 000 000 ptas  
**BMW** 628 CSI, rojo, 83, full  
equipe, 6 meses garantía,

2 500 000 ptas, facilidades  
**PORSCHE** 924, 79, azul  
metalizado, 3 meses garan-  
tía, 1 450 000, facilidades  
**GOLF** GLD, 83, rojo, 6 me-  
ses garantía, 750 000 ptas  
**LANCIA** Thema, 86, grafi-  
to, full equipo, 6 meses ga-

rantía, 2 300 000 ptas, faci-  
lidades  
**MERCEDES** 300E, 86, full  
equipe, 6 meses garantía,  
4 500 000 ptas  
**CITROËN** AX 14 T2S, 88,  
blanco, 6 meses garantía,  
850 000 ptas

**PANDA** Marbella, 88, blan-  
co, 6 meses garantía,  
525 000 ptas  
**ALFA** 33 1.5 TI A.A., 87,  
negro, 6 meses garantía,  
1 100 000 ptas  
**PORSCHE** 944, 86, blanco, 6  
meses garantía, 2 800 000

**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.

**LANCIA** Delta HF  
turbo IE. Año 87, co-  
lor antracita, asientos  
recaro, llantas, techo.  
1.300.000 ptas. Tel.:  
(91) 574 28 38.  
**PARTICULAR** 280  
Coupé Especial última  
serie 1985. Todos los  
extras, total garantía.  
Horas oficina. Susa-

y cabezales eléctri-  
cos, reposabrazos,  
calefacción, asientos,  
cerradura centraliza-  
da, Blau-Punk, cuatro  
altavoces, etc., se-  
miestreno, última ma-  
trícula. 3.950.000  
ptas. Tres meses de  
garantía. Teléfono:  
473 86 31.

**NISSAN** Patrol cor-  
to, 4 cilindros, diesel,  
aire acondicionado,  
radiocasete, 30.000  
km. José M. Tel.:  
(93) 849 24 44.  
**EQUIPOS** aire acondi-  
cionado para Mer-  
cedes 300D. Carroce-  
rías modelos 123 y  
124. Precios muy in-  
teresantes. Teléfono:  
742 30 64.

4.900.000 ptas. Marti.  
Tels.: 336 26 13/  
335 32 89. Barcelona.  
**ALFA** FTV 20, gris  
metalizado, 40.000  
km, M-HZ. 1.500.000.  
Sr. Ocón. Tel.: (91)  
458 85 22. Impe-  
cable.  
**MERCEDES** 380SE,  
año 84. Automático,

techo, aire serie E 30.  
**KART** infantil 80 c.c.  
115.000 ptas. Tel.:  
(93) 692 18 24.  
**SIERRA** Cosworth,  
particular, gris, año  
86, cuidadísimo. Tel.:  
(985) 26 07 39, ofi-  
cina.  
**BMW** M-3, color an-  
tracita, sin matricular,

RS '73, Maseratis,  
Lamborghiniis y simi-  
lares. Miguel Angel.  
Tel.: (93) 422 43 18.  
**OCASION:** BMW  
520i, cuatro años,  
51.000 km, muchos  
extras, perfectísimo  
estado, revisado y ga-  
rantizado. 1.675.000  
ptas. Tel.: 206 23 39.

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

na. Teléfono: (958)  
63 11 70.  
**FORD** Escort RS Tur-  
bo, octubre 1987,  
perfecto estado, pre-  
cio interesante, varios  
extras, 31.000 km.  
Tel.: (977) 21 18 81.  
**MERCEDES** 300E,  
año 87, aire, ABS, te-  
cho, espejo ventanas

**ALFA** 75 Twin Spark  
M-1B. 40.000 km,  
aire, todos extras,  
muy cuidado. Precio:  
1.500.000 ptas. Tel.:  
(91) 314 59 96.  
**SAAB** 9000T 16 v,  
Air Flow, marzo 88.  
Full equipo, suspen-  
sión deportiva, insta-  
lación teléfono.

gris antracita, ABS,  
aire, techo, cuatro  
ejevalunas eléctricos,  
radiocasete Becker,  
muy cuidado. Precio:  
3.200.000 ptas. Tels.:  
467 00 78 / 267 62 63.  
Comidas.  
**BMW** 323i, verde,  
full equipo, cuatro  
puertas, impecable,

extras, pocos kilóme-  
tros. Admito coche.  
Tel.: (985) 26 04 97.  
Luis Ramón.  
**BMW** 325ix, particu-  
lar, extras, 45.000  
km, blanco. Teléfo-  
no: (985) 26 07 21.  
**PARTICULAR** compra  
Ferraris Aston  
Martin Carrera

**DESCAPOTABLE**  
Alfa Romeo Spider  
rojo, muchos extras.  
1.550.000 ptas. Tel.:  
541 54 52.  
**ALFA** GTV 6 2.5, ne-  
gro metalizado,  
49.000 km, M-GH,  
impecable. 1.400.000  
ptas. Teléfono: (91)  
767 07 31.

**OFERTA ESPECIAL**

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

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

**AIRE ACONDICIONADO**  
¡¡No espere hasta el último momento!!  
Aprovechese de los ventajas de instalarle aire  
acondicionado (original o  
2º equipo) ahora. Llámenos  
Accesorios, autorradios, aer-  
rodinámico, llantas  
Venta de vehículos de im-  
portación, nuevos o semi-  
nuevos

**INSTAL AUTO**

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

RENAULT TANUESA				RENAULT OCASION			
Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12 000	4 600 000	Mercedes 190 2.3 16V	85	47 000	3 700 000
Mercedes 300 CE	9/87	24 000	6 500 000	BMW 524 TD S5 Full Equipe	8/88	10 000	4 900 000
Renault 11 Turbo	85	60 000	880 000	Renault 5 C	88	9 000	850 000

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

**Master Car**

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

- AUDI 200 TURBO-QUATTRO 4x4**
  - 185 cv, último modelo
  - 185 cv, cuero, climatizado, ABS, llantas, elevavidas, etc.
  - 3 500 000 total
  - 88 000 mes.
- BMW 635 CSI**
  - 218 cv, último mod.
  - Aire, cuero, etc.
  - 2 750 000 total
  - 46 847 mes.
- BMW 524i**
  - 180 cv, seminuevo
  - Climat., llantas, ABS, etc.
  - 45 000 mes.
  - 2 750 000 total
- MERCEDES 230 E**
  - 136 cv, último mod.
  - Aire, autorrad., ABS, llantas, eleva-vidas, etc.
  - 60 000 mes.

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

- 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, 185 cv, aire, ABS, etc., 2.600.000 total.
- STOK 130 VEHICULOS**  
91/563 29 61  
91/563 30 21  
FAX: 91/259 56 41
- MERCEDES 300 E**
  - Último modelo
  - 190 cv, todos extras
  - 3 650 000 total
  - 78 000 mes. Última matrícula
- BMW M-3 modelo 1989**
  - 200 cv, rojo
  - Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc.
  - 90 000 mes. Última matrícula.
  - 5 500 000 total
- MERCEDES 190 E 2.3 16V**
  - Último modelo.
  - Cuero, climatizado, etc.
  - 75 000 mes.
  - 4 300 000 total.
  - Capoc Sec.
- AUDI 100 AVANT**
  - Seminuevo.
  - Climatizado, ABS, etc.
  - 45 000 mes.
  - 2 180 000 total
- BMW 320i 24 puertas**
  - 129 cv, último mode-  
lo
  - Aire, llantas, etc.
  - 26 000 mes.
- BMW 524 TURBO DIESEL**
  - 125 cv.
  - Aire, ABS, llantas, etc.
  - 40 000 mes.
  - 2 400 000 total
- BMW 530i**
  - 197 cv, última serie
  - Climatizado, ABS, llantas,  
elevavidas
  - Techo eléctrico, etc.
  - 4 750 000 total, 82.000 mensual

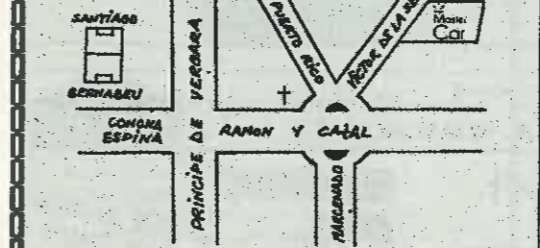
**GUINDA DE LA SEMANA**

**PORSCHE 944 TAR-  
GA**  
• 185 cv, último mode-  
lo  
• Aire, elev., llantas,  
asientos elec., 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 Baumman y Grelinger.

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



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

**¡ANUNCIENSE HOY!**

**Motor 16**  
ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 41  
Madrid-28037

**ENVIENOS** 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 algún bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

**ADA 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**

VENDE MAS

Master Car

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

# 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)

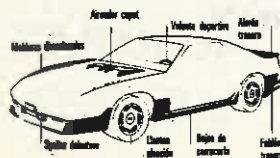


**DITECNICA**

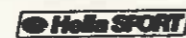
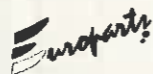
C/. Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60

### RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES  
Antonio López, 117. 28026 MADRID — TEL. 475 47 93. FAX 476 90 77



**KITS DE CARROCERIA**  
UN VESTIDO NUEVO PARA SU COCHE.  
PERSONALIZAMOS SU COCHE,  
CON GRAN VARIEDAD DE SOLUCIONES.  
DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS



DISTINGA SU COCHE  
DE LOS DEMAS

# MUY CERCA DE USTED

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.

PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER **¡AL MOMENTO!** CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUDIERA SURGIRLE **¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS!** GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECE A SUS CLIENTES.



AREVALILLO  
HNOS. S.A.

AREVALILLO  
HNOS. S.A.

#### Talleres

Martín de Vargas, 42 - Teléfs. 227 50 73—467 33 88  
28005 Madrid

★ Duque de Sexto, 5 — Teléfs. 275 91 23—431 26 27  
28009 Madrid

★ Sierra de Gredos, 3 — Teléfs. 690 96 86—690 97 35  
Fuenlabrada (Madrid)

#### Oficinas Centrales

Avda. Valladolid, 17 — Teléf. 542 32 38  
Fax 248 51 36 — 28008 Madrid

#### Almacenes

Aniceto Marinas, 76 — 28008 Madrid



Ctra. de Valencia, km. 25  
Teléfs. 871 00 78 - 871 39 45  
Fax (91): 871 39 45. Arganda del Rey (Madrid)

## 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 Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

# 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
Ford Escort 1.3	82	58.000	550.000	Renault 11 GTD	88	28.000	1.100.000
Renault Supercinco TL 5p.	86	31.000	640.000	Opel Kadett 1.3 GLS 5p.	88	15.000	1.100.000
Renault Supercinco C	87	10.000	645.000	Peugeot 205 Open Diesel A. A.	87	32.000	1.100.000
Opel Corsa 1.2 TR 4p.	87	38.000	690.000	Ford Orion 1.6 Ghia A. A.	86	43.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	13.000	740.000	Peugeot 205 Lacoste A. A.	87	32.000	1.125.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	29.000	750.000	Peugeot 205 XRD	89	21.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S	89	12.000	790.000	Ford Escort 1.6 Ghia Equipo RS	87	26.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 A. A.	87	28.000	795.000	Renault 11 TXE	88	27.000	1.175.000
Renault 11 TSE	85	45.000	795.000	Opel Kadett 1.6 GLS	87	23.000	1.175.000
Renault Express Diesel	87	32.000	825.000	Citroën C-15 Diesel Isotérmica	89	21.000	1.220.000
Renault Supercinco GTL 5p.	89	11.000	845.000	Renault S-5 Bacara A. A. Cuero	89	13.000	1.225.000
Ford Escort 1.6 Ghia A. A.	85	58.000	875.000	Fiat Uno Turbo I. E. Antiskid	89	11.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 5p.	87	19.000	890.000	Renault 21 TXE.	87	35.000	1.350.000
Peugeot 205 SRD	86	53.000	890.000	Ford Orion 1.8 Diesel	88	23.000	1.395.000
Citroën C-15 Diesel	87	33.000	890.000	Citroën BX 19 GTI A. A.	87	38.000	1.425.000
Ford Escort 1.4 XTRA	87	32.000	890.000	Ford Escort XR3 Inyección	89	12.000	1.450.000
Renault Supercinco GTS A. A.	87	34.000	895.000	Ford Orion 1.6 Ghia A. A.	89	12.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	29.000	925.000	Peugeot 309 GTI A. A.	87	30.000	1.525.000
Renault 9 TXE A. A.	87	19.000	925.000	Renault 21 Turbo Diesel A. A.	88	25.000	1.650.000
Citroën AX 14 T2S 5p.	87	23.000	925.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia A. A.	88	32.000	1.750.000
Fiat Uno Turbo I.E.	86	45.000	940.000	Opel Kadett GSI A. A.	89	12.000	1.775.000
Peugeot 309 SR	87	39.000	975.000	Opel Kadett GSI	90	1.000	1.875.000
Seat Málaga 1.5 Inyección	86	25.000	1.025.000	Opel Omega 2.0 i A. A.	87	30.000	2.125.000
Renault 11 TSE	86	19.000	1.040.000	Peugeot 405 Mi 16v. Full Equip	88	23.000	2.600.000
Peugeot 205 GTX	87	32.000	1.075.000	Mercedes 190 E A. A.	85	45.000	2.625.000
Citroën BX GTI A. A.	87	38.000	1.075.000				

## DETECTOR DE RADAR

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



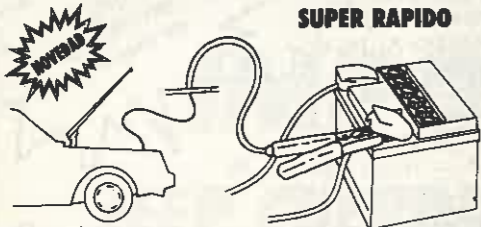
- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Instalación inmediata al mechero.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275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

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



# LAHORE

CONECTOR DE BATERIAS  
SUPER RAPIDO



APLICACIONES DEL PRODUCTO  
COCHES, EMBARCACIONES, CARAVANAS,  
AUTO-CASAS, VEHICULOS DE RECREO, ETC.

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

## TALLER AUTOMOVILES

Zona López de Hoyos-Cartagena (600 m)  
Vende particular  
Totalmente instalado, con máquinas,  
herramientas, muebles oficina, etc.  
Licencia al día  
Con hipoteca  
MADRID - Tel.: 521 99 22

IMPORTACION Y EXPORTACION DE VEHICULOS MA-  
TRICULACION 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

## GARAJE TOZA

### VEHICULOS IMPORTACION

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

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

## CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

# Audi 90



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.



### DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAIGO, 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 36 21 FIGUERES (GERONA)  
AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA  
AUTO KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA)  
AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER  
AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA  
BOPAR RACING (93) 511 65 70 BARCELONA  
CASA ARMANGUE (93) 218 53 75 BARCELONA  
COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA)  
DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIRONA  
ELECTRONICA CIDAR (971) 48 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 95 PONFERRADA (LEON)  
SORESA (975) 22 70 77 SORIA  
STYL AUTO (98) 368 08 63 VALENCIA  
STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID  
SUMIAUTO (945) 28 38 36 VITORIA  
TALLERES BORREGO (952) 31 68 00 MALAGA  
TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 01 ZARAGOZA  
TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO  
TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGONA (LEIDA)

## CLASS SPORT AUTO

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

- ACC. COMPETICION
- AERODINAMICA
- COMPLEMENTOS



- NEUMATICOS
- EQUILIBRADO, etc.
- MONTAJE ACCESORIOS

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



## BMW 635 CSI

Techo,  
aire acondicionado  
Gris metalizado  
1.750.000 ptas.  
Tel.: (91) 521 99 22

## ELADIO VENDE

AX GT listo  
temporada 90  
Polo Copa,  
ideal producción  
Tel.: (91) 471 11 92

## MOVAL motor

Desde 1.585.000 ptas.



Francesc Macià, 46. 08400 Granollers Telf. (93) 870 14 86

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

- Ferrari Testarossa, nuevo.
- Ferrari 328 GTSI, nuevo.
- Ferrari 288 GTO, seminuevo.
- Mercedes 500 SL (año 90), nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Porsche Carrera 4, nuevo.
- Porsche 959 «Confort», nuevo.
- Porsche 911 Turbo, nuevo.
- Mercedes, todos modelos.
- Lamborghini Countach 25.º Anni.

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

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

**LANCIA** Integrale 16 v, rojo, septiembre 89. Pocos kilómetros, en garantía. Alarma mando distancia. Seguro TR. Precio: 3.400.000 ptas. Tel.: (964) 21 01 65.  
**BMW** 320i negro, aire acondicionado, alarma, llantas alea-

ción, 54.000 km, impecable, particular. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 541 44 61 (mañanas).

**VENDO** «Pick Up» Chevrolet Otto, 4T, gasolina, cambio semi-automático, seis cilindros, aire acondicionado, llantas aluminio, neumáticos Goodyear, cristales gravados, color azul metalizado, lona blanca, una auténtica ranchera yankee. Matrícula: B-7609-IL. 35.000 km. PVP: 2.000.000 ptas. Tel.: (93) 762 36 77. Pineda de Mar (Barcelona).

**VENDO** Lancia Y-10 turbo. Isabel. Tel.: (93) 422 43 18.

**PARTICULAR** vende Volvo 244GL diesel, impecable. 975.000 ptas. Tel.: 47 53 28. Remigio.  
**ROVER** 825 Sterling, mayo 87, full equipo, 55.000 km. 3.000.000 ptas. Teléfono: (91) 519 27 39.

**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, ejem-

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.

plos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Importación. Apartado 375. Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

**RENAULT** Fuego cuatro años, 58.000 km, aire acondicionado, dirección asistida, siempre garaje, impecable. 900.000 ptas. Tel.: 468 44 04.  
**VENDO** karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.



SEAT IBIZA

## MARCOS CON ALERON

DISPONIBLES PARA:

Con un alerón  
Peugeot 205 Renault Súper 5  
Renault R-5 Seat Ibiza

Con dos alerones  
Peugeot 205 Renault Súper 5  
Seat Ibiza

De venta en los establecimientos del ramo y servicios oficiales.

EUROPA CARSL C/ Nueva de Porta, 32. 08016 BARCELONA.  
Tel.: (93) 340 74 98. Fax: (93) 349 60 87.



SEAT IBIZA BIPLANO

**PROBLEMAS CITROEN**

**E**N la actualidad soy propietario de un Citroën BX 19 TRS, y la verdad es que desde que lo compré los problemas no me han abandonado. Cuando el coche se encontraba en garantía, tuve que sustituir el colector de escape ya que venía con un defecto de fábrica. Después he tenido fugas del líquido de refrigeración y en varias ocasiones he estado a punto de quedarme tirado por fugas en el conducto del líquido de alta presión.

La última avería grave se produjo en un viaje Barcelona-Burgos. En este trayecto me pecaé de un ruido y alarmado me dirigí al Servicio Trabado, en la carretera de Madrid, aquí me diagnosticaron un mal funcionamiento de la bomba de alta presión y me dijeron que era necesario sustituirla. Pero me comentaron que en esos momentos no tenían ninguna bomba disponible en su almacén de repuestos y que tenían que pedirla a la central que se encuentra en Ma-



dríd y que la bomba no llegaría antes del lunes siguiente.

El lunes llamé al taller para verificar si había llegado la pieza y me dijeron que efectivamente ya disponían del repuesto. Pero cuando me personé a las cuatro de la tarde a recoger el coche, me comunicaron que el repuesto que habían recibido de Madrid era defectuoso y que por lo tanto tardarían otros dos días en recibir una nueva pieza. Al encontrarme con este nuevo problema, tuve que plantearme la posibilidad de desplazarme a la ciudad de Barcelona empleando otros medios de transporte, con el consiguiente perjuicio para mi economía. Y yo me pregunto si cuando Citroën asegura que tiene servicio al cliente las 24 horas del día está realizando únicamente una campaña de publicidad o se trata simplemente de infundir unas esperanzas que en ningún momento se cumplen.

Albert Colomer  
Barcelona



**PUNTUALIZACION**

**C**ON respecto a la cobertura informativa que ustedes han realizado en su medio sobre la primera prueba del Campeonato de España de Velocidad que se celebró en Jerez el día 25 de febrero, nos gustaría puntualizar lo siguiente: Ralf Saura, ganador de la prueba de F-2 en esta carrera fue descalificado por «exceso de cilindrada» según decisión tomada por el Jurado de la prueba tras la presentación de una reclamación presentada por un equipo rival. La descalificación ha sido recurrida ante la Real Federación Motociclista Española, por lo que los resultados de esta categoría deben considerarse provisionales, pendientes de la decisión final del jurado. La escudería Cortés -La Boutique de la Moto-Yamaha considera, al amparo del reglamento vigente, errónea y lesiva la decisión del Jurado de Competición reservándose el derecho de ejecutar las acciones legales pertinentes.

Manuel Trigo  
Escudería Cortés-LBM-Yamaha

**PEUGEOT 405**

**M**E gustaría que me proporcionasen algunos datos técnicos sobre el Peugeot 405 que ha tomado parte en la última edición del Rallye París-Dakar.

Manuel Gisbert  
Madrid

**R.-** El 405 Turbo 16 Grand Raid es prácticamente idéntico al 205 Turbo que tan brillante papel ha desempeñado en el París-Da-



kar. El motor es del tipo XU 9T, con 1.905 centímetros cúbicos y 310 caballos de potencia a 6.000 revoluciones por minuto. El turbo compresor es un Garret con válvula de descarga separada y la inyección electrónica es de la marca Marelli-Solex. El embrague del 405 es ventilado con dos discos de diafragma, forros cerámico-metálicos y mando hidráulico. La caja de cambio es de seis velocidades. Las suspensiones están formadas en la zona delantera por un doble triángulo con doble combinación muelle/amortiguador, y amortiguadores Bilstein sobre el triángulo superior. En la parte trasera la amortiguación está compuesta por un doble triángulo con tres amortiguadores Bilstein, dos de ellos combinados. El peso del 405 Grand Raid es de 1.300 kilogramos con una depósito de gasolina de 450 litros.

**¡ACUERDO YA!**

**L**A polémica que se ha montado en estas fechas entre las compañías de seguros y los concesionarios de automóviles por culpa de las retribuciones que las compañías tienen que abonar a los servicios oficiales, a mi modo de ver únicamente va a perjudicar a los usuarios.

Yo no entro en la legitimidad de las reclamaciones de unos y



otros, ya que cuando tenga un golpe de chapa y la mecánica de mi coche en la actualidad, un Ford Fiesta, se vea afectada, me tendré que poner en contacto forzosamente con la Mutua para que ella me asigne el taller al que yo debo acudir.

Lógicamente de esta forma pierdo la capacidad, de la que antes disponía, de poder elegir el taller más adecuado para efectuar la reparación. Un numerito en el que como ya he dicho antes únicamente sale perjudicado el usuario, y todo porque estos señores no llegan a un acuerdo.

Juan Lopez  
Madrid

**SEÑAL DE PRECAUCION**



Al comprar un coche importado de ocasión todas las precauciones que se tomen son pocas.

No siempre los kilómetros del vehículo son los mismos para el vendedor que para el comprador. No siempre se notan los golpes. Y un vendedor que hoy le da todas las garantías de servicio puede acabar desapareciendo.

En España los Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz son los únicos que le pueden ofrecer todas las garantías en la compra de su Mercedes.

Nadie más.

Así que no trate de buscar gangas donde no las hay. Usted ya sabe que las soluciones baratas acaban saliendo caras. Sea precavido.

Sólo los Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz y su Red de Agentes pueden garantizarle la compra de un vehículo Mercedes.

DELUCCO/HEATDES



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



**NUEVA MTR TOP RACING**

**M**OTOGAC ha presentado en el recién finalizado Salón de las Dos Ruedas, celebrado en Valencia, su nuevo modelo Top Racing. Este ciclomotor presenta una línea que rompe con todo lo ofertado hasta ahora dentro del mundo de los ciclomotores con

un bastidor monocasco en chapa de acero. Este modelo equipa un motor de 49,9 centímetros cúbicos de dos tiempos monocilíndrico y en disposición transversal. Además lleva encendido electrónico con sistema CDI, velocímetro y cuentavueltas, tubo de escape tipo «Tubarro», estriberas abatibles, caballete lateral, luz de freno, carenado frontal tipo «Racing».

de los cuales se encuentran edificados. Bus Levante S.A., dentro de sus más inmediatos planes de expansión, tiene previsto inaugurar durante el presente año 1990 una nueva sucursal en la ciudad de Valencia:



**CAMBIOS EN CID-ESPAÑA**

**P**ABLO Pérez se ha incorporado recientemente como director de la agencia de publicidad Cid-Madrid. De esta



manera Cid-Madrid emprende una nueva etapa en el mercado publicitario español, acometiendo nuevos proyectos internos y externos, todo ello respaldado por un importante equipo

de profesionales que basan su trabajo en la calidad, la innovación y el servicio.

Castellón, Cuenca, Murcia y Valencia ha inaugurado sus instalaciones en la carretera que une Murcia con Alicante, concretamente en el kilómetro 74,100. Estas nuevas instalaciones cuentan con una superficie total de 4.500 metros cuadrados, 2.000

**FIAT Y EL CICLISMO**

**E**N virtud del acuerdo al que se ha llegado entre Fiat Auto España y Unipublic S.A., organizador de la Vuelta Ciclista a España, los automóviles de esta marca italiana serán los coches oficiales de la prueba por un periodo de cuatro años. Los modelos

elegidos son el Fiat Uno Fire 1.000, el Fiat Tipo 1.400 y el Fiat Croma en sus versiones Duemilla, 2.000 ie, CHT y Turbo Inyección. Estos vehículos serán sometidos a un duro trabajo ya que comisarios deportivos, directores de carrera y el resto de la organización recorrerán toda la prueba a bordo de estos coches.



**EVINRUDE OLIMPICA**

**C**OINCIDIENDO con la inauguración del Salón Náutico de Barcelona, Mottomaso, el importador de los motores fuera borda Evinrude y los dentro borda OMC Cobra, recibió la buena noticia de que sus motores habían sido nombrados «Motores Oficiales de las Olimpiadas de Barcelona». Los máximos responsables de la empresa que posan en la fotografía junto a la bandera olímpica han manifestado que su equipo ya está trabajando en la preparación de este evento con vistas a 1992.

**BUS LEVANTE S.A**

**B**US Levante S.A., concesionario exclusivo de DAF para autobuses en las provincias de Albacete, Alicante,

SERIE ESPECIAL CITROËN AX CHALLENGER

**PRECIO GENIAL!**

El Challenger es una serie especial y limitada de Citroën AX que le ofrece el equipamiento más completo al precio más interesante. Diferente por sus distintivos especiales, genial por su equipamiento de serie, que incluye: pre-equipo de radio con antena coaxial, asientos delanteros con memoria, luneta térmica trasera, retrovisor exterior regulable desde el interior y muchos detalles más. Elige tu versión, en 3 ó 5 puertas, y disfruta de su motor con 5 velocidades. La genialidad AX al completo.



**DESDE 908.000 PTAS.**

FF + IVA y ahorro promocional incluidos.

Además infórmese en su Concesionario Citroën sobre la oferta de este mes, para toda la gama Citroën AX, con un ahorro de hasta 125.000 Ptas.



**CITROËN AX CHALLENGER** SERIE LIMITADA

**Red de Concesionarios Citroën**



OFERTA VALIDA PARA PEDIDOS DE VEHICULOS GASOLINA EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES. NO ACUMULABLE A OTRAS OFERTAS PROMOCIONALES



EN UN AUTOBUS  
DE DOS PISOS

## LA VUELTA AL MUNDO EN 400 DIAS

**E**N la noche del sábado 6 de noviembre de 1988, Hugh Thompson, John Weston y Richard Steel partían desde Trafalgar Square, Londres, con la intención de recorrer el mundo en un autobús de color rojo.

La idea surgió un par de años atrás, cuando decidieron, ante el asombro de todos, plantar a sus novias, sus trabajos y vender las pertenencias. Solo les preocupaba conseguir una mención en el libro de los récords y, de paso, recaudar algo de dinero para obras de caridad.

Compraron un Lodekka de 1957, un viejo autobús de dos pisos que con algunas capas de pintura quedó como nuevo.

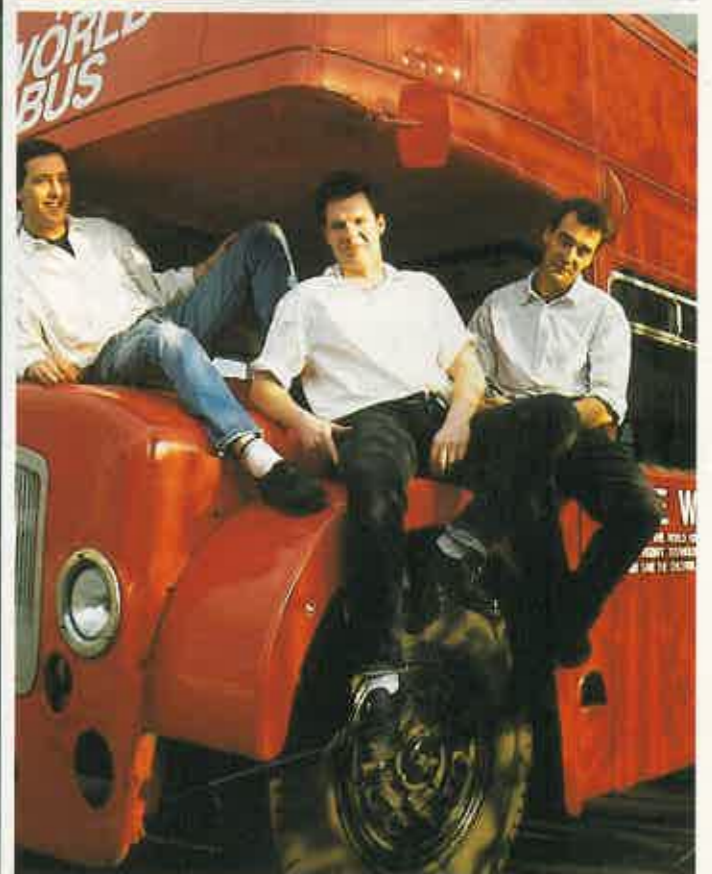
Acondicionaron una cocina, un cuarto de baño, una sala de estar y unas literas. Asistieron a cursos acelerados de mecánica y recorrieron todas las librerías especializadas en busca de documentación técnica.

El viaje comenzó a bordo de un ferry rumbo a Dinamarca. Les esperaba un duro viaje de trece meses, en el que visitarían dieciocho países: Alemania, Suiza, Italia, Yugoslavia, Bulgaria, Turquía, Pakistán, India, Singapur, Australia, Brasil, Paraguay, Argentina, Chile, Estados Unidos, Canadá y, de vuelta a casa, Reino Unido.

Llevaban documentación en regla para

### EN BUSCA DE AVENTURAS.

Tres británicos de treinta años, cansados de la vida urbana, decidieron dar la vuelta al mundo.





**CALOR Y FRIO.**  
La expedición tuvo que someterse a grandes diferencias de temperatura. Desde los 15 grados bajo cero en Bulgaria, a los 35 de Bombay.



**RECAUDAR DINERO.**  
El autobús recorrió más de 87.000 kilómetros con el fin de conseguir fondos para una institución benéfica.

todos los países, exceptuando Irán, que les denegó la entrada en el último momento. «Bebé» como cariñosamente llamaban al autobús, tendría que ser embarcado desde Turquía a Pakistán. Cuatro semanas más tarde llegaban a Karachi. La frontera permanece abierta sólo tres días al mes, por lo que tuvieron que esperar cuarenta y ocho horas para poder pasar. El funcionario a cargo de la aduana no parecía estar muy de acuerdo con la idea de que el autobús atravesara sus lindes hasta que, finalmente, cambió de opinión con la ayuda de cuarenta tuercas, algunas bolsas de té, tres rollos de película y un estuche de limpieza dental.

En Chile, un regimiento de militares armados hasta los dientes, les invitó a ser escueltados argumentando un interés por hacerles la estancia en el país más agradable; Yugoslavia los colmó de atenciones; en Brasil estuvieron en una ceremonia vudú y en la India, el autobús fue arrasado por tal avalancha de gente que llegaron a pensar que morirían aplastados. «Bebé» se portó como un jabato en todo el viaje. Atravesó los Andes, cruzó desierto, botó con los peores baches del mundo y todo con el mismo juego de neumáticos y sin fallos mecánicos de importancia. Ninguno se encontró mal de salud, a

excepción de algún «problemilla» provocado por la ingestión de un plato típico de la gastronomía india. El 3 de diciembre de 1989, casualmente también sábado, la expedición regresaba al mismo punto de partida. Atrás quedaban ochenta y siete mil kilómetros en los que se quemaron algo más de siete mil litros de combustible. Hoy, estos tres hombres ya figuran en el «Guinness» y los más de doce millones de pesetas recaudados, han sido destinados a obras benéficas relacionadas con la infancia.

Lourdes Bravo

# DACIA

El más polivalente

**VENTAJAS DE SERIE**

- Cinco plazas y amplio maletero
- Suspensión independiente
- Desbloqueador de ruedas
- Carrocería autoportante
- Enganche para remolque
- Limpia parabrisas trasero
- Faros antiniebla
- Defensa frontal



**Precio recomendado 1.302.000,- IVA incluido sin transporte**

- Motor de 1.397 c.c.
- Tecnología RENAULT

**PUNTOS DE VENTA Y SERVICIO**  
ALBACETE: CITRONALBA. José de Tovar, 2. 03005 ALBACETE. Tel. (927) 21 96 18 • ALCANTE: REPUESTOS ALCANTE. Avda. Alcañet, 11. 02008 ALCANTE. Tel. (951) 32 08 30 • ALMIRANTE: JAVIER OJEDA. C/ta. Faro Sabina, 5 (Luz Marconi). 01740 HOZUELAS DE AHO. Tel. (931) 33 33 02 • ASTURIAS FCO. ALBERTO ROSAS BLANCO. Granca. Sáb. Av. 263. 33198 OVIEDO. Tel. (945) 70 33 04 • AVILA FLORENCIO AJATES. Carretera de Grijón. 1. 05003 Tel. (915) 22 33 85 • BARCELONA (Zona de Barcelona): POLITRACTOR. S.A. C/ta. de Rodes, 100. 08020 LAS FRANQUETAS (Ll. de Prunelles). Tel. (93) 849 28 22 • BARCELONA (Zona de Prunelles): CAMELL. VERD. Ronda de la Torralba, 84. 08010. HOZUELAS. Tel. (93) 331 30 41 • BARCELONA (Zona de Montseny): ENRIQUE S.A. Pse. 190. B/ta. de Vert. Pse. 45. 08045 MANRESA. Tel. (93) 874 30 11 • BARCELONA (Zona de Montseny): AUTOMOTRAC. Avda. Berrueta, 190. 08750 MOLINS DE REI. Tel. (93) 964 57 25 08 95 • BARCELONA (Zona de Vilanova): FEMSA S.A. C/Tamagosa, 80. 08720 VILAFRANCA DEL PENEDÉS. Tel. (93) 896 00 33 • BARCELONA (Zona de Igualada): BALMES INTERMOTOR. Avda. Balmes, 55. 08700 IGUALADA. Tel. (93) 803 62 00 • BADAJOZ TALLERES MIRALLES. C/ta. Manuel Comas, 59. 06100 VILLALBEVA DE LA SE. RENA. Tel. (924) 84 23 84 • BILBAO ALFAYSA. Plaza de Euzkadi, 5. 48951 ERANDIA (VIZCAYA). Tel. (94) 87 10 00 99 94 • BURGOS ALTOS CASTILLA. C/ta. Vitoria, 248. 09007 BURGOS. Tel. (945) 22 49 30 • CÁCERES TALLERES RELOJO. C/ta. García Pina, 16. 06100 CÁCERES. Tel. (927) 22 21 57 • CADIZ JUAN MATEOS S.A. C/ta. de Santiago, Km. 0,5. 11408 JEREZ DE LA FRONTERA. Tel. (956) 32 08 00 • CASTELLÓN MORCAR. C/ta. Ramiro, 60-65. 12005 CASTELLÓN DE LA PLANA. Tel. (964) 20 64 22 • CIUDAD REAL TALLERES ORUZ VODMEDIANO. C/ta. Ramiro Comas, 15. 13000 BUEITOLLEANO. Tel. (926) 43 21 88 • CORUÑA MANUEL VAZQUEZ CASTELLOS. C/ta. Manuel, 60. 15009 LA CORUÑA. Tel. (961) 29 74 01 • CUENCA TALLERES ABARCA. C/ta. Medinilla, 100. 13005 SOTOS (CUENCA). Tel. (969) 28 80 72 • GERONA (Zona de Olot): AUTOMOVILES MASO S.A. Avda. Girona, 7. 17800 OLOT (GERONA). Tel. (972) 36 15 75 • GERONA (Zona de Linyola): J. & F. PERE MARI. C/ta. San Feliu, Km. 7,2. Vinyals, 17242 LLAMBALLEU (GERONA). Tel. (972) 48 95 37 • GRANADA CUAL AGRICOLA GRANADINA. Paseo de Roma, 188. 18006 GRANADA. Tel. (958) 27 47 20 • HUELVA M. FELICES ORCAL. C/ta. Sánchez Barco, 5. 21001 HUELVA. Tel. (951) 244 83 84 • JAEN COMERCIAL GONZALEZ. Avda. Los Mártires, 36-40. 23400 LEBEDA (JAEN). Tel. (953) 75 06 74 75 25 25 • LEÓN EXCLUSIVAS RODRIGUEZ. Avda. de Portugal, 31. 24400 PONFERRADA. Tel. (987) 41 36 33 41 07 31 • LEÓN AUTOMERCADO. Avda. Miraflores, 298. LEÓN. Tel. (987) 21 42 21 • LERIDA RIBES MADO. AGRI. OGLIA S.A. C/ta. de Zaragoza, Km. 4,5. 25007 LE RIDA. Tel. (973) 26 17 02 26 18 89 • LERIDA (Zona de Solsona): CABALL. C/ta. de Marqués, Km. 52. 25250 SOLSONA. Tel. (973) 68 11 50 46 11 25 • LERIDA (Zona de Tremp): GARAGE AGUI LERA. C/ta. Aragón, s/n. 25620 TREMP (LERIDA). Tel. (973) 62 03 39 • LOGROÑO TRIALAUTO. S.A. Jorge Vignat, 72. 26004 LOGROÑO. Tel. (941) 25 50 24 • LUGO TALLERES FELIX S.L. C/ta. Nm. V. Km. 512. 27154 ROBA. Lugo. Tel. (981) 39 34 58 • LUGO TALLERES AUTO-PRACTICO. C/ta. Ovega, 140. 27400 MONFORTE (Lugo). Tel. (981) 40 12 22 • MADRID AUTO REPARACION BARRON. S.A. C/ta. Arrieta, 25. 28010 MADRID. Tel. (91) 469 76 06 • MALAGA FCO. HERRANDEZ AVILA. C/ta. Armada Cortes, 24. 29014 MALAGA. Tel. (952) 25 38 54 • MALAGA AUTOMOVILES CAMPANILLAS. C/ta. de Cárdena, 87. 29040 CAMPANILLAS. Tel. (952) 43 41 74 • MURCIA DIEGO NICOLAS OJ. Balm. San José, s/n. 30000 MURCIA. Tel. (968) 51 32 51 • PALMA DE MALLORCA AUTOS MALLORCA. C/ta. Erico Dator, 20. PALMA DE MALLORCA. Tel. (971) 28 94 81 • PAMPLONA TALLERES EZEPELETA. Avda. Vitoria, 82-84. 31015 PAMPLONA. Tel. (948) 11 31 88 • PONTEVEDRA G. RIVAS. C/ta. Laxarín Crespo, 11 17. 36001 POV. LAGOS. Tel. (966) 66 13 81 • ORENSE ANTONIO MORGADO. C/ta. Enrique, 36. 32000 ORENSE. Tel. (986) 24 77 88 • SALAMANCA TALLERES MOLTAYO. Pse. Ind. El Matanzoso, s/n. 37011 Pse. 2. 37008 SALAMANCA. Tel. (923) 27 18 37 • SANTANDER ADOLFO ARCE BOLAÑO. Pse. Fernández Vique, 21. 39000 TORRELA VEGA (CANTABRIA). Tel. (942) 89 43 11 • SEVILLA JAVIER FUERTES GONZALEZ. C/ta. Las Navas, 19. s/n. 41000 SEVILLA. Tel. (954) 41 83 35 • TARRAGONA HINOS BELDA S.A. Avda. San Jaime, s/n. 43870 AMPOSTA. Tel. (977) 70 12 25 • TOLDO MAPIN MAQUINARIA S.A. Avda. Madrid, 25. 40000 TOLEDO. Tel. (925) 22 11 00 • VALENCIA PASVEN. C/ta. Ruyss, 57. 46009 VALENCIA. Tel. (96) 514 20 58 • VALLADOLID FCO. HERNANDEZ PALAZUELOS. Avda. de Pinar, 101. 47001 VALLADOLID. Tel. (983) 47 78 01 • ZAMORA T. M. CARLOS LEANDRO JUANES. C/ta. de Salamanca, 26. 49001 ZAMORA. Tel. (986) 53 34 30 • ZARAGOZA AUTOMOVILES FERRER. Avda. Valpurga, 24. 50009 ZARAGOZA. Tel. (976) 35 01 87



Avda. de Barcelona, 137.  
Tel. (93) 668 17 12  
Tel. (93) 763  
RENAULT. Fax (93) 668 70 07  
08750 MOLINS DE REI  
(Barcelona - España)

**C**uando llega septiembre,  
vuelve a girar el "CARRUSEL".  
*Con todo lo bueno que lleva dentro.*

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*

Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano.

*La retransmisión CASI TOTAL del partido local.* Y ahí no queda todo.

*Todo el fin de semana haciendo deporte.* Desde el "CARRUSEL"

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de

"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE.

*Todo el deporte de principio a fin,*  todo el fin de semana.

"CARRUSEL DEPORTIVO". *Le damos cien vueltas a todo lo deportivo.*



**C**UANDO este domingo se ponga en verde el semáforo de salida en el circuito japonés de Suzuka una temporada histórica dará comienzo. Por una parte habrá desaparecido una categoría: los 80 centímetros cúbicos, pero por otra tendremos una representación al más alto nivel en 500.

En efecto, la presencia de «Sito» Pons y Juan Garriga entre los «temibles» pilotos americanos es un hecho histórico. Ambos dispondrán de material de primera fila y no salen dispuestos a hacer de comparsas ni de «sparrings» de los yanquis: van a por nota.

Después de tres años consecutivos en los que nuestros pilotos han conseguido tres de los cuatro títulos en liza, en esta temporada que se avecina nuestros representantes van a ser protagonistas en las tres categorías que se van a disputar. Tal vez este año las posibilidades de obtener los máximos galardones en cada cilindrada sean menores, evidentemente en 500 esa posibilidad no debería entrar en consideración, pero ello no es óbice para que podamos esperar lo mejor de ellos.

En 125 las JJ-Cobas, y muy especialmente «Aspar», están entre los máximos favoritos, en 250 Carlos Cardús aspira al máximo mientras que ya lo hemos dicho,

equipo de postín pero que no está en su mejor momento es Luis Miguel Reyes, que defenderá los colores de Garelli. Marca que durante el invierno ha reestructurado parte de sus efectivos.

El Campeón de Europa, Jaime Mariano que tomará parte con una moto realizada por Theo Timmer y Manuel Hernández que lo hará con una Honda del Team Service, son otros dos españoles con posibilidades de hacer un digno papel en esta disputadísima categoría.

#### 250: LUCHA ABIERTA

El cuarto de litro también se presenta esta temporada como una categoría abierta y sin fácil pronóstico. Evidentemente el duelo Honda-Yamaha es el que polariza la atención aunque los progresos de Aprilia podrían permitir a la marca italiana algún buen resultado, mientras que asistiremos con interés al desarrollo de la JJ-Cobas en manos de «Aspar».

Por parte de los pilotos de Honda, Carlos Cardús sale con el estatuto de primer piloto. El de Tiana es desde el año pasado otro hombre y esta temporada puede ser la de su consagración absoluta a poco que las cosas le salgan como espera. Sin embargo no le van a faltar rivales, Sarron, Roth y

#### LA INCOGNITA.

«Sito» Pons y Juan Garriga volverán a concentrar la atención de los aficionados españoles. Para ambos el debut en 500 supone un nuevo reto. Un reto que afrontan con la garantía de un amplio presupuesto y de unos equipos muy cuclificados.

## EMPIEZA EL CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO

# LOS ESPAÑOLES AL ASALTO

en 500 Sito y Garriga van a hacer que se hable de ellos.

La categoría que va a contar con la inscripción más importante va a ser la del octavo de litro. En ella siguen muchos de los que ya estaban y se añaden los mejores de 80. Los más serios candidatos al cetro de Crivillé son los pilotos de JJ-Cobas y Honda. Entre los primeros no podemos olvidar que Aspar contará con la moto más evolucionada y que el de Alcira está con la moral a tope, pero Miralles y «Champi» con las motos de Team Coronas no van a estar muy lejos. Este año también numerosos pilotos extranjeros dispondrán de las máquinas barcelonesas, entre ellos Dorflinger, Stadler y Oetli.

Por parte de Honda, tres serán los pilotos que dispondrán de material de primera fila, Spaan, Gresini y Torrontegui. La lucha entre estos pilotos y los anteriormente citados promete carreras electrizantes. Toda una incógnita es por el momento el papel que en esta lucha puede jugar la Derbi de Gianola, aunque la marca catalana ha tenido serios problemas de puesta a punto durante los ensayos invernales y falta por saber cuando se habrán resuelto.

Otro piloto español que milita en un

Cornu entre sus compañeros de marca, y por parte de Yamaha, Kocinsky y Cadoralora deberían ser los más peligrosos. Los tres primeros aúnan experiencia, veteranía y coraje. Los dos segundos saldrán dispuestos a todo, aunque está por ver de lo que es capaz el americano durante todo un Campeonato, en lugar de salir como hasta ahora había hecho en unas pocas pruebas en las que no pensaba en ningún tipo de táctica. Otros que deberían ser protagonistas son Crivillé y Puig, ambos con Yamaha oficial, aunque la mala fortuna se haya cebado con ellos al caerse respectivamente en Sugo y Suzuka, ocasionándoles lesiones que les mantendrán apartados de los circuitos en las primeras pruebas del Mundial.

Con sus chasis nuevos, las Aprilia han demostrado este invierno que además de veloces son estables y por ello si los motores aguantan, tanto Lavado como Wimmer, Reggiani o De Radigues pueden darle más de un susto a los anteriormente citados. Evidentemente «Aspar» sale con la intención de ser campeón del Mundo en 125, pero no piensa hacerle ascas al cuarto de litro y dado que Antonio Cobas está muy interesado en este nuevo reto si en los inicios de temporada las cosas van bien, nada

Un nuevo mundial está a punto de comenzar. En él nuestros representantes se enfrentan al difícil reto de conseguir igualar el número de títulos logrado en los últimos años. Un objetivo difícil si tenemos en cuenta que los pilotos españoles que tomarán parte en la categoría reina tendrán que enfrentarse a los especialistas norteamericanos y australianos



PUEDEN SER CAMPEONES

JORGE MARTINEZ «ASPAR»

JJ-COBAS TB-6 EQUIPO DUCADOS-CEPSA



«Aspar» tiene ante sí una temporada nueva, en la que tendrá que demostrarse a sí mismo y a sus rivales que continúa siendo el número 1. Compaginará las cilindradas de 125 y 250 centímetros cúbicos.



JULIAN MIRALLES

JJ-COBAS TB-6 EQUIPO CORONAS-CEPSA



Para Miralles, el 90 puede ser su gran año. El piloto de Alberque cuenta con el apoyo incondicional de Coronas y dispondrá de una JJ-Cobas TB-6 oficial que será supervisada por Antonio Cobas.



MANUEL «CHAMPI» HERREROS

JJ-COBAS TB-6 EQUIPO CORONAS-CEPSA



Después de unos problemas que estuvieron a punto de impedir a «Champi» competir esta temporada, el albaceteño consiguió los sponsors necesarios. Sus posibilidades pasan por el tiempo que tarde en adaptarse a su nueva montura.



HERRI TORRONTGUI

HONDA NSR 125 EQUIPO REPSOL-HONDA



El joven piloto vasco, dispondrá esta temporada de una Honda oficial y del apoyo directo de la fábrica japonesa. Torrontegui, tendrá ante sí el difícil reto de estar entre los mejores, cualidades no le faltan.

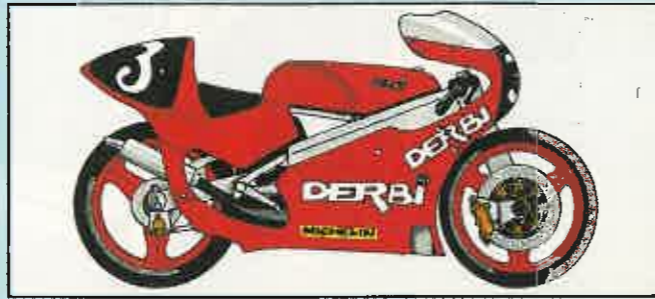


LUIS «PITUFO» ALVARO

DERBI 125 EQUIPO DERBI



«Pitufu» Alvaro es una de las grandes promesas del motociclismo español. El piloto sevillano ha fichado por Derbi, marca que no está en sus mejores momentos, y esta será una temporada de aprendizaje.



PUEDEN SER CAMPEONES

LUIS MIGUEL REYES

GARELLI 125 EQUIPO GARELLI



Reyes ha sido uno de los pilotos a los que la mala suerte ha perseguido a lo largo de toda su carrera. Este año disputará el Mundial con una Garelli. Sus posibilidades de luchar por el título son escasas pero estará en cabeza.



CARLOS CARDUS

HONDA NSR 250 EQUIPO REPSOL-HONDA



El «Tiriti» se ha convertido en el único piloto español que dispondrá de una Honda oficial. Sus posibilidades son elevadas ya que cuenta con la mejor moto y un equipo técnico del más alto nivel.



ALEX CRIVILLE

YAMAHA YZR 250 EQUIPO MARLBORO-YAMAHA-AGOSTINI



El actual campeón de 125 ha tomado una de las decisiones más arriesgadas del momento, pasar a 250. Dispondrá de una moto oficial, pero su papel será más de aprendizaje que de lucha por las posiciones estelares.



ALFONSO «SITO» PONS

HONDA NRS 500 EQUIPO CAMPSA-HONDA



El reto que se dispone a afrontar «Sito» Pons es el más difícil de su carrera. El catalán se ha preparado a fondo y contará con la ayuda técnica del mejor ingeniero del Mundial de Velocidad, Antonio Cobas.

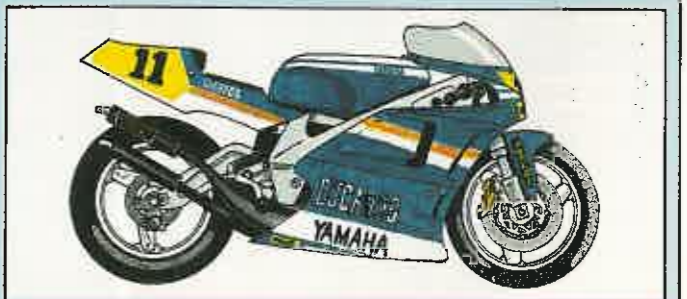


JUAN GARRIGA

YAMAHA YZR 500 EQUIPO DUCADOS



Después de una temporada fallida, Juan Garriga ha dado el salto a 500. Su máquina es igual a la de los monstruos sagrados de la categoría, pero falta por saber si el catalán soportará el trepidante ritmo de esta cilindrada.





## UN PASO ADELANTE

**A**LFONSO «Sito» Pons y Juan Garriga han decidido este año dar el gran salto y tomar parte en la que hoy por hoy es la cilindrada más competida y espectacular del «Continental Circus», los 500 centímetros cúbicos. Cuando la noticia se hizo pública a finales de la temporada pasada, ambos pilotos se convirtieron en el centro de una polémica hasta cierto punto incomprensible, ya que se tachaba su decisión de aventurada. La realidad es bien distinta, Sito y Garriga, como buenos profesionales que son, meditaron a conciencia el paso, sopesando detenidamente los pros y los contras. Los dos aprovecharon su palmarés para asegurarse las mejores mecánicas, con las que poder estar entre los mejores. Pero el perfeccionismo es la nota dominante de los dos catalanes que no han reparado en gastos a la hora de reforzar las estructuras de sus equipos, y es que con los presupuestos con que cuentan, se habla de 700 millones en el caso de «Sito» Pons y de cerca de 500 en el de Garriga, las posibilidades son numerosas. El objetivo de los dos en su primera temporada en la categoría reina, no es otro que el título, aunque ambos tienen bien claro que sus posibilidades son limitadas y que es una temporada de evolución. De todas maneras, conociendo el ansia de triunfo que caracteriza a estos pilotos, no sería de extrañar que en un par de años tuviésemos un Campeón del Mundo de 500 centímetros cúbicos español.



**DOS HUESOS.** Dominique Sarron (arriba) ha vuelto a 250, la categoría de sus éxitos. Hans Spaan contará con una Honda 125 oficial. A tenor de sus resultados en los últimos años será un rival a tener en cuenta por nuestros pilotos.

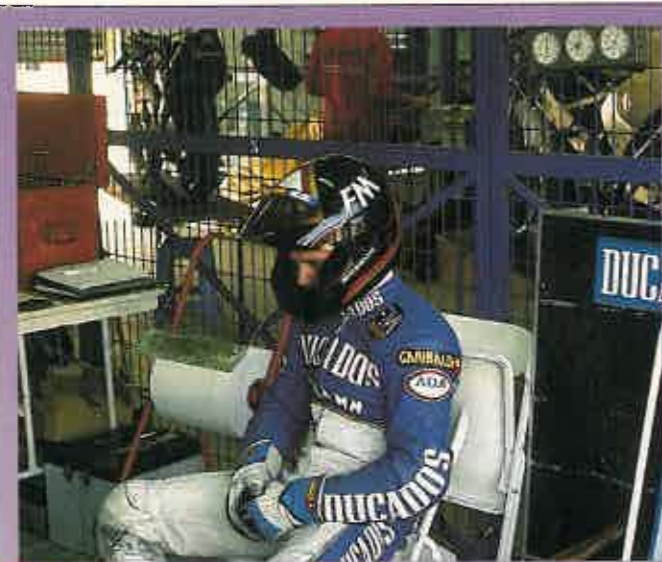
**EL RETORNO.** Lawson está de nuevo en Yamaha. Pese al empuje de las jóvenes generaciones «Steady», Lawson mantiene sus posibilidades.

impedirá que la JJ-Cobas pueda hacer hablar también de ella en esta categoría.

### 500: INCOGNITA ESPAÑOLA

La categoría de 500 se presenta esta temporada interesantísima a todos los niveles. Para nosotros, españoles, la actuación de Sito Pons y Juan Garriga va a tener un aliciente innegable. Ambos han reforzado sus respectivas estructuras, ambos han trabajado en invierno, ambos disponen de motos competitivas y ambos son conscientes de lo que se juegan y en dónde se meten. La lucha entre ambos, si vuelve a repetirse como hace dos años, será un polo de interés incommensurable, independientemente del lugar de la general en que se encuentren y, naturalmente, no estarán muy atrás... Así pues... ¡atentos!

De cara a la victoria absoluta, este año



## MALA FORTUNA

**A**LBERTO Puig no es un piloto con suerte. Este año contaba con todo lo necesario para convertirse en un serio aspirante al título, ya que los magníficos resultados que había conseguido en la temporada pasada con una TZR carreras-cliente le habían abierto las puertas de una máquina oficial. Además, Puig contaba con el apoyo de un sponsor fuerte, Ducados. Pero un desgraciado accidente, en el circuito de Suzuka, en el que Alberto se encontraba entrenando han hecho que sus esperanzas se hayan ido, por el momento, al traste. Puig se ha fracturado la tibia y el peroné y será baja en los primeros grandes premios. Su baja, además de las repercusiones personales para el piloto que tendrá muy difícil el poder luchar por el título, son considerables para los sponsors que ven como parte de sus inversiones se pierden. Pero hay que confiar en la pronta recuperación de Alberto Puig, un piloto rápido y eficaz que ha evolucionado en los últimos años a una velocidad prodigiosa.

**ESPECTACULO.** Las tres categorías que compondrán el Mundial en la temporada 90 tienen asegurado el espectáculo. Un espectáculo que agradecerán los miles de aficionados que se congregarán en los quince circuitos por los que pasará el «Continental Circus»



Schwantz con la Suzuki saldrá a por el título, pero ni Honda ni Yamaha van a dejarles la victoria con facilidad. Gardner y Doohan parecen en desventaja con respecto a Lawson y Rainey, sobre todo en el pilotaje puro. Gardner sale de una lesión y ha de volver a tomar confianza, mientras que Doohan debe demostrar que el año pasado tuvo un aprendizaje fructífero.

Por su parte los pilotos del team Roberts parecen los más fuertes y si el año pasado fueron los protagonistas junto con Schwantz, este año deberían volver a ser los más veloces.

Un peldaño más atrás estarán el francés Christian Sarron, el australiano Kevin Magee y el italiano Pier Francesco Chili, mientras que las Cagiva de Mamola, Has-

lam y Barros deberán demostrar en la pista sus progresos. La incógnita reside pues en dónde estarán Sito y Garriga, y nosotros apostamos a que los encontraremos a rebufo de los americanos.

Texto: José Luis Aznar y Gonzalo Serrano.  
Fotos: José Luis Aznar

# SALE LA IDEA MAS BRILLANTE DEL MERCADO.

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

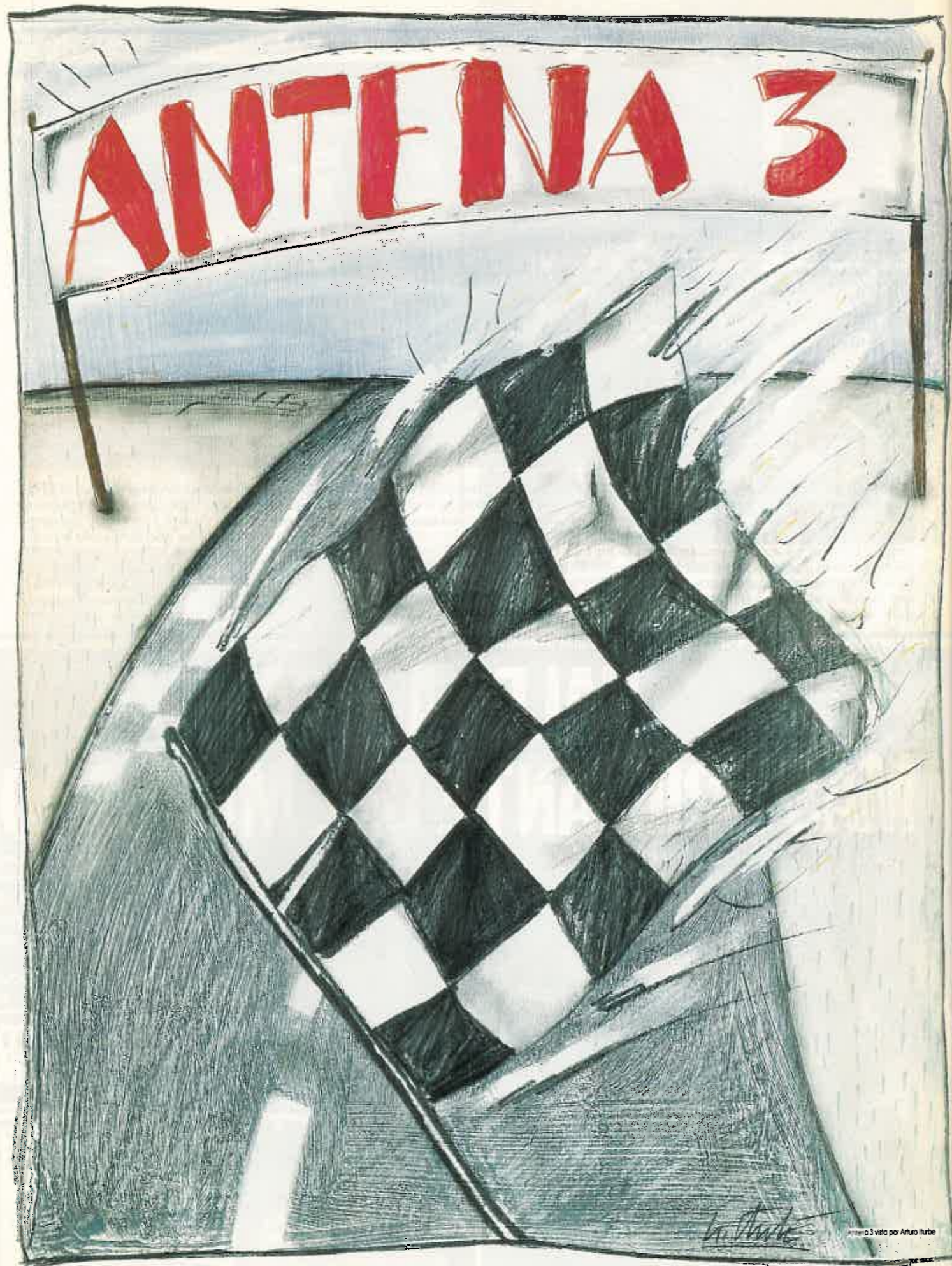
**AUTO GLYM**



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

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

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



Antena 3 visto 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 Herrera



LA RADIO BIEN HECHA



DALE SERRAVALLO

# PURAS A LA PRIMERA

No ha podido debutar mejor. José Puras sobre el Fancin, Jolly Club de grupo A. Su victoria en el Rallye Sierra Morena ha sido inapelable, aunque José Bassas se haya visto retrasado por varios pinchazos. A su victoria, hay que añadir la satisfacción moral de comprobar que su sustituto en Ford, Mía Barilolet, no pudo mejorar los tiempos que él había marcado en este mismo rallye el pasado año.

Por M. C. Ovando y Ramón Rodríguez  
Escritores de deportes

**T**RAS el Rallye Vandani, en que la presencia e actuación promicaba la lucha en otros recorridos, el Campeonato de España ha caído en primera categoría con la monedita de oro, ganada por el piloto de la familia Bassas, el BMW M3, campeón en grupo B, Bassas (Ford Sierra) y Puras (Fancin Jolly Club). Por supuesto, hasta algunos otros centros de rotación y puntos con posibilidad de sumarse al podium, como el catalán José Luis Ponce, con un BMW M3 de primera evolución, el madrileño

## PRIMERO EN EL CAMPEONATO.

El ganador, Puras, es el piloto de la familia Bassas, el BMW M3, campeón en grupo B, Bassas (Ford Sierra) y Puras (Fancin Jolly Club). Por supuesto, hasta algunos otros centros de rotación y puntos con posibilidad de sumarse al podium, como el catalán José Luis Ponce, con un BMW M3 de primera evolución, el madrileño





Borja Moratal, sobre el Kadett oficial, los diferentes torneos monomarca (Renault, Peugeot y Citroën) y finalmente, una interesante lucha entre los coches de serie, con tres Ford Sierra Cosworth (Foncueva, Diego y Otamendi), que promete prolongarse a lo largo del año.

Comenzaba el rallye con un serio fiasco organizativo. El rallye, arrancaba a las 12 de la noche del viernes con un slalom urbano. Desde las 10 de la noche, un enorme gentío se agolpaba en los alrededores de la Avda. del Conde de Vallellano. A la espera, los espectadores van ocupando lu-



#### PRIMERA VICTORIA DE PURAS CON EL LANCIA INTEGRALE.

Buen debut de Puras con su nuevo equipo, derrotando a quienes serán sus rivales a largo de año. Miss Cordoba le felicita.



#### DIA ACIAGO PARA TODOS LOS BMW.

Ni Pep Bassas, ni José Mari Ponce tuvieron su día de suerte en el rallye disputado en Sierra Morena.

### TRAMO A TRAMO

**B**eny Fernández estaba en Córdoba para recibir un merecido homenaje de los organizadores. El gallego prácticamente ha desistido de volver a la actividad, aunque reconocía que le hubiese gustado hacer algún programa. Lo que era impresionante y emocionante era comprobar el afecto que le tienen los aficionados.

Aunque se ha anunciado la participación de Daniel Alonso en el Campeonato de España, el avilesino lo tiene muy difícil por falta de dinero. Participará con su Sierra Cosworth en alguna prueba del Principado.

Y hablando de dinero, Mercedes

Rueda está desesperada porque no encuentra una empresa que le patrocine. Por si fuera poco, no puede recibir los premios de la Copa Renault porque su patrocinador, neumáticos Camac, es incompatible con Michelin, uno de los sponsors de la Copa.

Quien hacía de coche 0 era Ana Barbero, que estaba muy ilusionada pensando en su muy próxima participación en el campeonato de Tierra, con el Renault 11 Turbo que le ha preparado su marido Guillermo Barreras. Guillermo no podrá estrenar su nuevo coche, el turbo y tendrá que conformarse con el del pasado año, al menos hasta la próxima prueba.

Borja Moratal hará un test de neumáticos para el Opel Team Europa en la isla de Córcega. En Inglaterra son conscientes de que nadie en Europa sabe tanto de asfalto como en España. Ahora sólo falta que decidan llamar al piloto español para esta prueba del mundial.

Jesús Puras quiere hacer alguna prueba del campeonato de Tierra. Más que resultados, lo que el santanderino quiere es acumular experiencia para participar en el mundial, algo a lo que no está dispuesto a renunciar.

No pudo tomar la salida en Córdoba Josep Arqué, ya que su Peugeot

205 Rallye grupo A aún no está terminado. El catalán quiere arrasar en el desafío, buscando un volante oficial para el año que viene. Lo cierto es que, a priori, no parece que vaya a tener demasiados rivales.

José Mari Ponce acababa en Córdoba su minitemporada peninsular. Ya hasta el Príncipe de Asturias no podrá volver, centrando sus participaciones en el campeonato canario. Como siempre, son los presupuestos, o mejor dicho, la falta de presupuestos, lo que impide que José Mari sea un asiduo en el campeonato de España.

Por cierto que el canario se tiraba

de los pelos con su avería. Perdió seis minutos cuando podría haberlo solucionado en décimas de segundo, porque el M-3 tiene una segunda bomba de inyección de repuesto, montada en paralelo, que se acciona con un botón que se encuentra en el salpicadero. Lo que ocurrió es que José Mari, tras los problemas eléctricos, no creía que fuese la bomba la que estaba fallando y tardó todo ese tiempo en descubrir el fallo. Algo similar le ocurrió a Luis Pérez Sala hace dos años en fórmula 1.

Volvieron a utilizarse los calentadores de neumáticos. Esta vez, sólo el equipo BMW-Pirelli para el largo tramo

de Pozoblanco, que con 24 kilómetros de longitud, obligaba a utilizar compuestos muy duros. Para no perder eficacia en los primeros metros, se montaban en el coche de Bassas.

José María Barroso está convencido de que un buen Citroën AX grupo A es capaz de estar en los tiempos de un Renault 5 GT Turbo grupo N. Lo cierto es que Holke, con un coche bueno (aunque podría mejorar), perdió más de seis minutos respecto a Cima y el piloto del Renault en ningún momento forzó el ritmo porque no tenía rivales a los que controlar. O mucho cambian las cosas o no vemos factible estas performances.



**MORATAL Y EL OPEL VOLVIERON A BRILLAR EN EL SIERRA MORENA.**  
Un tercer puesto en la prueba cordobesa es la recompensa a un buen rallye del madrileño.



**LOS FORD SIERRA COSWORTH ANIMAN EL CAMPEONATO.**  
Tres Sierra Cosworth (en la foto Foncueva) prometen animar el Campeonato de España.

gares muy comprometidos, superando la barrera de vallas metálicas que la organización había colocado. A la vista del peligro que supondría correr con miles de espectadores al borde mismo de la calzada, se decide anular el cronometraje y convertir la prueba en un paseo. Aunque no se informa al público, éste se da cuenta inmediatamente de que los pilotos no están corriendo, con lo que se inicia un abucheo (creemos que dirigido más a la organización) que acaba con una auténtica invasión de la calzada que termina por interrumpir «la prueba».

El rallye se iniciaba con un fortísimo ataque de Bassas, consciente de que tanto Puras como Bardolet necesitarían un cierto tiempo de adaptación, sobre todo Puras, que no había tenido más que un breve

contacto (12 kilómetros) con su Lancia grupo A, tras haber corrido con un grupo N en Cataluña. Bassas pulveriza el récord del pasado año y obtiene una pequeña renta en segundos que en los siguientes tramos le va costando administrar. Porque Puras pronto pone de manifiesto que no ha ido a Córdoba a pasear su Lancia. Aunque el coche funciona con una presión bastante baja (1,2 bares y puntas de 1,8 en sobrepresión), lo cierto es que esta unidad, la misma que utilizó Cerrato en el Cataluña, es excelente. Puras atrapa a Bassas y comienza a superarle por escaso margen. Aprovecha muy bien las posibilidades que sus 4 ruedas motrices le ofrecen en una prueba de 14 kilómetros, con mucha gravilla. Algun error en la elección de neumáticos hace que de nuevo

Bassas retome la primera posición, llenando de emoción e incertidumbre la lucha entre estos dos hombres.

Bardolet nunca pudo seguir este ritmo. Es más, el nuevo piloto de Ford no pudo hacer los tiempos que el pasado año Puras realizara con el mismo coche. De los 4 tramos en que hay referencias (Puras abandonó muy pronto en el 89), Bardolet bajó 2" en el primero, 2" en el segundo y se quedó a 4" en el tercero y a 7" en el largo Pozoblanco. El piloto catalán estuvo luchando durante toda la prueba con los reglajes, que no encontraba a su gusto.

Cuando Bassas ve que Puras se distancia, comienza a conducir por las cunetas, apurando al máximo las trazadas. Es una manía que Bassas parecía haber olvidado tras los malos recuerdos de sus luchas



El Nuevo Peugeot 309 Turbodiesel es el Diesel como tú lo quieres.

Con toda la potencia de su motor Peugeot turboalimentado de 1.769 c.c. y 78 cv. a 4.300 r.p.m., capaz de alcanzar hasta 175 Km/h. y con una aceleración de 0 a 100 Kms. en 13 segundos.

Con toda la economía que le confiere su motor Diesel Peugeot, capaz de conseguir un consumo de tan sólo 4,9 litros a los 100 Kms.

Y con todo el equipamiento de Peugeot, capaz de situarle, también con confort, como líder del mercado: faros halógenos regulables desde el interior, faros antiniebla, limpia luneta trasero, cerraduras centralizadas, elevalunas eléctrico, cuentarrevoluciones, preequipo de radio, asiento del conductor con reglaje lumbar, tapicerías en terciopelo y, si lo deseas, hasta aire acondicionado.

Así es el Nuevo Peugeot 309 Turbodiesel. Potencia Turbo, Economía Diesel.

## NUEVO PEUGEOT 309

# TURBO DIESEL

EL DIESEL COMO TU LO QUIERES

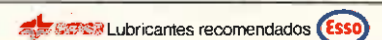
HDM



**PEUGEOT 309**  
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



**PEDRO DIEGO, BUEN ARRANQUE.**

En su debut sobre el Ford Sierra Cosworth, llevó a cabo un rallye excelente, comedido y sin errores, dominando a Foncueva y Otamendi.



**CIMA NO TUVO RIVALES.**

Sin grandes rivales que le inquietaran, Kiko Cima se impuso entre los Copas, poniendo de manifiesto que es el más firme candidato a renovar el título del pasado año.

contra Sainz en la temporada 88. Lo cierto es que, como suele ocurrir, en el largo tramo de Pozoblanco, se traga una piedra de la cuneta y pincha, perdiendo tres minutos en cambiar la rueda. De golpe se esfumaban sus posibilidades de victoria. Con Bardolet a más de minuto y medio y Bassas a tres, Puras baja el ritmo, comienza a montar ruedas usadas y se asegura su primera victoria con Lancia.

Tras los tres hombres de cabeza, Ponce y Moratal se ven envueltos en una cerrada lucha por el cuarto puesto. Moratal había iniciado la prueba con cierta tranquilidad, pero cuando comprueba que el piloto del M-3 puede ponerse a tiro, aprieta el ritmo. Ponce tiene algunas dificultades con la electrónica de su coche y con los neumáticos. Además, el tramo de la grava le hace perder bastante tiempo. A Borja siempre se le ha dado muy bien Córdoba, donde logró su primera (y hasta ahora única) victoria en el Campeonato de España y donde el año pasado, luchando con Beny lograba tiempos excepcionales. Pese a algunos problemas con la regleta de inyección, sus tiempos eran muy próximos a los de Ponce. Esta lucha se anima

aún más porque Bassas pincha por segunda vez (intentando recuperar el tiempo perdido) y por tanto la recompensa ya es el podium. A cuatro tramos del final, la bomba de inyección del BMW se rompe y Ponce pierde 6 minutos, dejando a Moratal camino libre hacia el champagne.

Para los puestos siguientes había un montón de candidatos: el Peugeot oficial (un 205 ya que el 309 aun no está reparado), los tres Cosworth grupo N, los tres Opel Corsa GSi grupo A e incluso los más rápidos Renault 5 GT Turbo.

Javier Azcona, en el Peugeot, no estaba en condiciones de echar carreras a nadie, tomándose las cosas con toda la calma del mundo. Tras la debacle de Cataluña, sólo tenía la obsesión por acabar. Los Corsa aún no han recibido la dirección asistida, por lo que en estas circunstancias, aunque han mejorado notablemente de suspensiones (incorporan una estabilizadora delantera y nuevos topes de goma traseros), aún no están en condiciones de luchar por los puestos de arriba. Mercedes Rueda, que había tomado la salida «a tope» intentando sorprender a los Cosworth en su debut, apenas dura un par de kilómetros,

**HERGUETA LLEGO AL FINAL**

Diversos problemas diezmaron a la escuadra Opel Corsa, entre los que Donato Hergueta logró sobrevivir y llegar entre los diez primeros.

porque se sale en una curva rápida. Eran pues los Cosworth los que llevan la voz cantante porque Barrabeig (con el M-3 que había sido de Jaime Pons) tiene tres salidas en los tres primeros tramos.

Un tanto sorprendentemente es el joven santanderino Pedro José Diego quien lleva las de ganar. Con un coche provisional, alquilado en Bélgica hasta que el suyo no esté preparado, Pedro se tomaba las cosas con calma pero de muy buenas maneras, superando a Foncueva, que siempre es difícil (y que también se tomaba las cosas con calma en su debut con el coche semi-oficial de Ford) y a Juan Carlos Otamendi. Sólo un incidente menor está a punto de costarle a Pedro un disgusto, al pinchar una rueda en la maniobra de poner el coche en su sentido, tras un trompo.

Al perder más de un minuto, Foncueva se le acerca, pero pronto pone las cosas en su sitio dominando al asturiano que a poco del final, se sale de la carretera y tiene que abandonar.

Entre los Corsa, Climent rompe por dos



veces un palier, por lo que se hunde en la clasificación y Piñón, rompe un empujador de válvula, teniendo que abandonar porque el coche no se puede poner en marcha tras la primera etapa. En estas circunstancias, Donato Hergueta es el mejor clasificado.

Sin Mercedes Rueda, Francisco Cima no tiene rivales en la Copa Renault. Entre sus seguidores, los andaluces Lopez y Palomares, ponen algo de color en una Copa algo devaluada.

Entre los Peugeot, tras un inicio prometedo de Lilly y Villerias, al final fue Sasplugas quien se llevó la victoria, mientras que entre los Citroën, Rolland Holke no tuvo grandes dificultades en imponerse tras el abandono de Arturo Rial en la primera especial.

**CLASIFICACIONES**

- 1º Puras Arrarte (Lancia Integrale 16V).
- 2º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth), a 1'46".
- 3º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi 16V), a 4'35".
- 4º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), a 6'07".
- 5º Ponce-León (BMW M-3), a 8'22".
- 6º Diego-Muguerza (Ford Cosworth gr. N), a 9'09".
- 7º Otamendi-Colado (Ford Cosworth gr. N), a 12'18".
- 8º Cima-Eguibar (Renault 5 GT gr. N), a 13'42".
- 9º Hergueta-Lucas (Opel Corsa GSi), a 14'06".
- 10º López-Donaire (Renault 5 GT gr. N), a 17'55".

**PRINCIPALES ABANDONOS**

Mercedes Rueda (Renault 5 GT), por salida de carretera. José Piñón (Opel Corsa), por avería eléctrica. Cele Foncueva (Ford Sierra), por salida de carretera. Javier Azcona (Peugeot 205 GTi), por avería en motor. José M. Barrabeig (BMW M-3), por accidente. Arturo Rial (Citroën AX), por avería en motor. Francisco Palomo (Peugeot 205 GTi), por avería en motor.

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Bassas	16	9	5	-	-	-	-
Puras	16	7	5	2	1	1	-
Bardolet	16	-	4	9	2	1	-
Ponce	16	-	2	4	4	3	2
Moratal	16	-	-	1	8	7	-
Diego	16	-	-	-	-	3	8
Otamendi	16	-	-	-	-	-	2
Foncueva	13	-	-	-	1	1	1
Azcona	14	-	-	-	-	-	1
Barrabeig	5	-	-	-	-	-	1

**CAMPEONATO DE ESPAÑA:**

- 1º J.M. Bardolet, 329 puntos. 2º J.M. Ponce, 282. 3º J. Puras, 245. 4º L. Climent, 190. 5º B. Moratal, 189. 6º J. Alonso, 176. 7º J. Piñón, 160. 8º X. Domingo, 150. 9º A. Ferrari, 150. 10º P. Diego, 147.

**GAMEL TROPHY**  
EL RELOJ DE LA AVENTURA

CRONOGRAFO  
ACERO INOXIDABLE  
SUMERGIBLE  
5 ATMOSFERAS

*Cabrera*  
JOYEROS  
AGENTE OFICIAL

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

**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.



**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.



**MOTOCICLISMO**  
**JJ-COBAS DE MUDANZAS**

LOS hombres de JJ-Cobas estrenaron unas nuevas instalaciones en Sant Andreu de la Barca para poder hacer frente a las nuevas necesidades industriales que se les presentan. La nueva nave de dos mil metros cuadrados alberga zonas de montaje, almacén y la oficina técnica que dirige Antonio Cobas. En esta oficina se ha instalado un potentísimo ordenador Hewlett Packard, un equipo de altas prestaciones gráficas en tres dimensiones capaz de visualizar las piezas diseñadas. JJ-Cobas inició su singladura en 1976 y en ella han militado muchos de los pilotos más importantes del país y su trayectoria culminó el año pasado con el título de Alex Crivillé además de la colaboración en los dos de Sito Pons. Desde ahora cuenta con una base a la medida de sus proyectos.

**MOTOCICLISMO**  
**CRIVILLE K.O.**

ALEX Crivillé ha comenzado tan mal esta temporada como ya lo hiciese el pasado año. Entrenando con su nueva Yamaha en el circuito de Fukuroi se ha roto la clavícula. Es esta la segunda caída del joven de Seva con la nueva Yamaha, motos que parecen traer mal faro a los pilotos españoles; Alberto Puig sufrió también una grave rotura en la pierna. Este ha llegado a España donde ha sido intervenido de nuevo y se teme que deba ser operado otra vez para efectuarle un injerto de piel a causa de su fractura abierta. Por lo tanto estos dos pilotos se van a ver apartados de los circuitos durante algún tiempo. En el caso de Crivillé se perderá tres carreras.

**CAMEL TROPHY**  
**REUNION DE AVENTUREROS**

EN los alrededores de París tuvo lugar la selección final del Camel Trophy, de donde salieron elegidos los representantes de los dos equipos españoles que acudirán a Siberia, al Lago Baikal. Después de ir superando una tras otra las distintas pruebas previstas por la organización, Fernando Lorenzo y Carlos Luengo representarán a las Islas Canarias, mientras que Moisés Torrallardona y Alex Baylin defenderán los colores de la Península.

**BOXES**



**JORDI GENE**, que está cumpliendo el servicio militar, dispone de permiso para poder disputar el Campeonato Británico de F-3, que lo hará con el equipo Techspeed Racing con un Reynard 903-VW Spiess. El patrocinador principal será Marlboro y debutará en la primera carrera del campeonato el próximo 1 de abril en Donington.

**EL CAMPEONATO**

**DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA** comienza este mes, concretamente el próximo sábado 24 en Alicante. Uno de los atractivos más interesantes será la participación de Bardolet a los mandos del Sierra Cosworth 4x4 y Antonio Rius con el VW Golf Rallye G-60. Quien definitivamente no estará en esta cita es Borja Moratal al volante del Opel Vectra 4x4 Proto.

**BORJA MORATAL** podría intervenir junto con el equipo de la inglesa Louise Aitken-Walker en los test que Michelin va a efectuar previos al Rallye Tour de Córcega. Estos comenzarán una vez que la piloto de General Motors esté recuperada de su espectacular accidente en Portugal.

**JORDI TARRES** a los mandos de la Beta se ha impuesto con total autoridad en la prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Trial disputada en Irlanda. Tarres venció en las tres mangas previstas por la organización terminando la carrera con un total de 103 puntos de penalización contra los 124 del segundo clasificado el italiano Bosis con una Aprilia.

**EL MONTES DE CUENCA** que se disputará del 27 al 30 de abril, será la primera prueba de la Copa de España de Raids. El recorrido consta de una prueba prólogo y dos etapas de 400 kilómetros. Hay que destacar el aumento de premios.

**SALVADOR SERVIA**, que va a participar en la

**Copa de España de Raids**, no estará presente en Cuenca al no tener disponible el coche que utilizará ya que lo guardan en el mayor de los secretos. Lo que se sabe es que se tratará de un coche muy potente con posibilidades de optar al título final y que estará asistido por la Jolly Club y patrocinado por Camel.

**FERNANDO CAPDEVILA** va a participar en el Campeonato de Rallyes de Tierra con el Austin Metro ex-Preitel. Para afrontar el campeonato con garantías cuenta con el apoyo del Cabildo Insular y el Patronato de Turismo de Tenerife, además de Cepsa. El coche estará asistido y mantenido por Meycom.

**SPORT PROTOTIPOS**  
**NUEVO NISSAN R90CK**

TODOS los equipos que van a tomar parte en el Mundial de Sport Prototipos hacen los últimos preparativos para afrontar la temporada que se avecina. Entre ellos Nissan está realizando unos test intensivos en el circuito de Silverstone para poner a punto el R90CK, un coche de 900 kilogramos de peso, con un motor turboalimentado V-8 de 3,5 litros con culatas de cuatro válvulas por cilindro y una potencia de 800 caballos. Los pilotos encargados de su evolución son Julian Bailey y Mark Blundell.



**MUNDIAL DE RALLYES**  
**SAINZ EN EL SAFARI**

UNA llamada de Ove Andersson a última hora mientras Carlos Sainz estaba entrenando en Córcega permitirá al piloto español ver cumplido uno de sus sueños: participar en el próximo Rallye Safari, aunque será al volante de uno de los muletos utilizados por Waldegard y Ericsson. Un deseo por el que Sainz había presionado al máximo al responsable deportivo del Toyota Team Europe, pero del que sólo había conseguido negativas. Una postura poco coherente, ya que Sainz está llamado a luchar con los pilotos de Lancia por el título mundial, consistiendo sus posibilidades en beneficiarse de la lucha abierta existente en el «gallinero» del equipo italiano. Pero como dice el refrán: «más vale tarde que nunca», y acabar el Safari al volante de un muleto sería todo un éxito.

**COPA DE RAIDS**  
**CAMPEONATO NISSAN EN MARCHA**

NISSAN efectuó el acto de entrega de los premios de su Campeonato 4x4 1989 en la que el vencedor fue Agustín Royo seguido por Mauro Biamonti y Enrique González. El acto fue asimismo la ocasión para presentar el nuevo Campeonato en el que se han aumentado los premios. Puntuarán: Montes de Cuenca, Raid V Centenario, Raid Alcarria 1000, Baja Aragón, Transpaña y Raid de Mijas. Aquellos que estén interesados en tomar parte en él no tienen más que escribir a Nissan Motor Ibérica, Polígono Industrial Zona Franca, Sector B, Calle 3, 08004 Barcelona.



EMERSON

**HAY QUE ATAR**  
**A SENNA**

AUNQUE duela, hay que decirlo en voz alta. La Fórmula 1 se ha convertido en las últimas temporadas en una competición decadente. Los índices de audiencia en las transmisiones por televisión bajan y en los circuitos tampoco aumenta el número de espectadores. La culpa la tiene única y exclusivamente McLaren, que ha dominado con tal superioridad, que ha rebajado a las otras escuderías al papel de comparsas.

En las dos últimas campañas, los Grandes Premios han perdido interés y emoción. Ya se sabía quien dominaba en los entrenamientos. Se conocía también por adelantado a los pilotos que subirían al podio y la mayoría sólo podía soñar con que los favoritos rompieran. De este modo, el único aliciente era el duelo Prost-Senna, algo así como la experiencia y la audacia frente a frente.

Si esto continúa así en 1990, la categoría reina puede pagarlo caro. Y mucho nos tememos, que por lo visto en Arizona, no quede otra solución que atar a Senna. Su superioridad como piloto parece incuestionable, su liderato en McLaren total y la potencia de los motores Honda está, hoy por hoy, muy por encima de la competencia.

Poco importó que el brasileño saliera en tercera fila en la parrilla de salida. Ganó con inteligencia y claridad, con un estilo nuevo de conducción, más conservador y seguro, sin asumir riesgos inútiles y sin forzar en exceso la mecánica. Es la nueva táctica de Ayrton para recuperar el título mundial. Ya no quiere demostrar que él es más veloz, quiere confirmar que él es mejor.

El que va a sudar sangre en Maranello será Alain Prost, que ha visto confirmado en sus carnes que Ferrari es más bonito desde fuera que desde dentro. Sendas averías dejaron fuera de carrera al campeón mundial y a su compañero Nigel Mansell. La escudería del caballito rampante parece lejos de McLaren en puesta a punto y eficacia. De ahí, que Senna esté más tranquilo que nunca y considere su victoria en el circuito norteamericano de Phoenix como una venganza sobre su bestia negra, Prost.

Por cierto, el francés quiso iniciar la temporada en son de paz y en los entrenamientos se fue al box de McLaren para dar la mano a sus viejos compañeros y zanjar viejas polémicas. No tuvo problemas con Ron Dennis, no sólo se dieron un abrazo sino que aclararon viejos malentendidos. Con Senna no fue posible. El brasileño dio la espalda al francés cuando éste con la mano extendida fue a saludarle. Ni olvida ni perdona. Es un divorcio irreconciliable. Una relación rota. Una enemistad latente.





## CARRETERAS EN OBRAS

● RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.

**N-I,** Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.

**N-II,** provincia de Guadalajara.

**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



## CONCENTRACIONES

### REUNION DE MINIS

TOLEDO será el marco para la II Concentración de Minis de España prevista para el 25 de marzo. Estarán presentes peculiares vehículos entre los que se cuenta el primer coche propiedad de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, un Mini 1275 GT del año 69.

Más información: (91) 441 16 76

## DEPORTE

### CAMPEONATO DE TIERRA

El sábado 24 será la primera prueba del Cto. de España de Rallyes de Tierra. La organización, a cargo del RACE, ha previsto la salida en Alicante a las 10:00. Al día siguiente, también la primera carrera del Cto. de España, pero en esta ocasión será el Autocross en Llubi, Mallorca.

En lo que al panorama internacional se refiere, el 25 desde Sao Paulo, Brasil, la segunda prueba del Mundial de Fórmula 1.

### MOTOS, EMPIEZA EL MUNDIAL

El próximo domingo, primera prueba del Mundial de Velocidad de 125, 250 y 500 c.c., desde Suzuka, Japón y en Calafat, el Cto. Europeo de 125, 250 y Supersport; el Europeo de Motocross puntable para 125 en Italia; Campeonato de España de Enduro en Sevilla y Mundial de Trial en Gran Bretaña.



### EXPO - MOTO 90

En el centro comercial Madrid-2 (La Vaguada) se celebra una muestra que, bajo el nombre de Expo-Moto 90, recoge las últimas novedades de las marcas punteras del sector. Con tal motivo, se han organizado diversas actividades

como proyecciones de videos y el sorteo de 150 cascos y una moto Puch-Condor.

**Fechas:** Del 15 al 28 de marzo  
**Horario:** de 10:00 a 22:00

## AGENDA

### MOTOCROSS INTERNACIONAL

El Real Moto Club de España ha organizado para el 25 una carrera de Motocross de ámbito internacional, al que asistirán los mejores corredores de la especialidad. Será en el circuito de «Los Barrancos», en Colmenar Viejo, Madrid.

Más información: (91) 308 58 13

## LO QUE HAY QUE VER

### LOS FAVORITOS DEL MUNDIAL

MOTOR A FONDO emitirá un reportaje de los favoritos del Mundial de Motos de 500 c.c. además de los siguientes temas: el Mundial de Superbikes pasó por España; empieza el Cto de España de Rallyes; Mundial de Trial y Tyrrell, una escudería con historia.

Miércoles 21, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 24 a las 13:35

### MOTOS EN LA MADRUGADA

TELEVISION ESPAÑOLA ha preparado un especial con motivo de la primera prueba del Mundial de Motociclismo en Suzuka, Japón. Emitirá todas las carreras en directo, intercalando amenos reportajes y entrevistas. Los dormilones podrán ver, sólo las carreras, en Domingo Deporte o en Eurosport.

Madrugada del sábado 24 al domingo TVE-1 de 3:00 a 8:00 (Ya con el nuevo horario); Domingo Deporte, TVE-2 a partir de las 14:00 y Eurosport, a las 13:00

### FORMULA 1 DESDE BRASIL

ESTUDIO ESTADIO hará un resumen en diferido de la segunda prueba del Mundial y Eurosport retransmitirá toda la carrera en directo.

Domingo 25, TVE-2 a partir de las 21:00 y en Eurosport a las 18:00.

### CERCA DE LAS ESTRELLAS

El contenido de la tarde del martes incluye un resumen del Mundial de Trial en Irlanda; Mundial y Europeo de Superbikes desde Jerez y el Rallye Sierra Morena.

Martes 21, TVE-2 a las 19:30

## A LEER TOCAN

### VIDEOMAGAZINES

MOTORVIDEO, es una nueva concepción de información en la que se combina la lectura de una revista con las imágenes de una cinta de video. Cada mes trata diversos temas relacionados con el mundo del motor.

De venta en quioscos  
Precio: 1.990 pesetas



## TELEFONOS

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

CAMPASA  
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

Coordina Lourdes Bravo

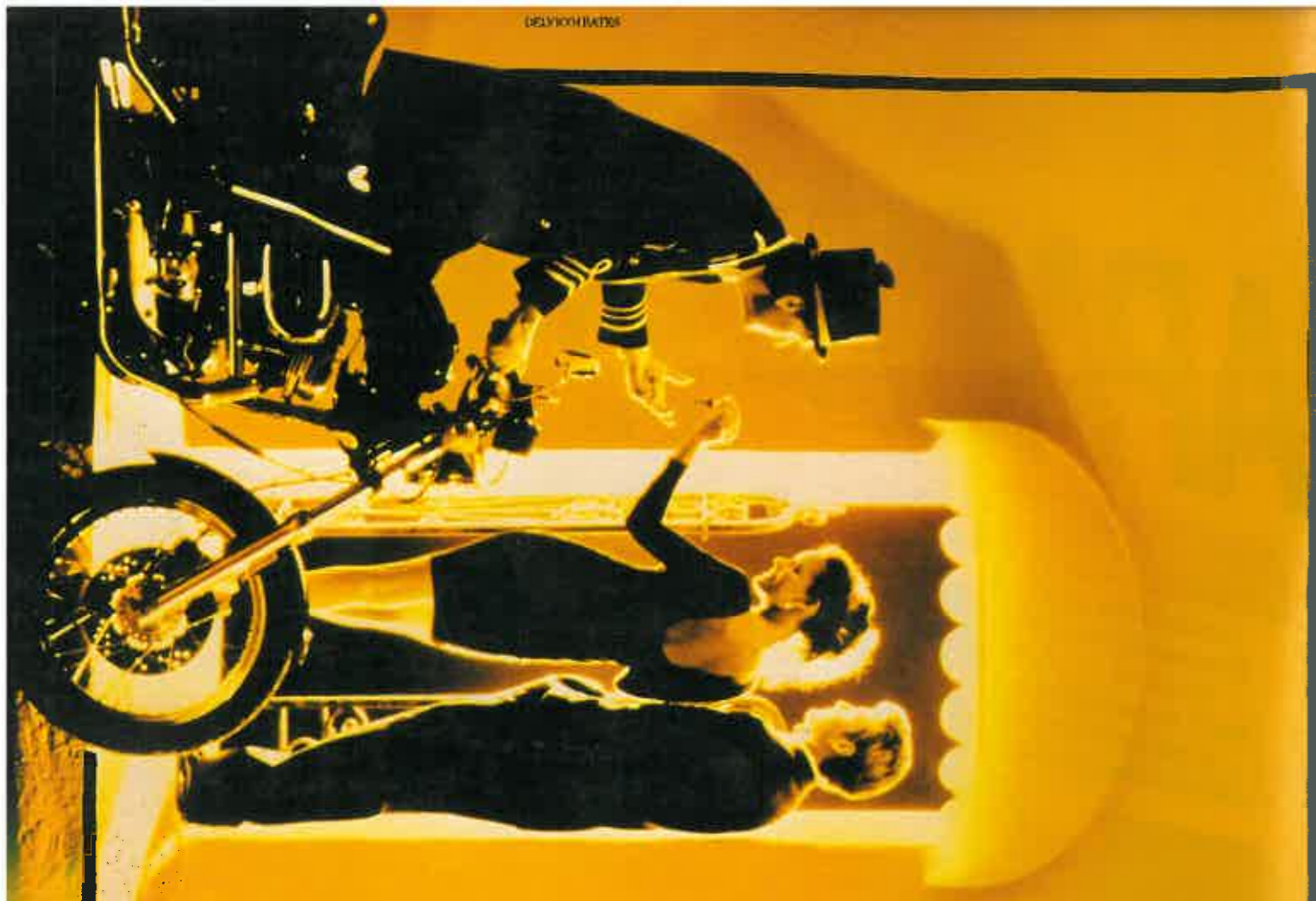
# APASIONANTE

## GILERA

Sensaciones sin límite.  
Es apasionante sentir la fuerza de su motor.  
Sentir su manejabilidad y docilidad perfectas.  
SP-01. Apasionante. Es Gilera.



ADCO



DESIGN/COMETAS

*Amstel beer*

Noche en vela.  
Emrólate con Cutty Sark.

**CUTTY SARK**  
SCOTS WHISKY



MUNDIAL DE MOTOS



ESPAÑOLES A GANAR

# Motor 16

GRUPO

24 de marzo de 1990

**PRUEBAS**

Num. 335 • 300 ptas.

## DEPORTIVOS 90

**VW CORRADO G-60**

**NISSAN 200 SX**



**LOTUS**  
AL VOLANTE  
DEL NUEVO  
**ELAN** **EXCLUSIVA**



**TOLEDO**  
EL SEAT  
DEL 91  
PRIMERAS  
FOTOS  
SIN  
CAMUFLAJE



**TRAFICANTES DE COCHES EN BARCELONA**

