

DESAPARECE EL SEGURO A TODO RIESGO

# Motor 16

2 de junio de 1990 Núm. 345 • 300 ptas.

## LA FIEBRE DEL VW GOLF

- POR QUE ES EL GTI MAS VENDIDO
- PRUEBA DE LOS 8V, 16V Y G60



## AL VOLANTE DEL PININFARINA CNR

EXCLUSIVA



A FONDO

## JEEP CHEROKEE • MERCEDES 300 E 24 VALVULAS



DEPORTE

**Motor 16**

**TODOS LOS COCHES**  
**TODOS LOS PRECIOS**

● 820 MODELOS ● 15 000 DATOS ● PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO ● OPCIONES ● COSTO POR KILOMETRO ● CILIN-DRADA ● POTENCIA ● VELOCIDAD ● CONSUMO

**GUIA GRATIS**

00345

8 413042 641506

## F-1 EN MONACO

## MOTOS EN ALEMANIA

# Superando marcas. Neumáticos Continental.



La más avanzada tecnología,  
para el conductor más exigente.

Los automóviles modernos exigen cada vez más a los neumáticos: velocidades máximas superiores, mejor comportamiento sobre mojado, nivel de ruido inferior, etc.

La gama de neumáticos de turismo Continental ha sido concebida para satisfacer esas exigencias. Así lo avalan los principales fabricantes de automóviles y millones de usuarios en España y en todo el mundo.

Desde el confortable Contact CS 21 -la cubierta original en muchos turismos-, hasta el impresionante SportContact CZ 91 -un neumático direccional ultra ancho, capaz de superar los 240 Km/h.

Continental es el fabricante nº 1 de neumáticos en Alemania, y el 4º en el ranking mundial. En España contamos con más de 2000 puntos de venta a su servicio.

Avanzamos en todos los terrenos.

**Continental**

8 AL VOLANTE  
Pininfarina CNR E2



12 ACTUALIDAD  
Eunos Cosmos

16 ECONOMIA  
Guerra de los seguros

22 DOSSIER  
Volkswagen Golf

36 FRENTE A FRENTE  
Jeep Cherokee

47 FUERA DE SERIE  
Raymond Lévy

54 ENCUESTA  
Mercedes Sportline

86 REPORTAJE  
Peugeot Grupo A contra 309 GTi 16V



91 DEPORTE  
Motos: G.P. de Alemania

96 DEPORTE  
Campeonato de velocidad en Jerez

98 DEPORTE  
Raid V Centenario

100 DEPORTE  
F-1: G. P. de Mónaco

## LA RAZA DEL RACE

¿Qué fue primero: la gallina o el huevo? En el caso del Real Automóvil Club de España, está claro, lo primero fue el coche, que es el que da nombre a la sociedad. En ella se agrupan 20.000 socios propietarios y 400.000 de servivios, conseguidos estos últimos a raíz de la llegada del Marqués de Cubas a la presidencia de la entidad, en 1976. En tan sólo 14 años se pasó de un volumen de negocio de 170 millones de pesetas a los casi 4.000 que se barajan en la actualidad. Sirvan estos datos para situar una sociedad fuertemente arraigada entre los automovilistas hispanos que, sin embargo, sufre estos días una pequeña convulsión, por obra y gracia de un puñado de socios aficionados al golf que pretenden inversiones millonarias, para satisfacer sus inquietudes deportivas.

La junta directiva del RACE debía haberse renovado parcialmente y, ante el anuncio de elecciones, los opositores «golfistas» al Marqués de Cubas, encabezados por Antonio Serrano, presentaron 2.300 delegaciones de voto. Lo malo es que, en una comprobación rutinaria, aparecieron «socios fantasmas» y firmas falsificadas. El escándalo estalló en plena asamblea y el presidente, en medio del fragor de la batalla, se vio obligado a suspenderla. Por otra parte, las acusaciones de malversación y mala administración del patrimonio quedaban diluidas, al haber ofrecido públicamente los balances auditados, sin que uno solo de los socios disidentes se personara para hacer reclamaciones.

¿Qué es, entonces, lo que sucede en el RACE? Muy sencillo: Los casi mil socios propietarios que practican el golf quieren dos campos de 18 hoyos (sólo cuenta con uno y otro de 9) y acusan al presidente de malgastar los dineros en la remodelación del Circuito del Jarama (183 millones, prácticamente financiados con las ayudas del CDS y de la Comunidad Autónoma). Pero hay una cosa cierta que nadie debe olvidar: el potencial del RACE son sus socios - casi medio millón- que son los que llenan de contenido a la entidad y se benefician de un servicio del que, mayoritariamente, se sienten satisfechos. La pregunta, pues, es muy fácil: ¿Automóvil o golf? Las dos cosas son importantes, pero el verdadero objetivo social de la entidad viene por la vía de la ayuda automovilística. Sería bueno que lo comprendieran todos, que las aguas volvieran a su cauce y que los socios propietarios dejaran para mejor ocasión sus deseos «ballesterianos».

Félix Lázaro  
Editor Ejecutivo



**Motor 16**



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseños: Carmen Rodríguez (Fotografía); Enrique Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blasco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Puyo (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 Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Doménech.

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 Urizama Valle. Teléfono: 265.04.02-03. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRRI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Farras. 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.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.





**TREN TGV/TAV**

**A QUINIENTOS POR HORA**

El tren de alta velocidad mejora sus marcas con una constancia digna de la mayor atención. En menos de nueve meses ha pasado de 510,6 kilómetros por hora a 510,8 y, por último, a 515, 3 por hora, valor que acaba de caer en las redes de un conjunto GEC-Alsthom que ha rodado entre las localidades de Courtalain y Tours. El TVG francés es del mismo modelo que el tren TAV a emplear en nuestra red ferroviaria.

**OFERTA RENAULT**

**TODOS CON CATALIZADOR**

Los R-5 abren la lista de modelos con catalizador; su motor, de 1,4 litros de cubicaje, da 60 caballos; los precios se escalonan entre 1.410.000 y 1.475.000 pesetas. Los R-19 TXE incorporan motor de 1,7 litros con 95 caballos; el precio de cualquier R-19 catalizado llega a 2.018.000 pesetas. Los R-21 TXE emplean una mecánica de 2,2 litros con 110 caballos; valen 2.650.000 pesetas. Los R-25 V-6 recurren a un V-6 de 2,8 litros con 153 caballos; salen por 4.171.000 pesetas, mientras que los Espace TXE con motor de 2,2 litros y 110 caballos, llegan a 3.495.000 pesetas.

**RENAULT MERMAID**

**UN TIBURON ROSA**

Los técnicos de Renault, los creadores del R-19, quedaron impresionados con la publicidad del tiburón del asfalto. Las imágenes del R-19 que se aproximaba a la playa en medio de la sorpresa de todos los bañistas, se han hecho realidad gracias al último prototipo de la marca, un R-19 con dos motores, el cuatro

cilindros habitual situado en el vano delantero y un fuera-borda situado atrás. El R-19 Mermaid hizo su presentación en la ciudad de Cannes patroneado por la fascinante Allison Rutledge Parisi, actriz principal de la película Metropolitan. El nuevo modelo Aqua 19 intentó después la travesía del Canal de la Mancha.



**EN VOZ BAJA**

• Pese a todos los desmentidos y a las posibles dificultades de orden técnico y político, es más que posible que Nissan llegue a fabricar en España un automóvil de turismo de alta cilindrada, posicionado por encima del Bluebird, fabricado en Gran Bretaña. La reciente visita de Claudio Aranzadi, Ministro de Industria, a Japón, ha acelerado los planes de inversión de Nissan en España, que ascienden a 150.000 millones de pesetas y que según el Director de Planes Internacionales, Massaki Nakamura, posibilitarían la construcción de un coche en 1993. El presidente de

la multinacional, Yukata Kume, se ha manifestado recientemente en este mismo sentido.

• Expertos de Tráfico de Alemania Federal han constatado un incremento de más del 20 por ciento del número de accidentes en las carreteras próximas a las fronteras con la RDA. Este aumento es imputable a la gran cantidad de coches lentos (fundamentalmente Trabant) y con menor pericia en la conducción. Según estos expertos, es más peligroso uno de estos coches lentos, que cincuenta coches rápidos. El famoso problema de la gran diferencia de velocidades.



**CONDUCCION**

**ERRADICAR EL PELIGRO**

Con motivo de la celebración de la «Semana del Seguro», se ha presentado en Madrid un sistema de conducción de seguridad y los correspondientes cursos de formación denominado «Skid-Car», una invención procedente de Suecia que permite llevar a cabo prácticas sobre superficies resbaladizas durante todo el año. Los cursos los facilita la empresa Tepesa y abarca también el perfeccionamiento de la conducción.

**GASOLINAS**

**ADELANTE LA LIBERALIZACION**

El precio máximo de la gasolina, que será liberalizado a finales de junio, se situará en torno a las 79 pesetas el litro de super, como el actual, y a 74 el de gasolina normal. Esta liberalización fue estudiada la pasada semana por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos que tendrá que elevar su propuesta al Parlamento. La propuesta gubernamental parte de la media de seis países comunitarios (Francia, Reino Unido, Italia, RFA, Holanda y Bélgica) y el precio será revisado quincenalmente, produciéndose fluctuaciones según el mes.

**GM ESPAÑA**

**PICA EN LA RDA**

La factoría Opel de Figueruelas, en Zaragoza, acaba de producir el primer Corsa destinado a la República Democrática Alemana. Este coche «Made in Spain» será el abanderado de un lote compuesto por cinco mil quinientas unidades que atravesará ese muro, ahora derruido, divisor de Europa durante decenios.



**ASISTENCIA**

**25 MILLONES DE USUARIOS**

El acuerdo de colaboración suscrito por los Automóviles Clubes más importantes de Europa ha dado un vuelco al tema de la asistencia al usuario. La unión de organismos tan influyentes como: AA británico, ANWB holandés, TCB belga, ADAC alemán, TSC suizo, ACI italiano y RACE español, permitirá aumentar la eficacia y la calidad de los servicios. La Organización Europea de Asistencia tendrá 25 millones de socios.

**VERDE Y ROJO**



• Un considerable número de vigilantes de la zona ORA (personal de la Empresa de Transportes y no agentes de la Autoridad), se han negado a denunciar a los vehículos estacionados inadecuadamente, en la zona RED madrileña. Los vigilantes afirman que su misión no es la de denunciar, que para eso están los guardias municipales, con otra formación y otro sueldo. Pues muy bien. Otra pata rota en el taburete con que el equipo Sahagún dice solucionar el tráfico en la capital de España.

• Ahora resulta que la archifamosa M-30 es la autopista más segura de España. Al menos eso es lo que dice el Director General de Carreteras. Lo peor de todo es la calificación de esta autovía de circunvalación como autopis-

ta, con lo que esto puede suponer de incitación a la velocidad.

• A nuestro buen amigo David Colyer, que acaba de ser fichado por el Grupo Hispano-Aleman como Director Gerente, le deseamos el mejor de los éxitos en su nueva andadura profesional.

• Los organizadores del «Día sin coches» no han dejado de hacer demagogia desde que alguien les expuso la idea. Sin entrar en su valoración, lo cierto es que el planteamiento era absurdo. Es como si para protestar por la mala asistencia sanitaria, propusieran a los ciudadanos tirarse por el balcón para saturar todos los servicios de urgencia. Perogrulladas, increíblemente seguidas por el alcalde.



**LEON BRITTAN**

**ANTI-AYUDAS**

La Comisión Europea ha obligado a Renault a devolver 110.000 millones de pesetas de ayudas recibidas del Estado, que falseaban la competencia en el sector europeo del automóvil. Según el responsable de la política comunitaria de la competencia, Leon Brittan, tal decisión ofrece como ventaja «el respeto a la ley de la CE».

**ESTADOS UNIDOS**

**LA CARRERA DEL SOL**

La GM Sunrayce, la carrera de coches solares organizada por el primer constructor americano, enfrentará a treinta y dos equipos en un recorrido de más de dos mil setecientos kilómetros por carreteras secundarias de Florida, Georgia, Alabama, Tennessee, Kentucky, Ohio, Indiana y Michigan. El Sunraycer, ganador de la World Solar Challenge celebrada en Australia a finales del año pasado, estará de nuevo en línea de salida.



**BALLESTA**



#### FORD-VOLKSWAGEN

### OBJETIVO IBERIA

La decisión está ya muy madura: las multinacionales Ford y Volkswagen se van a asociar para construir una planta de ensamblaje de un nuevo vehículo, un modelo familiar monovolumen, y todo parece indicar que la instalación fabril estará en la Península Ibérica. Según las primeras noticias, el objetivo de los dos gigantes de la automoción es producir 300.000 unidades anuales a partir de 1995 con una inversión inicial de un cuarto de millón de pesetas y la creación de cuatro mil puestos de trabajo. En el momento actual, directivos de ambas compañías negocian con las autoridades españolas y portuguesas la ubicación de la planta, cuyas obras comenzarían este año o a principios del próximo.

Según fuentes del sector, nuestro país cuenta con opciones más favorables que el vecino luso y se habla,

concretamente, de Sevilla y de Murcia, extremo éste que actualmente es tema de conversaciones con el ministro de Industria, Claudio Aranzadi. La decisión de las dos marcas de crear este nuevo vehículo, entre turismo y furgoneta, se debe al éxito que están teniendo en el mercado europeo y su asociación puede marcar un hito histórico en el sector.

Por otra parte la compañía japonesa Toyota ha comunicado al Departamento español de Industria que por el momento no va a construir ninguna factoría en España. Los responsables de la empresa, en respuesta a la invitación hispana, han confirmado que prefieren concentrarse en la puesta a punto de una planta de producción en el Reino Unido, de la que saldrán 200.000 unidades anuales a partir del año 1994.

#### FIAT-YAMAHA

### ACUERDO DE MOTORES

La noticia, sorprendente, ha salido a la luz de la noche a la mañana: Fiat acaba de suscribir un acuerdo con Yamaha para el diseño y la producción de motores de menos de mil centímetros cúbicos, estos motores animarán a los Fiat Micro, los modelos urbanos previstos para 1992, y estarán presentes también en los sustitutos de los Panda actuales, coches que verán la luz en 1994. La experiencia de la marca nipona en



mecánicas de poca cilindrada y de ciclos dos tiempos hará posible la puesta a punto de una generación de motores poco contaminantes y con gran rendimiento energético.

#### DIAMANTE

### LA JOYA DE MITSUBISHI

El último turismo de la gama Mitsubishi, el Diamante, familiar de altos vuelos, ya es una realidad comercial en el Japón y se prepara para entrar en Europa durante los primeros compases del otoño próximo. Los Diamante han salido a la luz en diez versiones diferentes, dotadas siempre de motores anteriores transversales con seis cilindros en V, motores de 2,5 y de tres litros de cubicaje con potencias comprendidas entre 150 y doscientos caballos. Las versiones europeas, con un precio próximo a los seis millones de pesetas, contarán con el motor más energético acoplado a un sistema de tracción integral muy evolucionado y a una caja de cambios automática con cuatro relaciones. Después llegarán modelos con tracción delantera.



#### CARTOGRAFIA

### BUENA CALIDAD

Una buena cartografía es fundamental en cualquier país moderno. Es digno de elogio el esfuerzo que realizan los responsables de Almax Editores en sus minuciosos y actualizados trabajos cartográficos de la Península Ibérica, en forma de mapas y planos plegados de las carreteras y de las principales ciudades españolas. Un mapa de España de esta editorial (Alcalá I, Madrid) ilustró las portadillas de nuestra reciente colección de cartografías.



# PONGA AQUI SU NOMBRE Y MULTIPLIQUE POR CINCO SU GARANTIA.



## POR LO MENOS

Cuando usted adquiere un Ford, se lo entregamos con tres importantes garantías absolutamente gratuitas.

Garantía de un año sin límite de kilómetros.

Garantía de seis años contra la perforación por corrosión.

Garantía de por Vida en las reparaciones, bajo contrato.

Pero si usted quiere asegurar óptimamente la inversión realizada, puede hacerse titular de la Tarjeta Oro, contratando la Seguridad Mecánica Ford, por 4 ó 5 años.

Y aún hay más.

Siempre que las circunstancias así lo exijan, su Tarjeta Oro significa servicio de remolque, coche sustitutorio y gastos de alojamiento.

Haga cuentas.

Sume las garantías y verá cómo se multiplican las ventajas. Para usted y para su coche.

**Tarjeta Oro.  
 Toda una garantía.**



¿POR QUE COCHES TAN AERODINAMICOS?

La crisis energética de los años setenta obligó a todas las marcas a dirigir sus esfuerzos a conseguir en todo lo posible reducir al máximo el consumo de combustible de sus modelos, uno de los apartados que más ha contribuido a lograr esto han sido los diseños aerodinámicos que se han ido realizando, que en los últimos veinte años se ha conseguido reducir el Cx en un treinta por ciento. Pininfarina siempre se ha distinguido por realizar unos coches tremendamente aerodinámicos y con ello también ha conseguido que sus creaciones tengan unos consumos muy reducidos. También al tener una buena aerodinámica se gana en confort de marcha con mucho menos ruido.



A pesar de tener un motor de sólo 1,4 litros tiene una velocidad máxima elevada y unas brillantes aceleraciones.



PININFARINA CNR E2

# FORMAS DEL MAÑANA

Pininfarina con el CNR E2 ha conseguido un coche con un coeficiente aerodinámico increíble. Con ello han logrado un coche muy confortable con unos consumos muy ajustados.

**M**IRANDO la última creación de Pininfarina, el CNR E2 podemos contemplar lo que serán los modelos del mañana, un coche realizado en colaboración con Fiat que se distingue por tener una línea excepcionalmente aerodinámica, con un coeficiente de penetración en el aire (Cx) de tan sólo 0,19. Algo realmente impensable en un vehículo de su clase, pues se trata de una berlina de cuatro puertas, con un espacio interior pensado para cinco pasajeros e ideado para usarlo como vehículo habitual. Hasta ahora

los modelos que habían conseguido un coeficiente aerodinámico similar eran prototipos pensados para dos pasajeros y casi siempre sin una buena utilidad práctica, que nunca pasaron de ser simples maquetas.

El Pininfarina CNR E2, es un modelo en el que tiene puesta mucha ilusión la industria automovilística italiana y con el que esperan lanzar su ofensiva contra el resto de las marcas europeas en este sentido. Ha nacido de la colaboración entre Pininfarina y Fiat, no en vano dispone del chasis y la mecánica del Tipo pero con una carrocería clásica de tres volúmenes y cuatro puertas diseñada a partir de los trazos de la del Tempra, por lo tanto tiene unas medidas similares a las de éste. El motor elegido es el modesto cuatro cilin-

dro de 1,4 litros del Tipo con una potencia de 78 caballos y que gracias a la magnífica aerodinámica de la carrocería en la pista de pruebas de Alfa Romeo logró alcanzar una velocidad cercana a los 205 kilómetros por hora. Otro apartado que se ve muy beneficiado es el de los consumos, la menor resistencia al aire ha propiciado que a una velocidad de 90 kilómetros por hora tenga un gasto de tan sólo 4,5 litros cada cien kilómetros y a 120, 5,5 litros. Sentados al volante la primera impresión nada más girar la llave de contacto y poner el motor en marcha es la de un absoluto silencio, propiciado por el empleo de paneles de material composite usados como aislante. Otra cosa que llama la atención es su excelente visibilidad, desde el puesto de conducción se controla

**INTERIOR CONFORTABLE.** El habitáculo es amplio permitiendo viajar a cinco pasajeros. Mantiene muchos rasgos característicos del Fiat Tipo.

**DETALLES ÚNICOS.**

Los grupos ópticos tienen un diseño muy particular, pensados para que contribuyan a favorecer el buen coeficiente aerodinámico.



perfectamente todo lo que sucede a nuestro alrededor. Nada más arrancar comprobamos que el motor 1.4 tiene un comportamiento totalmente diferente al del Tipo, con unas aceleraciones mucho más brillantes, esto se debe a que el peso del coche es alrededor de 200 kilogramos menos pesado que el Tipo. Lanzados ya a buena velocidad nos invade la tentación de suprimir el escaso ruido mecánico que llega al habitáculo, y sin poder resistirlo paramos el motor. La sensación es maravillosa, podemos percibir las turbulencias que crea el coche cortando el aire y tenemos la impresión de estar volando.

En el interior del vehículo muy poco ha

cambiado con respecto al Fiat Tipo, el Pininfarina CNR E2 sigue manteniendo los mismos asientos, el mismo salpicadero y cuadro de instrumentos y hasta el mismo volante. La diferencia más significativa está en el tapizado que es de tipo Alcántara. También hay algunas diferencias en las medidas del espacio reservado a los pasajeros del asiento trasero, que tienen más sitio para las piernas.

Los modelos de Pininfarina siempre se han distinguido por tener un estilo muy elegante y aerodinámico. Ya desde 1972, fecha en que inauguraron su túnel de viento en Grugliasco comenzaron a trabajar en maquetas a tamaño natural y a apli-

car los medios más sofisticados para conseguir los modelos más revolucionarios. Pero también han tenido siempre una filosofía muy clara, crear vehículos perfectamente útiles en la vida real. Con esta intención nació el CNR E2, financiado y promovido por el Italian National Research Council (CNR) en el que han colaborado Fiat Auto y Alfa-Lancia. La idea era la de realizar un vehículo de tipo medio con un coeficiente aerodinámico inferior a 0,20 y que fuese posible fabricarlo en serie, y que en realidad ha sido la continuación del proyecto Energy Project II lanzado en 1985 por CNR.

Giancarlo Perini

FICHA TÉCNICA	
	TURBO
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.372
Árbol de levas	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Un carburador
Compresión	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	78 CV (56 Kw)/6.000 rpm
Par máximo / r.p.m.	11 mkg (108 Nm)/2.900 rpm
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN</b>	
Sistema	Cremlleira
Diámetro de giro (m)	12,5
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del/Tras)	Discos/Fambores
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	980
Largo/ancho/alto (mm)	4.560/1.696/1.400
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,19
Neumáticos	Pirelli P6 165/65 R 14
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Velocidad Máxima (km/h)	205
Velocidad en 5º (km/h)	42
A 90 km/h (l/100 km)	4,5
A 120 km/h (l/100 km)	5,5

**DESARROLLO DEL PROYECTO**

El proyecto de Pininfarina, el CNR E2 ha sido la labor de un programa ambicioso en el que se han visto involucrados varios estamentos y marcas. Se trataba de realizar un vehículo muy aerodinámico pero que no se quedase en una simple maqueta y se tradujese en un coche eficaz en una utilización cotidiana, lograr esto ha sido todo un reto de diseño. El programa ha estado marcado por cinco líneas maestras: Diseño aerodinámico, trabajo en el habitáculo, puesta a punto de la mecánica, trabajo en la carrocería y test para comprobar el buen funcionamiento del conjunto. Todo lo relacionado con el desarrollo del interior, de las medidas adecuadas y de un diseño ergonómico, en definitiva un habitáculo lo más cómodo posible, se realizó por Fiat en el Fiat Research Center. El trabajo aerodinámico se realizó en el túnel de viento con una maqueta de un tamaño 1:2,5, de la que más tarde se hizo una a tamaño natural, el resultado no ha podido ser mejor.

**E**L CNR E2 se puede utilizar sin ningún inconveniente en una conducción cotidiana por ciudad.

# NISSAN 4x4

## Donde acaba el asfalto empieza la aventura.

Esta es la señal de salida para una aventura que no vas a olvidar. Ha empezado el V Campeonato Nissan 4x4, 6 pruebas puntuables que lo son además para la II Copa de España de Raids.

- 15 millones de pesetas en primas de salida y premios.
- Importantes ayudas en la compra de tu nuevo Patrol.

Ya ha empezado la cuenta atrás. Te esperamos.

- ABRIL 27/29 Montes de Cuenca - Cuenca
- MAYO 23/27 Raid V Centenario - Madrid, Huelva
- JUNIO 22/24 Raid Alcarria 1000 - Guadalajara
- JULIO 20/22 Baja Aragón - Zaragoza
- AGOSTO 22/26 Transpaña - Valencia, Mar Menor
- SEPTIEMBRE 22/23 Raid de Mijas - Mijas (Málaga)

Con la Colaboración de:



Sólo hay un camino: ser los mejores.



Envía este cupón a:  
**NISSAN MOTOR IBERICA, S.A.**  
 Dpto. Competición  
 Polígono Industrial Zona Franca  
 Sector B, Calle 3. Apto. Correos 680  
 08004 BARCELONA

Recibirás el Reglamento del V Campeonato Nissan 4x4.

Nombre .....

Dirección .....

C.P. y Población .....

Provincia .....

Vehículo que posees .....

EUNOS COSMO

# INSPIRACION COSMICA

El Cosmo adopta una sofisticadísima tecnología punta que incluye motores rotativos sobrealimentados y en su salpicadero recibe una avanzada pantalla de navegación via satélite que lo mantiene en contacto permanente con un centro de control.

**L**a casa Eunos, filial de Mazda en Japón, ha puesto ya en la calle su modelo Cosmo, futurísima realización sobre una berlina de clase alta. Pensando inicialmente en el mercado internacional, donde el Cosmo puede ser una inmejorable tarjeta de visita, no se ha previsto sin embargo y por el momento, su exportación fuera del Japón. Allí puede adquirirse por un precio de unos 3.500.000 yens para la versión S y unos 4.500.000 yens para la más potente versión E (unos 2.275.000 y 3.925.000 pesetas respectivamente). El nivel de ventas estimado por Eunos para el Cosmo será de 1.000 unidades mensuales, lo que supone un importante volumen dadas las especiales características de este modelo.

Para propulsar al Cosmo se ha recurrido a dos motores rotativos, uno de dos rotors y otro de tres, que rinden potencias de 230 y 280 caballos. La sofisticación tecnológica ha llevado a Eunos a montar por primera vez un turbocompresor doble que actúa dependiendo de las necesidades de alimentación instantáneas. El motor de dos rotors es ya conocido al ser el mismo que el montado en el Mazda RX-7, modelo del que el Cosmo hereda algunas de sus soluciones. La potencia desarrollada por estos dos propulsores es equiparable a la que se conseguiría con un doce cilindros de pistones convencionales a igualdad de cubaje, es decir 654 centímetros cúbicos multiplicados por tres (1.962 c.c.) o por dos en el caso del motor del dos rotors (1.308 c.c.). La admisión



**DISEÑO FUTURISTA.** Las osadas líneas exteriores se complementan con unos interiores de avanzadísimo diseño.

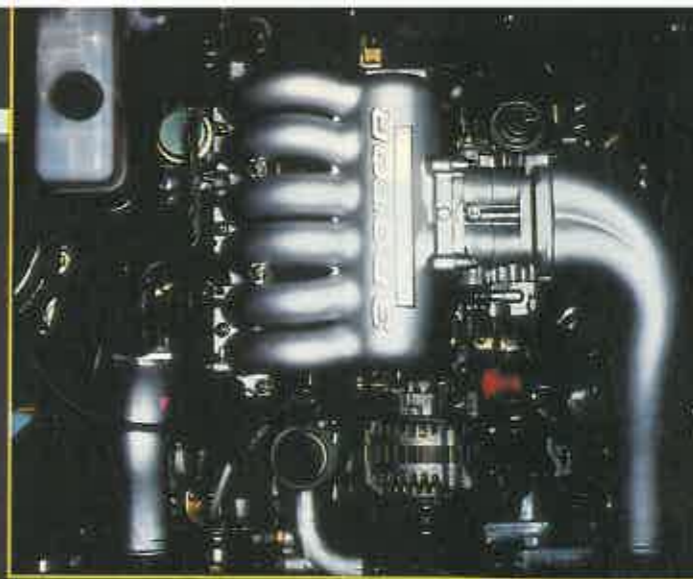
de combustible se realiza en ambos por un sofisticado sistema de inyección electrónica.

En el interior de este imponente coche (mide casi cinco metros de largo), el lujo no desentona con la apariencia exterior. Los materiales son de primera calidad y, en el caso del modelo E, de tres rotors, son de cuero. El salpicadero de este último incorpora un Car Communication System (CCS) que es una pantalla de cristal líquido donde el conductor recibe toda la información sobre las condiciones que hallará en ruta durante sus desplazamientos o las pertinentes ayudas para orientarse y tomar el itinerario óptimo, además de partes periódicos sobre meteorología o estado de las carreteras. La transmisión desde el centro de control de carreteras se hace por mediación de un satélite de comunicaciones.

Para las suspensiones se ha desarrollado un sistema multibrazos de efecto independiente para el tren posterior, siendo la delantera de doble triángulo. La tracción es a las cuatro ruedas y monta un dispositivo anti-bloqueo de frenada y diferencial autobloqueante mandado electrónicamente mediante sensores de potencia y velocidad.

Este lujoso cuatro plazas no llegará por el momento a nuestros mercados, quedando como un anticipo de lo que vendrá de oriente dentro de pocos años.

Juan Luis Soto



**MOTOR ROTATIVO.**

Para propulsar a los Cosmo se ha recurrido a los motores rotativos, una concepción que vuelve a estar en auge gracias a los nuevos materiales y tecnologías.



**DIRIGIDO POR SATELITE.**

Un día no muy lejano, mapas y señales de carretera serán sustituidos por una pantalla similar a la del Cosmo. Toda la información llegará del cielo.





GTO: POR 1.000 MILLONES DE PESETAS

**L**A firma subastadora Sotheby's ha conseguido un buen golpe. Su GTO, un modelo de 1962 con el chasis número 3607, ha conseguido la cifra impresionante de mil millones de pesetas. El coche, carrozado en su tiempo por Giotto Bizzarrini, lleva un motor fabuloso en sus entrañas, un doce cilindros en V de 3.4 litros de cubicaje alimentado por seis carburadores Weber de doble cuerpo que trasiegan gasolina a un ritmo impresionante para alimentar los trescientos seis caballos mecánicos del conjunto. Un monstruo maravilloso, inalcanzable.



**SIN REMATE.**

El martillo que sanciona la subasta no cayó cerca del Ferrari 315 S. Los clientes de la subasta Sotheby's no llegaron a la cifra prevista, próxima a los trece millones de dólares y la operación de venta no se concluyó. El dueño del coche, un francés patrocinador del equipo Peugeot en el París-Dakar, retuvo su joya. También sucedió lo mismo con un F-1 de la marca, el 312 B 3 de 1974 pilotado por Lauda, y con un prototipo, el 312 PB de 1973, conducido por la pareja Ickx/Redman.



La ceremonia estaba preparada con minuciosidad, se iba a entronizar al Ferrari 315 S como el coche más caro del mundo, los expertos esperaban pujas superiores a 1.250 millones de pesetas... no pudo ser. Si se adjudicó un GTO por mil millones.

SUBASTA DE FERRARI EN MONACO

**NO PUDO SER**

**E**L Ferrari 315 S tiene el señorío de los coches absolutamente grandes, el estilo inigualable de los automóviles verdaderamente clásicos; un frontal largo, interminable, un puesto de pilotaje reducido a la mínima expresión y un maletero tan decorativo como inservible son las claves de un ejemplar único, que no ha alcanzado, pese a cientos de esfuerzos, el precio más alto de la historia de las cuatro ruedas, honor que mantiene en su poder un maravilloso

Ferrari 330 P4 vendido a un coleccionista belga por 1.240 millones de pesetas.

El 315 S es un deportivo de cuerpo entero, un producto de competición nacido durante los compases iniciales de 1957 para luchar contra los Maserati en el marco del Campeonato Mundial de coche de Sport. Su trayectoria fue espectacular, como corresponde a un coche tocado por la gracia del «Caballito Rampante» pero su palmarés, repleto de éxitos, tuvo también un espacio importante para la tragedia: el



primero modelo nacido en Modena fue el último responsable del accidente mortal del valiente Alfonso de Portago, el mejor piloto español de la década de los cincuenta, desaparecido trágicamente en las Mille Miglia italianas.

La rotura de un brazo de la suspensión delantera lanzó al proyectil rojo contra un grupo de espectadores próximo a la carretera... y allí acabó no sólo la prueba sino también la trayectoria del piloto más espectacular de su tiempo.

El segundo ejemplar de la serie 315 S, compuesta por cinco coches, recibió el número 0656 en su chasis; ese modelo, participante en tres pruebas: los 1.000 kilómetros de Buenos Aires, carrera que no terminó; en las 12 horas de Sebring, carrera en la que consiguió el cuarto puesto

pilotado por Gregory/Brero, y en los 1.000 kilómetros de Nurburgring, carrera en la que alcanzó la tercera posición en manos de Hawthorn/Trintignan. Este coche ha llegado ahora a manos de Christie's en un estado impecable.

El único 315 S sobreviviente, animado por un motor de doce cilindros en V con 3,8 litros de cubicaje, motor con culatas de cuatro válvulas por cilindro y 360 caballos de potencia, ha vivido entre algodones, mimado por los mismos mecánicos que se encargaban de su puesta a punto en aquellos días, por la pareja compuesta por Gianni Diena y Aldo Silingardi, mientras que su carrocería ha recibido los retoques cariñosos del creador, de Fiorenzo Fantuzzi.

Angel Marco



EL SEGURO A TODO RIESGO SE EXTINGUE

# LOS USUARIOS LO TIENEN CLARO

El seguro a todo riesgo del automóvil es una especie a extinguir; los jóvenes de menos de 25 años y los propietarios de vehículos de segunda mano tienen muy crudo encontrar quien les suscriba una póliza, y las compañías del sector van a integrar desde ya a todos sus clientes en una sola gran base de datos. Tres noticias que, al unísono, dan idea de la nueva y profunda transformación que ha emprendido la actividad aseguradora en los últimos tiempos.

**U**NA forma de conseguir por parte del asegurado menores primas por los riesgos cubiertos, es la de asumir, en cada siniestro y según lo pactado en la póliza para cada uno de ellos, una parte del coste. La relación es inversa, de tal forma que a mayor cantidad de franquicia pactada menor será la prima a pagar. Así de claro y tajante se muestra el Instituto Nacional de Consumo (INC) en las recomendaciones finales de un estudio comparativo realizado sobre el seguro del automóvil, un sector que está asistiendo en los últimos tiempos a cambios muy radicales.

En efecto, y según todos los expertos, al clásico seguro a todo riesgo le queda muy poco tiempo de vida, muerte propiciada por la nueva actitud de la demanda como reacción a los altos importes de las pólizas, que seguirán creciendo debido a los progresivos aumentos de las coberturas. De ahí que todo apunte a la franquicia como el sistema idóneo de contratación en el futuro. Como ya es sabido, la franquicia consiste en que el asegurado asume una parte de los gastos ocasiona-

homogeneizar la protección de las mercancías y los transportes entre los socios comunitarios cuando desaparezcan las barreras fronterizas.

En la CE, la legislación actual señala que las indemnizaciones por daños corporales por siniestro deberán superar los 350.000 ecus (unos 45,5 millones de pesetas) cuando no haya más de una víctima (si hay más se multiplicará por su número) mientras que el mínimo para los daños materiales es de 100.000 ecus (unos 13 millones de pesetas) por siniestro cualquiera que sea el número de víctimas.

En el Tratado de Adhesión suscrito por España en 1985 se estableció el siguiente régimen de adaptación: un porcentaje superior al 16 por ciento sobre esos baremos antes de concluir 1988 y un 31 por ciento no más tarde del final de 1992. De esta forma, las compañías aseguradoras españolas han incrementado las indemnizaciones por daños personales desde los dos millones de pesetas estipulados en 1987 a los ocho millones de cobertura en el pasado año, mientras que las previsiones del acuerdo citado cifran las indemni-



## BASE DE DATOS

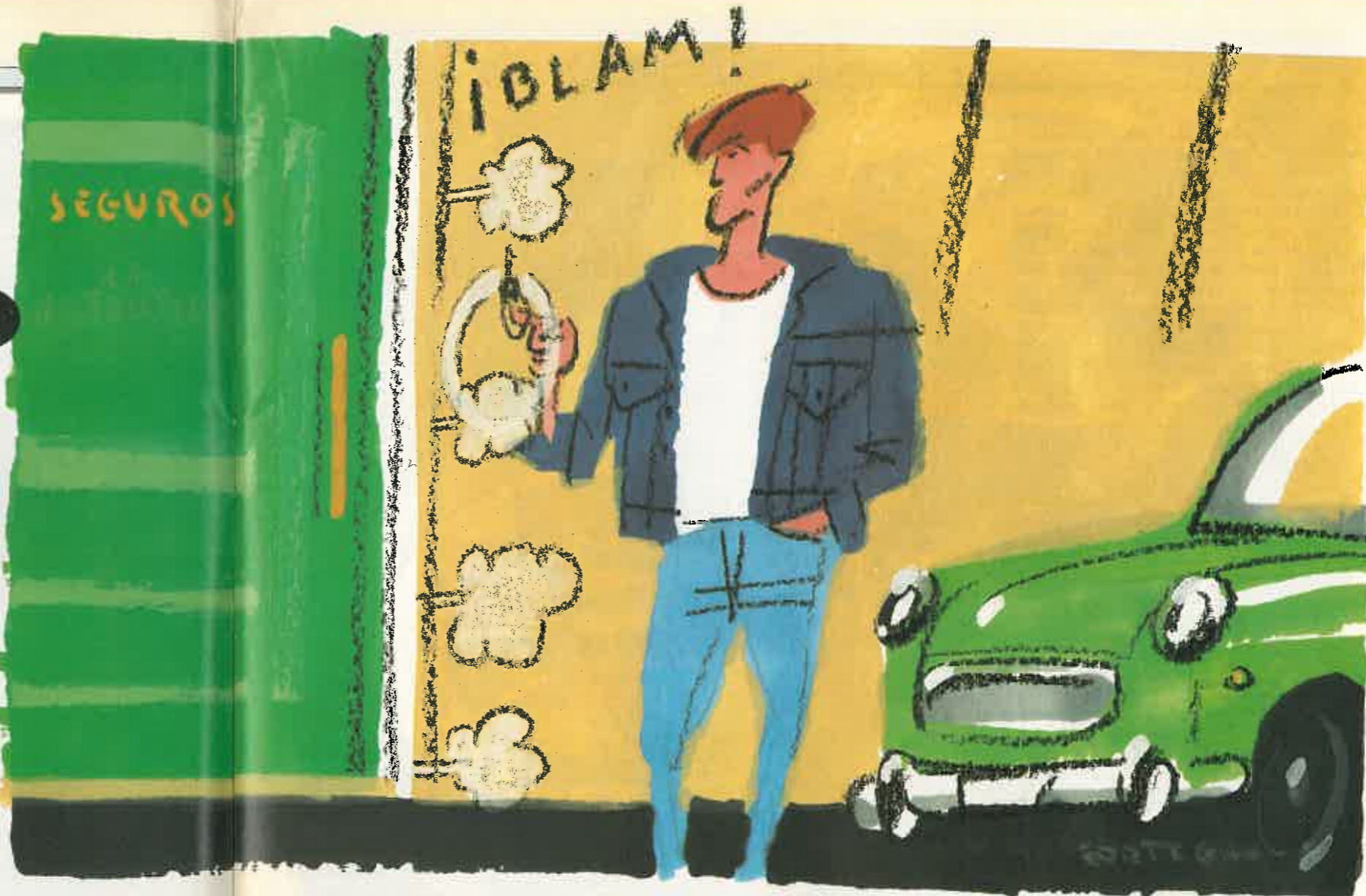
La patronal del seguro está organizando una base informática de datos de todos los usuarios, un sistema que permitirá elaborar modelos comunes para aplicar las nuevas tarifas.

dos en cada siniestro o que no superen una cantidad pactada previamente. De esta manera, para los conductores con bajo nivel de siniestralidad la prima a pagar por su póliza será muy inferior al seguro a todo riesgo actual.

Esta vorágine de cambios viene propiciada por el actual acercamiento de las legislaciones de los países integrados en la Comunidad Europea, que se centra especialmente en la responsabilidad civil obligatoria y que se basa en la necesidad de

zaciones para 1993 en casi catorce millones de pesetas. Un proceso similar se ha dado en el capítulo de los daños materiales, ya que en 1987 las indemnizaciones no superaron el medio millón de pesetas, mientras que dos años más tarde eran de dos millones doscientas mil y para 1993 superarán los cuatro millones de pesetas (ver cuadro adjunto).

Esta adaptación, con el consiguiente aumento de las indemnizaciones, es la responsable principal de los incrementos



## SEGUNDA MANO

Numerosas aseguradoras han puesto ya en práctica la limitación, de forma drástica, de la suscripción de nuevas pólizas para vehículos de segunda mano, especialmente para los de más de cinco años. Si el coche tiene más de una década y no ha pasado la ITV, lo mejor es olvidarse.

en el coste de las pólizas, según se puso de manifiesto por los expertos del sector los pasados días con motivo de la celebración en Madrid de la «Semana del Seguro». Otros argumentos esgrimidos por las compañías para justificar los fuertes aumentos de las pólizas son la creciente siniestralidad en nuestro país, que también repercute en las primas, además del incremento del costo de las reparaciones, tanto de las facturas de los talleres concertados como de las piezas de recambio, y del

crecimiento del parque automovilístico y, por tanto, del riesgo de siniestro.

Este ritmo de adaptación es, por otra parte, paralelo con la armonización de indemnizaciones por accidentes de tráfico en que están empeñadas las autoridades de Bruselas, armonización que la pasada semana quedaba bloqueada ya que ocho países, entre ellos España, han impuesto un aplazamiento de la correspondiente Directiva, frente a la apertura inmediata del mercado que defienden el Reino Uni-

do, Holanda, Irlanda y Dinamarca. Los intereses en juego son la competencia que las poderosas compañías británicas y holandesas harían al resto.

La tesis de los ocho países contrarios a la reforma es que es necesario esperar a la armonización total que prepara la Comunidad con la nueva Directiva para todos los seguros distintos al de vida. Sin embargo, la realidad es que entre las indemnizaciones que fija cada Estado hay una evidente diferencia ya que, en nuestro país, por ejemplo, las compañías están obligadas a pagar por una muerte en accidente de tráfico la sexta parte que en Dinamarca.

Sea como fuere, lo evidente ahora mismo es que las pólizas, incluso dentro de una misma legislación nacional, son cada vez menos uniformes, y sobre todo a raíz de la eclosión del sistema «bonus-malus», que gana terreno. Para el Instituto Nacional de Consumo, este sistema representa un avance sustancial ya que el beneficiario de un nivel máximo de descuento que sufre un siniestro no pierde las bonificaciones en su totalidad.

El mismo estudio recomienda finalmente a los contratantes de una póliza de seguro voluntario que estudie con detenimiento sus necesidades a la hora de firmar y aconseja analizar sus condiciones personales ante la realización de viajes al

extranjero, kilómetros y horas de uso del vehículo, carga y número de personas transportadas y condiciones personales de aparcamiento (calle o garaje), entre otros.

Por otra parte, la patronal del seguro del automóvil ha aprobado ya el nuevo Reglamento para la Estadística Común, una base informática de datos sobre comportamiento de todos los usuarios, y a disposición de todas las compañías del ramo integradas en Unespa. El sistema permitirá elaborar un conjunto de datos de pólizas y siniestros durante el pasado ejercicio, para conseguir los modelos comunes sobre los que aplicar la nueva tarificación.

En este sentido, el presidente de la Agrupación de Aseguradoras de Automóviles, José Cercós, ha declarado que la patronal del sector ha propuesto una subida del 10 por ciento para el próximo año. Asimismo ha afirmado que las compañías comenzarán a aplicar a primeros de 1991, y según su propio criterio, el sistema «bonus-malus», aunque todavía no existe un acuerdo sobre unificación de tarifas de este sistema, que queda supeditado a la discrecionalidad de cada compañía. La posibilidad de un acuerdo a este nivel se traslada, en opinión de Cercós, a los próximos cuatro o cinco años, a la vista de la evolución del sector. Otro de los acuerdos adoptados por la patronal es que cada compañía se haga cargo de los siniestros de sus asegurados. Ello obligará a un mayor rigor en el peritaje de siniestros, que se hará sobre un promedio fijo calculado. ○

Raúl R. Sáez



**E**l sistema «bonus-malus» comenzará a aplicarse de forma generalizada a partir del próximo año.

### JOVENES Y SEGUNDA MANO .AL PARO

**L**AS compañías aseguradoras que operan en el ramo del automóvil han comenzado a aplicar fuertes recargos sobre los conductores jóvenes e inexpertos, a la hora de formalizar el seguro de su coche, en un intento de frenar la entrada de nuevos clientes. Esta medida, que ha provocado que los conductores principiantes deban pagar cerca del doble que los más veteranos para poder cumplir con la obligación de asegurar el vehículo, está siendo usada por las compañías como un medio de atajar las pérdidas técnicas que han registrado en el pasado año dentro de este ramo, y que superan los 150.000 millones de pesetas.

Así, y según fuentes consultadas por MOTOR 16, la mayor parte de las grandes empresas aseguradoras reconocen que no aseguran a

menores de veinticinco años y con menos de dos años de antigüedad del carné de conducir. La razón es que estos clientes no son rentables por la alta siniestralidad que sufren.

Por otra parte, desde hace algunos meses un buen número de aseguradoras han puesto en práctica la limitación de forma drástica de la suscripción de nuevas pólizas para vehículos de segunda mano. La orden dada es muy sencilla: no hay que asegurar a todo riesgo a ningún vehículo usado que tenga más de cinco años y en lo que a los seguros a terceros se refiere, tampoco se debe contratar si el automóvil tiene más de diez años y no ha pasado la ITV.

El argumento esgrimido por las compañías es que el seguro obligatorio, que cubre mínimamente los daños

que puedan sufrir los ocupantes y el vehículo, es insuficiente para sufragar las indemnizaciones que se piden en caso de muerte o invalidez y que no compensa ni a los conductores ni a las aseguradoras.

En medios de defensa jurídica de los conductores consultados por esta revista, se argumenta que tal actitud es discriminatoria aunque se reconoce que la legislación actual no dice nada sobre las condiciones que pueden imponerse por las aseguradoras a sus clientes. Lo cierto es que la libertad que tienen las empresas para aceptar o rechazar a un cliente puede plantear un grave conflicto entre las empresas y la Administración ante la aberración que puede suponer la masiva presencia de vehículos y conductores con seguros bajo mínimos.



L L A N T A S D E A L E A C I O N L I G E R A

**BRAID**

☒ 476 / 08700 IGUALADA (Barcelona) SPAIN  
☎ (93) 803 18 36 - (93) 803 16 66 - FAX Nac. 93-805 07 02 - FAX Inter. 34-3-805 07 02



M3 Sport Evolution

## LA EVOLUCION DE LA SERIE 3 NO TIENE LIMITE.

**La Serie 3 de BMW, o cómo satisfacer con una sola gama los gustos y necesidades más dispares. Las respuestas empiezan en el 316i y se multiplican sin límite.**

La evolución recorre esta gama de 18 modelos, con nuevas incorporaciones. Formas muy distintas de entender la tecnología, la seguridad y el dinamismo. Dinamismo que se siente a flor de piel en el M3 Sport Evolution o se disfruta a

cielo descubierto en el M3 Cabrio, y que tiene su origen en la experimentada motorización cuatro cilindros de BMW.

Sobre la base de un seis cilindros de la Serie 3, el nuevo Z1 constituye el máximo exponente de esta progresión. Un roadster de diseño único, con puertas escamoteables y carrocería de materiales sintéticos, autorregenerable tras leves golpes. Otro prodigio de la tecnología BMW.



Z1



M3 Cabrio

## NI TECHO.

Junto a las berlinas, los deportivos, los touring y los diesel de la Serie 3, estos nuevos modelos amplían aún más el horizonte de su elección.

Así, ahora, la evolución en prestaciones comienza en los 102 CV del 316i y llega a los 238 CV del M3 Sport Evolution.

Y eso no es todo. En cada Serie 3 se hace patente el esfuerzo de la marca en seguridad activa y pasiva para que este

dinamismo se disfrute en calma. Con el máximo confort que se vive en su interior. Y todo lo que ofrece su Equipamiento Integral de serie, de un extremo a otro de la gama.

Ahora todo ello le permitirá llegar aún más lejos en el placer de conducir en una serie que no conoce límites. La Serie 3 de BMW.



GAMA VW GOLF GTI

# ENVIDIA DE LA CASA

No es ningún secreto, los Golf han sido, son y serán la envidia de la casa, los niños bonitos de una gama con más de cincuenta modelos. Pero el fenómeno sobrepasa los límites naturales y alcanza a otras marcas que intentan mantener la misma

línea. No en vano cuentan con uno de los mejores chasis, una línea muy acertada y unas brillantes mecánicas. Ahora con la llegada del G-60, el Golf se supera a sí mismo y las envidias que el modelo ya despertaba aumentan.



**S** existe algún ejemplo de éxito comercial de una marca automovilística en el competitivo mundo de la industria del motor, es que estamos hablando del Volkswagen Golf. El ha llevado la pesada carga de sustituir a un modelo emblemático que marcó la historia del automóvil durante más de treinta años, como fue el famoso y popular «Escarabajo». Además, el coche estrella de la firma alemana, líder de ventas europea y una de las grandes multinacionales del sector, ha sido aceptado so-

cialmente y ha marcado pautas de comportamiento de otros modelos de empresas rivales.

Hablar del Golf significa asociarlo al GTI. Tres son los GTI que Volkswagen oferta en este afetuoso segmento: GTI, GTI 16V y GTI-G-60, aunque también se podría hablar del Golf Rallye solo que su tracción total lo sitúa en otro nivel.

Pero realmente la novedad más importante es el recién llegado G-60.

El nuevo modelo es el resultado de varios años de investigación sobre un siste-

**VIRTUDES**

- Motor muy progresivo
- Relación precio-potencia
- Frenos eficaces

**VOLKSWAGEN GOLF GTI G-60**  
PRECIO: 2.542.236 PTAS.

- Opciones caras
- Cambio lento
- Rueda repuesto de emergencia

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Habitabilidad
- Frenos eficaces

**VOLKSWAGEN GOLF GTI 16V**  
PRECIO: 2.448.246 PTAS.

- Falta potencia a pocas vueltas
- Rueda repuesto de emergencia
- Interiores tristes

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Motor brillante
- Frenos eficaces
- Comportamiento

**VOLKSWAGEN GOLF GTI**  
PRECIO: 2.081.918 PTAS.

- Interiores tristes
- Rueda repuesto de emergencia
- Opciones caras

**DEFECTOS**



**PRUEBA**

Motor 16



**JUGAR A LAS CARRERAS.**  
El comportamiento intachable del G-60 permite jugar con él sin problemas.

**DEPORTIVO Y HABITABLE.**  
Los tres modelos del VW GTI se pueden elegir en versión de tres o cinco puertas.

ma de compresores volumétricos, que habían sido desechados por otros fabricantes por la dificultad que entrañaba su producción en serie.

Los técnicos de Volkswagen lo bautizaron compresor «G» por su forma de espiral y lo utilizaron por primera vez en un Polo, el G-40 (la denominación 40 corresponde al diámetro del compresor).

La función del compresor volumétrico es conseguir una sobrealimentación del motor, suministrando abundante aire de combustión a los cilindros. La diferencia con un turbocompresor es que, mientras éste depende de los gases de escape y en consecuencia del régimen del motor, el compresor G se mueve con elementos mecánicos propios y se consigue así un funcionamiento a plena presión de carga desde muy pocas vueltas del motor.

Con la aplicación de estas nuevas técnicas de sobrealimentación a la industria del automóvil, se consigue elevar la potencia de un coche en muchos caballos sin tener que aumentar la cilindrada.

Los tres coches probados son un buen ejemplo de cómo se puede potenciar un mismo vehículo con técnicas distintas. Los tres tienen la misma cilindrada pero mientras que el GTi desarrolla 112 caballos, el GTi 16V llega a los 139 y el GTi G-60 hasta los 160.

El nuevo G-60 a pesar de ser mucho más potente, conserva la excepcional nobleza de comportamiento y la facilidad de conducción que ha caracterizado siempre al Golf GTi. Es sorprendente con qué agi-



**IGUAL QUE SIEMPRE.**  
Los interiores mantienen la sobriedad a la que nos tiene acostumbrados la marca.



FICHA TECNICA			
	GTI G-60	GTI 16V	GTI
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.781	1.781	1.781
Arbol de levas	Uno en cabeza	Dos en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4	2
Alimentación	Inyec. el. + compresor	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Compresión	8 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	160CV(118kw)/5.600	139CV(102kw)/6.100	112CV(82kw)/5.500
Par máximo / r.p.m.	22,1mkg(225Nm)/4.000	16mkg(164Nm)/4.600	15,5mkg(159Nm)/3.100
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º	7,7/13,8/21,8	8,3/13,6/19,9	8,4/13,6/20,1
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	30,1/37,1	25,5/31,6	25,6/32,5
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,25	3,75	3,75
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
<b>FRENOS</b>			
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo	Teves	Opcional	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	Aleación 6 JX15	Chapa 6 JX14	Chapa 6 JX14
Neumáticos	185/55 VR 15	185/60 VR 14	185/60 HR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
En orden de marcha (kg)	1080/1.105	985/1010	950/975
Capacidad del depósito de combustible	60	55	55

**EN LOS NEUMATICOS FIRESTONE  
LA SEGURIDAD, EL AGARRE,  
LA DURACION Y EL CONFORT...  
NO SON UNA CASUALIDAD.**



**DETRAS DE FIRESTONE HAY MUCHO MAS.**



FRENTE A FRENTE



**ALARDE TECNOLÓGICO.**

Lo que hace realmente distintos a estos tres GTI son sus motores. A la izquierda el motor de ocho válvulas, en el centro el G-60 y a la derecha el 16 válvulas.

lidad se mueve el G-60 por un puerto de montaña. Las ruedas delanteras apenas pierden motricidad y la tendencia a «irse de morro» es mínima, el coche además se endereza rápidamente cuando corregimos su trayectoria en curvas cerradas, claro está que la unidad probada iba provista de un sistema antipatinamiento denominado EDS, que se vende aparte como opción, que ayuda mucho a hacer más efectivo el compotamiento del Golf en curvas.

Este buen comportamiento tiene sus inconvenientes cuando rodamos por carreteras con el asfalto en malas condiciones, ya que el coche rebota mucho cuando hay baches, sobre todo en la parte trasera y

llega a molestar la dureza de la suspensión.

La gran diferencia entre estos tres GTI la encontramos en la alimentación de sus motores. El Golf GTI es el GTI por excelencia y ha marcado a toda una generación de jóvenes a los que les gusta ir deprisa. Goza de una fama de coche muy equilibrado y de gran fiabilidad mecánica, ganada a pulso a lo largo de su dilatada existencia. Es suave en su funcionamiento y austero en sus consumos, pero muestra su carácter cuando se pisa a fondo el acelerador.

El GTI 16V, ha sido el pionero en utilizar culatas de cuatro válvulas por cilindro

y ejemplo seguido actualmente por casi todas las marcas de la automoción. Este motor tiene su mejor rendimiento en la zona alta del cuentavueeltas. Esto supone una conducción un tanto especial a la que hay que acostumbrarse, porque resulta algo antipática debido a la falta de potencia a pocas vueltas.

El recién nacido, el G-60, es todo un carácter. Sus 160 caballos nos pueden asustar un poco a primera vista, pero nada más probarlo nos sorprenderá su manejabilidad, su progresividad para subir de vueltas y su gran suavidad. Al ralentí tiene un sonido peculiar que casi casi nos recuerda a un diesel, pero luego a la hora

**CONSUMOS**

	GTI G-60	GTI 16V	GTI
Datos en l/100 km.			
<b>CIUDAD</b>			
A 28 km/h de promedio	10,1	10,0	8,6
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	6,7	6,3	5,9
En conducción rápida	16,8	12,2	12,3
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	9,8	7,3	7,7
A 140 km/h de cruceo	10,2	9,9	9,6
A 180 km/h de cruceo	13,9	11,6	13,4
<b>CONSUMO MEDIO POND</b>			
Litros/100 km.	9,1	8,6	7,7
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
kilómetros recorridos	559	585	644

**FRENOS**

	GTI G-60	GTI 16V	GTI
A 60 Km/h	17,7	16,2	16,7
A 100 Km/h	48,3	45,1	44,3
A 120 Km/h	69,1	65,0	62,4
Distancias en metros			

**SONORIDAD**

	GTI G-60	GTI 16V	GTI
Al ralentí	49,5	50,1	51,7
A 60 Km/h	61,3	65,1	65,3
A 90 Km/h	65,9	67,8	69,8
A 120 Km/h	69,8	69,1	70,5
A 140 Km/h	72,7	70,6	73,2
A tope	80,2	76,2	78,9

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

**EQUIPAMIENTO**

	GTI G-60	GTI 16V	GTI
Cuenta revoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	SI	SI
Volante regulable	NO	NO	NO
Faros antiniebla	SI	OP	OP
Aire acondicionado	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO
Retornar regulable eléctricamente (izquierda)	NO/NO	NO/NO	NO/NO
Manejo a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO
Elevavientos eléctricos (D/L)	SI	SI/SI	OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Luz interior orientable	NO	NO	NO
Paros regulables desde el interior	NO	NO	NO

**PRESTACIONES**

	GTI G-60	GTI 16V	GTI
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	216,5	209	191,6
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	16,1	17,0	17,3
1.000 m. salida parada (seg.)	29,2	30,1	32,0
0-100 km/h (seg.)	8,8	9,6	10,3
Metros recorridos	137	163	180
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	17,4	18,8	17,9
400 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	20,2	21,3	19,9
1.000 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	31,4	34,2	33,4
1.000 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	36,8	38,6	37,3
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	8,0	8,1	9,9
Metros recorridos	223	227	278
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	11,9	13,6	14,3
Metros recorridos	330	375	399



Una extensa gama de neumáticos para todos los usos, vehículos y climas.

Análisis constantes de materias primas.

Diseño computerizado CAD.

Ensayos de rendimiento en máquinas especiales.

La más completa red de servicio y asesoramiento técnico.

25 fábricas en todo el mundo con la más alta tecnología industrial.

Semanas de rodaje ininterrumpido en pruebas de carretera.

Millones de kilómetros en circuitos de pruebas.

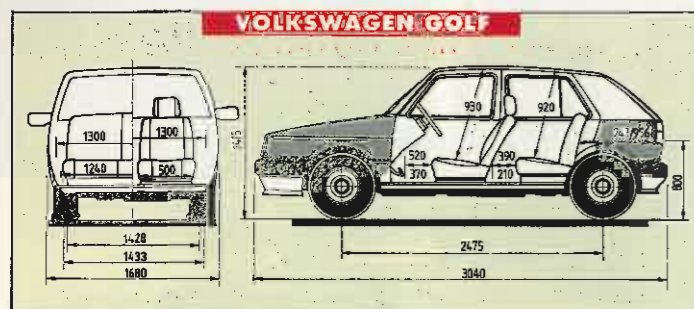
Ingenieros y técnicos de 20 países en los Centros de Investigación FIRESTONE.

Diseño Computerizado CAD.

**Firestone**  
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

de acelerar la respuesta es inmediata y sorprendente.

El nuevo modelo de GTi se diferencia de los otros dos, aparte del precio, por los dos anagramas de G-60 situados en la parte trasera y delantera del auto. Los neumáticos son de perfil más bajo y están



montados en unas llantas de aleación de 15 pulgadas. La dirección asistida de serie no pierde tacto en ningún momento. El bastidor se ha rebajado y la amortiguación es ahora más rígida. El depósito tiene más capacidad de gasolina y los faros para niebla también están incluidos en el equipo de serie.

Los amantes de las emociones están de suerte, un nuevo GTi ha llegado al mercado de la mano de la marca alemana Volkswagen. Un nuevo Golf que supera con creces todo lo conseguido hasta ahora en los demás modelos. Pero un Golf que

MECANICA		
MOTOR	Excelente	El motor del G-60 es una maravilla de suavidad, potencia y progresividad.
CAJA DE CAMBIOS	Regular	El sistema del cambio por en el GTi es muy poco rápido.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones están bien combinadas en las tres versiones.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Supera los 200 kilómetros por hora en sus versiones más potentes.
ACELERACION	Buena	Es brillante pero mejoraría con un cambio más rápido de manejar.
RECUPERACION	Buena	Destaca la suavidad con la que se recupera el G-60 desde muy pocas vueltas.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	En el nuevo modelo es asistida, rápida y no pierde tacto en ningún momento.
FRENOS	Buenos	Son muy eficaces pero es un pena que el sistema antibloqueo sea opcional.
SUSPENSION	Buena	Es efectiva pero mejora sensiblemente con el sistema opcional EDS antipatinamiento.

FRENTE A SUS RIVALES	
El Peugeot 309 GTi 16V (2.403.688 ptas.), el Opel Kadett GSi 16V (2.413.027 ptas.) y el Mazda 323 GT (2.910.514), el más caro pero el mejor equipado, son los tres coches que pueden considerarse rivales de los GTi de Volkswagen.	

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	No hay ningún problema en encontrar una buena postura al volante.
CLIMATIZACION	Buena	No hay que reprocharle nada pero el aire acondicionado es opcional.
SONORIDAD	Buena	El motor del G-60 no es muy ruidoso y el resto del coche está bien ajustado.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Es muy amplio por dentro, se comercializa también con carrocería de cinco puertas.
MALETERO	Buena	El espacio disponible es muy razonable y además se pueden abatir los asientos.
CALIDAD	Buena	Está bien ajustado y acabado como es costumbre en la marca alemana.

ECONOMIA		
CONSUMO	Excelente	Los tres GTi, teniendo en cuenta sus potencias, consumen muy poco.
EQUIPAMIENTO	Normal	Tienen lagunas en su equipamiento y las opciones resultan caras.
PRECIO	Buena	Dada la potencia del G-60 su precio es muy razonable.

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 técnica en toda España.	



puede convertirse en un arma de doble filo para la marca.

Las razones son simples, la versión de 16 válvulas pierde a partir de este momento su razón de ser lógica. Poca diferencia de precio respecto al nuevo modelo con más caballos, más efectividad y mayor estabilidad y también poca diferencia respecto al GTi de ocho válvulas, modelo muy equilibrado y auténtica base sobre la que se han creado los demás modelos. ○

**HERMANOS DE GAMA.**  
Exteriormente se diferencian sólo por los anagramas y se incluyen faros para niebla. En el G-60 también varían las llantas.

Simonetta Garih  
Fotos: José Robledo

# Sin Driving.

# Con Driving.



BAUSCH & LOMB ha creado las lentes marrón B. 15 con espejo degradado que permiten controlar el deslumbramiento producido por la luz solar, eliminan el brillo de la carretera



al mismo tiempo que aumentan los contrastes y realzan los detalles, manteniendo una perfecta fidelidad cromática. La calidad óptica de las lentes así como



la eficaz protección contra los rayos infrarrojos y ultravioleta, permiten mantener una visión nítida aunque se conduzca durante horas bajo un sol intenso.

**Ray-Ban®**  
**for Driving**

**Diseñadas para conducir.**

**BAUSCH & LOMB**

# Así se expresa el talento.



Peugeot 405. La última expresión del talento creador de Peugeot.

Un automóvil que despierta admiración en toda su gama: Gasolina, Turbodiesel, Break, Automático y Tracción Integral a las cuatro ruedas. Distintas manifestaciones de un mismo concepto de talento.

Con motores de aleación ligera y 16 válvulas que alcanzan hasta 160 cv. de potencia. Todo un avance en prestaciones. Ajuste hidráulico de taqués. Sistema Motronic para contro-

lar la inyección de combustible y el encendido. Los últimos avances tecnológicos, electrónicos y mecánicos para garantizar una permanente puesta a punto. Porque así se expresa el talento.

El talento de las formas y el espacio encuentra su máxima expresión en el interior del Peugeot 405.

Asientos con regulación lumbar y tapicería incluso en cuero. Y todos los dispositivos electrónicos para hacer de la conducción un placer que pro-

voca admiración. Porque así se expresa el talento.

La máxima expresión de talento aerodinámico se dibuja con línea maestra en el perfil del Peugeot 405. Con un coeficiente de penetración de sólo 0,30 CX, cristales enrasados, paragolpes integrados, spoiler... Un diseño arrogante y seguro. Porque así se expresa el talento.

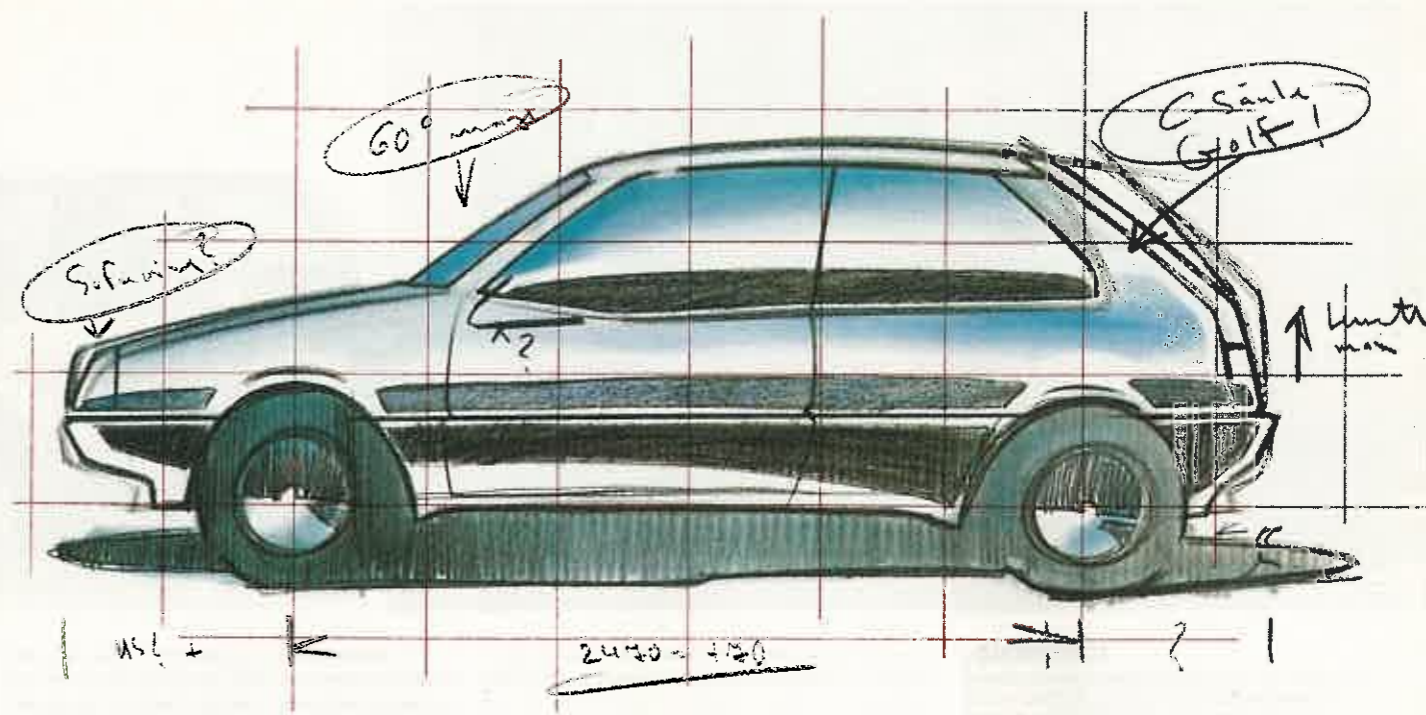
**PEUGEOT 405**  
EXPRESION DE TALENTO.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Esso Lubricantes recomendados

REPORTAJE



SABOR GTI

## SIEMPRE EXCITANTE

Es difícil explicar la fórmula del éxito acuñada por los Volkswagen Golf GTI, una fórmula que impone su ley en el mercado de forma casi dictatorial desde más de un decenio, una fórmula que mezcla, a partes iguales, diversión y eficacia, con la fuerza necesaria para poner en pie una categoría, la categoría de los GTI, modelos capaces de asombrar a cualquier usuario no sólo por sus prestaciones fulgurantes o por su facilidad de manejo, sino también por su amplitud interior, su seguridad de marcha y, lo que es más importante, por su precio, siempre asequible, nunca disparatado.

Desde los primeros Golf GTI, coches con carrocería muy compacta y rasgos duros, automóviles bien animados por ciento diez caballos repletos de brío, hasta los últimos descendientes de esa línea, los G-60, con ciento sesenta caballos mecánicos en sus entrañas, han transcurrido catorce años repletos de sensaciones excitantes, de aceleraciones espectaculares, de

adelantamientos increíbles, de correrías endiabladas por las carreteras de montaña más sinuosas. La persona sentada al volante de un GTI accede a una forma nueva nueva de conducción, deja atrás la monotonía, el aburrimiento, para adentrarse en los aspectos más agradables del pilotaje.

El maestro italiano Giorgio Giugiaro sabía muy bien lo que hacía cuando propuso su primer Golf, un utilitario de rasgos viriles, de estilo sólido, capaz de seducir a los componentes de ambos sexos con la misma fuerza. Las tres letras clave, los

pasos de rueda ensanchados y los colores espectaculares actuaron como detonante para el lanzamiento de un concepto explosivo, el concepto de GTI, un automóvil con corazón deportivo, era junio de 1976.

El primer Golf de la clase, con motor de 1,6 litros de cubecaje, ciento diez caballos de potencia, caja de cambios de cuatro velocidades y una velocidad punta de 182 kilómetros por hora, acababa de plantar unas banderillas de fuego en la cruz de un mercado que vivía amedrentado por la crisis energética de los primeros años seten-



**DETONADOR.**  
El primer GTI de la saga.  
Inolvidable

Motor 16/31





**JUVENTUD.**  
El Golf de la segunda generación abrió fuego con un motor de 1,8 litros y 112 caballos de potencia. El GTI 16V subió el listón hasta un valor importante, 139 caballos. La velocidad punta se puso en 209 kilómetros por hora.

ta con su secuela de restricciones de consumo y limitaciones draconianas de velocidad.

La evolución fue rapidísima; en agosto del 79 salió a la luz la caja de cambios con cinco velocidades y tres años más tarde, en agosto del 82, se puso en juego el motor de 1,8 litros de cubicaje, con 112 caballos de potencia y un empuje mucho más consistente a poco régimen.

El concepto de Giugiaro, rechazado en su momento por Fiat, que no creyó en su validez, cedió el relevo a un nuevo Golf, lanzado durante los primeros compases de otoño del 83. Las cadenas de montaje germanas ya habían dado vida a seis millones de unidades Golf.

La segunda generación se puso en marcha con un diseño de la propia Volkswagen. Cuarenta meses de trabajos carroce-

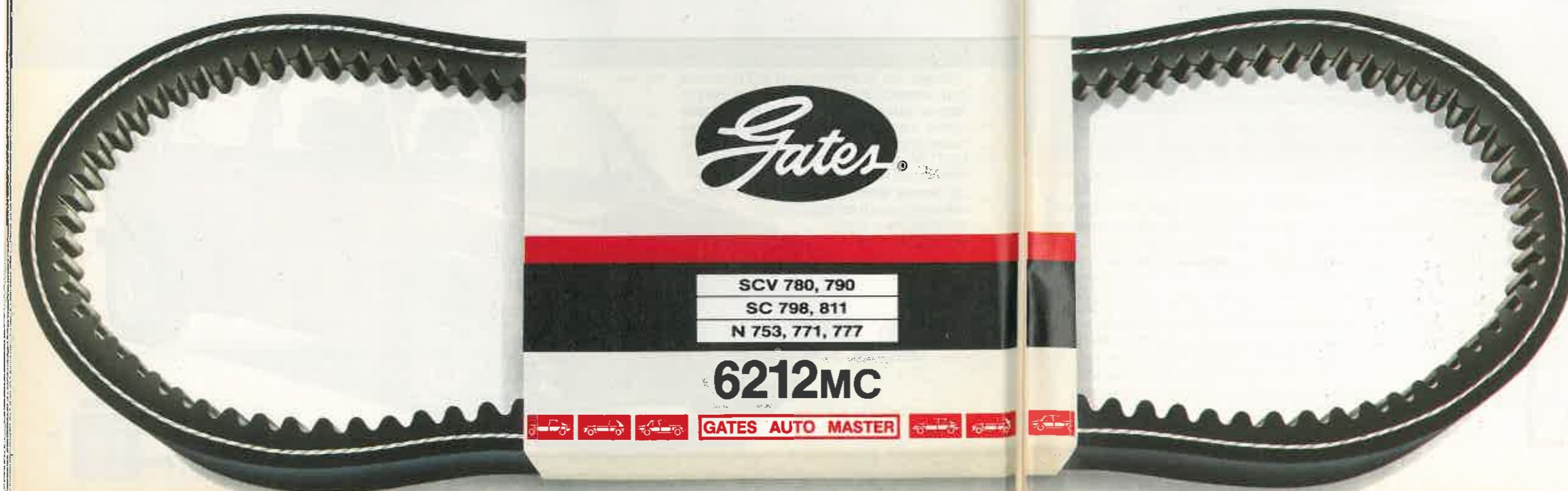
ros, de experimentos capitaneados por el estilista Ulrich Schaffer, dieron lugar a un automóvil más grande y más espacioso, a un Golf alargado, con diecisiete centímetros más que su predecesor, ensanchado, con 5,5 centímetros más que el primer Golf, con más distancia entre ejes, con un aerodinamismo mejorado y con un depósito de gasolina de capacidad muy superior.

El tratamiento de musculación tuvo también su reflejo en el capítulo mecánico; el motor de 1,8 litros con 112 caballos de potencia recibió pronto, a mediados del 85, un compañero contundente, el motor de 139 caballos de potencia, base del GTI 16V.

A partir de ese instante se disparó la fiebre de las dieciséis válvulas, una técnica vanguardista popularizada por el Golf.

**MADUREZ.**  
Es el último descendiente de la línea, el super GTI. La técnica del compresor G-60 ha llevado la potencia hasta los ciento sesenta caballos.

# UNA PARA SIETE.



**Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.**

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.



**Correas y mangueras Gates. La marca de mayor confianza en el mundo.**



CORAZON DE CARRERAS



COMO suele ocurrir, no hay una correspondencia entre el éxito comercial y los triunfos deportivos: lo cierto es que el Golf GTi, al menos hasta la fecha, no ha sido un cosechador de victorias pese a que se ha intentado hacerle correr en varias disciplinas.

La reglamentación de los grupo A hizo pensar que la versión 16 V podía ser un coche competitivo; pero lo cierto es que la aparición de los 4x4 pronto hizo comprender el error. Pese a ello, un grupo A corrió en varias pruebas del mundial y en España, el equipo Seat hizo correr a Salvador Serviá, Jose Arqué y Antonio Rius. Su única victoria fue un Rallye Costa Brava, ganado por Salvador Serviá, con un 8 válvulas provisional.

El equipo Seat participó también con un Golf en el Campeonato de raids. Se trataba de una versión Safari, con suspensiones de largo recorrido. La potencia en ambos casos alcanzaba los 190 caballos.

La aparición de las versiones Syncro (4 ruedas motrices), ha permitido que al fin Volkswagen retorne al mundial de rallyes. Aún no se ha producido el debut, pero el coche ha participado ya en una prueba en Italia (el Rallye Costa Esmeralda), conducido por el piloto germano Erwin Weber, finalizando en una honrosa posición. El debut oficial se espera se produzca en el Rallye Acrópolis. Equipado con un motor G-60, el Golf Rallye desarrolla una potencia cercana a los 260 caballos.

El último paso hacia la madurez definitiva, hacia la definición de super GTi, ha sido más reciente ya que se produjo a finales de 1989. En el Salón de Francfort del año pasado, base natural de los lanzamientos Volkswagen, salió a la luz el GTI G-60, ciento sesenta caballos de pura raza nacidos de combinar el motor original, el cuatro cilindros de 1,8 litros de cubicaje, con el sistema de sobrealimentación puesto a punto por la marca alemana en los últimos tiempos, con el compresor G.

Los Golf están ahora en plena madurez; el sistema Syncro acoplado a los modelos Rallye abre la vía de la tracción total, mientras que el emparejamiento de la culata de dieciséis válvulas con el compresor G-60, base del G-60 Limited, ha descubierto el enorme potencial de una mecáni-



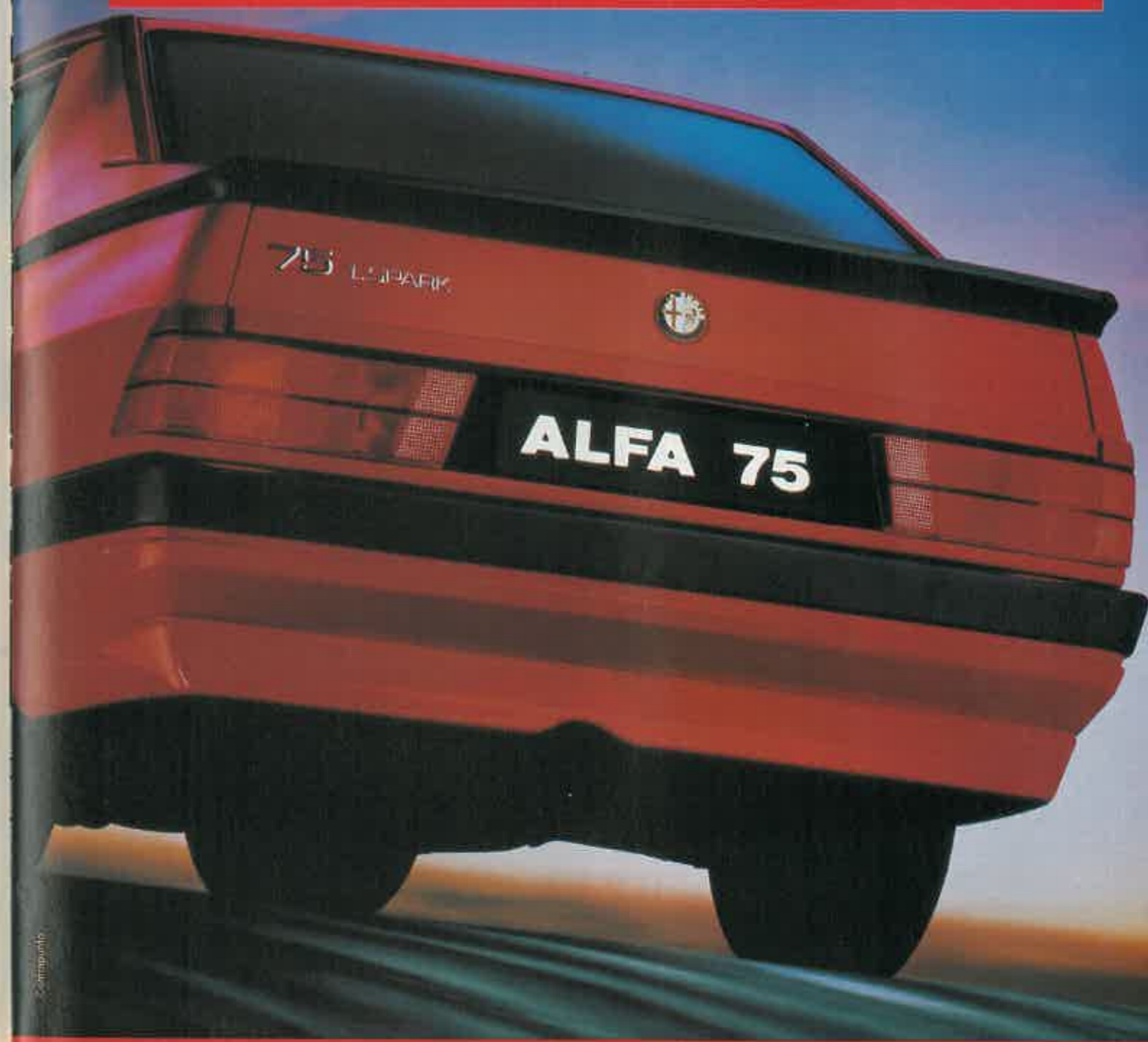
ASI NACIO. Estos tres dibujos evidencian la evolución del concepto Golf desde el primer ejemplar hasta la última serie.

ca que puede liberar más de doscientos diez caballos sin comprometer la longevidad de sus órganos fundamentales.

El concepto Golf GTi tiene cuerda para rato. A título de curiosidad basta añadir que hace seis o siete años todo aficionado soñaba con un Renault 5 Turbo 2, el coche escuela de Carlos Sainz, un deportivo brusco, difícil de conducir, fabricado en pequeñas dosis y caro. Hoy ese mismo coche queda eclipsado por un Golf GTI G-60 que se conduce casi al mismo ritmo sin despeinarse ni un cabello, mientras se disfruta del aire acondicionado o de la eficacia del sistema antibloqueo de frenos, del ABS, todo ello por menos de tres millones de pesetas. Ante tal comparación se debe decir ¡Larga vida al Golf!

Angel Marco

# UNA DECISION POTENTE



## Inyección electrónica en toda la gama de 1.6 a 3.0 litros.

A un ALFA 75 se llega con decisión. Por el placer de sentir una inyección de potencia en cualquiera de sus modelos.

Desde el nuevo ALFA 75 1.6 Inyección Electrónica, el más potente de su categoría, hasta el sofisticado 6 cilindros 3.0 litros de la serie "América".

Pero también se llega con espíritu

deportivo. Para sentir la fuerza de su tracción trasera y disfrutar de los más avanzados principios de seguridad activa, como sus frenos de disco a las cuatro ruedas, sistema transaxle, estabilidad y equilibrio de pesos.

En un ALFA 75 todo está pensado para proporcionar una conducción dinámica y segura. Algo que sólo un Alfa Romeo puede ofrecer.

## Nueva Gama Alfa 75

ALFA 75	1.6 IE	1.8 IE	2.0 Twin Spark	2.0 TD	2.4 TD	3.0 América
Cilindrada	1.570 cc.	1.779 cc.	1.962 cc.	1.995 cc.	2.393 cc.	2.959 cc.
Potencia/CV.	107	122	148	95	112	188
Velocidad máx.	180	190	205	175	185	220
De 0 a 100 Km/h (seg.)	11,3	10,4	8,2	12,4	11,7	7,3
Precio IVA Inc.	1.875.000	2.145.000	2.565.000	2.415.000	2.688.000	3.535.000



Alfa: la pasión de conducir

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

## JEEP CHEROKEE LIMITED

# ORIGINAL U.S.A.

**U**NA vez más los americanos han sido los pioneros en lanzar una moda y, para ser exactos, una denominación. Estamos hablando de los todo terreno y en particular del Jeep. Claro está, que desde los primeros «General Purpose Vehicles» a nuestros días, las cosas han cambiado mucho y el más claro ejemplo es el Cherokee, que entra de pleno en el segmento de los todo terreno de lujo.

En España es un coche que hasta hace muy poco estaba limitado a las escasas unidades que traía su anterior importador, o a algunos modelos comprados a norteamericanos, pero lo cierto es que la tradición del todo terreno familiar en American Motors, el fabricante de los Jeep, viene de lejos. El modelo que probamos en esta ocasión, es el más equipado y dispone de un motor de cuatro litros con caja de cambios automática de cuatro velocidades. La única ausencia notable en el Cherokee Limited que se importa en España, es el sistema antibloqueo de frenos que, curiosamente, aparece como equipo de serie en otros países y opcional en la gran mayoría de los mercados donde se comercializa.

A primera vista, el Cherokee destaca por un aspecto más civilizado de lo que nos tienen acostumbrado los todo terreno. No es demasiado alto, la anchura es razonable y parece más pequeño de lo que en realidad es.

Cuando analizamos las características técnicas, nos encontramos con soluciones muy interesantes. Por una parte, tenemos que la estructura de la carrocería es de tipo autoportante, con un bastidor integrado en la misma, de forma que se ha conseguido un conjunto muy rígido y ligero. Este es el gran secreto de cómo se ha conseguido un peso de tan sólo 1.500 kilos. El motor es un clásico americano de seis cilindros y casi cuatro litros de capacidad, que tal vez no esté en la vanguardia de la tecnología, pero lo cierto es que cumple a las mil maravillas su cometido de empujar con soltura al Cherokee. A pesar de la inyección electrónica, el consumo de combustible se sitúa por encima de los 15 ▶

Como avanza lo que será la entrada de Renault en el mundo del todo terreno cuando comience la producción de los Jeep en sus plantas de Palencia, la marca ha iniciado la importación de los Cherokee.



### VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Motor potente
- Equipamiento

**JEEP CHEROKEE LIMITED**  
PRECIO: 4.842.763 ptas.

- Ausencia del ABS
- Dirección ligera
- Frenos justos

### DEFECTOS



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata en fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado por cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.988 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 98,4 mm. Carrera: 87,4 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 178 CV(131 Kw) a 4.550 rpm. Par máximo: 30,1 mkg (295 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección multipunto. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las cuatro ruedas engranable. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Caja de reductoras con relación de salida 1,00. Embrague: Convertidor de par de la caja de cambios automática. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 2ª

a 1.000 rpm: 23,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 35,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 50,2 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Eje rígido, con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido, con ballestas, amortiguador y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 215/75 R 15 M+S. Llantas de aleación de 7 x 15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.500 kg. Capacidad del depósito de combustible: 76,5 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 32,4 km/h de promedio.....	17,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	10,2
En conducción rápida.....	16,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	14,3
A 140 km/h de cruceo.....	15,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	15,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	460

**VELOCIDADES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h.....	167,7
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada.....	17,8
1.000 m salida parada.....	33,1
De 0 a 100 km/h.....	11,1
Recorriendo (metros).....	189
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	15,4
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	30,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	--
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	9,1
recorriendo (metros).....	262
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	--
recorriendo (metros).....	--

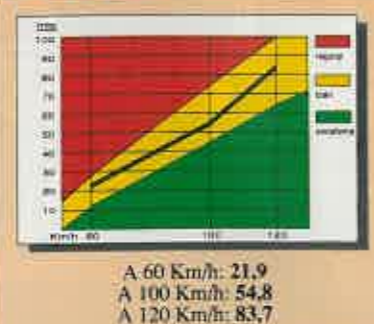
**EQUIPAMIENTO**

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.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia apertura puertas.....	SI
Elevavinas eléctricos (D/T).....	S/S
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO

**OPCIONES:**

Pintura metalizada: 41.000pts.

**FRENOS**



**SONORIDAD**



litros cada cien kilómetros, en un uso cotidiano, con bastante porcentaje de uso en ciudad.

Otro punto interesante es la transmisión, que es uno de los aspectos vitales de un todo terreno. La gran diferencia de esta transmisión respecto a las tradicionales, es que posibilita la utilización del coche como un tracción a las cuatro ruedas permanente o como un tracción trasera, además de las posibilidades normales de tracción total con el diferencial central bloqueado ya sea con las relaciones largas o las cortas. Esto mejora la funcionalidad del coche, que se puede adaptar perfectamente a las condiciones ya sea del camino o de la carretera. De este modo, si rodamos por una carretera seca en buen estado o por ciudad, podemos rodar tranquilamente con sólo propulsión en las ruedas posteriores, mientras que si salimos a una carretera de montaña con lluvia, podemos engranar la tracción a las cuatro ruedas con el diferencial central libre. En estas condiciones también se puede rodar por campo y tan sólo cuando se abordan zonas muy difíciles con terreno resbaladizo, tendremos que recurrir a la posición en la que se bloquea el diferen-



**GRAN PODER.**  
El motor de seis cilindros y cuatro litros desborda potencia.

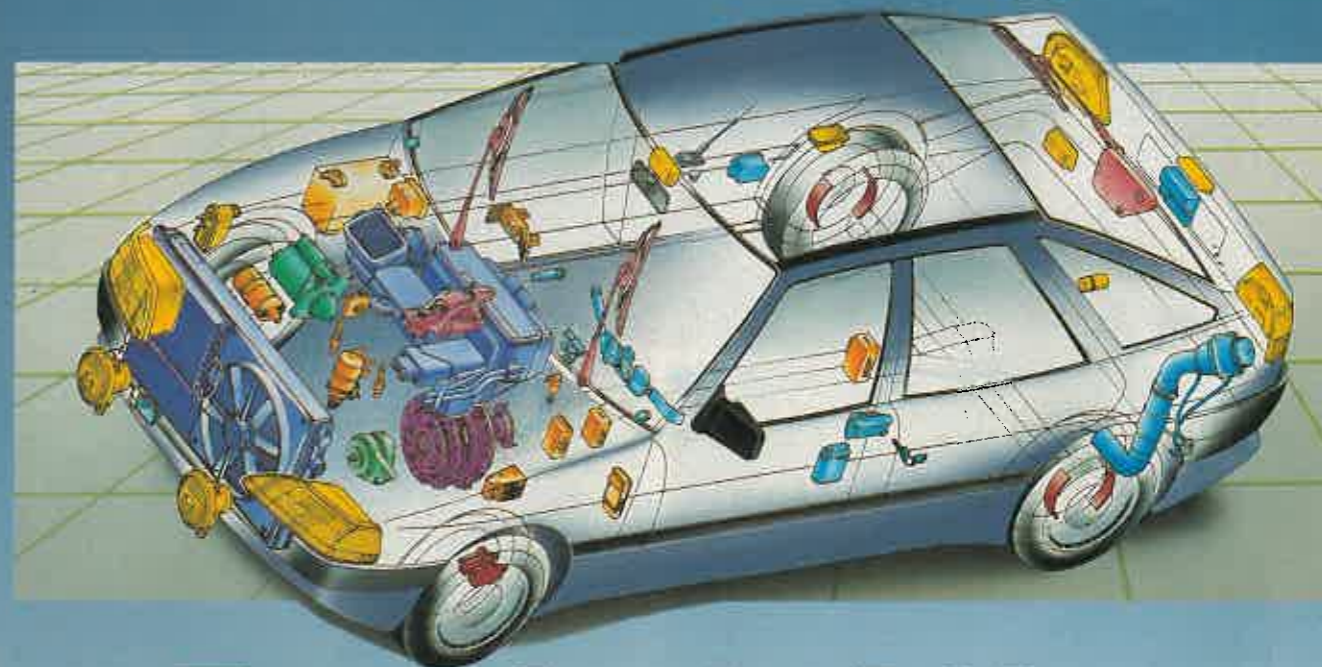
cial central. La caja de cambios es automática de cuatro velocidades y tanto en carretera como en campo, funciona a la perfección. Es bastante suave y se maneja sin complicaciones.

En el apartado de suspensiones, hay de todo. Delante hay un sistema de eje rígido muy bien guiado mediante brazos longitudinales y muelles helicoidales. Esta solución funciona muy bien. Detrás hay un eje rígido con ballestas, que es muy robusta, pero es algo saltarina y el confort de las plazas traseras se resiente.

En cuanto a los frenos y la dirección, hay que decir que están muy claramente influidos por el gusto americano. La dirección es bastante precisa, pero es demasiado asistida y al rodar todo lo deprisa que permite el potente motor, se pierde la sensibilidad. A los frenos le ocurre algo parecido, puesto que el pedal es blando. Una vez acostumbrados al tacto, se dosi-

**Valeo**

**Fabricante del Recambio Original**



**Tecnología Líder**

VALEO fabrica la más amplia gama de equipos y funciones para su automóvil con la más alta tecnología, garantizando su seguridad y la calidad de sus productos.

VALEO avanza día a día equipando en origen a la mayor parte de turismos y vehículos industriales.

Seguridad VALEO, Calidad de Origen.



**Valeo**

El equipo del automóvil



**LINEA FAMILIAR.** El Cherokee tiene un claro talante familiar. El maletero es amplio y a la vez muy aprovechable.



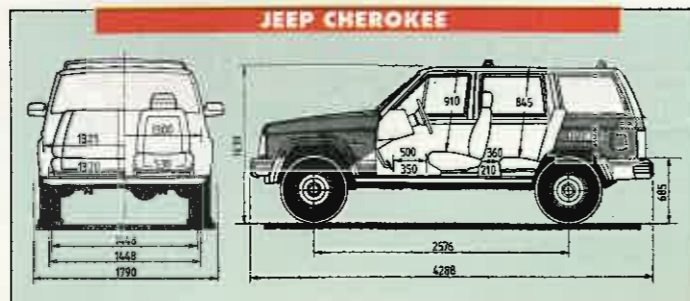
fican bien, pero no vendría mal algo más de energía en las frenadas y, por supuesto, el ABS.

Todo esto se materializa en un coche muy agradable de conducir tanto por carretera como por campo. En el primero de los casos, se puede rodar con toda tranquilidad como si de una berlina se tratase. El coche acelera con rabia y mantiene la velocidad con soltura. En ciudad se mueve con agilidad y no resulta excesivamente aparatoso para aparcar y callejear.

En campo, aguanta bien el trato duro, pero su especialidad son las pistas, ya que su gran tamaño lo aleja de las zonas triarleras. El barro y la arena no suponen ningún inconveniente y en estas situaciones se agradece el peso contenido del conjunto.

El concepto de coche familiar se ve perfectamente plasmado en el Cherokee. Es casi un station wagon, con mecánica de todo terreno. Las plazas delanteras son cómodas y la amplitud es generosa. En el puesto de conducción se echa en falta un reposapié en la izquierda y la regulación

del ángulo del respaldo respecto a la banqueta. El asiento bascula hacia delante y hacia atrás, pero dicho ángulo permanece constante. También nos pareció mejorable la posición del volante, que aunque es regulable en altura, queda demasiado cerca del conductor. Detrás hay sitio suficiente para tres adultos cómodamente sentados y un buen volumen de equipaje. El equilibrio conseguido entre la funcionalidad lógica de un todo terreno y el confort que se le exige a un coche de esta categoría, es muy bueno.



**A SU SERVICIO.** El cuadro de mandos es muy completo y digno de una berlina de alto nivel.

MECANICA		
MOTOR	Buena	Es ágil y sube bien de vueltas. No obstante su mejor virtud es la capacidad de recuperación.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Responde con rapidez a las solicitudes del conductor. No resulta brusca.
TRANSMISION	Buena	Está bien adaptada a la potencia del motor y al peso del coche.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Normal	Los asientos son cómodos, pero las posibilidades de regulación no permiten poner bien el respaldo.
CLIMATIZACION	Buena	El aire acondicionado es potente y se distribuye bien por todo el habitáculo.
SONORIDAD	Buena	No hay ruidos de transmisión y tan sólo el aire exterior se deja sentir.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Es bastante precisa, pero resulta demasiado asistida, muy al gusto americano.
FRENOS	Normal	Son muy dosificables, pero se fatigan cuando se apuran las posibilidades del motor.
SUSPENSION	Buena	El eje delantero absorbe muy bien los baches. El posterior es algo saltarín.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	El interior es amplio y recuerda al de los típicos station wagon americanos.
MALETERO	Buena	Es suficiente para el equipaje normal de cinco personas en vacaciones.
CALIDAD	Excelente	Es buena y tan sólo cuando se rueda por terrenos muy accidentados se oyen ruiditos.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	El Cherokee está entre los todo terreno más rápidos del mundo. Se puede viajar muy deprisa.
ACELERACION	Excelente	Es más ágil que muchos turismos de clase media-alta y, por supuesto, más rápido que los utilitarios.
RECUPERACION	Excelente	El tremendo par del motor y la caja de cambios permiten unas recuperaciones brillantes.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Un motor de casi cuatro litros nunca puede ser económico. En campo es muy elevado.
EQUIPAMIENTO	Buena	No se puede decir que le falte de nada, pero no hubiese estado de más el ABS.
PRECIO	Buena	Es razonable teniendo en cuenta nuestro mercado, pero caro respecto a su precio en U.S.A.

**FRENTE A SUS RIVALES**

El Cherokee es un todo terreno muy particular, puesto que va dirigido a los más alto del segmento. En este nivel su rival más directo es el Range Rover EFI 4.0 (6.754.203 pts), que resulta sensiblemente más caro, pero también tiene un nivel de confort algo mejor gracias a su suspensión por muelles en las cuatro ruedas. Hay otros coches que están en la categoría pero que aún no llegan a España en cantidades suficientes, tales, como el Mercedes G, el Nissan Terrano o el Toyota Land Cruiser Wagon



**ESTILO AMERICANO.** En el completísimo equipamiento se aprecia claramente el estilo americano, claramente diferente de las modas europeas. Los mandos de los elevalunas, con cromados son un claro ejemplo.



El equipamiento de serie es completo, puesto que además de los habituales elevalunas eléctricos y el cierre centralizado, el Cherokee dispone de asientos regulables eléctricamente, mando a distancia de apertura de las puertas y aire acondicionado. Todo esto a un precio razonable y con una calidad de terminación que muy pocos coches de la categoría ofrecen.

La importación de este coche por parte de Renault, ofrece, además, la tranquilidad de contar con una red de asistencia muy amplia, lo cual es un factor que hay que tener en cuenta.

Víctor Piccione  
Fotos: José Robledo

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador Fasa Renault Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de posventa 1.350 puntos en España.

# Sano egoísmo.



Practicar un sano egoísmo puede conducirte, en ocasiones, a soñar.

¿Por qué no hacerlo en el nuevo Renault 21 TXI 12 válvulas?

Sueña despierto: los frenos ABS, la dirección asistida y el aire acondicionado de serie te devolverán a la realidad.

El interior ofrece ordenador de a bordo, elevalunas eléctricos y volante deportivo.

A la medida de tus deseos.

El exterior, en cualquiera de sus dos versiones, cuatro o cinco puertas, conjuga elegancia y deportividad, gracias

al alerón trasero, los alargadores de caja y las llantas de aleación ligera.

Acéptalo. Sé egoísta. Disfruta de esta sensación.

Descubrirás que puede conducirte hasta el nuevo Renault 21 TXI 12 válvulas.

- Motor de 12 válvulas inyección.
- 1.995 c.c.
- 140 CV. de potencia.
- 205 Km/h. de velocidad máxima.
- Aceleración de 0 - 100 Km/h. en 9,2 segundos.

**NUEVO RENAULT 21 TXI**  
**12 VALVULAS - 140 CV.**



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

RENAULT  
El placer de conducir.

ESTADISTICA

MERCADO ESTABLE EN ABRIL

TRAS las cifras del primer trimestre de este año, no parece que las cosas vayan mejor para los vendedores de automóviles, que han visto como en abril el mercado seguía con su tónica pobre, con una caída de 3,38 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. En los 120 primeros días del presente año han dejado de venderse un total de 16.800 coches, lo que significa algo más de 150

coches cada día en que se han abierto los concesionarios.

Lo más significativo del caso es que las dos marcas que arrojan cifras más preocupantes son Renault (-12,86 por ciento) y Volkswagen (-13,29 por ciento), dos firmas que tradicionalmente arrojaban balances muy positivos. La única excepción a la generalidad de números negativos son Seat, Audi, Lancia, Mercedes y BMW. El éxito de la marca española y de Audi permite que el grupo hispano-germano pase a ocupar el liderazgo, en perjuicio de los franceses de PSA, que pierden algo más de un punto de penetración.

Por modelos, en abril, dos Renault ocuparon las dos primeras posiciones. Si la escalada del R-19 no es ninguna sorpresa, que el R-5, en los días finales de su existencia (aunque sobrevivirá algunos meses a la aparición del Clio) ocupe uno de los primeros puestos del escalafón, es un notable éxito. Lo que parece seguro es que

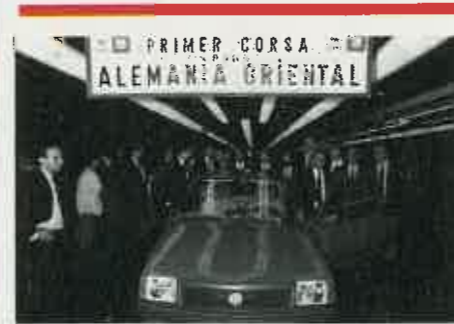
FASA iniciará la comercialización de los nuevos Clio (por septiembre) con un reducidísimo stock del R-5 que, insistimos, seguirá vendiéndose aún en determinadas versiones.

Tras los dos Renault, el Seat Ibiza se sube al podium, en una regularidad más que notable. Los dos «germanos» Ford Fiesta y Opel Kadett aventajan al Renault 21, líder de su segmento y recuperado tras la aparición de las nuevas versiones de cinco puertas.

J.M.C.

VENTAS, EN ABRIL, POR MODELOS

	Modelo	Unidades	Mes anterior
1º	Renault 19	7.963	(2º)
2º	Renault 5	5.742	(8º)
3º	Seat Ibiza	5.576	(4º)
4º	Opel Kadett	5.465	(3º)
5º	Ford Fiesta	4.927	(1º)
6º	Renault 21	4.624	(9º)
7º	Citroën AX	4.235	(5º)
8º	Opel Corsa	3.835	(7º)
9º	Peugeot 205	3.741	(6º)
10º	VW Golf	3.106	(13º)



OPEL EN EL ESTE

OPEL va a estar presente en el mercado de la Alemania Democrática con una serie de 5.500 unidades del Corsa City. Esta modelo, del que ya ha salido la primera unidad de la cadena de montaje contará con importantes novedades como es la inclusión de serie en el motor de 1.400 centímetros cúbicos del catalizador

La totalidad de estas unidades se van a producir en la fábrica española de Figueruelas y como comentó Angel Perversi, Presidente de General Motors España, durante el acto en que se hizo público el inicio de la fabricación de este cupo de automóviles «este primer vehículo es un símbolo de futuro. La posibilidad de exportar nuestros coches a un mercado potencial de más de 425 millones de consumidores abre todo un mundo, impensable hace escasos años».



NUEVA SERIE

Citroën acaba de lanzar al mercado una nueva serie limitada. Se trata del BX Palmirés. Esta nueva serie está formada por tres modelos, el BX 14 TGS, el BX 16 TGS y el 19 TGS. Las mejoras de estos tres modelos afectan al equipamiento y los precios son: 1.542.800 pesetas el BX 14, 1.720.425 la versión del 16 TGS y 1.827.000 pesetas el 19 TGS. Estos precios únicamente incluyen el IVA. La serie estará compuesta por 7.000 unidades.

SUBEN LOS OPEL

General Motor acaba de anunciar la variación de algunos de sus modelos. En los Opel Corsa los precios se mantienen y tan

sólo se incrementa en tres mil pesetas el transporte. Las principales variaciones afectan a los Kadett que ven incrementados sus precios entre un 1 y un 2,5 por ciento. Los Kadett Gt suben un 3 por ciento, mientras que los GSi bajan en un 3,9. Las versiones Cabrio y GSi 16 válvulas se mantienen igual. Por su parte los Vectra experimentan una subida de un 2 por ciento que tan sólo afecta a las versiones CD y GT. En la zona alta de la gama Opel, los Omega y Senator no experimentan variaciones.

EN POCAS PALABRAS

OFERTA FORD

Ford ofrece a sus clientes la posibilidad de ahorrarse 200.000 peseta en la compra de un Orion o Escort gasolina. También se puede cambiar esta oferta por la instalación del aire acondicionado. Las condiciones para el primero de los supuestos es que el comprador entregue su coche usado. En el caso de no hacer entrega del mismo se le aplica esta cantidad como descuento.

NUEVO VOLKSWAGEN

El nuevo Polo, se comercializa bajo el nombre de Twist y sustituye en el mercado a los antiguos Fox. El precio de la nueva versión es de 1.061.000 pesetas, aunque se beneficia de la oferta de descuento de 100.000 pesetas que está realizando Volkswagen para los Polo.

DESCUENTO SEAT

La oferta de Seat es de un descuento de 150.000 pesetas si se compra un Málaga GLX o la posibilidad de montar el aire acondicionado sin ningún coste adicional.

VENTAS POR MARCAS EN LOS CUATRO PRIMEROS MESES DEL AÑO					
Marca	1990	1989	Dif	Penetración	
				1990	1989
1º GRUPO SEAT VW	68.013	66.676	2,01	19,32	18,08
Seat	34.712	31.983	8,53	9,86	8,67
Volkswagen	25.400	29.294	-13,29	7,22	7,94
Audi	7.901	5.399	46,34	2,24	1,46
2º GRUPO PSA	66.813	73.511	-9,11	18,98	19,93
Peugeot	39.291	43.196	-9,04	11,16	11,71
Citroën	27.333	30.256	-9,66	7,76	8,20
Talbot	189	59	--	--	--
3º RENAULT	63.025	73.162	-13,86	17,90	19,84
4º FORD	50.305	51.554	-2,42	14,29	13,98
5º G.M. (OPEL)	46.487	50.414	-7,79	13,21	13,67
6º GRUPO FIAT	28.303	28.875	-1,98	8,04	7,83
Fiat	18.357	19.584	-6,27	5,21	5,31
Alfa	5.243	5.479	-4,31	1,49	1,49
Lancia	4.698	2.491	88,60	1,33	0,68
Autobianchi	5	1.321	--	--	--
7º MERCEDES	7.798	7.590	2,74	2,22	2,06
8º B M W	6.434	5.933	8,44	1,93	1,61
9º GRUPO ROVER	3.935	3.933	0,05	1,12	1,07
Austin	2.011	1.996	0,75	0,57	0,54
Rover	1.924	1.937	-0,67	0,55	0,53
10º NISSAN	2.735	981	178,80	0,78	0,27
11º VOLVO	1.986	1.683	18,00	0,56	0,46
12º LADA	1.366	983	38,96	0,39	0,27
13º SUZUKI	618	86	--	0,18	0,02
14º TOYOTA	507	274	--	--	--
15º SKODA	460	282	--	--	--
16º SAAB	417	387	--	--	--
17º PORSCHE	411	597	--	--	--
18º MAZDA	390	146	--	--	--
19º HONDA	193	168	--	--	--
20º JAGUAR	123	169	--	--	--
21º MITSUBISHI	76	77	--	--	--
22º WARTBURG	47	219	--	--	--
Otras marcas	1.520	1.104	0,43	--	--
TOTAL	352.038	368.842	-4,56	100,00	100,00

NUEVOS PRODUCTOS

KRAFFT acaba de lanzar al mercado un nuevo producto, el Lavamanos «K 2.000». La principal ventaja que ofrece este nuevo limpiador es la rapidez con que elimina las manchas de aceite, grasa, pinturas... La composición del lavamanos se mantiene dentro de las normas imperantes dentro del mercado europeo. Se trata de una pasta compuesta por materias primas naturales que no dañan el entorno ecológico. Los materiales enérgicos que contiene este producto son biodegradables y no contienen ni disolventes ni aditivos alcalinos.

El Lavamanos Krafft se puede utilizar de dos maneras. En primer lugar sin diluir, empleándola como un simple masaje y segunda posibilidad frotando la pasta por las manos mientras se le añade agua.



MADRID GUINDAS DE LA SEMANA



POR 2.200.000 pesetas se puede adquirir en L.M. Autocasión, que se encuentra situado en el Paseo de Santa María de la Cabeza número 37 una auténtica oportunidad. Se trata de un Volkswagen Escarabajo Cabriolet, equipado con un motor de 1.303 centímetros cúbicos. El coche es biplaza y tan sólo tiene 7.000 kilómetros y acaba de ser matriculado en nuestro país. Cuenta con una garantía de 12 meses e incorpora extras como las llantas.

BARCELONA

EN Cars Barcelona que se encuentra en el Paseo de Manuel Girona, números 49-51, tienen esta semana a la venta un BMW 535 i Automático. El coche se matriculó en el año 1989 y sólo tiene 12.000 kilómetros. Es de color gris antracita. Dispone de aire acondicionado con climatizador, radiocassette y ordenador. La garantía cubre las averías durante un periodo de 8 meses. El precio es de 5.500.000 pesetas.





**PICTIONARY EN JEREZ**

CON motivo del XL Gran Premio de España de motociclismo disputado recientemente en Jerez, la firma Diset, S.A., con la colaboración de la firma publicitaria ACP, ubicó en los anexos del circuito un «Pictionary-Bus» para la promoción de este divertido juego que en su primer año de vida llegó a vender un millón de ejemplares en los Estados Unidos. El Pictionary es un juego de mesa cuya clave está en el dibujo rápido. Para divertirse con él sólo hace falta tener imaginación, ganas de reírse y un lápiz.

**CRIVILLE CON ASANA**

PARA lanzar su línea «Mortards», la firma de calzados masculinos Asana, S.A. ha firmado un acuerdo con el actual campeón del mundo de 125 centímetros cúbicos, Alex Crivillé. En la fotografía vemos el momento de la firma entre Alex Crivillé, José Andrés Navarro de Calzados Asana, S.A. y Alfonso Conesa de Licensing Consultants S.A.



**ACUERDO MOTUL**

EL Director Comercial de Motul Ibérica, S.A. y el Presidente de Montesa-Honda, Joan Cañellas, han firmado un acuerdo de cooperación según el cual las motocicletas Montesa-Honda comercializadas en España, saldrán al mercado con lubricantes Motul.

Por otro lado Motul también ha firmado un acuerdo por el que esta firma de lubricantes patrocinará el Campeonato de España de Velocidad para pilotos Junior, el conocido Criterium Solo-Moto, que se disputa en Calafat.



**RAYMOND LEVY,  
PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION DE RENAULT**

**CON LA VISTA  
EN EL FUTURO**

Raymond Levy, el hombre que dirige los pasos de Renault, es optimista ante el futuro. Con el lanzamiento del Clio, la marca del rombo quiere dejar claro que la Renault de hoy no tiene nada que ver con la de ayer en lo que respecta a la calidad de acabado, el punto flaco hasta el momento. Para Levy el nuevo modelo es un coche que fundamentalmente ayudará a mejorar la imagen.

Una entrevista de  
**Edouard Seidler**

**R**AYMOND Levy, de 63 años, se ocupa en este momento de un coche que fue lanzado antes de su llegada a la empresa y que le debe sobre todo su nombre -Clio- y su acabado. Se espera que su venta supere a la de los Supercinco y también que mejore la imagen de Renault. Cuando se le pregunta qué lugar ocupa hoy Renault, Lévy traza un cuadro optimista y lleno de contrastes sobre su empresa.

«Estamos progresando -dice- y los tres problemas que tiene Renault son sus resultados, su endeudamiento y su imagen, es decir, el aprecio que un cliente pueda sentir por nuestros productos. Nuestros resultados están ahí, aunque sean menos buenos en 1990. Son menos importantes que los de PSA pero mejores que los de otras marcas prestigiosas. Nuestro endeudamiento desciende poco a poco, y yo tengo que arbitrar entre las inversiones que me gustaría tener y el endeudamiento que quisiera reducir. En cuanto a la imagen: no sé cuál tenemos pero sé la que merecemos...»

-La cuestión que hoy todo el mundo se plantea es saber si la inevitable recesión afectará a todos después de un periodo en el que todos los fabricantes han ganado dinero...»

-«Sí, desde luego».  
-A pesar de sus brillantes resultados, todavía se muestran escepticos so-

**Sobre su futuro... Sobre todo se dice que el ambiente está enrarecido en Renault.**

-«¡Vaya sorpresa! No es eso lo que reflejan nuestros sondeos. Y hace un siglo que nadie cualificado se marcha de aquí».

**-Además del nombre, ¿en qué se diferencia el Clio de sus coches anteriores?**

-«Pasar de las cifras a nombres tiene su importancia. He querido que el coche, al tener un nombre, tenga también una mayor personalidad».

**-No tenía más remedio...**

-«Sí, hubiera podido denominarse, por ejemplo, Serie 50, luego 51, 52 y así sucesivamente. Pensé en ello.»

**-¿Quién escogió el nombre de Clio?**

-«Barajamos muchos nombres. Al principio teníamos cientos, luego el número se fue reduciendo.»

**-¿Quiere esto decir que utilizarán nombres de musas en todos sus coches, igual que otros usan los de ciudades o vientos?**

-«Desde luego que no. Tendremos todo tipo de nom-

bres. Además el Clio ya existía cuando yo llegué a la empresa. La diferencia estriba en que Renault ha querido que tenga una personalidad totalmente diferente del coche que le ha precedido, pues hemos aprendido lo difícil que resulta lanzar dos coches, uno detrás de otro, con la misma imagen, incluso cuando el nuevo es totalmente distinto del anterior. Por otro lado, el Clio debe simbolizar el hecho de que la Renault de hoy no tiene nada que ver con la Renault de ayer en lo que respecta a la calidad. Nuestros coches nunca han sido criticados por sus prestaciones, solamente por su calidad, su acabado. El Clio no deberá ser criticado ni por una cosa ni por otra.»

**-¿Que espera usted del Clio cuantitativamente?**

-«Prefiero no decir nada. Del R-19 esperábamos más del 7 por ciento de lo que obtuvimos. Sin embargo, todo apunta a que vamos a progresar. Para el conjunto



INVITACION

**¡GRAN PREMIO  
A LA VISTA!**

Del 15 de marzo al  
31 de julio de 1990

**GANE EL GRAN PREMIO F1  
CON ESSILOR (EN EQUIPO CON TYRRELL)**

Consulte a su Optico



Y elija entre la amplia gama de monturas y lentes ESSILOR, seguro que encontrará la solución a su problema de visión.

Para ello, ESSILOR, además de moda, le ofrece la calidad de sus productos, y pone a su servicio la tecnología más avanzada.

Conozca los productos ESSILOR, ahora es el momento.

Dése prisa, CONSULTE A SU OPTICO, porque puede ganar una jornada inolvidable como INVITADO ESPECIAL VIP en EL GRAN PREMIO DE FORMULA 1, que se celebrará el día 30 DE SEPTIEMBRE en JEREZ. En Asiento de Tribuna, con visita a los boxes y comida con los pilotos del equipo Tyrrell.

**VD. PUEDE LLEGAR EL PRIMERO... PREPARADOS... LISTOS... ¡YA!**

**ESSILOR: LA OPTICA CAMPEONA DEL MUNDO**



LA EMPRESA

Renault en cifras (1989)

**Producción:** 1.976.000 coches (de ellos, 1.176.000 en Francia) + camiones RVI

**Exportación:** 1.147.000 coches (56 por ciento de la producción).

**Volumen de ventas:** 174,5 mil millones de francos. (3.243.606.000.000 pts.)

**Beneficios:** 9,3 mil millones de francos (5,3 por ciento) (172.868.000.000 pts.)

**Personal:** (al 31.12.1989): 70.720 empleados en Renault. (Para el grupo, 174.573).

Clio-Supercinco, esperamos mucho más que el promedio obtenido con el Supercinco solamente, que es del 11 por ciento para el mercado francés y, para los tres primeros meses del presente año, de 33,6 por ciento de matriculaciones en Europa occidental, 3,9 por ciento en la C.E.E. El Renault 5 tiene un parque muy grande y va a proporcionar el mercado para el Clio. Pero también espero que haya nuevas conquistas de mercado...»

-Tendrá problemas si una parte del público permanece fiel a las versiones del Super, menos caras.

-«La abundancia de clientes nunca han sido un problema y podremos, en Yugoslavia, en Portugal, en otras partes sí es necesario, fabricar todos los Cinco que hagan falta. Es decir, nuestro objetivo está muy claro: el Clio será un producto de gama más alta que el Cinco, tenemos que conservar este grado inferior para los clientes con menos poder adquisitivo. El Supercinco Five supone actualmente un cuarto de las ventas de su gama y esperamos que el Clio abarque al 75 por ciento restante.»

-Según usted, la ventaja radica sobre todo en que el Clio será un producto mejor que el Supercinco.

-«Nunca se gana mucho en los coches de gama baja, aunque el Clio deba dar más que el Supercinco. Para mí, el Clio es fundamentalmente un coche que ayudará a mejorar nuestra imagen.»

-Si colocan el Clio por encima del Cinco, lo lógico es pensar que también habrá algún día un modelo por debajo. Peugeot se dispone a hacerlo con su futuro 105...

-«¿Un coche por debajo? ¡Eso sería demasiado!»

-Sin embargo, se habla mucho de su prototipo 06. Ahora que han conseguido de los sindicatos que la fábrica de Flins funcione con tres turnos, las condiciones parecen ser las adecuadas para que allí se produzca ese modelo de gama muy baja, posible sucesor del R-4.

-«Es una posibilidad, pero no le revelaría mi plan de producción.»

-Negarse a contestar no es una forma de responder... Volviendo al Clio, ¿no le parece que podría comerse al R-19?

-«No, no es el mismo coche... Hay una gran diferencia en cuanto al tamaño y la habitabilidad. El 19 es un coche tan espacioso que también hubiera podido pensarse que se comería al 21. ¡No es posible!»

-Aparte de los resultados financieros conocidos, ¿va a durar esta mejoría de Renault?

-«Hay que hacerse a este hecho, por muy desagradable que sea, de que Renault es una empresa de gran calidad, capacidad técnica y totalmente renovada. Quedan algunos problemas internos de cambios de mentalidad. Hay que admitir que todavía no ha conseguido todo lo que



Hemos pasado a ser una empresa en la que las decisiones se toman en función de las diferentes necesidades del cliente

esperaba, que no todo el mundo ha reaccionado de la misma manera.»

-Renault ha hablado de una estrategia mediterránea, pero las cosas no van muy bien en el sur europeo, aunque todavía se encuentran entre los primeros.

-«Mi obsesión no es la Europa mediterránea sino conquistar la Europa del Norte. Tenemos una posición mediterránea contraria a la de ser completamente europeos. Ahora bien, los mercados españoles, portugués e italiano son cada vez más difíciles.»

-¿Como ha reaccionado usted ante la

entrevista en la que M. Kume, presidente de Nissan, anuncia que en el año 2000 sólo quedarán cinco fabricantes, tres japoneses y, para Europa Volkswagen y Fiat?

-«Ha dicho mucho más, afirmando que Renault y PSA desaparecerán y que Fiat y VW pertenecerán a los japoneses. Bueno, puede ocurrir, pero yo recordando el pasado, diría que los campeones de un día no son necesariamente los de mañana. Por otro lado, creo que si Europa no toma conciencia de la imposibilidad de pretender un liberalismo total con gente que no

tiene las mismas estructuras políticas y económicas que nosotros, entonces todo puede ocurrir.»

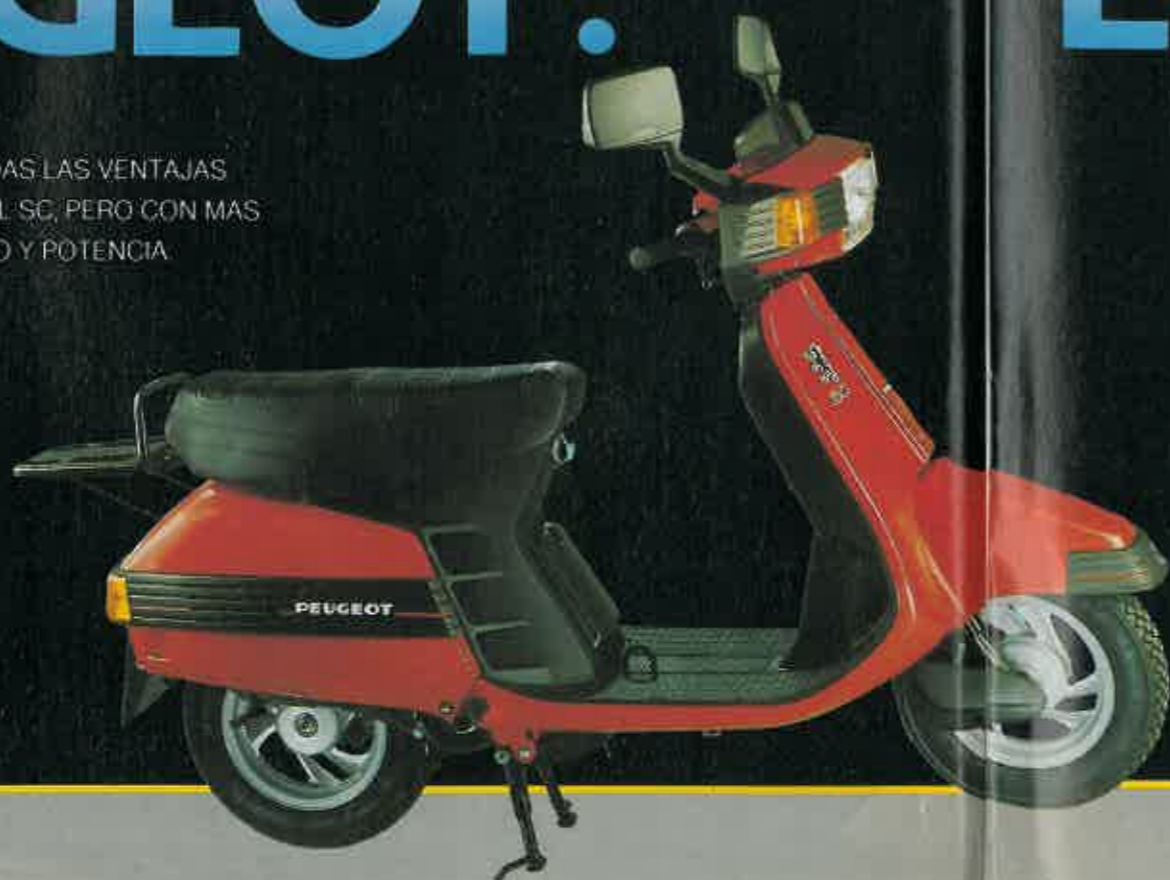
-Esto me lleva a preguntarle una vez más sobre sus acuerdos con Volvo. No se entiende muy bien qué es lo que esperan y cómo funcionará una sociedad sin jefe responsable, dirigido por comités... Dada la situación actual de las cosas, una fusión, un total matrimonio, parece imposible.

-«Nunca hay nada imposible... Desde este momento el acuerdo ya puede tener efectos inmediatos en tres direcciones. En

# PEUGEOT:

## SX

TODAS LAS VENTAJAS DEL SC, PERO CON MÁS NERVIOS Y POTENCIA



# EL SCOOTER

## SC

*¡Date el capricho!*

DOS SOLUCIONES A UN PROBLEMA COMÚN: GANAR TIEMPO AL TIEMPO. PEUGEOT SCOOTERS DISEÑADOS CON LA MÁS AVANZADA TECNOLOGÍA PARA EL DISFRUTE DE LOS MÁS EXIGENTES. INCORPORANDO DETALLES DE SERIE QUE LES CONVIERTEN EN ÚNICOS EN SU CATEGORÍA, HACIÉNDOLES DIFERENTES. ADAPTÁNDOSE A TUS NECESIDADES. INQUIETOS, DINÁMICOS, IMPARABLES. SCOOTERS PEUGEOT: ¡DATE EL CAPRICHO!



PEUGEOT MTC

Recomendamos Lubricantes



RED DE IMPORTADORES DE PEUGEOT MTC

ANGA-Tel. (986) 23 26 03 -VIGO • AUCASA-Tel. (922) 23 20 77-SANTA CRUZ DE TENERIFE • CIAL NAVARRRO HNOS. Tel. (952) 22 39 30-MÁLAGA • IBEM AUTOMODION-Tel. (96) 341 49 99-VALENCIA • LUIS GILI VALL LLISERA-Tel. (972) 20 78 03-GIRONA • MOTO SERVICIO-Tel. (94) 431 85 95-BILBAO • MOTOR GRUPO-Tel. (93) 200 11 86 BARCELONA • OSAKA MOTORS-Tel. (91) 730 27 77-MADRID



**ESPERANZA-DOR FUTURO.**  
Raymond Levy espera que la venta del nuevo Clio supere a la de los Supercinco.

primer lugar, todo el ahorro que dos empresas pueden conseguir evitando la publicidad. Por ejemplo, Volvo prepara una caja de cambios prácticamente idéntica a la que nosotros usamos para la gama alta. Si nos hubiéramos asociado antes habríamos podido evitar esta repetición y haber compartido los gastos de su desarrollo. Lo mismo ocurre con nuestros proyectos paralelos de motores 2.1. Dos ocasiones perdidas. Se pueden ahorrar miles de millones. No dejaremos escapar las próximas oportunidades que se presenten.»

«En segundo lugar, no sólo no somos rivales en el sector del automóvil, sino que también en camiones vamos desde ahora al 505. Esto significa que a ninguno le interesa perder dinero. No habrá la competencia salvaje entre nosotros que está teniendo lugar en todas partes. Actualmente, es evidente que la mitad de los beneficios de Volvo Vehículos Industriales se hace en los concesionarios RVI y viceversa. En fin tenemos mucho que aprender el uno del otro.»

«Además, no es de echar en saco roto el que una empresa como Renault, tantas veces criticada, pueda interesar a otra tan respetable como Volvo. ¡No tenemos el SIDA!»

-Se dice que negoció con Mercedes Benz justo hasta la víspera de su acuerdo con Volvo.

-«No exactamente. Es cierto que habíamos mantenido contactos con Mercedes en el terreno de los vehículos industriales y se seguirán teniendo. Pero no hemos negociado ningún acuerdo.»

-¿Podría decirse que su asociación con Volvo puede llegar más lejos?

-«No. Ya produce buenos efectos tal cual está.»

-¿Quién tomará las decisiones en esta asociación?

-«Tenemos cuatro empresas unidas por lazos de interés. Es el interés quien dictará nuestras decisiones. Mucho dependerá del acuerdo entre los dos "patrones". Pero las cosas serán fáciles cuando el interés de unos y otros se convierta en propio.»

-Usted se verá afectado por la edad de jubilación en 1992. ¿En qué medida intervendrá usted en la elección de un sucesor y cuándo?

-«¡Haré una propuesta en el momento adecuado!»

-¿De que se sentirá usted más orgulloso cuando abandone la empresa?

-«¡Todavía me quedan dos años! Ese día, será el cambio radical de mentalidad mi mejor logro. Hemos pasado de ser una empresa que sobre todo se preocupa por la tecnología y sus fabricaciones a ser una empresa en la que las decisiones las toman en función de las necesidades del cliente. La empresa también ha adoptado un carácter "transversal" en el sentido de que las principales decisiones las toman los directores de los proyectos.»

-Si tuviera que dejar un testamento profesional, ¿cual sería su mensaje esencial?

-«Yo diría: Nunca se repliegue sobre sí mismo. Mantenga siempre la mirada en el exterior, es ahí donde se encuentran los clientes y los ejemplos.»

**E**l Clio será un producto de gama más alta que el Cinco; tenemos que conservar este grado para los clientes con menor poder adquisitivo

**P**ara mí, el nuevo Renault Clio es fundamentalmente un coche que ayudará a mejorar nuestra actual imagen en el exterior

# "Gracias a Radiant tú llegarás a Dakar."



Carlos Mas

Radiant te invita a la aventura. La aventura de tener un Radiant Dakar. Una máquina perfecta. Sumergible hasta 100 metros. Y una caja de acero capaz de soportarlo todo. Sí, gracias a Radiant, tú llegarás a Dakar.



**RADIANT**  
Dakar

# Verán Visiones

Para todos  
los públicos

Fácil de llevar

A partir  
de 14 años

Manejable  
en la ciudad

El regalo  
de este verano

Sin carnet

Con arranque  
eléctrico



P.V.P. Recomendado 170.000 Ptas.

Con la nueva Vision, la ciudad tiene otro color.  
Sube, arranca, dejate llevar y cuando encuentres  
un atasco, deja que los demás vean Visiones.

**VISION**  
HONDA



MOTUL con HONDA

 **HONDA**

El excelente Mercedes 300 de cuatro válvulas por cilindro, se presenta con traje nuevo. Este cambio de imagen se debe al kit de personalización denominado Sportline, que incide en mejoras importantes de suspensión, dirección y aerodinámica, acentuando su línea que tiene ahora una estética más agresiva.

**E**L 300 24V E, sin perder sus líneas clásicas y la característica parrilla central con el emblema de la marca, presenta con el kit Sportline un aspecto más deportivo. Esta preparación se vende como una opción y se puede pedir que se monte en fábrica o comprarla aparte y montarla después. Pero hay que tener en cuenta que si se monta en fábrica resulta más barata.

El equipo Sportline se compone de una serie de opciones cuyo precio final es de

**VIRTUDES**

- Terminación general
- Comportamiento bueno
- Frenos eficaces

**MERCEDES 300 E SPORTLINE**  
PRECIO: 6.961.824 ptas.

- Precio elevado
- Equipamiento básico
- Consumos altos

**DEFECTOS**



465.500 pesetas. En lo que se refiere a los interiores, dispone de unos asientos delanteros y traseros más envolventes y de diseño más deportivo que sujetan mejor el cuerpo. Un volante, de menor diámetro, y el pomo de la palanca de cambios forrados en cuero completan el kit.

Por fuera se ha rebajado la altura de la carrocería para lo que se han utilizado muelles más bajos; los amortiguadores se han sustituido por otros más duros; las llantas son de nuevo diseño de siete pulgadas de ancho y de aleación li-

gera; también los neumáticos se han sustituido por unos más anchos y de perfil más bajo y la dirección es más directa.

El resto de los elementos tanto mecánicos como de carrocería del Sportline, son los del Mercedes 300 E 24V. El motor sigue las tendencias actuales y utiliza una culata de cuatro válvulas por cilindro, que dicho por los técnicos de Mercedes, consigue más potencia con menos problemas; aporta un menor consumo de combustible; los gases de escape salen con menos sustancias nocivas y se consiguen unos mejores valores específicos.



MERCEDES 300 E 24V SPORTLINE

**VESTIDO DE «YUPPIE»**



**MÁS DEPORTIVO.**  
El kit Sportline modifica el aspecto exterior del Mercedes dándole un aire más deportivo. Si se quiere disfrutar de un comportamiento mejor se puede disponer en opción del sistema ASR que evita la pérdida de tracción.

El motor es impresionante, con una cilindrada de casi tres litros y seis cilindros, desarrolla una potencia de 230 caballos. Aporta además un sistema de distribución variable para mejorar el rendimiento a baja revoluciones y la inyección, que es electromecánica, es capaz de calcular el consumo adecuado, que necesita el motor en cada situación.

Este motor se muestra ágil y brioso, en consonancia con el aspecto deportivo que se le ha querido dar al coche, a pesar de que en el modelo probado, la transmisión es automática. Se trata de una caja de cambios automática de cuatro velocidades, que tiene la posibilidad de poder seleccionar dos posiciones, una económica y otra sport.

En la posición económica las marchas entran a unas 4.000 vueltas, mientras que en la posición sport, al igual que cuando se pisa a fondo el acelerador, se pasa a una marcha superior en el régimen máximo de vueltas.

Los consumos varían significativamente en función del uso que se da al coche y por supuesto se disparan en cuanto exigimos al Mercedes un comportamiento deportivo, pero esto no debe ser un problema para el usuario de un coche de casi siete millones de pesetas. El funcionamiento de este cambio automático sorprende por su rapidez de respuesta y suavidad, además permite un manejo manual bastante racional.

Las buenas cualidades ruterías del 300 E son de sobra conocidas y mejoradas con la nueva suspensión del kit Sportline. De todos modos si se quiere tener un comportamiento mucho mejor, se puede pedir el montaje del sistema ASR, que se vende aparte como opción. Este sistema evita que las ruedas motrices pierdan tracción, bien utilizando el freno o reduciendo el par del motor. Su efectividad se manifiesta sobre todo en piso mojado, y evitará más de un susto cuando se pisa el acelerador a la salida de una curva.

Los frenos son potentes, eficaces, con un buen tacto del pedal a la hora de frenar y un sistema antibloqueo, que es de las pocas opciones que el Mercedes trae de serie. Si usted quiere desde un sencillo elevavolante eléctrico, hasta un sofisticado mecanismo de control automático de velocidad, tendrá que pagar a parte por ello. Las opciones del 300 24V son muchas y algunas muy originales, pero para rodearse de estos lujos tan definitorios de un Mercedes, hay que sumárselos a su precio.

Los interiores, como es costumbre en la marca germana, están cuidados al máximo, con acabados en madera tanto en la consola central delantera, como en la trasera. La terminación es excelente y destaca por la ausencia de vibraciones y ruidos. Los asientos delanteros son de tipo baquet, envolventes, cómodos y lo suficientemente duros para que no causen fatiga en viajes largos. Los asientos traseros son butacas individuales también muy cómodas y con sujeción lateral, pero que limitan la capacidad de transporte a



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Culata y bloque de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,5 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 231 CV (170 Kw) a 6.300 rpm. Par máximo: 27 mkg (265 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: inyección electromecánica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción trasera.. Caja de cambios automática de cuatro relaciones. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 10,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 34,6 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo Mc Pherson con barra estabilizadora. Amortiguadores de gas, Muelles helicoidales. Trasera: Independiente, sistema multibrazo con brazos y barra estabilizadora. (Sistema Multilink).

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de aleación de 7 pulgadas X 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.470 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

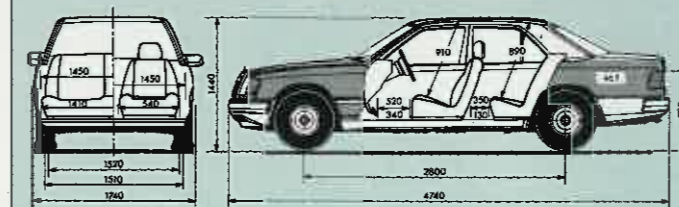
**TODO UN PLACER.**

Los interiores están cuidados al máximo con acabados en madera tanto en la consola central delantera como en la trasera.

El motor adopta la técnica de cuatro válvulas por cilindro y es un alarde de suavidad, silencio y potencia.



MERCEDES 300 E 24V SPORTLINE



**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio.....	15,2
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero.....	9,5
En conducción rápida.....	13,6
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero.....	10,8
A 140 km/h de crucero.....	12,5
A 180 km/h de crucero.....	14,7
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	12,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	530

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		230
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....	16,4	
1.000 m salida parada.....	29,4	
De 0 a 100 km/h.....	8,6	
Recomiendo (metros).....	134	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	14,9	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	-	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	28,1	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	-	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	5,8	
recorriendo (metros).....	166	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	-	
Recorriendo (metros).....	-	

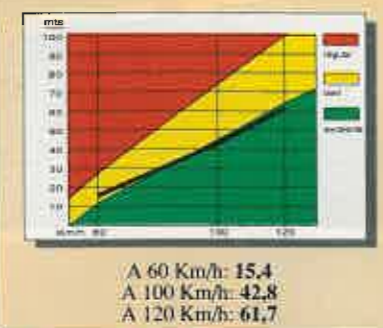
**EQUIPAMIENTO**

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

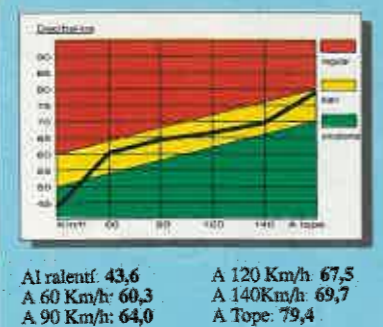
**OPCIONES**

Techo corredizo eléctrico: 214.396 pts. Regulador de velocidad (Tempomat): 71.288 pts. Aire acondicionado: 438.900 pts. Elevalunas eléctricos: 203.490 pts.

**FRENOS**



**SONORIDAD**



cuatro personas. El maletero tiene cabida suficiente para acoger el equipaje de cuatro personas.

Viajar con el Sportline es un auténtico placer, tanto el conductor como los acompañantes se sorprenderán por el silencio de marcha del coche, por la ausencia de un mal ruido o cualquier vibración que delate un mal ajuste de éste y por supuesto por la amplitud del habitáculo. El salpicadero es muy armónico y de fácil y clara lectura, pero hay que precisar que el volante oculta una pequeña parte de la información del cuentavueeltas.

Al sentarnos en el Mercedes y cerrar la

**FRENTE A SUS RIVALES**

El Mercedes 300 E 24V Sportline, tiene lógicamente su rival en el BMW 535 i vestido con el kit deportivo M-Technic. El BMW con un precio de 6.810.611 pesetas, es ligeramente más barato que el Mercedes y ofrece además un nivel de equipamiento superior. El Mercedes es más potente y confortable que su rival, que destaca, sin embargo, por un comportamiento intachable.

puerta, lo primero que nos asombrará es que no tendremos que contorsionarnos para coger el cinturón de seguridad, pues un mecanismo nos lo acerca a la altura del hombro, para después de unos segundos volver a su sitio. Este original mecanismo entra dentro del equipo que el Mercedes trae de serie, pero se puede disfrutar de un montón de opciones tan exclusivas como ésta, si pagamos por ellas. Sin embargo merece la pena equipar más el coche, porque nos encontramos ante una berlina con traje deportivo, pero de muy alto nivel. ○

Simonetta Garih  
Fotos: José Robledo

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador: Mercedes Benz Española S.A José Ortega y Gasset, 22. 28006 Madrid. Telf.: (91) 431 94 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 92 puntos de asistencia técnica en toda España

Agosto, desierto de Almería.  
Temperatura exterior del vehículo: +45 °C.  
Temperatura interior: la que Vd. quiera.

Con el Climatizador **Diavia**



Fuera, un calor impresionante. El sol derrite el asfalto.

Dentro, el Climatizador Diavia. La temperatura ideal para conducir. Incluso en las condiciones más extremas.

Si no puede controlar el clima exterior, controle el interior. Instale un climatizador Diavia en su automóvil.

**Diavia**  
Controle el clima.

c/ Mar Tirreno, 33  
Pol. Ind. San Fernando de Henares  
Telf.: 656 52 12. 28850 Madrid

CLASICOS EN ITALIA

# MILLE MIGLIA, MIL SUEÑOS

Enviado especial

José Luis Aznar

**T**ODOS están fabricados entre los años 1927 y 1957, periodo en el que tuvieron lugar las «verdaderas» Mille Miglia, esa prueba que paralizaba toda Italia y que congregaba a miles de personas. Si en la edición de 1927 el vencedor, Minoja con un OM, necesitó poco más de veintiuna horas para cubrir los 1.628 kilómetros, cincuenta años más tarde, Piero Taruffi con su Ferrari, empleó poco más de la mitad en un recorrido de 1.597 kilómetros. Esa fue la última gesta, puesto que en Guidizzolo, la carrera moría para siempre cuando el Marqués de Portago y su copiloto Edmond Nelson se salían de la carretera y perdían la vida llevándose con ellos a diez espectadores.

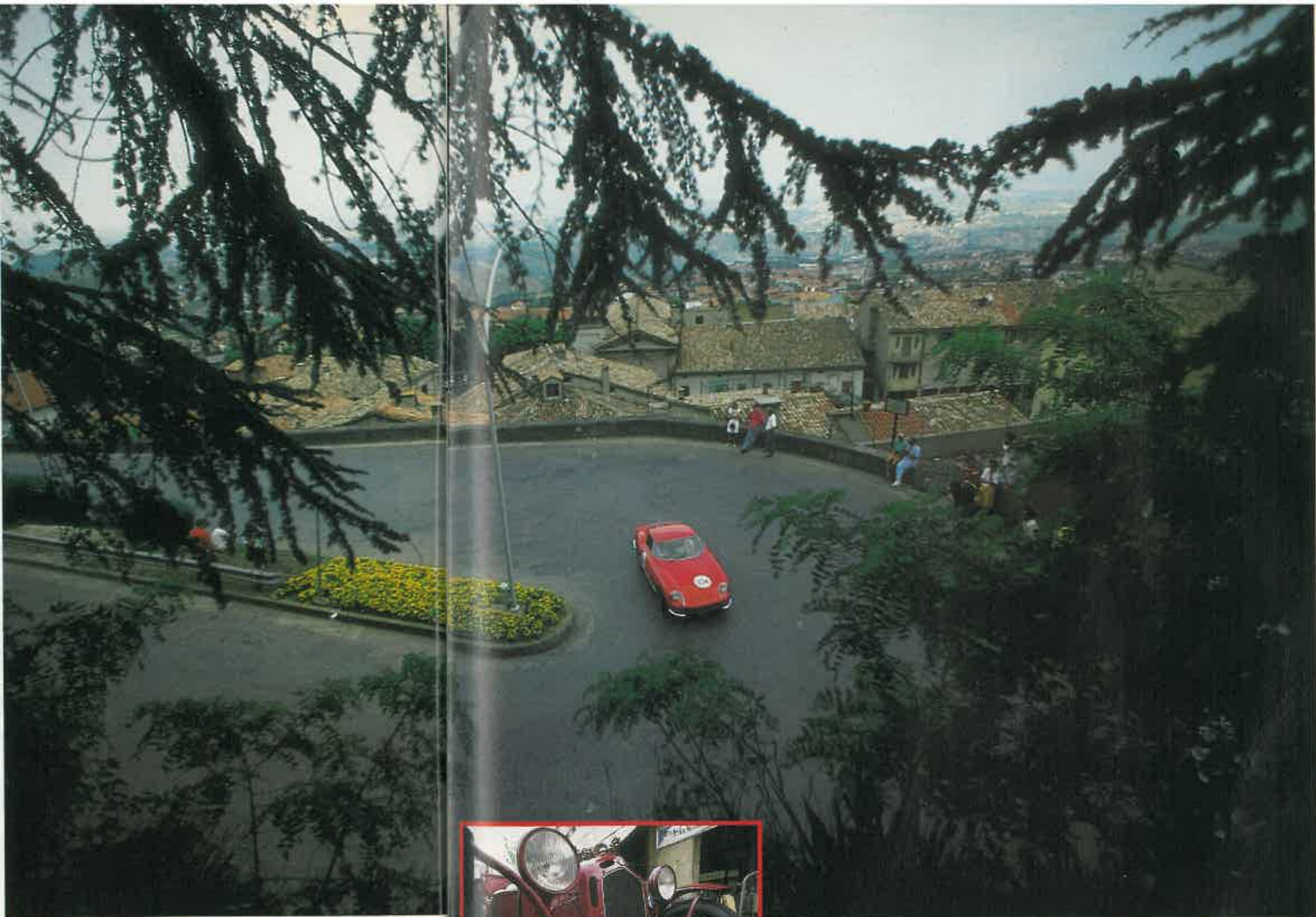
Ahora, desde 1977 todo ha cambiado, la carrera es un paseo, duro para hombres y máquinas, pero a fin de cuentas un paseo que sirve para revivir antiguas gestas, para homenajear gloriosos personajes y admirar venerables y legendarias mecánicas. Hoy a sus volantes se sientan algunos de los protagonistas de ayer, aficionados a los coches clásicos, coleccionistas, hombres de la industria, el deporte e incluso del espectáculo. En la edición de este año los organizadores recibieron 697 inscripciones y sólo 318 fueron los escogidos, entre los que los americanos eran legión. Precisamente uno de ellos William Schanbacher, poseedor de un Osca MT 4 de 1955, murió en un accidente, y es que este paseo triunfal se hace en carreteras abiertas al tráfico y algunos pilotos olvidan que se trata tan sólo de una excursión.

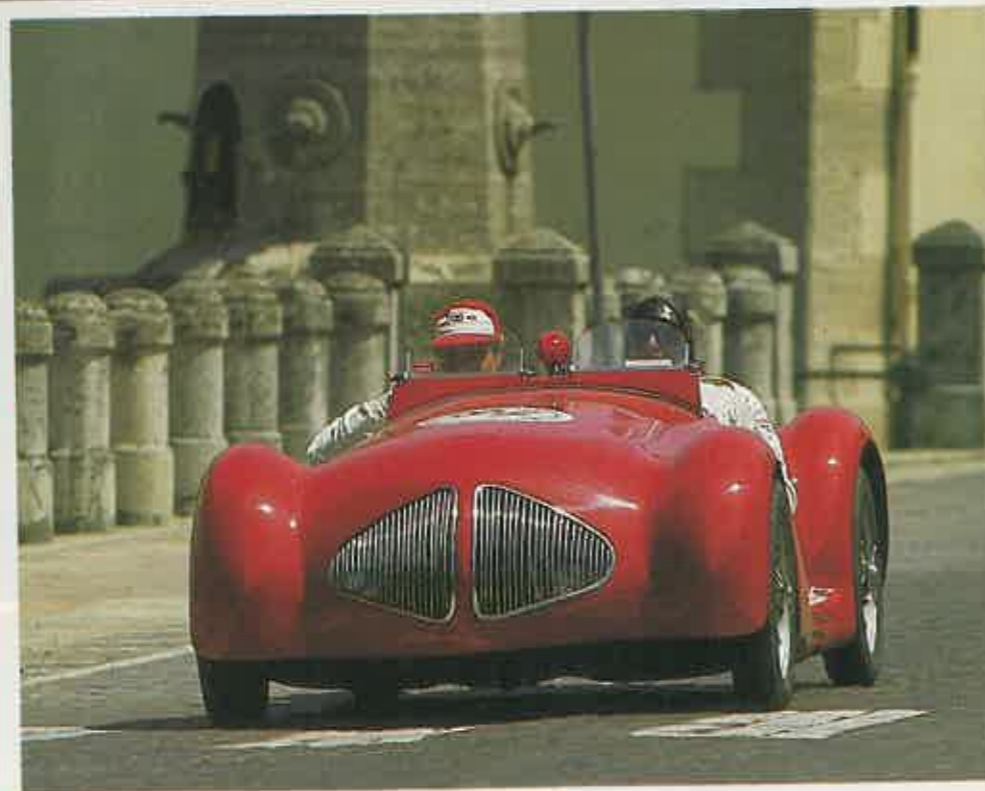
La competición se quedó en la leyenda, en 1957. Ahora la única competición se da en los tramos de regularidad, eso sí, cerrados al tráfico, en los que hay que mantener un promedio de 50 kilómetros por hora. En ese juego el mejor fue el equipo de Agnelli-Cavallari que pilotaban un Cisitalia de 1950.

Entre los participantes se encontraban dos equipos españoles: Galbusera con un Alfa Romeo 1500 de 1928, coche que venciera las Mil Millas de aquel año con

La caravana automovilística más cara que pueda reunirse se da cita año tras año en las Mille Miglia. En esta ocasión se juntaron más de trescientos coches, algunos de ellos piezas históricas de valor incalculable, que realizaron con todos los honores la mítica prueba.

**318 JOYAS.** En la Mille Miglia del presente año sólo pudieron participar 318 vehículos. Junto a estas líneas un Stanguellini 1100 S de 1947 realizado sobre la base de un Fiat 1100 S. Lo pilota Dario Campana, responsable de las Mil Millas y a su lado se encuentra Gianni Gei, miembro del Parlamento italiano.





**HISTORICOS.** Gran parte de la historia del automóvil se encuentra en estos Mercedes SSKL de 200 caballos, Fiat 1.100 S MM del año 48, Bugatti 35 y Siata 508 C con chasis Fiat.

Campari y Ramponi, y el Pegaso Z 102 de Joaquín Folch y Alan Cathcart al que la junta de culata le impidió llegar a Roma. Entre otros participantes desafortunados cabe citar al hijo de Roberto Rossellini que llevaban un Alfa Romeo 1750 GS de 1931 y tuvo la mala fortuna de chocar contra un Fiat 131 que le cortó el paso. El Alfa se incendió y quedó totalmente destruido con lo que cincuenta millones de

pesetas y toda una leyenda se convirtieron en un montón de hierros retorcidos. En ese momento iban primeros de la clasificación.

Se haría larguísimo enumerar todos los coches importantes que tomaban parte, pero citemos algunos. Por ejemplo el BMW 328 MM de 1940, que procedente de la Unión Soviética donde se exhibe en el Museo de Riga, era la primera vez que

FUERA DE SERIE



**PARTICIPACION ESPAÑOLA.** El Pegaso Z 102 de Joaquín Folch y copilotado por Alan Cathcart también estuvo presente en esta Mille Miglia. A la izquierda el BMW 328 MM de 1940 que por vez primera abandona la Unión Soviética, país al que fue llevado como botín de guerra. Lo pilota el director del museo de Riga.

**150 ISETTA.** Este peculiar coche que se realizó en el año 1955 atrajo numerosas miradas de curiosos a lo largo de la carrera. Es un vehículo diminuto que más bien parece un huevo con ruedas.



sale del país en 45 años. Otro coche notorio era el Alfa Romeo Disco Volante de 1952 y varios ejemplares únicos de Ferrari o Maserati que constituían el plato fuerte de la inscripción en la que también abundan múltiples y preciosas muestras de trabajos de artesanos italianos como pueden ser los Stanguellini, Siata, Abarth... hasta conformar el más fabuloso museo sobre ruedas que pueda verse. ○

**FERVE ENTRA EN LA AVENTURA DEL PARIS - DAKAR**



La empresa FERVE dedicada a la fabricación de equipos y accesorios para automóvil acaba de lanzar al mercado toda una nueva gama de cargadores de baterías para el profesional y el usuario. Destaca, entre ellos, el cargador de baterías especial para coche y moto de 6 y 12 voltios denominado

**FERVE F- 705 PARIS - DAKAR**



# NUEVO FIESTA PACHÁ



## ATRACCION TOTAL

Nada más vernos sucedió lo inevitable. Un flechazo a primera vista. El Nuevo Ford Fiesta Pachá. Por su línea joven y su espíritu deportivo trae de cabeza a más de uno. Y luego, cuando lo conduces, en ciudad o en carretera, te hace estremecer. Por el

alegre despertar de su motor, el contacto sensual de su volante deportivo y el cambio suave y preciso de sus cinco marchas. Que el Nuevo Ford Fiesta Pachá seduce irremisiblemente no hay duda. Incluso su precio es una atracción irresistible.



Elevalunas eléctrico



Cierre centralizado de puertas



Tacómetro



Volante deportivo



Asientos deportivos



Spoiler trasero



Lava-limpia luneta trasera

*Fiesta* **PACHÁ**   
1.145.000 Ptas.



FIESTA. TODO UN FORD



## EL ABC DEL DISEÑADOR

# LA PRIMERA LECCION

Los proyectos automovilísticos más vanguardistas, más provocativos, bullen ahora mismo en la mente de cientos de jóvenes... o menos jóvenes, y necesitan salir a la luz en toda su plenitud. Las técnicas de representación para conseguir tal objetivo son, en la mayor parte de los casos, un verdadero mundo secreto. En las siguientes líneas recogemos los consejos fundamentales para diseñar un automóvil; vienen de la mano de José María París, un artista de pocos años que ya ha mostrado su valía.

**L**a idea. El modelo de estas páginas nació tras una reunión con amigos amantes del diseño, aficionados a los deportivos italianos más clásicos. ¿Cómo podría ser el Lancia Beta Coupé de los años noventa?

Las ideas pueden aparecer en cualquier sitio. Conviene guardar cualquier boceto.

**Los bocetos.** Cuando se trabaja para satisfacción personal basta con unos «monos», la idea está en el cerebro.

Es necesario dibujar el modelo desde todas las perspectivas posibles, se demuestra así la capacidad técnica del diseñador. Las buenas ideas no sirven de nada si no se saben representar.

La selección final, compuesta por varias vistas, se hará sin prisas. Los bocetos deben realizarse sin miedo y con soltura. La mano se moverá rápidamente, sin detenerse en detalles. Lo importante es el concepto general.

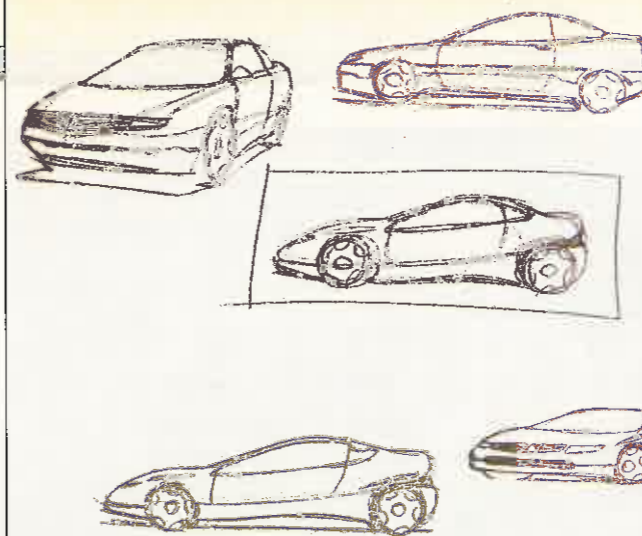
Los bocetos de color no son imprescindibles, pero se crearán cuando se trabaje para clientes exigentes. Son, ante todo, bocetos, lo que implica no despilfarrar más de diez minutos en su creación. Deben realizarse a mano alzada, sin miedo a las equivocaciones; se resistirá la tentación de perfilar los detalles innecesarios. Servirán para probar el color ideal.

**Elección de la vista.** Con la colección de bocetos completa y con el color definido se puede pensar ya en el resultado final. La elección de la vista estará influenciada por la personalidad del modelo.

Una vista del tipo tres cuartos anterior con el observador situado a una altura normal es ideal y no presenta complicaciones excesivas. «En el caso de deportivos prefiero las vistas más espectaculares, siempre que sean informativas; las vistas obtenidas cuando se mira a ras de suelo y las conseguidas desde un primer piso son muy atractivas».

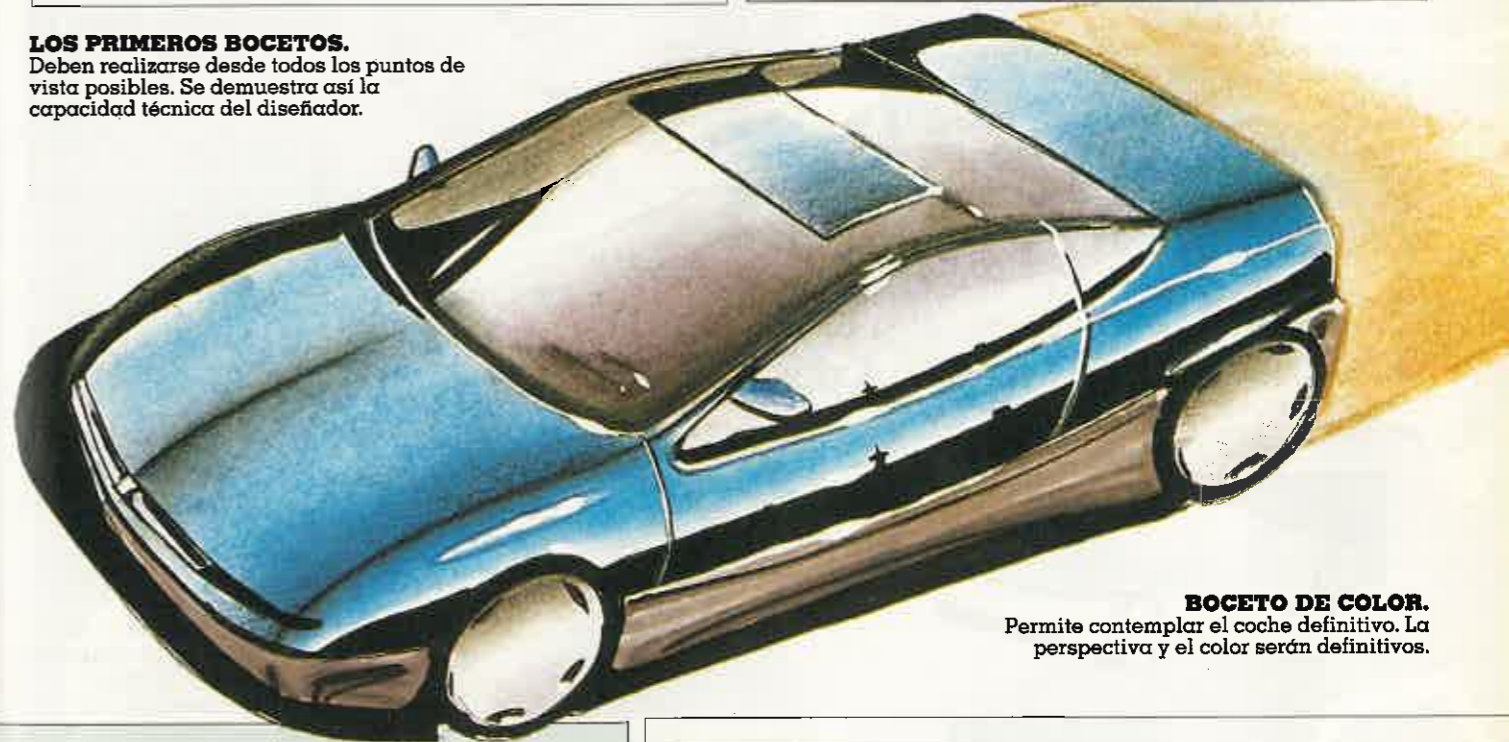
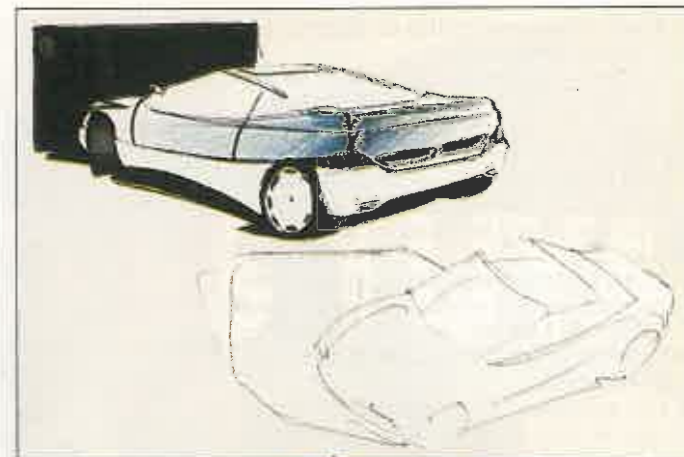
Si se montan dos vistas diferentes en una misma cartulina la vista superior se situará debajo. El conjunto final debe ser coherente, nunca la unión de dos dibujos desconectados entre sí.

**Patrón de calco.** Servirá de guía para el dibujo definitivo. Tendrá todos los detalles.



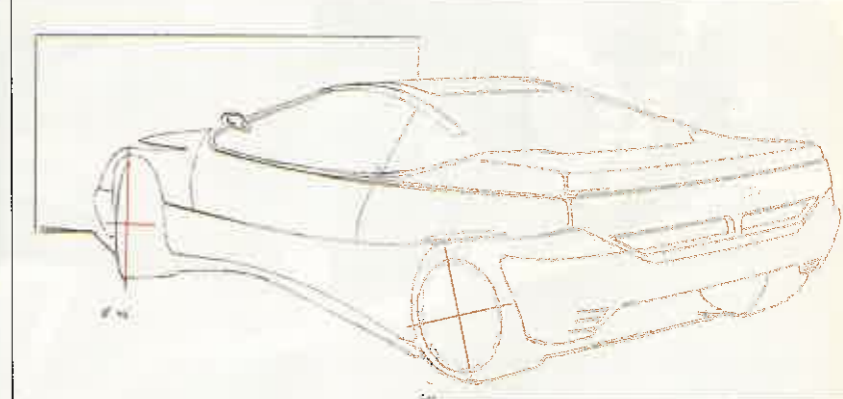
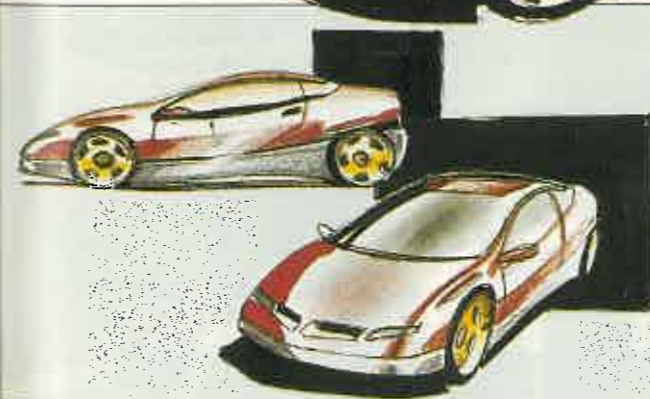
### LOS PRIMEROS BOCETOS.

Deben realizarse desde todos los puntos de vista posibles. Se demuestra así la capacidad técnica del diseñador.



### BOCETO DE COLOR.

Permite contemplar el coche definitivo. La perspectiva y el color serán definitivos.



### TRUCOS.

Cuando se trabaja sobre los bocetos de color es posible ensayar diversos trucos, diversos juegos estéticos que mejorarán el resultado final.

Para su realización se elegirá el boceto con la vista más adecuada. El tamaño ideal del patrón de calco es el doble folio (Din A-3). Un patrón más pequeño se detalla con dificultad y uno más grande exige demasiado tiempo para colorearlo.

En esa ampliación deben corregirse los fallos de perspectiva. Se huirá, en lo posible, de reglas y plantilla, para trabajar a mano alzada. Las líneas más largas y con radios mayores se trazarán recurriendo al

antebrazo, que se moverá con el codo o con el hombro fijos.

La confianza es fundamental en este capítulo. Conviene no reparar ninguna línea para que el aspecto general del conjunto sea limpio y claro.

Llegamos ahora al problema de las ruedas, un problema difícil para todos los aficionados que dan sus primeros pasos. Las soluciones son variadas: la primera y más simple, calcar de una fotografía; otra

### EL PATRON.

Se obtiene del boceto más espectacular, del que ofrezca la vista más adecuada. En este patrón se corregirán los fallos de perspectiva.



solución, utilizar plantillas de elipses, que son caras e innecesarias.

El mejor sistema es el siguiente: se traza un eje que pase por el centro de la rueda y por el centro de la rueda del otro lado del coche. Será el eje menor de la elipse. El eje mayor estará en la perpendicular trazada justo por el centro de la rueda. En esos ejes se situarán los puntos máximos de la elipse.

**Modelo definitivo.** Debe elegirse un papel adecuado, «prefiero el papel para rotulador de Letraset que es impermeable, permite un mejor dominio de la tinta y da colores vivos».

Ese papel debe transparentarse bien para que se vean bien las líneas del patrón, que se pegará por debajo con cinta adhesiva. Se calcarán las líneas que delimiten una zona negra o representen un cambio de material: de la chapa de la carrocería al cristal de las ventanillas o de esa misma chapa a la goma de los paragolpes.

Llegamos, por fin, a la aplicación del color. Tres consejos simples: primero, se aprende... copiando; segundo, es más importante saber donde no se aplicará color, se evitan así los dibujos recargados; tercero, las zonas más alejadas tienen siempre colores menos intensos.

Los pasos seguidos por José María París se resumen así: Aplicación del color a base de rotulador. Hay que trabajar de claro a oscuro, por superposición de capas. Deben evitarse la lentitud y el miedo,

CON PAPEL Y LAPIZ

**P**APEL, rotuladores, pasteles y lápices de colores son elementos básicos para el aspirante a diseñador de coches. No es necesario inventar una fortuna para contar con materiales adecuados.

**El papel.** Para los bocetos iniciales se utiliza un papel normal, a ser posible con un color cálido y suave. Para el dibujo final se utiliza un pa-

pel Especial Rotulador de la marca Letraset.

**Los rotuladores.** Se debe elegir una marca que ofrezca una gama amplia, con noventa o cien referencias. La paleta inicial debe contar con rotuladores negros de dos tamaños, con tres tonos distintos de gris así como de los colores más usuales: rojo o azul. Los huecos se irán cubriendo a medida que el presupuesto lo permita.

**Las pinturas de pastel.** Una caja básica, con diez o quince colores es suficiente. Las tonalidades nuevas se comprarán por separado, en barritas sueltas. Una caja completa, con setenta u ochenta colores es muy cara.

**Los lápices de colores.** Una caja básica es suficiente, igual que en el caso de los pasteles. El color blanco debe ser de gran calidad.



EL MODELO DEFINITIVO.

Se dibujará sobre un papel adecuado. El color se aplicará, por su parte, con la máxima atención aunque siempre existe la posibilidad de solucionar pequeños errores.

eleva la intensidad del color. El limpiador se evapora deprisa, lo que obliga a usar el algodón con la rapidez de un rotulador.

**Solución para el problema de las ventanillas.** El recurso pasa por aplicar un reflejo amplio.

**Nueva aplicación del rotulador.** Se reservará para zonas oscuras o de contrastes muy fuertes debilitadas por el talco.

**Zonas negras.** Se tratarán con una capa plana y uniforme, sin aproximarse a los límites. Ese margen se rellenará con un rotulador de punta fina o un bolígrafo.

**Últimos detalles.** Se colorearán los faros, las manillas de las puertas, etc. Las llantas se dibujarán en otro papel y se pegarán encima. Los toques de luz blanca se harán con pincel y con témpera.

Sólo queda recortar el coche, que se montará en una cartulina junto con un fondo sencillo.

A. Marco/ José María París  
Fotos: Alfonso J. Nieto

MATERIALES SECUNDARIOS

**E**STOS son los elementos que ayudan a redondear resultados.

**Reglas y plantillas.** No son imprescindibles salvo para trabajos tan cuidados como las ilustraciones de una revista. Una regla flexible es suficiente. Es conveniente acostumbrarse a la mano alzada. Es el mejor sistema para dominar la técnica.

**Bolígrafos.** Usaremos sólo uno de color negro en el que no conviene gastar más de cien pesetas.

**Pegamento en aerosol.**  
**Pincel y témpera o gouache blanco.**

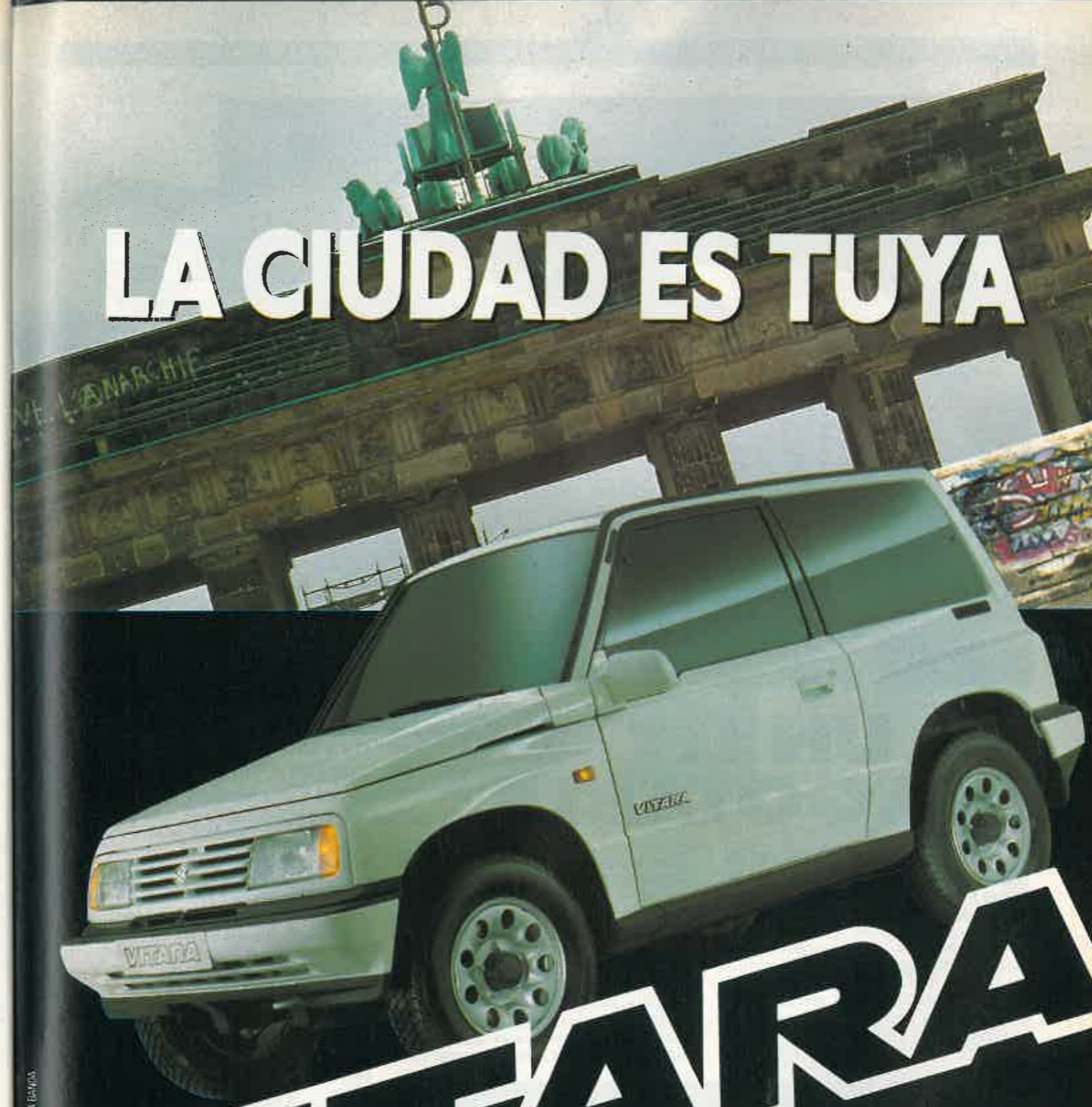
**Limpiador para tintas de rotulador «Flo-Master».** Se utiliza también para aplicar bien el pastel.

provocadores de borrones. Es conveniente huir de los colores planos. Los trazos sueltos dan frescura al dibujo.

**Taponamiento de los poros.** Con un algodón extenderemos polvo de taco por el papel, así taparemos las porosidades y el pastel se extenderá con más suavidad.

**Aplicación del pastel.** Con una cuchilla rasparemos la barrita de color hasta conseguir un montoncito, que servirá para «mojar» la bola de algodón. Una vez dominada esta técnica se puede recurrir a otra más complicada: el algodón se mojará con un poco de limpiador. Tal medida

LA CIUDAD ES TUYA



VITARA

Nacido para dominar la calle.  
Nacido para moverse con entera libertad.  
Respetado por el asfalto. Dueño y señor de sus actos.  
Ponlo en tus manos y conquista la libertad.  
Con el VITARA, la ciudad es tuya.



TRACCION A CUATRO O DOS RUEDAS - 1.600 cc. - CINCO VELOCIDADES  
74 CV - SUSPENSION DELANTERA INDEPENDIENTE - VOLANTE REGULABLE.

RECORD DE MINICONSUMO



**TRABAJO MINUCIOSO.** Gracias a un exhaustivo trabajo mecánico y aerodinámico, el prototipo gasta menos de 10 centímetros cúbicos de gasolina cada cien kilómetros.

# UN LITRO INAGOTABLE

Un litro de gasolina supone para un usuario normal de automóvil el ir a hacer un recado no más lejos de 10 ó 20 kilómetros. Para el Micro-Julio esa cantidad permite realizar casi 1.300 kilómetros, es decir, un viaje de Madrid a París.

LOS alumnos y profesores del Liceo Técnico (el equivalente a las Escuelas de Formación Profesional españolas) de San José de la Joliverie, en la ciudad de Nantes, han vuelto a batir este año el campeonato de realizar el máximo número de kilómetros con sólo un litro de gasolina. Estos entusiastas de la mecánica han perfeccionado su Micro-Julio haciéndose con tan particular trofeo que ya se ha hecho un lugar de honor en el «Guinness» de los récords.

En el Circuito de Castellet se enfrentaron los treinta prototipos energéticos que disputan cada año este auténtico maratón de consumo. La distancia se establece partiendo de un tiempo determinado mientras los prototipos ruedan a una velocidad de 25 kilómetros por hora. Los motores utilizados disponen de una mínima cilindrada, funcionando con una mezcla muy pobre, y unas carrocerías extraordinariamente aerodinámicas que incluso obligan al piloto a ir completamente tum-

bado dentro de la ligera carcasa de fibra de carbono. Las llantas lenticulares, también en fibra de carbono, montan unos estrechísimos neumáticos cuya banda de rodadura es mínima para eliminar al máximo el rozamiento con el asfalto. El Micro-Julio, cuyo nombre no proviene del de alguno de los estudiantes que lo han diseñado sino del físico británico James Prescott Joule que investigó y midió los fenómenos de calor y energía, ha perfeccionado aún más su anterior récord llegando hasta los 1.291,5 kilómetros recorridos.

La asombrosa victoria cobra doble mérito al imponerse a otros prototipos como el segundo clasificado, un avanzadísimo modelo construido por la empresa aeronáutica Aerospaciale que sólo pudo llegar a completar 1.050 kilómetros, distancia notablemente inferior a la conseguida por el Micro-Julio.

El siguiente reto del minúsculo vehículo caza-récords es nada menos que conseguir rodar durante 2.000 kilómetros con su exiguo litro de carburante. El escenario será el circuito británico de Silverstone el 4 de julio, teniendo a su favor un trazado mucho más propicio que el de Castellet para conseguir mínimos consumos. ○

J.L. S.

**MINIMAS DIMENSIONES.**

El ahorro de peso es máximo y el piloto debe ir completamente tumbado para reducir la superficie frontal del vehículo al mínimo. Los materiales utilizados son en su mayoría de fibra de carbono.



**POST-VENTA KAWASAKI**

EL día 22 de Agosto de 1989 adquirí una Kawasaki GPZ 400 FII en el concesionario oficial «Moto Bazar» de Málaga. Cuando pasé la primera revisión le comenté a los mecánicos que la moto expulsaba mucho humo por el escape derecho.

Cuando fui a recoger la moto me comunicaron que el problema podía estar en los segmentos del tercer cilindro, por lo que el concesionario, pidió por fax los segmentos, retenes de válvula y la junta del cilindro. Esto sucedía el día 7 de septiembre.

El día 19 se recibió de la distribuidora la junta, pero nada más, por lo que tuvimos que conseguir el resto de recambios de otro concesionario.

El día 3 de octubre, se montan los repuestos y se prueba, observándose que aún no estaba resuelto el problema del humo por lo que se decide desmontar de nuevo y enviar las piezas a Barcelona. Dos días después me puse en contacto con el concesionario para interesarme por mi problema y me encontré con que todavía no se habían podido enviar los recambios.

Desde ese momento he mandado innumerables cartas a Derbi, importadora de Kawasaki para España y he llamado en varias ocasiones. Y la respuesta siempre ha sido la misma, nada. Me gustaría que los responsables del departamento de esta marca tuviesen en cuenta a sus clientes, ya que al fin y al cabo somos los que nos gastamos el dinero en sus productos.

Javier del Río  
Málaga

**ODISEA CITROEN**

DESPUES de estar casi un mes esperando que me entregasen un vehículo Citroën BX 19 GTi que había comprado, me entregaron el coche, eso sí a medio limpiar. Nada más salir a la calle, me percaté de que

el retrovisor exterior derecho (que es eléctrico) funcionaba cuando le apetecía y de que el cenicero estaba roto. En el primer viaje que realicé con el vehículo por carretera, comenzó a encenderse el testigo de los frenos. Me dirigí a Citroën, bastante preocupado ya que el coche tan sólo tenía unos centenares de kilómetros y allí solucionaron el problema.

En esa misma visita me cobraron también la reparación de un embellecedor de la puerta. Un elemento que ya venía roto de fábrica. Además cuando estaban revisando los frenos rompieron un cable del aire acondicionado y tuve que volver pocos días después.

Una semana más tarde se rompió el depósito de gasolina y como no había posibilidades de montar otro, ya que no había ni siquiera en la central, me hicieron una auténtica chapuza hasta



que pude cambiarlo. Operación que pude realizar cuando llegué a Madrid. Desde ese momento no ha funcionado correctamente el indicador del depósito de la gasolina.

Después de un periodo de relativa tranquilidad, comenzaron de nuevo los problemas. Aparecieron unos ruidos continuos por todo el salpicadero, se rompió la bisagra de la bandeja trasera y la luz de la guantera comenzó a funcionar indiscriminadamente. De nuevo tuve que llevar el automóvil al concesionario, y allí lo revisaron y lo arreglaron como pudieron. El resultado es que el coche tiene un montón de ruidos que no son capaces de solucionar.

Pero no se terminan aquí mis desgracias con este vehículo, ya que con 27.000 kilómetros se ha cargado los discos de los frenos, debido, según Citroën, a las pastillas que me montaron, que por lo visto son muy duras. También se ha estropeado el radiador del aire acondicionado. Con todos estos problemas, no puedo menos que quejarme de los controles de garantía que mantiene la red de concesionarios Citroën en

sus modelos. Y es que todo no es vender, hay que saber que es lo que se vende y como se vende.

Bienvenido Poza  
Madrid

**RESPECTAR LAS SEÑALES.**

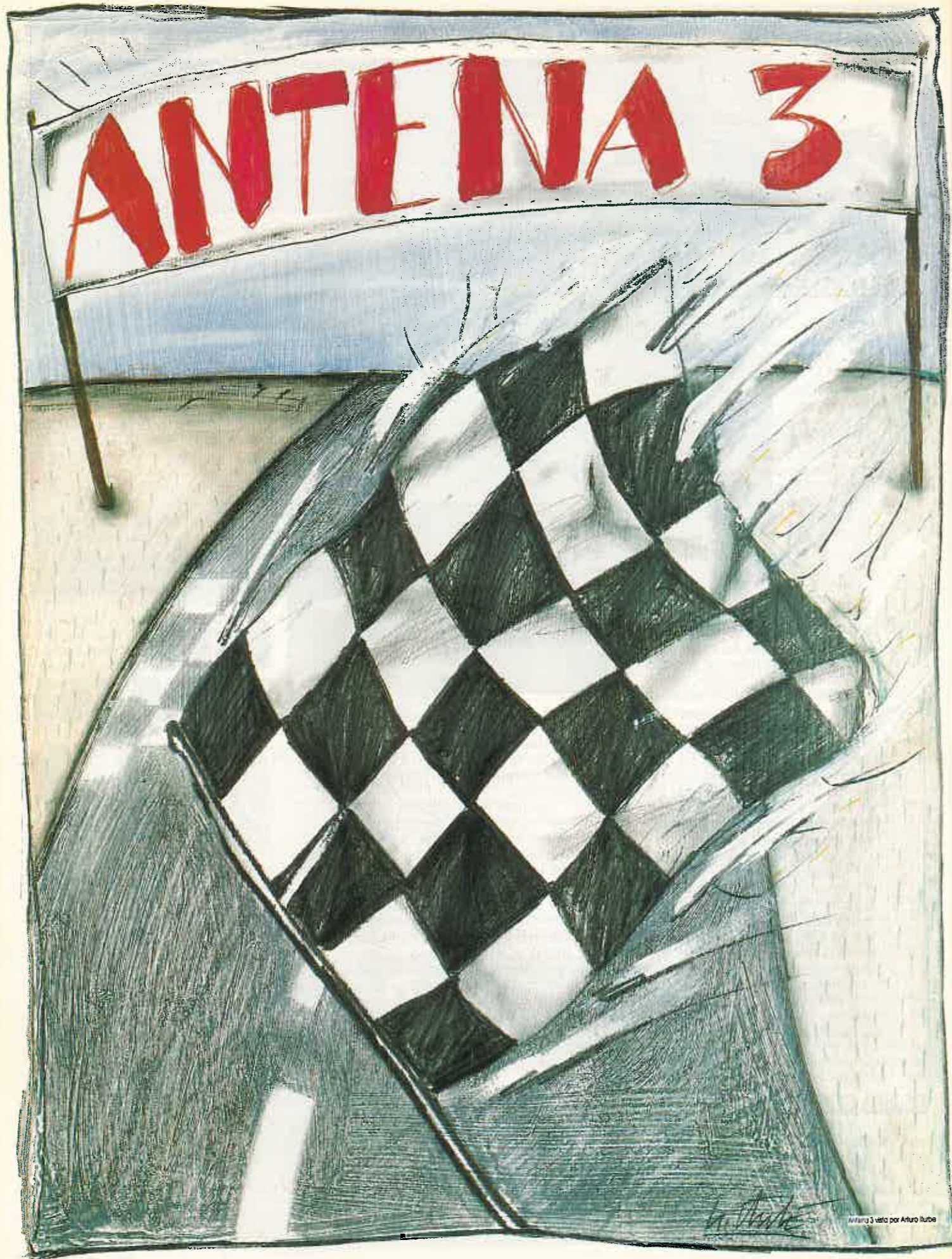
EL motivo de mi carta es el de expresar mi más enérgica queja por el comportamiento incivilizado y el desconocimiento de algunos conductores de las señales del código de la circulación. Esta queja viene motivada porque durante el tiempo que duró la huelga de la Empresa Municipal de Transporte de Madrid he podido observar cuando he circulado por el Paseo de la Castellana como muchos automovilistas transitaban a gran velocidad por el carril destinado al autobús. Una gran mayoría de estos conductores son profesionales del volante, más conocidos por taxistas.

El problema principal no es por lo tanto el de la velocidad, que aunque excesiva no es lo peor, sino el circular por ese carril, ya que la prohibición está perfectamente indicada en todas las posibles entradas a ese carril y debemos respetarla todos los conductores, con la lógica excepción de los autobuses, pero no sólo los de la EMT, sino cualquier vehículo de estas características que puede circular tranquilamente por el carril bus.

Las señales están hechas para respetarlas todos, y si no las cumplimos terminaremos encontrándonos en una ciudad dominada por las irregularidades, donde cada uno circule por su cuenta y riesgo.

Víctor M. Rodríguez  
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 Herrero



LA RADIO BIEN HECHA

AUTO - HIFI

# AVALANCHA MUSICAL

**L**A primavera trae, como cada año, un buen número de novedades en el sector del car audio. Marcas como Philips, Pioneer, Roadstar, Fujitsu o Sony lanzan al mercado español sofisticados equipos cada día más completos y reducidos.

Se ha alcanzado una importante cota en la calidad que se ofrece y qué mejor exponente que los productos que hoy traemos a estas páginas.

Precedido por un gran despliegue publicitario, Philips pone a la venta uno de sus modelos más completos, el DC 984, una combinación de compact disc y sintonizador digital con RDS, antena especial, mando a distancia, una potencia de salida de 100 vatios por cuatro canales además de otras prestaciones.

En este caso Philips utiliza el sistema de módulos separados. A la vista sólo se encuentra el CD y la pantalla digital de información. En el maletero, o en cualquier otro lugar que entre sin problemas, se instala la «caja negra» que incluye el amplificador y un sintonizador con RDS, 36 presintonías, antena Diversity, seguimiento automático del cambio de frecuencia, etcétera.

El CD dispone del sistema FTS, un mecanismo que permite seleccionar las canciones de cada disco y almacenarlas en memoria para volver a escucharlas en

otro momento. El programa FTS reconoce la pista seleccionada con anterioridad con sólo apretar una tecla.

Entre otras muchas prestaciones, el aparato cuenta con extraíble antirrobo.

Roadstar vuelve a la carga con un producto de diseño actual y un despliegue de tecnología al servicio de una clientela de tipo medio alto.

Su nuevo autorradio, el RC-833 destaca por su potencia razonable de 64 vatios para cuatro altavoces. También puede seleccionar 30 emisoras, escanea durante cinco segundos cada una de ellas y mediante la función SDK es posible escuchar informaciones de tráfico aunque vayamos escuchando el cassette. También cuenta con «loudness», compustore de nueva generación, o radio scanner, auto-reverse y un diseño ergonómico muy atractivo.

Para el lanzamiento de este nuevo aparato, Flamagas distribuidor oficial de la marca suiza en España ha preparado un pack que incluye el aparato RC-833 LX más unos altavoces de dos vías y 75 W a un precio muy llamativo: 29.900 con el impuesto ya incluido.



**BUEN PRECIO.**

La gente de Roadstar nos sigue sorprendiendo con unos precios tan atractivos como el de su último producto.

**COMPLETO.**  
El Philips DC 984 es uno de los aparatos para automóvil más completos que la marca ha fabricado.



## REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

**A. ARGÜELLES**

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Mercedes 300 CE Full E, año 88.
- Ibiza 1.500 GLX, 36.000 km.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Visa GT, año 86, 1.000 km.
- Renault 11 Turbo, 48.000 km.
- Renault 21 TXE, A.A., año 89.
- Renault 25 GTX, A.A., 48.000 km.
- Ford Fiesta 1.4 CLX, año 87.
- Mercedes 260 E, Full Equip, año 88.
- Porsche 944 Turbo, 32.000 km.
- Ford Granada 2.8 Inyección, año 84.
- Peugeot 505 STI, A.A., 68.000 km.
- Fiat Uno 45 Sting, 21.000 km.
- Polo Classic, año 86.
- Opel Corsa, año 87, 32.000 km.
- Mercedes 230 TE Familiar, año 86.
- Alfa GTV 2.5, A.A., año 85.
- Mercedes 190 E 2.3, año 87, 32.000 km.
- BMW Z1, tres meses uso.
- Alfa 75 Turbo Evoluzione, 13.000 km.
- Lancia Thema Turbo Diesel, año 86.
- Fiat Uno SX, seis meses uso.
- Montego 2.0 EFI, A.A., año 86.
- Audi 200 Quattro, 48.000 km.
- BMW 323i, 4 puertas, 56.000 km.
- Cabriolet BMW 325i, 29.000 km.
- Jaguar XJ6 4.2, año 82.

**FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES**  
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN  
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

**OFERTA ESPECIAL**

**AUTOTELEFONOS**  
No se desan seducir por una sola marca. Tenga la oportunidad de elegir entre las mejores marcas

y además:  
Línea 48 horas  
Seguro de robo (gratuito)  
Instalación en talleres propios (técnicos especialistas en Mercedes, BMW, Audi, VW)  
Financiación inmediata ERICSSON-TYECALCATEL DAN CALL INDELEC

**AIRE ACONDICIONADO**  
No espere hasta el último momento! Aprovechese de las ventajas de instalarse aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Llámenos Accesorios, autorradios, aerodinámicos, llantas Venta de vehículos de importación, nuevos o seminuevos.

**INSTAL AUTO**

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

**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

**VENDO OPEL ASCONA GT 1.8 I M-GV**

Buen estado  
Tel.: (91) 549 04 07

**NEUMATICOS 12 MARCAS EN OFERTA**

De 15 a 35% dto.  
Montaje gratis  
Tel.: 476 13 11

**ANUNCIESE EN MOTOR 16 MADRID**

Teléfono: (91) 268 00 69

**Laminado y Blindaje**

Cristalerías para toda clase de vehículos (nacionales e importados)

**ABIERTO FESTIVOS**

**CENTRAL**  
AVDA. POLVORANCA, S/N.  
POL. URTINSA  
TEL.: 643 18 30 (ALCORCON)

**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

**VECTRA**

# Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Vectra. 13 versiones distintas en gasolina o diesel, 4 ó 5 puertas, caja de cambios manual o automática, tracción a 2 y a las 4 ruedas y hasta 150 CV. de potencia.

Con aire acondicionado, dirección asistida, alarma antirrobo y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, según modelos.

*¡Opel mejor que nunca!*



**ENTREGA INMEDIATA**



## 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 Valdecasas, 307  
Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

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

**MOTOR**  
**LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68  
(zona Carabanchel). Tel. 469 79 13

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36-68 (zona Ríos 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)  
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

**EN LAS ROZAS**

**ARAGUAS, S. L.**

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100. Tel. 639 27 99  
Cirió 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

### Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACIÓN VW CREDIT

AUTOMÓVILES DE OCASIÓN REVISADOS Y GARANTIZADOS

**CITROËN AX TI RE**, año 88, blanco, seminuevo, seis meses de garantía Precio 775 000 pesetas  
**GOLF GTI** descapotable, año 84, blanco, seis meses de garantía Precio 1 800 000 pesetas  
**ALFA GTV 2.5**, año 81, gris

oscuro, seis meses de garantía Precio 850 000 pesetas  
**TRIUMPH Acclaim**, año 85, verde metalizado, seis meses de garantía Precio 675 000 pesetas  
**FORD Granada 2.8 i**, aire acondicionado, año 82, gris

metalizado, seis meses de garantía Precio 750 000 pesetas  
**RANGE Rover EFI**, año 86, gris metalizado, seis meses de garantía Precio 3 500 000 pesetas  
**PORSCHE 944**, año 86, blanco, seis meses de garantía Precio 2 800 000 pesetas

Precio 750 000 pesetas  
**RANGE Rover EFI**, año 86, gris metalizado, seis meses de garantía Precio 3 500 000 pesetas  
**PORSCHE 944**, año 86, blanco, seis meses de garantía Precio 2 800 000 pesetas

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

**SIERRA** Cosworth. Azcona, 62.

**FIAT Uno 70 SL**, cinco puertas. Lancia Y-10, Ford Fiesta, etc. Varios pequeños, modernos, perfecto estado. Facilidades. Azcona, 62.

**RANGE Rover**, supercuidado, sólo 43.000

meses, nuevo, ocasión. Azcona, 62.

**BMW 320i**, cuatro puertas, ABS, techo corredizo, plata metalizado, año 87. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**CHEVROLET Camaro**, M-F, ocasión para restaurar. Azcona, 62.

cho solar. 825.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SUPERCINCO TL**, cinco velocidades, año 86, color blanco. 580.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT GTD**, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

año 87, color negro, llantas de aluminio. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT Ronda GLX 1.5**, motor System Porsche, elevallas eléctricas, cierre centralizado, color blanco, año 85. 490.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

747 82 00. Sr. San Antonio.

**PEUGEOT 205 Lacoste**, año 86, aire acondicionado, garantía doce meses. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**TRIUMPH Acclaim HLS**, aire acondicionado, año 82, impecable. 450.000 ptas. Tel.:

**IBIZA SXI (año 88)** 1.190.000 ptas.  
**RENAULT 21 TXE (año 86)** 1.100.000 ptas.  
**RENAULT R5 TURBO (año 86)** 895.000 ptas.  
**TRIUMPH ACCLAIM HLS (año 82)** 450.000 ptas.

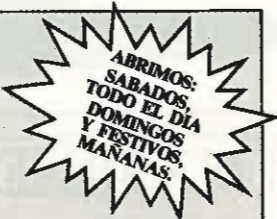
## F. Tomé,

CONCESIONARIO

## SEAT

UNA OCASIÓN DE AMIGO

C/TAURO 27 (KM 17,500 CARRETERA BARCELONA TELF: 747 82 00 MADRID.



km, extras, 1981. Precio: 1.800.000 ptas. Contado convenir. Azcona, 62. Teléfonos: 256 17 17 y 255 86 21.

**VOLKSWAGEN Golf GTI**, aire acondicionado, varios, ocasiones especiales. Azcona, 62.

**CORSA GSI**, quince

**FIAT Uno 45**, año 87, color blanco. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**MERCEDES 300 Diesel**, año 82, aire acondicionado, techo corredizo. 1.375.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT 5 GT Turbo**, año 86, blanco, te-

**SEAT 131 CLX 2.000 Supermirafiori**, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT Ibiza**, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT Ibiza CLX 1.5**,

**PEUGEOT 205 GTX**, blanco, año 87, aire acondicionado, radio-cassette, garantía dieciocho meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**TERRA acristalada**, año 88, impecable, garantía dieciocho meses. 575.000 ptas. Tel.:

747 82 00. Sr. San Antonio.

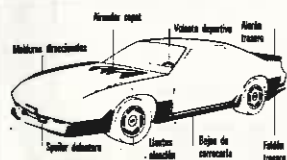
**FORD Sierra 2.3 D**, plata, año 85, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**OPEL Corsa 1.2**, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

### RALLYE MANZANARES

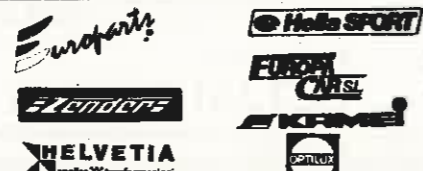
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



**BMW 330i NUEVO**  
• 188 CV Varios  
• Cuero, clima, ABS, etc  
• 75 000 mes  
• 4.500.000 total



**BMW 635 CSI**  
• 218 CV, último mod  
• Aire, cuero, etc  
• 2.750.000 total  
• 66.847 mes. Varios



**JAGUAR SOVEREIGN NUEVO**  
• 295 CV, Full Equip  
• Cuero. Asientos eléctricos  
• Elevallas, llantas, ABS, etc  
• 70 000 mes. 4 300 000 total



**MERCEDES 230 E**  
• Varios  
• 136 CV, último mod  
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevallas, etc  
• 60 000 mes. 3.450.000 total



**BMW M-3 modelo 1989**  
• 200 CV, rojo  
• Cuero, climatizado, llantas, ABS, etc  
• 90 000 mes, última matrícula  
• 5 300 000 total

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

**LA EMPRESA MAS RECOMENDADA MASTER-CAR LE OFRECE:**  
• Profesionalidad y asesoramiento.  
• Más calidad y garantía total hasta dos años.  
• Selecciona lo mejor, procedente de servicios oficiales.  
• Sede central en Alemania.

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

**91/563 29 61**  
**91/563 30 21**  
**FAX: 91/259 56 41**



**MERCEDES 300 E**  
• Varios  
• Último modelo  
• 190 CV, todos extras  
• 3 750 000 total  
• 78 000 mes. Última matrícula.



**MERCEDES 190 E**  
• Aire, terciopelo, 5 vel., etc.  
• Techo eléctrico.  
• Llantas pintadas.  
• 122 CV  
• 2 300 000 total.  
• 40 000 mes.



**BMW 525i NUEVO '89**  
• 170 CV. Oportunidad.  
• Climatizado, etc.  
• 70.000 mes.



**MERCEDES 300 CE NUEVO**  
• Cuero, climatizado, ABS  
• Llantas, etc  
• 6 750 000 total



**MERCEDES 190 E 16V NUEVO**  
• Negro Azul metalizado Cuero  
• Aire ABS, Llantas  
• Techo Elevallas, etc  
• 60 000 km 3 850 000 total



**AUDI 200 TURBO**  
• 200 CV Último modelo  
• Climatizado ABS, llantas, asientos eléctricos, elevallas, etc  
• 2 300 000 total  
• 40 000 mes. Varios.



**AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4**  
• 185 CV, último modelo.  
• Climatizado, ABS, llantas, asientos elec., elevallas, etc  
• 50 000 mes  
• 3 300 000 total



**JAGUAR XJ6 NUEVO**  
• Climatizado  
• Llantas  
• Elevallas, etc.  
• 3 300 000 total.

### GUINDA DE LA SEMANA



**MERCEDES 300 TE NUEVO**  
• Azul negro Cuero SV  
• ABS Aire Airbag Elevallas  
• Asientos eléctricos, etc. (Unico)  
• 80 000 mes, 4 400 000 total



**MERCEDES 500 SEC**  
• Cuero Airbag ABS  
• Asientos eléctricos Llantas  
• 6 500 000 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

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

Master Car  
VENDE MAS

### ¡ANUNCIASE HOY!

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

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

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

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma:

### 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 Echeverría 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.

**R-5 GT Turbo**, blanco, año 86, impecable, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

**PARTICULAR Mercedes 190 E 16 V**, antracita, año 86, no importado Alemania, aire, techo, elevallunas, alarma, etc., muy cuidado. Enseña Diego. Tels.: (91) 279 82 05 y 279 82 06 (lunes a viernes).

**IBIZA GLX 1.500**, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio: 1.000.000 de pesetas. Tel.: 742 30 64.

**NEUMATICOS** (cuatro) nuevos totalmente, Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel.

**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra. «Comparamos y recogemos en toda España». Pagamos riguroso contado, «incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar». Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

**SE** vende Range Rover, cinco puertas, aire acondicionado, llantas de aluminio, enganche de remolque, matrícula M-1591-FM. Teléfono: 314 62 41. Precio: 2.800.000 ptas.

**SANGLAS** Yamaha 400, buen estado. Tel.: 239 63 89. Angel.

**ALFA Romeo 33 QV**, noviembre 85, 39.000 km, siempre en garaje. 750.000 ptas. Razón: Jorge. Tel.: (93) 753 28 24.

**¡BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y acla-

**DETECTOR DE RADAR**

BEL-EURO-Vector 3  
85.000 ptas.  
12 % IVA incluido  
30 días de prueba

• Contra reembolso sin coste para usted.  
• Detecta los radares en un radio de 1 km.  
• Totalmente indetectable.  
• Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.  
• Garantía de un año.  
• Instalación inmediata al mechero.  
• Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cm (200 g).

**DISTRIBUIDORES BEL EN ESPAÑA**

Oficinas generales Paseo Castellana, 40 28046 Madrid	Departamento Comercial Teléfono: (91) 669 02 50
--	--

ramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

**SUZUKI** Swift blanco

1.3 GTI 16 CV, M-JB, agosto 88, 30.000 km. 1.100.000 ptas., a negociar. Tel.: 326 39 75 (a partir de las 20.00 horas).

**PARTICULAR** vende Audi 100 CD Diesel, año 85, extras, muy buen precio. Tel.: 747 02 31.

**STON** **STYLING**

LLANTAS **MIM**

VOLANTES **victor**

AERODINAMICA **VESTATEC**

**DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA**

PLAZA DE CANOVAS, 5 - 46005 VALENCIA (ESPAÑA)  
TEL.: (96) 373 90 00 - TELEFAX: (96) 374 13 02

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

**PARTICULAR** Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 y 464 47 22.

**KITS** transformaciones increíbles Porsche 924 a 944. PVP: 249.950 ptas., IVA incluido exactas. BMW Serie 3 a M3 (E30). 249.950 ptas., y muchas más marcas de

nuestros proveedores Kerscher Rieger Stepan. Consúltenos. Tel.: (93) 664 15 92.

**PARTICULAR** vende turismo BMW 318 IS, febrero del 90, 4.000 km, aire acondicionado, frenos ABS, llantas BBS, Blaupunkt, neumáticos P-600. Precio: 2.800.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41, vte. edo.

**BMW M 635 CSI**, 286 CV, Full Equipe, impecable. Tel.: (911) 22 11 11 (horas oficina).

**IBIZA 1.5 GLX**, rojo, año 86, 625.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

### GARAJE TOZA

#### VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.5 16V, año 90.
- Mercedes 300 E 4 Matiz., Full Equipe.
- Mercedes 300 E, Full Equipe.
- Mercedes 260 E, Full Equipe.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, Full Equipe.
- Mercedes 190 E, varios.
- Mercedes Todoterreno 280 GE, Full Equipe.
- BMW 535i, año 89.
- BMW 530i, año 89.
- BMW 525i, año 89.
- BMW 325 ix 4x4, seminuevo.
- Audi 200 Quattro, año 89, Full Equipe.
- Audi 200 Automático.
- Audi 100 CD, seminuevo.
- Audi Quattro Coupé.
- Ford Scorpio 2.8 Ghia, seminuevo.

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

### NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO



MARCA REGISTRADA POR  
FELIPE  
AREVALILLO

#### 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.

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

★ Duque de Sesto, 5 — Teléf. 575 91 23—431 26 27  
28009 Madrid

★ Sierra de Gredos, 3 — Teléf. 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  
Teléf. 871 00 78 - 871 39 45  
Fax (91): 871 39 45. Arganda del Rey (Madrid)

**MUY CERCA DE USTED**



**¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con

deudas pendientes. Comparamos coches, motos y furgonetas en toda España, máximo con cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

**IBIZA 1.5 GLX**  
M-HB COLOR ROJO  
RUEDAS 185/60  
UNIROYAL  
600.000 PTAS  
URGE POR MILI  
TEL: 53 45 38  
NOCHE  
AGUSTIN

### auto equip

CORCEGA, 378 (esquina Bruch)  
Tel.: 207 35 14 - 08037 BARCELONA



**TAPIZADOS EN PIEL Y FUNDAS A MEDIDA.**  
**DISEÑO, FABRICACIÓN Y MONTAJE PROPIO**



**MASERATI** Biturbo Spider descapotable, B-JD, rojo, 50.000 km, tapicería cuero beige, capota negra, aire acondicionado, Full Equip (cuidado más que un hijo). De nuevo vale 8,5 millones. Lo doy por sólo cinco millones contado. Ideal para yuppie o play boy. Abstenerse curiosos, fantasmas e insolventes. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. Barcelona.

**VENDO** BMW 323i con extras, barato. Tel.: (972) 77 02 45.

**STYLEFLY** Auto Dressing, s.a.

KITS AERODINAMICOS  
PARA TODAS LAS MARCAS  
DISTRIBUIDORES ZENDER

OPORTA ESPECIAL  
KIT VW GOLF  
SF. RESTYLING  
181.600

- KITS AERODINAMICOS
- MADERAS DE INTERIOR NOBLES
- AUTOTELEFONOS
- AUTO HI-FI
- INCAR VIDEO
- AUTO TELE-FAX
- LLANTAS...
- Y UN SINEIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

TEL.: (91) 676 14 74

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

**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.  
Tels.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.  
**FINANCIACION EN EL ACTO. 24 MESES**

### SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES  
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS**



# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 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 consútenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Precio
Seat Panda 40	87	Negro	445.000	Peugeot 505 GTI Automático A.A.	85	Gris	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 Inyección	88	Gris	1.025.000	Citroën AX 14 T2S 5 p.	80	Blanco	925.000
Seat Ibiza 1.2	88	Blanco	725.000	Citroën AX GT	88	Rojo	990.000
Seat Ibiza 1.5 Crona	89	Blanco	1.060.000	Citroën AX Stilo	89	Blanco	775.000
Fiat Uno 70 SX 5 p.	89	Gris	975.000	Citroën BX 19 GT Dir. Asist.	85	Azul	925.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	Blanco	925.000	Citroën C-15 Club RE	90	Blanco	950.000
Renault Supercinco C	87	Blanco	665.000	Ford Fiesta 1.1	87	Rojo	675.000
Renault Supercinco GTS 5 p. A.A.	87	Rojo	885.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	89	Rojo	845.000
Renault Supercinco GTS Saccara A.A.	89	Gris	1.225.000	Ford Escort 1.3	85	Gris	690.000
Renault 9 TSE	89	Azul	950.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	Rojo	925.000
Renault Express Diesel	89	Blanco	925.000	Ford Escort 1.6 Ghia	88	Champán	1.050.000
Renault 11 GTX A.A.	86	Negro	745.000	Ford Escort 1.6 GT	89	Azul	1.125.000
Renault 11 TSE	85	Azul	725.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	Blanco	1.150.000
Renault 11 TXE	89	Blanco	1.100.000	Ford Escort 1.6 Country	89	Rojo	1.250.000
Renault 21 TXE A.A.	87	Azul	1.425.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van	89	Blanco	1.170.000
Renault 21 Manager A.A.	89	Gris	1.575.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	Rojo	1.325.000
Renault 25 V6 Turbo F. E. ABS	85	Gris	1.975.000	Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	89	Negro	1.160.000
Opel Corsa 1.2	85	Rojo	550.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	88	Blanco	1.275.000
Opel Omega 2.0 i. A.A.	87	Gris	1.950.000	Ford Sierra 2.0 i. Sp.	87	Gris	1.540.000
Opel Kadett 1.3 GLS	87	Rojo	925.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia A.A.	88	Azul	1.890.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	Gris	1.125.000	Ford Sierra 2.0 GL	88	Azul	1.425.000
Opel Kadett GSI 1.8	85	Blanco	1.250.000	Ford Sierra 2.3 Ghia	84	Champán	925.000
Opel Kadett GSI 2.0 i. A.A.	87	Rojo	1.525.000	Alfa Romeo 75 2.0 Twink Spark A.A.	87	Rojo	1.650.000
Peugeot 205 GT	85	Rojo	725.000	Alfa Romeo 75 1.8 I.E. A.A.	89	Azul	1.675.000
Peugeot 205 GTX	87	Negro	950.000	Volkswagen Golf GTI 16 V A.A.	88	Blanco	1.850.000
Peugeot 205 SRD	86	Blanco	875.000	Volkswagen Golf GTI A.A. Llantas	86	Blanco	1.525.000

**RANGE** Rover. V-8. Sólo 43.000 km. 1981. Precio interesantísimo. Azcona, 62. Garaje.  
**BMW** 320i 4p. Servodirección, AM, llantas, techos, 1985, ¡¡¡perfecto!!!. Garantía .12 meses. CANSA.  
**MERCEDES** 230 TE. Ranchera, 1984. Impe-

cable, blanco, precio 1.700.000 ptas. Facilidades. 256 17 17.  
**LANCIA** Y10, Ford Fiesta, MG Metro, 1.300, etc. Varios pequeños como nuevos. Azcona, 62. Garaje.  
**VW** Corrado. Oferta especial. Azcona, 62. Garaje.

**AUDI** 100 CA. Sólo 1.200.000 ptas. Caja moderna. Azcona, 62. Garaje.  
**ROSCHE** 911 3.0. Sólo 80.000 km, 1978. Impecable. Admito cambio.  
**CHEVROLET** Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

## PROFESIONALES DEL AUTOMOVIL

Añadiendo a su actividad nuestro revolucionario pulido AL-TEFLON

Pueden ganar cada mes hasta 1.000.000 de pesetas O MAS

Teléfono: (96) 323 62 21

**ALFA** Romeo, 33 Ti, 1.5. Negro, impecable, Kit Zender. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62. Garantizado.

**OPEL** Senator CA. Último modelo, nuevo, completamente a estrenar. 4.000.000. 255 86 21/22. Azcona, 62.

**BMW** 320 i 4 puertas, ABS. Techo corredizo. Plata metalizado, año 87. 1.900.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**MERCEDES** 300 diesel, año 82. Aire acondicionado. Techo corredizo. 1.375.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**RENAULT-5** GT Turbo, año 86. Blanco, techo solar. 825.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SEAT** 131 CLX; 2.000 Supermirafiori, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, elevelunas eléctricas, cierre centralizado, color blanco, año 85. 490.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**SEAT** Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**RENAULT** GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**ESCARABAJO** rosa, 1.200 M-443325, capricho, perfecto, 650.000 ptas. negociables. 3 a 4. Tel.: (942) 27 20 01.

**PARTICULAR** vende turismo BMW 318 IS, febrero del 90, 4.000 km, aire acondicionado, frenos ABS, llantas BBS, Blaupunkt, neumáticos, P-600. Precio 2.800.000 ptas. Teléfono: (964) 21 16 41, VTE. EDO.

**OPEL** Senator 3.0i automático, techo, radio casset. Aire acondicionado, elevelunas, cuatro puertas, amortiguación trasera neumática, espejos eléctricos, calefacción, asientos, impecable, SE-BB. 2.200.000 ptas. Tel.: (95) 477 03 11. Srta. Rocio.

**PARTICULAR** vende Ferrari 308 GTB cuatro valvule. Impecable. Tel.: (971) 75 66 58/20 80 18. Horario oficina.

**VENDO** Triumph TR-6, descapotable, buen estado, rojo. Tel.: (96) 571 39 93/571 02 00.

**SUPERCINCO** TL, 5 velocidades, año 86, color blanco. 580.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.

**FIAT-Uno** 45. Año 87. Color blanco. 590.000 ptas. Teléfono: (91) 468 55 80.



Mod. T-V-S  
CORREDIZO - ELECTRICO.



SOLICITAMOS CENTROS DE MONTAJE PARA ESPECIALIZAR EN TODAS PROVINCIAS

**1er PUESTO EN EL RANKING DE TECHOS SOLARES. UNA NUEVA GENERACION**



Mod. V.S.R.  
PRACTICABLE Y CORREDERO. MANUAL O ELECTRICO.



Mod. SUPERSUN  
PRACTICABLE Y CORREDERO. MANUAL.

SOLICITE CATÁLOGO GENERAL Y CENTRO DE MONTAJE ESPECIALIZADO EN SU ZONA.

**Lexton**  
Alejandro Bell, 11 - Tel. (976) 29 98 39  
50014 ZARAGOZA

**RENAULT** Supercinco GT Turbo, M-IP, año 88, extras. 999.000 ptas. Alejandro. Teléfono: 457 57 11 (horas oficina).

(93) 302 72 15. Sr. Arturo.  
**SEAT** Ibiza CLX 1.5, año 87, color negro, llantas de aluminio. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

1.000.000 ptas. Tel.: (91) 742 30 64.  
**FIAT** Uno Turbo, cuarta y dos meses, 64.000 km. 980.000 ptas. Teléfono: (91) 747 53 27 (horas oficina).

**PARTICULAR** vende BMW 728i B-FS, vehículo de gerencia A.A., ABS, ordenador, llantas. Teléfono: (93) 302 72 15. Sr. Arturo.

**IBIZA** GLX 1.500, año 1988, negro, 37.000 km, impecable, siempre en garaje. Precio:

**ALFA** R 1.3, 1987, 60.000 km, cassette. 900.000 ptas. Tel.: 650 42 90.

**VENDO** 205 GTI 1.600, bifaro y demás extras, 40.000 km. 850.000 ptas., negociables.  
**SEAT** 850 Spider descapotable, ITV pasada diciembre 89, en muy buen estado. 650.000 ptas. Teléfono: (924) 55 00 20.

**KAWASAKI**  
**GPZ 600 R**  
3 AÑOS  
18.000KM  
AZUL-BLANCA-ROJA  
675.000 PTAS  
TEL: 4 02 42 14  
(DE 2'30 A 5)  
ALFONSO

### La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- Toyota Supra Turbo 3.0 Targa
- Toyota Celica versión 90 2.0
- Toyota Celica Turbo 4WD
- Toyota Land-Cruiser Corto con muelles

**NUEVO TOYOTA CELICA YA A LA VENTA**

IMPORT JAPON, S. A.  
Exposición, venta y talleres C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tels.: 469 78 06 - 469 27 25. Fax: 469 22 70.



## AUDIO CAR CENTER

INSTALACIONES DE SONIDO Y TELEFONIA DE ALTO NIVEL EN PRIMERISIMAS MARCAS

ALPINE JBL BRIGTON

ATENCIÓN PERSONALIZADA AL CLIENTE

C/ INFANTA MERCEDES, 77 • TELEFONOS 270 42 37 - 571 97 60 • MADRID

**SEAT Lezauto**

FINANCIACION HASTA 60 MESES  
MAXIMA VALORACION DE SU V. O.  
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA  
RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Camarillo. 7  
28087 Madrid

Teléfono: 327 03 56  
Srta. Virginia.

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA  
FINANCIACION HASTA 48 MESES  
MAS DE 100 COCHES EN STOCK  
TODAS LAS MARCAS Y MODELOS  
GARANTIA HASTA 18 MESES

TAMBIEN ABIERTOS  
SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano.  
Teléfono: 327 03 56

**DESCAPOTABLES**  
de ensueño en Mitre  
Automóviles. Ronda  
General Mitre, 184-186.  
Barcelona. Teléfonos:  
(93) 418 40 29/ 48 84/  
58 75. Todos revisados  
e impecables y con gar-  
antía escrita total. Ma-  
serati Biturbo Spider,  
B-JD, rojo, 5.000.000

total; Alfa Romeo Spi-  
der Duetto Cabriolet,  
M-AT, 2.650.000 total;  
Lancia Delta Integrale,  
B-IW, rojo, 2.650.000  
total; Volvo 480,  
B-JM, negro, Full  
Equip, 2.650.000 total;  
Rover 820 SI 16 V,  
B-KT, Full Equip,  
2.650.000 total; Seat

850 Spider M.700,  
«sensacional»,  
1.000.000 total; Fiat  
Spider Pininfarina,  
MU-K, blanco, precio  
1.350.000 total; MGB  
descapotable, M-GK,  
el mejor, precio  
2.000.000 total;  
Triumph Spitfire LE-H,  
impecable, 1.350.000

**¡ATENCIÓN!** Si usted  
ha comprado un coche  
nuevo y no puede se-  
guir pagando la men-  
sualidad, nosotros se  
lo compramos y nos  
hacemos cargo de se-  
guir pagando la men-  
sualidad por usted.  
También nos hacemos  
cargo de vehículos con

**VOLKSWAGEN** Esca-  
rabajo, varios, también  
descapotables. Azco-  
na, 62.  
**BMW** 320i, aire acondi-  
cionado, cuatro  
puertas, muchos ex-  
tras, garantía doce me-  
ses, azul marino. Buen  
precio. Admitimos  
cambio. Azcona, 62.



**TREMA OSNUR, S.A.**

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA  
¡CONSULETENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION  
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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



¡GARANTIA SI!

**AUTOMOVILES CHICA**

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



- Mercedes 300 Adenaver
- Mercedes 220 SE Cabriolet año 63
- Mercedes 220 SE Coupé
- Mercedes 300 SEL 6.3
- Rolls Royce Silver Shadow año 72
- Rolls Royce Wilver Spur año 85
- Mercedes 300 E
- Mercedes 190 E 2.6
- Mercedes 280 SE
- Mercedes 280 SL convertible
- Mercedes 350 SL convertible
- Mercedes 350 SLC
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- GMC 8 plazas (video-TV, frigorífico)

Alberto Alcocer, 11 - MADRID  
Tel.: 259 65 08  
Fax: 259 69 96

total; Fiat 1.500 Spider  
descapotable, M.700,  
1.650.000 total; Golf  
GLI MU-AG, blanco,  
siete meses, nuevo,  
2.100.000 total; Talbot  
Samba Pininfarina Ca-  
brio, B-GG, 1.375.000  
total; Triumph TR7,  
descapotable, V-AZ,  
año 82, 2.000.000 to-  
tal; Opel Corsa, desca-  
potable, B-GX, blanco,  
1.150.000 total; Jaguar  
descapotable, B-KL,  
8.000 km, 8.500.000  
total; Matra Simca  
Bagghera, B-GY, nue-  
vo, 1.000.000 total;  
Mallorca descapotable,  
único, 2.000.000 total.  
Precios totales al con-  
tado. Admitimos cam-  
bios. Mitre Automóvi-  
les. Ronda General Mi-  
tre, 184-186. Barcelo-  
na. Teléfonos: (93)  
418 40 29/ 48 84/  
50 75.

**IBIZA** SXI, rojo, M-IN,  
año 89, 23.000 km, ga-  
rantía dieciocho me-  
ses. 1.190.000 ptas. F.  
Tomé, S. A. Tel.:  
474 82 00. Sr. San An-  
tonio.

deudas pendientes.  
Compramos coches,  
motos y furgonetas en  
toda España, máximo  
con cuatro años de an-  
tigüedad. Mitre Auto-  
móviles. Ronda Gene-  
ral Mitre, 184-186. Bar-  
celona. Tels.: (93)  
418 40 29/ 48 84/  
50 75.

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

**AUTOMOVILES**



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

- BMW 635 CSI FULL EQUIP
- BMW 725 I AÑO 85 PRECIOSO
- MERCEDES 300 E A.A.
- RENAULT 5 GTL
- FORD FIESTA 1.6 D EN PERFECTO ESTADO
- BX 16 TRS
- CITROËN C25 D SEMINUEVA FURGON FURGON
- GOLF GTI SEMINUEVO
- PORSCHE 924 BARATO
- PORSCHE 924 MUY BONITO
- MGB DOS CAPOTAS
- OPEL CORSA 1.3 SR
- TALBOT HORIZON EXD POCOS KM.
- RENAULT 5 TS BARATO
- MERCEDES 300 D MOTOR NUEVO

Sin entrada



**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.



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

**¡BENEFICIESE** de la  
bajada de aranceles!  
Información completa  
sobre importación de  
toda clase de vehículos  
nuevos y usados pro-  
cedentes de cualquier  
parte de la CEE. Adjun-  
tamos precios actuali-  
zados, ejemplos y acl-  
aramos cualquier duda

posterior. Conózcalos  
por sólo 2.500 ptas.  
Import-Automoción.  
Apartado 375. 30500  
Molina de Segura  
(Murcia). Tel.: (968)  
61 21 26 (oficina). So-  
mos importadores. Se-  
riedad absoluta.  
**MASERATI** Biturbo  
Spider descapotable,

B-JD, rojo, 50.000 km,  
tapicería cuero beige,  
capota negra, aire  
acondicionado, Full  
Equip (cuidado más  
que un hijo). De nuevo  
vale 8,5 millones. Lo  
doy por sólo cinco mi-  
llones contado. Ideal  
para yuppie o play boy.  
Abstenerse curiosos,

fantasmas e insolven-  
tes. Mitre Automóvi-  
les. Ronda General Mi-  
tre, 184-186. Tels.: (93)  
418 40 29/ 48 84/  
50 75. Barcelona.  
**BMW** M-3, formida-  
ble, por cambio de do-  
micilio, asientos de  
cuero, aire acondicio-  
nado, techo practica-

ble, instalación, teléfo-  
no, ordenador, negro  
metalizado, 47.000 km,  
Full Equip. 4.700.000  
ptas. Teléfonos: (91)  
573 44 84 y (908)  
17 14 91.  
**MG** Metro, negro, se-  
minuevo, doce meses  
garantía. 600.000 total.  
Ocasión. Azcona, 62.

**SOLAMENTE**



**¡¡GARANTIZA SU TECHO SOLAR DE POR VIDA!!**

UN TECHO QUE SE MONTA UNA VEZ

¡¡COLOQUE EL MEJOR!!

**TECHOS SOLARES**



**DISTRIBUYEN:**

DITECSA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	GRAELX	Del Andalucía	Tel. 958-20 00 06	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
TECSER	Guzpuzcoa	Tel. 943-28 10 11	SEMALTO, S. A.	Galicne-Leon	Tel. 987-41 05 95	REPUESTOS GL ALSAN	Oviedo	Tel. 985-28 39 00
DUCS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	RIÑU	Vizcaya	Tel. 94-620 01 59	ADAKO	Navarra	Tel. 948-23 80 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVIALTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945-13 12 41	AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983-19 20 34
			AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971-46 80 00	SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN  
EN AERODINAMICA**

# VW Golf Z 60



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.



## LLANTAS DE ALEACION



Desde 6 x 13 a 8 x 16  
Desde 7 x 15 a 8 x 16  
Desde 7 x 15 a 10 x 17

### DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S. L. (948) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 98 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 58 96 21 FIGUERES (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 83 16 SANTANDER • AUTO SUPER (964) 63 89 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANQUE (93) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (965) 39 71 01 GIJÓN • ELECTRONICA CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE MATARO (BARCELONA) • MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA • RALLYE MANZANARES (91) 475 47 99 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STYLAUTO (96) 368 09 61 VALENCIA • STYL FLY (91) 675 14 74 MADRID • SUMIAUTO (943) 29 39 38 VITORIA • TALLERES BORREGO (953) 31 86 00 MALAGA • TALLERES LUIS GALLIZO (978) 66 21 61 ZARAGOZA • TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LÉRIDA)

Importador para España:

**Jacso** Vallespir, 189-191 - Tel. (93) 490 19 26 Télex: 54318-JSAU-E  
Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

**POR FIN EN ESPAÑA  
LAS AUTENTICAS  
FUNDAS**



100% ALGODON  
MADE IN GERMANY



IMPORTADO  
EN EXCLUSIVA  
POR  
**DECOTTON, S. L.**  
C/ Condessa de Venadito, 19.  
Tel.: (91) 250 26 12

**MERCEDES 190 E** 1.100.000 ptas. Tel.: 254 73 61.  
2.000 Inyección, preparado, impecable, pintura metalizada, cinco años. Precio, a convenir. Tel.: (977) 34 24 12.  
**ALFA Romeo Sprint Q-V 1.5, rojo, M-HU,** 43.000 km, perfecto estado, extras. 1.100.000 ptas. Tel.: 254 73 61.  
**ALFA Romeo TI Kit Zender, negro,** impecable, M-IB, garantía doce meses, súper precio. CAN, S. A. 28028 Madrid. Azcona, 62. Tels.: (91) 255 86 21/22 y 256 17 17.

## CAJA PORTA EQUIPAJES (Para esquís, golf, maletas, etc.)



**DISEÑO AERODINAMICO  
DIFERENTES MEDIDAS Y COLORES  
ADAPTABLE A TODOS LOS VEHICULOS  
GRAN CALIDAD DE ACABADOS**



IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
Pérez Galdox, 40 08012 Barcelona Tel. (93) 237 88 24

Distribuidor MADRID:  
A.T. Acc. del Automóvil, S.A.  
Avda. Pablo Iglesias, 49  
Tel. (91) 534 09 96  
Distribuidor BARCELONA:  
TURINI, S.A. Calvet, 73-75  
Tel. 209 67 33

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

# AUTO VILARDELL

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

## LLANTAS mad'in



Llantas de aleación para turismo y competición  
Desmontables en tres piezas

**WERK**  
MOTORSPORT, S. L.

Trafalgar, 64  
08010 BARCELONA  
Tel.: (93) 301 86 47  
Fax: (93) 302 76 73

**PORSCHE 924, B-KK,** muchos extras. 1.300.000 ptas. **BMW 320i,** dos puertas, extras, B-LB. 1.400.000 ptas. **Mercedes 190 E 2.3 16 V, Full Equip,** capó. sec. de cobre y zinc. 4.200.000 ptas. Tel.: (93) 664 15 92.

**PARTICULAR** vende Audi 100 CD Diesel, año 85, extras, muy bien de precio. Tel.: 747 02 31.

**PORSCHE 911 Carrera 3.3,** impecable, de particular a particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Tel.: (964) 21 21 77 (oficinas).

## Conductor, piense en el verano



Las cortinillas enrollables Optilux protegen eficazmente contra el sol, el calor y el deslumbramiento. Cortinillas enrollables para la luneta trasera y los cristales laterales. Para todos los tipos de vehículos.



**CENTRO MONTAJES  
auto equip**  
CÓRCEGA, 378 (Esq. Bruc)  
Barcelona - Tel. 207 00 19 - 207 35 14

# SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL,  
AUDI V W, PEUGEOT, FIAT,  
ALFA, LANCIA, etc.

**LOS NUEVOS NEUMATICOS  
ANCHOS**

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

**labi export s.a.** Vallespir, 189 Barcelona.  
Tel.: (93) 490 19 26



PEUGEOT 309 GTi  
FRENTE A 309 GRUPO A

JECKYL &  
HYDE

COMO en el relato de Mister Hyde y el Doctor Jeckyl, los coches de carreras son versiones potenciadas de los más tranquilos coches de calle. Hemos tenido la oportunidad de someter al Peugeot 309 oficial de la firma de Villaverde, a un test, con el Correvit, el sofisticado sistema de medición, que nos va a permitir conocer su valor real y las diferencias con el coche que cualquier ciudadano puede comprar en un concesionario.

Comencemos por decir que el grupo A (esta denominación corresponde a la «jerga» deportiva y significa que se han fabricado al menos 5.000 unidades) utiliza el motor de 8 válvulas, que de serie rinde 130 caballos. Tras la intensa preparación, la potencia sube hasta 165 caballos, es decir, se obtiene un 27 por ciento más de potencia.

Como se ve, la diferencia, en potencia bruta respecto al coche de serie, de 16 válvulas por cilindro, es escasa, apenas cinco caballos, aunque el coche de serie la obtiene a 6.500 vueltas y el «de carreras» a 7.500. A seis mil vueltas, ofrece más potencia el coche de calle que el grupo A.

Las diferencias pues no son demasiadas en lo que a motorización se refiere. Sin embargo, en los otros elementos de la cadena cinemática, la cosa es totalmente diferente. El embrague es cerámico, lo que permite transmitir el par (19,4 mkg) sin el menor problema. Hay que decir que es de accionamiento muy duro y de recorrido efectivo muy corto. Las arrancadas son por tanto algo violentas aunque se puede hacer patinar el embrague sin miedo a quemarlo, gracias al material que recubre el elemento de fricción.

La caja de cambios del grupo A es de seis marchas. Es una lástima que esta caja (de la que no nos olvidemos se han fabricado muchas unidades para que pueda ser utilizada en competición), no se ofrezca al menos como opción en el coche de calle, porque las seis marchas son indudablemente un excelente argumento de ventas. Sin llegar a las excelencias de las cajas de tipo X-Trac, lo cierto es que es rápida y precisa, aunque presenta una notable inadecuación en sus desarrollos, demasiado largos para los rallyes españoles. En muchas pruebas nunca se llega a utilizar la quinta y la sexta, lógicamente, sólo se usa en los tramos de enlace. Las velocidades que se alcanzan en cada marcha (a régimen de potencia máxima) son: 63

Aunque en los últimos años, el coche oficial de Peugeot (que corre con los colores de Motor 16), no ha tenido demasiada fortuna, lo cierto es que el Peugeot 309 GTi grupo A es uno de los coches más atractivos de cuantos participan en el Campeonato de España de Rallyes.

**EL EQUIPO AL COMPLETO.** Junto al Peugeot 309, todos los responsables de su mantenimiento y del Departamento de Competición: Moisés Sanmartín, José Martínez, Luis Muñoz, Javier Hernández, Pedro Cascales y los conductores: Miguel Aldaz (copiloto) y Javier Azcona (piloto).



**UN TRABAJO BIEN HECHO.** Una generosa parrilla de faros completa el sistema de iluminación sin restar capacidad de refrigeración. El veterano 205 es objeto de las mismas atenciones en el departamento de competición en Villaverde.

DE BORJA MORATAL A JAVIER AZCONA



El Peugeot 309 GTi en grupo A oficial lo han conducido sólo dos pilotos españoles, Borja Moratal y más recientemente (en un sólo rallye), Javier Azcona, pero la mejor definición de este coche la hizo Juan Carlos Pradera, piloto veterano, semioficial de Peugeot hace un par de años que dijo que «Este coche corre poco, pero lo poco que corre lo hace muy bien». Según Moratal, para hacer tiempos con el Peugeot, hay que conducirlo con mucha valentía, siempre alto de vueltas. Es un coche agradecido porque salen los tiempos con facilidad ya que es muy dócil y muy manejable. Aunque le falta algo de potencia, tiene un excelente chasis y unas suspensiones eficaces.



Javier Azcona sólo ha podido conducirlo en el Rallye de Santander, utilizando el 205 en otras pruebas. Las diferencias entre ambos son sólo de matiz, con mejor comportamiento en curva para el 309 ya que es más largo y por tanto menos brusco de reacciones.

A Javier le han sorprendido enormemente los resultados que ha obtenido el piloto oficial francés Delacour, en Montecarlo y en el Garrigues, clasificado justo tras los coches mundialistas. Cree que es un coche que exige una alta concentración para que salgan los tiempos en los tramos, pero que es muy noble de reacciones; que es una lástima no disponga de algunos caballos más.



CUADRO DE INSTRUMENTOS.

Como en todos los coches de competición, el interior del habitáculo es sobrio e incómodo. La instrumentación es sólo la imprescindible y toda la instalación eléctrica está con los fusibles al alcance de la mano.

km/h en 1ª; 85 km/h en 2ª; 110 km/h en 3ª; 137 km/h en 4ª; 160 km/h en 5ª y 180 km/h en 6ª. La primera es excesivamente larga y hay demasiado escalón entre segunda y tercera.

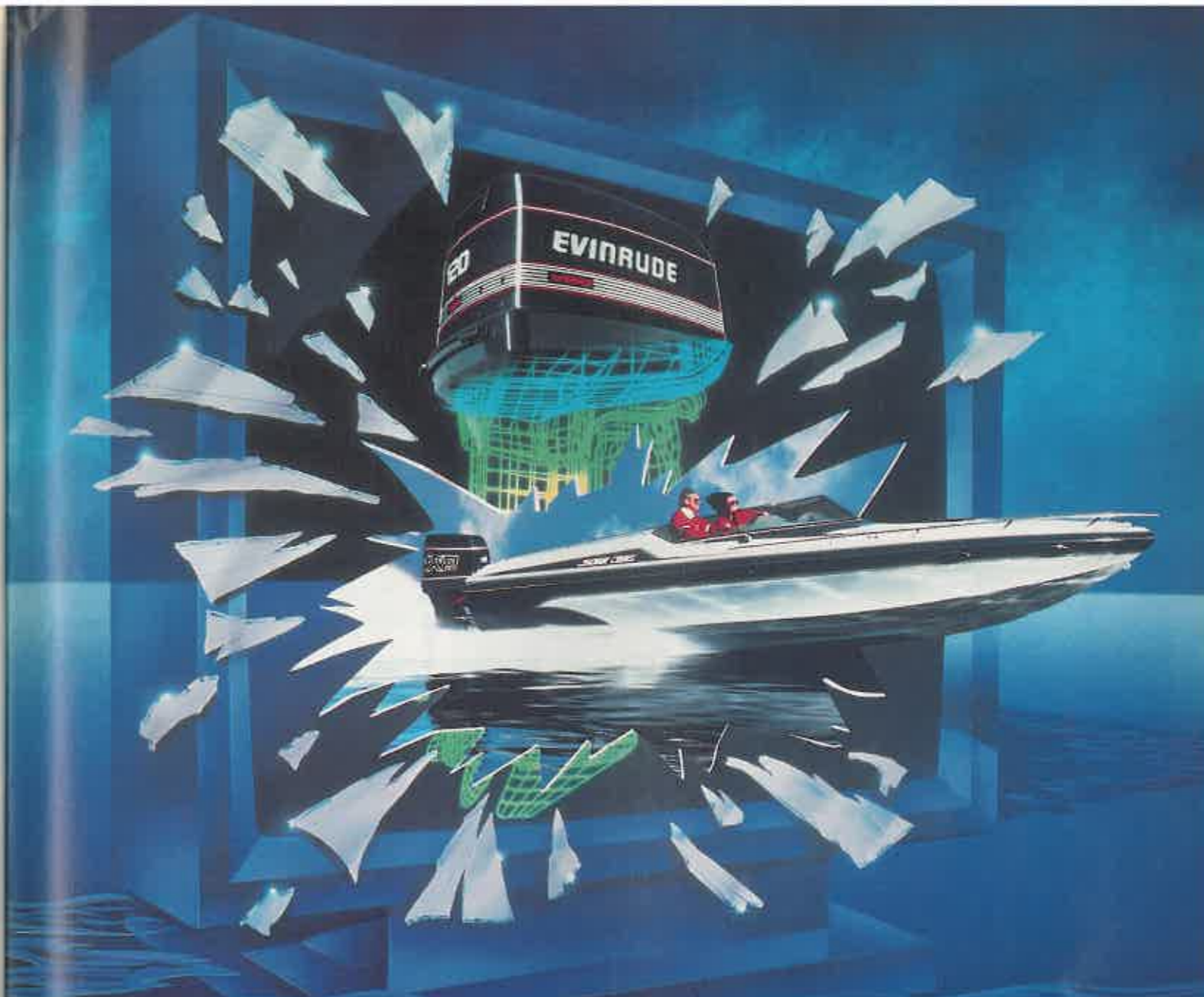
Esta inadecuación se comprueba con los valores de aceleración, obtenidos con el Correvit. El valor de aceleración de 0 a 100 por hora es de 7,62 segundos. No es del todo malo. El coche de serie acredita 8,23 segundos. Lo más curioso es comprobar que en los primeros 20 metros, el grupo A acelera muy fuerte, pero a partir de entonces, el 16 válvulas no cede ni un ápice en sus valores de aceleración. El grupo A tiene mejores «bajos» (mejor rendimiento por debajo de 4.000 vueltas) pero el 16 V le iguala a partir de ese régimen. Como el grupo A «estira» los regímenes hasta casi 8.000 vueltas, le acaba superando. Será muy interesante analizar el rendimiento del ya próximo motor de 16 válvulas en grupo A, que en el coche que ha desarrollado Peugeot-Italia (para el 405 M-16) ha llegado a dar 225 caballos.

Con un motor con mejores bajos, las cifras de recuperación son sensiblemente superiores. Es en esta faceta donde más se diferencia un coche de rallyes de un coche de serie. Piénsese que incluso la velocidad máxima del grupo A es mucho más baja que la de serie, pues ni siquiera llega a los 190 km/h cuando el coche de serie supera los 220; son los inconvenientes de los grupos supercortos y en los rallyes hay que acelerar más que correr.

Otro aspecto interesante son los frenos. El grupo A lleva los generosísimos discos ventilados del viejo Peugeot 205 turbo 16 del grupo B. No hay por tanto más problema que el de saber dosificar la presión sobre el pedal, muy duro, sin servofreno. Las pastillas, también muy duras (Valeo DS 11) exigen estar calientes para mostrar toda su eficacia. A 100 km/h el coche de serie recorre 49,3 metros antes de parar, mientras que el grupo A lo hace en 38 metros. Pero lo que es más impresionante

FICHA TECNICA

	16 válvulas	8 válvulas grupo A
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c c)	1.905 (83 x 88)	1.927 (83,5 x 88)
Árbol de levas	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección Motronic	Inyección Ljetronic
Compresión	10,4 a 1	11,5 a 1
Potencia máxima / 1 p m	160 / 6.500	165 / 7.500
Pai máximo / 1 p m	18,0 / 5.000	19,4 / 5.700
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera. Autoblocante
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 6 velocidades
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante entre topes	3,0	2,25
<b>FRENOS</b>		
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados / Dis.	4 discos ventilados
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	McPherson	McPherson
Trasera	Brazos tirados	Brazos tirados
<b>PESO</b>		
En orden de marcha (kg)	975 kg	880 kg
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,23	7,62
Aceleración de cero a 400 m (s)	15,87	15,67
Aceleración de cero a 1.000 m (s)	28,71	30,22
Velocidad Máxima (km/h)	220,51 (a 6.785 rpm)	187,6 (a 7.825 rpm)



Aquí está el futuro de la tecnología en FUERABORDAS...

Los motores EVINRUDE rompen con todas las ideas admitidas sobre el diseño de motores FUERABORDAS y fijan las normas únicas.

**EVINRUDE**  
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

La tendencia de última hora, garantiza gran aceleración y velocidad máxima, colocándole así a Ud. y a su EVINRUDE donde deben estar. Por delante de los demás.

**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Con EVINRUDE dispone de una amplia gama de motores desde 2 a 300 HP.

Autovía de Castelldefels Km. 9  
Cruce Ctra. de Viladecans  
Apartado 53  
08830 SANT BOI - BARCELONA

Tel: (93) 661 41 00  
Fax: (93) 661 30 10  
Télex 50.754 JMMV-E

PRESTACIONES A LA DECIMA DE SEGUNDO

Por medio del Correvit, hemos podido verificar, con la precisión que le caracteriza, los valores de aceleración, recuperación y velocidad máxima de las dos versiones del Peugeot 309.

El que el grupo A utilice un cambio de desarrollos muy cortos hace que las cifras de aceleración, en el kilómetro, sean más bajas que en el coche de serie, pero es que, a partir de los 600 metros, se llega ya a la velocidad máxima y la aceleración es 0 o incluso negativa. Por esta razón, se tarda más tiempo en recorrer un kilómetro que con un 309 de serie. Como curiosidad digamos que la aceleración máxima alcanzada es de 0,53 «g», que es un valor muy respetable, pero que superan algunos coches equipados con motores turbo, en los que las aceleraciones a regímenes medios son fulgurantes.



DON'T CRACK UNDER PRESSURE



TAG - HEUER  
SWISS MADE SINCE 1860

*Cabrera*

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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



PARA LAS CARRERAS.

Los asientos de tipo bacquet permiten una perfecta sujeción lateral. Junto a la palanca del freno de mano (sin trinquete), el repartidor de frenada.

es que la deceleración llega a alcanzar los 1,2 «g», cuando un coche de serie ni siquiera llega a 1 «g», una fuerza capaz de hacernos despegar del asiento.

Habría mucho que contar, pero lo dejamos para el futuro motor. Baste decir, por ejemplo, que la dirección asistida es un tercio más rápida que la de serie y que el peso se ha rebajado en unos 100 kilos. O

José María Cernuda  
Fotos: Alfonso J. Nieto

LA MEJOR CARRERA.

Los hombres de 250 protagonizaron la mejor carrera de la historia. Se rodó en un apretado pelotón del que al final pudieron escaparse Zeelenberg, Cardús, Kocinski y Bradl que lucharon hasta el final para decidir la victoria.



Al caer a tres vueltas del final, Jorge Martínez «Aspar» dejó escapar la oportunidad de destacarse en el Campeonato del Mundo de 125 cc cuando tenía la carrera prácticamente en el bolsillo. Por su parte Carlos Cardús hizo al contrario, ya que al pasar por meta a falta de una vuelta iba cuarto y parecía difícil que accediese al podio. Sin embargo en ese postrer giro adelantaba primero a Bradl y luego en el último viraje lo hizo mejor que Zeelenberg y Kocinski y la victoria se le escapó por seis centésimas.

GRAN PREMIO DE ALEMANIA

CASI GANAN

José Luis Aznar  
Enviado especial

El circuito de Nurburgring, en el que tenía lugar el Gran Premio de Alemania, se ha mostrado como un traidor escenario puesto que el número de caídas tanto en entrenamientos, treinta y siete, como en carrera, más de diez, bate todos los récords, ya que el Doctor Costa, cuya Clínica Móvil sigue los Grandes Premios desde hace años, sólo recuerda como similar el de Italia de 1988 en Imola, aunque ahí había carreras nacionales también. Estas caídas, están

motivadas a decir del citado Doctor por el cada vez mayor estrés de los pilotos que deben realizar un «pilotaje exasperado» y porque los neumáticos son de creciente agarre y no permiten florituras ya que no avisan cuando pierden adherencia.

Las caídas fueron protagonistas de primer orden en este Gran Premio. De entre ellas citemos las de Gardner, Dominique Sarron y Koji Takada, que se quedaron sin poder correr, las de Carlos Cardús y Wayne Rainey que tuvieron que salir a la pista mermados en sus facultades físicas, y, por fin, las de «Aspar», Vitali, Cadalora, Chili y Doohan, acaecidas en carrera y

que marcaron el desarrollo de las distintas cilindradas.

«Estoy preocupado porque sus motos corren y ellos van muy rápidos, pero además porque no tienen experiencia de ir en cabeza y eso puede complicar mucho la carrera». Esas eran palabras de «Aspar» antes de la salida del octavo de litro y cuando se refería a «ellos» quería decir Romboni, que tenía la «pole», Raudies, que le seguía y Capirossi, cuarto en parrilla tras el propio alcireño. Tendría parte de razón, pero a la postre sucedió todo al revés. Tras un primer liderato de Capirossi -con el motor de Gresini en su Honda- y de Raudies, a partir de la sexta vuelta el de JJ-Cobas pasaba a mandar las operaciones. Inesperado era Vitali puesto que con la Gazzaniga era quien más guerra le daba a nuestro piloto. El mano a mano duró hasta tres vueltas del final. Primero caía Vitali al resbalarle el pie de la estribera pues le iba cayendo aceite. Pero la sorpresa mayor venía cuando «Aspar» tampoco completa-



ba esa vuelta y se iba sin motivo aparente por los suelos con el agravante de no poder seguir para coger algún punto. Así Romboni iba disparado hacia su primer triunfo al tiempo que eran Raudies y Capirossi los que le acompañaban en el podio.

«Es una pena. Era una carrera facilísima, lo tenía todo controlado e inexplicablemente me he caído» explicaba compungido «Aspar» de regreso al box. Más tarde matizaba: «la culpa es mía, no forzaba nada, iba tranquilo y por eso me he caído». Con este abandono crece la leyenda del maleficio alemán que pesa sobre «Aspar» ya que de once Grandes Premios de Alemania en los que ha tomado parte ha abandonado en cinco y ha caído en cuatro, mientras que en los dos restantes ha hecho segundo y primero.

Excelente la carrera de Manuel Hernández, décimo, mientras que decimotercero era un Torrontegui que parece al fin en vías de recuperación. El resto de españoles no terminó, mientras que Spaan y Prein, máximos rivales del alcireño de cara al título, eran cuarto y quinto.

La carrera de doscientos cincuenta tenía a priori el aliciente de la nueva con-

frontación Honda versus Yamaha, marca que había ganado todas las carreras hasta ahora celebradas. Cadalora había sido el mejor en los entrenamientos, pero en la salida el más presto fue Schmidt con la Honda del lesionado Cornu. Le seguían Kocinski, Cardús, Cadalora y Zeelenberg, pero pronto el italiano cometería un error que lo enviaría a la cola del pelotón. Desde ese momento la carrera se rompió, los protagonistas del Mundial dieron cuenta de Schmidt y se destacaron. El cuarteto estaba formado por los más veloces de este año: Kocinski, Cardús, Zeelenberg y Bradl. Excepto éste, todos mandaron la prueba en algún momento, pero la mayor parte del tiempo el dominio correspondió al yanqui quien se vio acosado con gran insistencia por parte de Zeelenberg. Mientras, Cardús, con el pie derecho con una rotura producida en su caída del viernes, prefería reservarse para el final y así no ofrecía mucha resistencia a Bradl. La última vuelta sería épica. Por meta habían pasado en el orden siguiente: Kocinski, Zeelenberg, Bradl y Cardús. Se esperaba pues otro cuarto puesto para el de Tiana, pero éste no pensaba eso esta vez. El mismo lo explicó así: «Mi plan era adelantar a Bradl y Zeelenberg en dos frenadas y luego, si podía, hacer lo mismo con Kocinski. A Bradl lo adelanté en el ángulo de abajo y con Zeelenberg lo intenté en la chicane de subida, pero salí muy abierto y me volvió a pasar». Así llegaron al último viraje: «Esta vez al americano le han devuelto la pelota del adelantamiento a Cadalora en Jerez porque él entró por dentro para que Zeelenberg no lo pasara, pero luego salió muy abierto y los dos se molestaron. En cambio yo al verlo pude trazar bien y salir muy rápido y casi los gané a los dos». En esos momentos Cardús se encontraba dividido entre la alegría de ser segundo -no pisaba el podio desde Suzuka- y el enfado por no haber ganado: «Han sido sólo seis centésimas» decía al tiempo que cojeaba ostensiblemente por culpa de su fractura en el pie. Pero tal vez

**GANARON LOS JOVENES.** La lucha en 125 se centró entre los veteranos «Aspar» y Vitali, que rodaron por los suelos, y los jóvenes Romboni y Raudies que fueron los que ocuparon los dos primeros escalones del podium. Esta ha sido la primera victoria del italiano Romboni que planteó una carrera inteligente.

**LA REVELACION** El holandés Wilco Zeelenberg, la revelación esta temporada en el cuarto de litro, en la última vuelta fue más listo que Kocinski y se anotó el primer triunfo en un Gran Premio.

lo más importante es que se ha demostrado que el pupilo de Roberts no es imbatible... Y eso da mucha moral. Crivillé hizo una buena carrera, pero en esta ocasión no pudo ser más que decimoprimeros, justo por detrás de su compañero de equipo que hizo una gran remontada. Si las dos primeras carreras de la jornada fueron un gran espectáculo, lo que se vivió en la categoría «reina» fue de pena. Diezmada ya la parrilla por accidentes previos: faltaban Gardner, Lawson, Haslam y Magee, además Rainey y Sarron salían mermados por sus caídas respectivas en entrenamientos y en Misano. Sch-

wantz tomó el mando enseguida y pronto se destacó mientras que Rainey, que había salido mal, si bien pronto fue segundo, no pudo seguir el ritmo del tejano. Tercero fue durante unos giros Sito, mientras que en los primeros compases caían Doohan -que había sido el primer líder- y Chili. Con ello las cosas se estabilizaron pronto: Schwantz sólo en cabeza, Rainey segundo y tercero, tras adelantar a Sito y Sarron, McKenzie. Al décimo giro, Sito, con sus neumáticos standart degradados, no pudo evitar que el galo le pasase, mientras que les seguían Ruggia y Garriga, éste con problemas de motor. «La moto no salía»

**EMPLEARSE A FONDO.** Con el pie fracturado Carlos Cardús se reservó para las últimas vueltas. Con inteligencia superó a Kocinski a la vez que lo rebasaba Zeelenberg.

**ESPECTADOR A LA FUERZA.**

En los entrenamientos libres del jueves, Gardner se rompió el pie por nueve sitios y no pudo correr en Alemania. No descarta poder estar en la salida en el próximo Gran Premio, dentro de quince días en Austria.





**MARCHA TIRUNFAL.** El tejano Kevin Schwantz se anotó la victoria en un Gran Premio en el que faltaban o estaban mermados de condiciones sus más directos rivales.

## NURBURGRING DESDE EL BOX

EN Alemania está prohibida la publicidad de tabacos, pero el equipo Coronas lucía sus colores sin pudor alguno. «No es preciso que lo tapemos porque al no venderse aquí, no hay problema» explicaban. Por si acaso se habían traído un certificado de que hacían productos alimenticios también.

EN los entrenamientos Chili llegó al box completamente paralizado. No lo pudieron ni tan siquiera bajar de la moto y con ella lo llevaron a la Clínica Móvil. Un pinzamiento en la columna, posiblemente secuela de su caída en Misano, era el responsable.

**HABLANDO** de caídas, de las treinta y siete de entrenos, las más graves fueron las siguientes: Takada con posibles lesiones vertebrales, Gardner con el pie derecho roto por nueve sitios, y Dominique Sarron, tres fracturas en la pierna y ligamentos.

A Miralles le amonestaron por adelantarse cuando ondeaba una bandera amarilla que él asegura no haber visto pues iba pegado a su antecesor.

Cuando parecía que lo podían descalificar y quedarse sin participar en la carrera, se salvó. Además de las buenas palabras y las excusas, lo que pesó fue que Cadalora y Shimizu estaban en la misma situación.

LA FIM ha presentado sus medidas para «salvar» quinientos. Aumento del peso mínimo de 115 a 130 kilos aplicable ya en 1991. En 1992 se engordarán de 90 a 100 kilos las de doscientos cincuenta y de 65 a 70 las de ciento veinticinco a la par que todas deberán usar carburante sin plomo de 98 octanos en lugar del que ahora emplean que tiene 130. Naturalmente todos han dicho que no están de acuerdo y que ello no representa la salvación de la categoría.

LAS mediciones de velocidad punta efectuadas por Honda, arrojaron los siguientes valores. En 500, Schwantz 277 Km/h, McKenzie 272, Sito y Chili 268, Doohan, Rainey y Garriga, 267. En 250 fueron: Shimizu 240, Roth y Bradl 237, Zeelenberg 236, Cardús y Cadalora 235, Kocinski y Crivillé 234 y «Aspar» 229.

## CLASIFICACIONES

### 125cc

1º D. Romboni (Honda), 43'11"803; 2º D. Raudies (Honda) a 3"27; 3º L. Capirrossi (Honda) a 10"07; 4º H. Spaan (Honda) a 11"34; 5º S. Prein (Honda) a 11"42; 10º M. Hernández (Honda) a 27"88; 13º Fco. Torrontegui (Honda) a 35"68

### 250cc

1º W. Zeelenberg (Honda) 46'53"129; 2º C. Cardús (Honda) a 0"06; 3º J. Kocinski (Yamaha) a 0"09; 4º H. Bradl (Honda) a 0"68; 5º H. Schmid (Honda) a 17"91; 11º A. Crivillé (Yamaha) a 50'47.

### 500cc

1º K. Schwantz (Suzuki) 50'18"517; 2º W. Rainey (Yamaha) a 11"86; 3º N. McKenzie (Suzuki) a 27"20; 4º C. Sarron (Yamaha) a 35"12; 5º S. Pons (Honda) a 44"01; 6º J.P. Ruggia (Yamaha) a 1'02"; 7º J. Garriga (Yamaha) a 1'21"

### ASI VA EL MUNDIAL

#### 125cc

1º D. Raudies, 53 puntos; 2º L. Capirrossi, 49; 3º H. Spaan, 46; 4º S. Prein, 45; 5º «Aspar», 40; 8º M. Hernández, 24; 17º J. Miralles, 10.

#### 250cc

1º J. Kocinski, 77 puntos; 2º C. Cardús, 70; 3º W. Zeelenberg, 65; 4º L. Cadalora, 60; 5º H. Bradl, 54; 12º A. Crivillé, 14; 27º «Aspar», 4.

#### 500cc

1º W. Rainey, 94 puntos; 2º K. Schwantz, 67; 3º W. Gardner, 50; 4º M. Doohan, 45; 5º S. Pons, 42; 6º J. Garriga, 40.

bien de abajo» explicó el de Ducados. Desde ese momento se asistió a una monótona procesión que aburrió a los espectadores e incluso a los pilotos.

Así, por ejemplo Randy Mamola, cuando fue doblado por Schwantz, soltó el manillar y aplaudió al tejano en tono de burla y si el gesto del pecoso americano no debe ser alabado, demuestra el descontento de los pilotos en una categoría que está feneciendo por momentos si no se remedia. La política de dar sólo neumáticos a unos pocos, es en este momento uno de los causantes de que haya diferencias insalvables entre los pilotos de una misma marca. Como decía Sito: «Yo no digo que con los mejores neumáticos los ganase, pero al menos podría luchar como en las primeras vueltas. Con los standart, al cabo de diez giros ya no puedes hacer nada y yo no estoy dispuesto a jugarme la vida en vano. Ya tuve bastante con lo de Jerez» diría enfadado el piloto de Campsa cuando bajó de la moto. Para Schwantz pues, victoria sin el brillo de otras ocasiones, pero victoria al fin y al cabo.

SEAT IBIZA II. LIDER EN VENTAS '89

TEMPERAMENTO

SXi

El IBIZA SXi

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

Estos son algunos de sus éxitos:

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

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

1.599.000 PTAS.

Precio final recomendado por el fabricante (I.V.A. y otros impuestos incluidos)

SEAT. MAS POR MENOS.

IBIZA. Desde 970.000 Ptas.

SEAT  
Grupo Volkswagen



© T.M.



SEAT, Socio Colaborador y Coche Oficial Barcelona '92





CIRCUITO DE JEREZ

# ALTA VELOCIDAD

Juan Luis Soto  
Enviado especial

Las expectativas del actual Campeonato de España de Velocidad se están cumpliendo. En Jerez se vivieron momentos de gran emoción acompañados por las otras nueve carreras que completaron el fin de semana andaluz.

El campeonato volvió a teñirse de rojo al realizar el Alfa Romeo de Luis Villamil una soberbia carrera. En entrenamientos no conseguía situarse en la primera fila de parrilla y conocía de nuevo problemas en el pesaje de su coche. Una impresionante

remontada desde las primeras vueltas le llevó hasta el líder inicial, Luis López de La Cámara que, con un eficazísimo Ford Sierra Cosworth, no pudo impedir que Villamil le diera caza y lo rebasara en la sexta vuelta. No obstante De La Cámara volvía a retomar la cabeza durante dos vueltas más antes de que Villamil sentenciara el duelo arriesgando el todo por el todo, llegándose incluso a tocarse ambos coches en más de una apurada de frenada. Pero para el de Ford la cosa no acababa ahí, su coche desfallecía y era su propio compañero de equipo, José Sasiambarrera quien se hacía con la segunda posición.

De La Cámara era también rebasado antes del banderazo por un sorprendente Javier Mora que, si sigue con esta trayectoria, puede confirmarse como uno de los más eficaces pilotos del momento. Su Citroën AX Sport plantó cara de una forma increíble a los «grandes» de cabeza consiguiendo un podio muy meritorio que ya se vaticinó en la anterior prueba de Calafat cuando conseguía hacer un cuarto puesto.

Quien no parece encontrarse con un coche a su altura es Luis Pérez Sala, que vio impotente como la cabeza de carrera se le escapaba desde el principio con constantes fallos y rateos en el segundo Alfa 75,

**AGITADO FINAL.**  
Tanto Luis Villamil en el Campeonato de España de Velocidad, como Santiago Moya en la Copa Renault Turbo sudaron para ser en la meta los primeros.



**EL CUATRO MAGICO.**  
Luis María Santías era el vencedor de la final B de la Copa Citroën AX, mientras que una espeluznante remontada le daba a Pedro Martínez de la Rosa el triunfo en la Formula Ford.



a todas luces mucho menos preparado que el de Villamil. Antonio Albacete, por su parte, conseguía a pesar de diversos problemas llevar su potente Toyota Corolla 16 válvulas hasta la sexta posición por detrás del BMW M3 de Santiago Martín Cantero. El fortísimo calor reinante elevó la temperatura de los habitáculos hasta extremos casi intolerables y los pilotos llegaron exhaustos y deshidratados a la meta.

El resto de las carreras también vivieron momentos de lucha a pesar de tener mejor definidos a sus líderes. Así por ejemplo la Fórmula Ford ofreció un excelente espectáculo animado por Alvaro de Arenzana que comandó con autoridad la carrera hasta que Pedro Martínez de la Rosa, muy retrasado en la salida, fue dando cuenta de los participantes desde el puesto decimoprimer hasta la cabeza de carrera, superando a eficaces pilotos como Pedro Calle, Enrique Gluckman, Roger Morback y, finalmente, a su propio compañero, Alvaro de Arenzana.

Y siguiendo con los fórmulas, la Fiat fue dominada por Javier Díaz, eso sí, en feróz lucha con Angel Burgueño, con quien se estuvo toda la carrera pasando y repasando, imponiéndose a tan sólo dos vueltas del final. Eusebio Güell y Sebastián Llevadot remontaron por su parte desde posiciones intermedias para colocarse por detrás de los ganadores.

En las copas se registró como ya es habitual una masiva inscripción que aumentó el ambiente respirado en Jerez. La R-5 Iniciación era sin embargo dominada de principio a fin por un intratable Juan Carlos Delgado que ya había hecho el mejor tiempo en entrenamientos y no parece estar dispuesto a hacer concesiones. Con la anterior victoria de Calafat ya ha demostrado que es el líder indiscutible entre los «iniciados». Pero si el primer puesto fue indiscutible también lo fueron el segundo y el tercero, controlados en todo momento por Manuel Rodríguez e Ignacio Hervás respectivamente.

La Turbo por su parte ofreció sus mejo-

res momentos en la pugna durante el último tercio de carrera entre el vencedor, Santiago Moya y Eduardo de Aysa que, en furiosa remontada, llegó a acosar de forma contundente en las últimas vueltas a Moya, ofreciendo unas espectaculares apuradas en las frenadas.

Los Citroën AX fueron legión sobre el abrasador circuito de Jerez. Siguiendo el sistema de las dos mangas, la jornada copera se completó con estas dos tandas en las que no faltó de nada. En la Final A, Ramón Alvarez se imponía con autoridad sin ser inquietado por nadie, seguido en la meta por otro intocable, Gregorio Díez, y por Eladio Ruíz, quien tuvo que vérselas durante toda la carrera con Emilio De La Osa en una pugna de lo más emocionante. En cuanto a la Final B estuvo copada en sus puestos de cabeza por Luis María Santías, Martín Egaña y Fernando Medina.

Los cada vez más numerosos clásicos deportivos y el Campeonato Andaluz terminaron de completar esta tercera cita de velocidad que volverá a producirse con motivo de la inauguración del Circuito de Albacete.

## CLASIFICACIONES

### CAMPEONATO DE VELOCIDAD

1º L. Villamil (Alfa Romeo 75) 36:22.85  
2º J. Sasiambarrera (Ford Sierra Cosworth) 36:27.42. 3º J. Mora (Citroën AX Sport), 37:01.39. 4º L. L. de la Cámara (Ford Sierra Cosworth), 37:02.05. 5º S. M. Cantero (BMW M-3), 37:02.42

### COPA RENAULT 5 TURBO

1º Santiago L. Moya, 26:42.23. 2º E. de Aysa, 26:42.50. 3º E. del Puente, 26:54.92

### COPA RENAULT INICIACION

1º J.C. Delgado, 23:51.65. 2º M. Rodríguez, 23:52.69. 3º I. Hervás, 24:05.56

### FORMULA FORD 1.600

1º P. Martínez, 23:44.08. 2º A. de Arenzana, 23:44.45. 3º Roger Morback, 23:49.28.

### FORMULA FIAT UNO

1º J. Díaz, 18:32.44. 2º A. Burgueño, 18:34.65. 3º E. Güell, 18:49.95.

### COPA CITROEN AX, FINAL A

1º R. Alvarez, 27:18.43. 2º G. Ruíz, a 1"64. 3º E. Ruíz, a 6"61.

### COPA CITROEN AX, FINAL B

1º L. M. Santías, 27:27.44. 2º M. Egaña, a 1"69. 3º F. Medina, a 3"01.



Ramón Vila ha sido el vencedor del Raid Quinto Centenario, una de las pruebas más animadas y mejor organizadas del joven certamen.

RAID QUINTO CENTENARIO

# SORPRESAS, SORPRESAS

Los cuatro días de carrera han sido una sucesión de cambios de líder, que ha culminado con la victoria de Ramón Vila y Xavier Roqueta, que sobre un Nissan se han impuesto a los potentes equipos oficiales. En un principio se pensó que la lucha se centraría entre el Nissan oficial de Prieto y el Audi de José María Serviá, pero nada más tomar la salida en Navalcarnero, se vio que había otros candidatos a los primeros puestos. José María Solé, con el Suzuki Vitara oficial se situó por delante del todopoderoso Nissan, mientras que el Audi sufría un contratiempo en la suspensión posterior que lo hundía en la clasificación, condicionando ya su actuación en el resto de la prueba. En los primeros compases se apreció una cierta

calma entre los equipos punteros, lo cual permitió que no hubiese grandes diferencias. Ya en los primeros kilómetros se comprobó el acierto de la organización en la selección de los tramos, que resultaban entretenidos y perfectamente balizados. No obstante, los kilómetros van haciendo mella y se van produciendo las primeras bajas. En la cabeza de la carrera, se produce el abandono de Solé, cuando su Suzuki se encontraba por delante del Nissan de Prieto. La rotura del motor se produjo en un vadeo. Es la segunda vez consecutiva que el piloto del Suzuki oficial tiene que abandonar cuando rueda en cabeza. Con Solé fuera de carrera y Serviá muy retrasado, todo parecía ponerse bien para

Prieto, que ya había tenido sus más y sus menos con la transmisión delantera. Al abordar una zona trialera con bastante pendiente, cedió la transmisión trasera, con lo cual el Nissan quedaba fuera de carrera. En la misma especial que desaparecieron Solé y Prieto, José María Serviá pasó algunos apuros con el embrague, que estaba muy castigado. Sorprendentemente, las tres primeras plazas quedaban en manos de tres Nissan, pero particulares. En la cabeza de carrera se colocó Ramón Vila, seguido por Torra y Royo. La lucha entre estos tres fue durísima, puesto que las diferencias eran mínimas y los seis primeros clasificados se encontraban agrupados en menos de 35 minutos, lo cual es nada en un Raid que dura cuatro días. Por detrás, los hermanos



**HERMANOS EN LUCHA**  
Salvador (arriba) y José María Serviá, tuvieron que correr mucho al final.



**DURO ESPECTACULO**  
Agustín Vall ganó en motos. El Patrol de Torras refleja la dureza de la prueba.

Serviá, cada uno en su coche realizaban una buena remontada. José María Serviá, comentaba, que salir desde detrás era un inconveniente muy importante, puesto que los adelantamientos son muy complicados y peligrosos ya que hay que salirse del camino y no siempre le facilitan a uno la labor. Por su parte, Salvador, con un coche muy poco preparado y algo maltrecho después de los dos primeros días de carrera se tomaba las cosas con calma, pero sin perder el ritmo. Ya en tierras andaluzas, el duelo entre Torra y Vila es durísimo. Vila tenía una ligera ventaja sobre su rival y no estaba dispuesto a correr riesgos. Una vez más hay que destacar la brillante carrera de Francesc Selga, con el Suzuki Samurai, que hace las funciones de asistencia rápida del equipo Suzuki y que poco a poco se fue colocando justo detrás de los líderes. La última etapa tampoco estaba exenta de sorpresas. Salvans tenía que abandonar tras un toque con un árbol, que rompía las conducciones de la gasolina del Range y

le dejaba parado. Serviá salió dispuesto a jugarse el todo por el todo con tal de conseguir eliminar la media hora de diferencia que le separaba de Vila. Torra también apretaba el ritmo y ambos superaron a Vila en los primeros kilómetros. Torra se quedó atascado en un río y perdió mucho tiempo, lo cual dejó el camino libre al mayor de los Serviá con Range. Por su parte, el otro Serviá tenía problemas con la gestión electrónica de su Audi, que se negaba a andar más de trescientos metros seguidos. Finalmente, Vila se alzó con una inesperada victoria. En motos, la competición también ha sido muy dura y finalmente Agustín Vall se hizo con el triunfo. Como colofón, hay que dar la enhorabuena a los organizadores, que han hecho un tremendo esfuerzo, pero que se ha visto compensado con una carrera bonita y brillante. Sin duda, el Raid Quinto Centenario, ha elevado mucho el nivel de este tipo de pruebas.

Victor Piccione  
Fotos: Jose A. Díaz

CLASIFICACIONES

- 1º R. Vila-X. Roqueta (Nissan Patrol), 18.07.09
- 2º S. Serviá-J. Puig (Rang Rover), a 24'08.
- 3º J. Torra-A. Romani (Nissan Patrol), a 26'31
- 4º A. Royo de la Sota-J. L. Val (Nissan Patrol), a 29'39.
- 5º J. M. Serviá-E. Oller (Audi Coupé), a 33'8.
- 6º F. Selga-J. Sola (Suzuki Samurai), a 1h 28, 40.
- 7º J. Regas-F.Rius (Range Rover), a 1 hora 39' 40
- 8º J. Collin-H. Collin (UMM 100DTI), a 1hora 47' 40.
- 9º J.A. García-P.Martínez (Suzuki Samurai), a 1 hora 50' 56.
- 10º A. Lerma-A. Rodas (Suzuki Samurai), a 1 hora 56' 49.

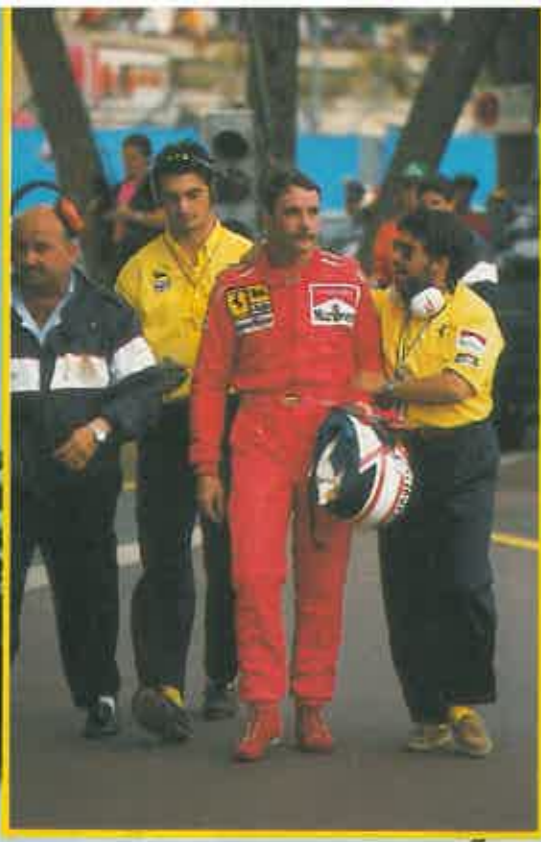
CLASIFICACION MOTOS

- 1º A. Vall (KTM300).
- 2º A. Boluda (Honda XR 600).
- 3º H. Kinigadner (KTM 600).
- 4º O. Gallardo (Husqvarna 510)
- 5º J. Pons (Yamaha 250)

G.P. DE MONACO

# SENNA, EL PRINCIPE

La superioridad de Ayrton Senna fue aplastante. Nadie pudo optar a la victoria a pesar de los muchos esfuerzos hechos por Ferrari y Williams. Después del abandono de Nigel Mansell y Alain Prost decidió desarrollar una carrera sin riesgos.



**RABIA Y DECEPCION.**  
Nigel Mansell y Alain Prost en su intento de alcanzar a Senna y Riccardo Patrese. Con sus lúgubros esfuerzos, se quedaron fuera de la victoria.



**Gigi Corbetta**  
Enviado especial

**E**STE Gran Premio de Mónaco tenía un significado especial, porque en él se esperaba un esclarecimiento de las dudas sobre la competitividad de los equipos punteros. Después de la victoria de Alain Prost en Interlagos y la de Riccardo Patrese en Imola, todo parecía indicar que la superioridad de McLaren estaba seriamente atacada. Sin embargo, en Mónaco se ha reconfirmado la hegemonía del equipo británico. Explicado de otro modo, Alain Prost no pasa de ser la alternativa de Senna y Ferrari ni siquiera la de McLaren. A su vez, el espantapájaros en que se convirtió el Williams Renault FW 13 B después de su victoria italiana, ha dejado de preocupar seriamente.

Senna se ha adjudicado este Gran Premio a su estilo, sin dar la más mínima oportunidad a sus rivales de optar a la



**COMO UN TIRO.**  
El talento de Jean Alesi se impuso a la agresividad de Berger. Desarrolló una carrera sin fallos, y por ser la primera vez que corría en Mónaco, su actuación fue genial.

## MONACO EN BREVE

Por primera vez el piloto David Brabham logró clasificarse para un gran premio. Eso dio lugar a que durante el pasado domingo, dos miembros de la familia Brabham tomaran la salida en dos circuitos y en dos competiciones diferentes. En Indianápolis Geoff, hermano de David, tomaba parte en las 500 Millas a los mandos de un Lola-Judd con el que se situó en el octavo lugar de la parrilla de salida.

Los constructores del campeonato de Fórmula 1 que utilizan en la actualidad motores de ocho cilindros, han solicitado a la FISA que se apruebe un reglamento en el que se limite la gasolina a ciento ochenta litros. Por otra parte, los que utilizan propulsores de doce cilindros han pedido poder adelantar los pedales de los monoplazas siete centímetros. En 1991 se verá.

La colocación de los nuevos boxes en Mónaco ha pasado a ser en aparcamiento de dos plantas. La distancia de este de la línea de pista era excesiva y no permitió reparaciones inmediatas, además de complicar muchísimo el trabajo de los mecánicos. La queja fue unánime, y se manifestó que la mejora perjudicó a todos.

El síntoma evidente de la colaboración entre Ferrari y Minardi, fue que en vista del dudoso estado de salud de Pier Luigi Martini, la escudería del Cavallino se ofreció a «prestar» a Gianni Morbidelli -probador de Ferrari- para que Minardi pudiera alinear dos coches.

El veterano periodista francés Gerard Crombac, fue galardonado en la cena ofrecida por Marlboro con un cuadro en el que se reproducía su cara en combinación con un monoplaza y el número 400, que significaba los Grandes Premios en los que él actuó como periodista.

Por fin se ha descubierto la razón por la cual en el Gran Premio de Mónaco se da la salida una hora más tarde que en los demás. El misterio consiste en algo sumamente sencillo: su alteza serenísima el Príncipe Rainiero no acepta suspender su siesta tradicional. Se trata de una condición «sine qua non» que el Príncipe pidió a Bernie Ecclestone desde hace años.

En la Europa Cup Renault, la actuación española fue excelente. Tomás Saldaña se adjudicó la segunda posición después de prevalecer sobre Schultz en la última manga



victoria. Con la maestría que le caracteriza, dominó todas las facetas de este Gran Premio, hasta el extremo de resultar casi insultante. Si no ocurren problemas mecánicos u otros de índole similar, nadie es capaz de arrebatarse una victoria o una pole-position. Cabe decir que Senna es el secreto de McLaren y no al revés.

A lo largo de los tres días de Gran Premio, Jean Alesi tomó la «alternativa» y reafirmó el gran caudal de talento que hay en él. Era la primera vez que corría en el trazado monegasco, y a pesar de las múltiples dificultades que encierra, Alesi cogió el toro por los cuernos desde el principio y se atrevió a decir:

«No conozco Mónaco y sé que tengo que codearme con los "grandes", pero yo intentaré alcanzar la victoria».

En realidad, el quehacer de Alesi ha confirmado sus palabras, y el segundo lugar logrado en la clasificación final ha valido como una victoria. Tanto en los entrenamientos libres como en los cronometrados se situó siempre entre los

tres primeros, rivalizando con Senna, Berger y Prost. La actuación de Alesi ha significado una seria bofetada moral para Ferrari y también para Williams. Resulta descorazonador ver como un coche diseñado por técnicos despedidos por Ferrari, construido con medios modestos y pilotado por un debutante, logre clasificarse en el tercer lugar de la parrilla de salida a veinticinco centésimas de segundo de Prost y por delante de Berger, Patrese, Boutsen y Mansell. Es cierto que sobre el virado trazado de Mónaco, los motores con ocho cilindros se ven menos desventajados respecto a los de diez y doce, sin embargo hay que tener en cuenta que Alesi logró la segunda posición con un motor infinitamente inferior a los Honda, Ferrari y Renault. Al respecto, Juan Manuel Fangio elogió con estas palabras el resultado de Alesi: «Lo que ha hecho este chico con un motor que desarrolla setenta caballos de potencia menos que sus contrincantes, demuestra que tiene madera de campeón. Ha hecho una carrera genial.»

**COMO UN CUADRO.**  
El marco que Mónaco ofrece a la Fórmula 1 es incomparable.

Para no variar, Ferrari fue el centro de la confusión y el nerviosismo.

Como es de suponer, lograr un buen resultado en Mónaco era vital para la escudería del Cavallino, a la que fue a ver el mismo Giovanni Agnelli -Presidente de la FIAT-. En la primera confrontación con McLaren y Williams se vio que eran inferiores, cosa que hizo cundir el pánico en el sector técnico de la escudería. Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- había decidido utilizar los motores 640 Evoluzione, tanto en los entrenamientos como en la carrera. A la vista de lo acontecido hizo montar los nuevos 037, que por una parte desarrollan menos potencia, pero son más progresivos en las salidas de las curvas. Esa decisión junto a la genialidad de Prost dieron como resultado el segundo lugar en la parrilla de salida para el

Profesor que, una vez lograda, escuchó estas palabras de Fiorio: «En el día de mi cumpleaños, éste es el mejor regalo que he recibido.»

Mientras para Prost todos eran elogios, Mansell se encontraba en su box, marginado por haberse equivocado en la regulación de su coche. Al respecto, se rumorea que hay diferencia de trato entre él y Prost, situación que se confirma con estas palabras de Mansell: «Veo que todas mis conclusiones y datos se pasan a mi compañero; sin embargo, yo recibo de él sólo el saludo por la mañana.»

Para la carrera, el Profesor eligió el cambio con siete velocidades, mientras que Mansell decidió utilizar el de seis.

Desde el principio de la temporada, es la primera vez que Senna y el Profesor se han encontrado encabezando la parrilla de salida, situación que hacía suponer un duelo sin miramientos para llegar primero a la curva de Saint Devote. Esa pequeña ventaja significa mucho debido a que en Mónaco es muy difícil y arriesgado adelantar, cosa que no gusta a Prost.

En contra de todo pronóstico, la primera salida fue anulada al ocurrir un accidente entre Modena, Prost y Berger. El culpable fue este último que, al ver como Alesi adelantó por la derecha al Profesor, quiso hacer lo mismo en el momento en que Prost cambiaba de trayectoria. Inevitablemente chocaron y Modena que venía desde atrás no los pudo evitar.



**UN ERROR CARO.**  
La furia de Nigel Mansell le hizo cometer un error al adelantar a Thierry Boutsen. Alex Caffi salvó los colores de Arrows. Sin hacer nada especial se encontró quinto en la clasificación final.

**ERROR DE NOVATO.**  
Nelson Piquet pudo haber terminado en cuarto lugar. Se precipitó al adelantar a Boutsen y dio un trompo. Además se hizo empujar para volver a la pista.

elf



el aceite nacido de la competición.

En la segunda salida fue nuevamente Senna quién ocupó el primer lugar, y como de costumbre, emprendió un huída que le iba distanciando de Prost, Alesi y Berger un segundo por vuelta, hasta que en la novena marcó la primera vuelta rápida, seguida de cuatro más, hasta culminar en el tiempo de 1.27.275 que quedó como el récord definitivo en carrera.

A lo largo de las setenta y ocho vueltas que duró el Gran Premio, Senna rodó incontestado a pesar de haber tenido una bajada de potencia del motor a media carrera y problemas de transmisión en los últimos compases. Por esta razón, el brasileño aminoró su marcha y en el momento de la llegada le separaban de Alesi solamente dos centésimas de segundo. Poco faltó para que el deseo de Alesi se hiciera realidad.

La esperanza de Prost de poner nervioso a Senna y así poder hacerse con la vic-

tuvo suerte su compañero de equipo Nannini que abandonó por un sobrecalentamiento del motor. Al margen de esto, los Benetton Ford B190 no dieron buen juego en Mónaco por unos constantes problemas de subviraje.

La dureza del trazado monegasco causó una «debacle» que hasta la fecha ha sido la mayor en lo que va de Campeonato. Sólo seis coches cruzaron la meta y Foitek se clasificó de milagro. Entre las cosas sorprendentes se vio a Caffi en el quinto lugar, a dos vueltas del primero, a pesar de la mala calidad de su Arrows-Ford A 118. También Bernard llegó al final con su Lola-Lamborghini.

Otro gran derrotado fue Patrese, que después del resultado de Imola salió a la pista con una gran carga emotiva. Desde la salida rodó en las primeras posiciones, y al retirarse Prost pasó a ocupar el cuarto lugar. Se veía claramente que era más



**UN GRAN TEMOR.**

Todos temían que en la salida ocurriera un choque entre Senna, Prost y Alesi.

toria, terminó poco antes de la mitad de la carrera. Hasta ese momento no había logrado librarse del acoso de Alesi, que prodigiosamente soportaba la «marcha» del Profesor y de Berger que le seguía. De pronto, el Ferrari 641/2 se quedó sin electricidad en la batería por causa del mal funcionamiento del alternador, obligando a Prost a retirarse. Su compañero Mansell, que mantenía un divertido pique con Boutsen durante más de quince vueltas, cometió un error al intentar adelantarlo en la entrada de la chicane y chocó dañando su alerón delantero. La sustitución del mismo le costó volver a la pista en la penúltima posición. Mansell hizo una remontada espectacular y con una increíble tenacidad volvió a adelantar a Boutsen. Mientras se iba acercando a Berger, fue víctima del mismo problema de Prost: por falta de suministro eléctrico se quedó con el cambio bloqueado.

En esta ocasión fue Boutsen el que logró salvar los colores de Williams Renault al clasificarse en el cuarto lugar a una vuelta de Senna. Su carrera se puede calificar de «peleona» al haber mantenido una lucha cerrada también con Piquet, que terminó en un trompo de este último cuando intentaba adelantarlo en la curva del Loewes. Piquet pidió a los comisarios que le empujaran para volver a la pista, y eso le costó la descalificación. Tampoco

competitivo que Boutsen y que su coche gozaba de una puesta a punto más adecuada a Mónaco. Al cumplirse la vuelta cuarenta, el dispositivo que regula el sistema neumático de las válvulas del motor se quedó sin presión.

Entre los abandonos abundan las averías por problemas de cambio y transmisión, que afectaron a Lehto, Barilla, Alliot, Brabham, Donnelly y De Cesaris.

A pesar de los esfuerzos de Martini para poder tomar parte en Mónaco, a causa de la lesión que contrajo en Imola, un problema en el cableado del encendido le hizo abandonar. Durante las primeras cinco vueltas, Martini intentó aguantar el acoso de Mansell, fue un gesto deportivo que demuestra su tenacidad.

El Gran Premio de Mónaco es una fiesta en la que se conjuga el snobismo con la Fórmula 1, la deportividad con la ostentación, y se pueden ver escenas tan patéticas como la de Balestre que, emocionado por el éxito de Alesi, le besaba, le abrazaba, le hablaba sin parar al oído y, mientras tocaba el himno brasileño, le acariciaba el cogote. Esta escena se vio en el podio, en presencia del Príncipe Rainiero. Por el contrario, a Senna ni siquiera le saludó.

En resumidas cuentas, el de Mónaco es el Gran Premio del dólar, o de la aristocracia de un principado en el que durante dos horas Senna fue el príncipe. ○

**PARRILLA DE SALIDA**

1. A. Prost (Ferrari) 1 21 776	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 21 314
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 22 026	4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 21 801
5 T. Boutsen (Williams-Renault) 1 22 691	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 22 682
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 23 149	2. N. Mansell (Ferrari) 1 22 733
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 23 566	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 23 494
22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 23 613	12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 23 600
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 23 920	11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 23 656
19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 24 139	30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 24 023
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 24 294	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 24 206
35. G. Foitek (Onyx-Ford) 1 24 367	24. P. Barilla (Minardi-Ford) 1 24 334
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 25 000	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 24 371
29. E. Bernard (Larousse-Lamborghini) 1 25 398	16. I. Capelli (March-Judd) 1 25 020
36. J. Lehto (Onyx-Ford) 1 25 508	7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 25 420

**NO PRECLASIFICADOS**  
Gabriele Tarquini 1 28 677 Yannik Dalmás 1 30 511 Claudio Langes 1 33 195 Bernard Gachot 1 39 295 Bruno Giacomelli 1 41 187

**NO CLASIFICADOS**  
Michele Alboreto 1 25 622 Olivier Grouillard 1 25 785 Mauricio Gugelmin 1 26 195 Roberto Moreno 1 26 604

**CLASIFICACION FINAL**

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 52 46 982 2º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1 087 3º G. Berger (McLaren-Honda) a 2 073 4º T. Boutsen (Williams-Renault) a 1 vuelta 5º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 6º E. Bernard (Larousse-Lamborghini) a 1 vuelta 7º G. Foitek (Onyx-ford) a 6 vueltas

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1º Ayrton Senna 22 puntos. 2º Gerhard Berger 16 puntos. 3º Jean Alesi 13 puntos. 4º Alain Prost 12 puntos. 5º Riccardo Patrese 9 puntos. 6º Thierry Boutsen 9 puntos. 7º Nelson Piquet 6 puntos. 8º Alessandro Nannini 4 puntos. 9º Nigel Mansell 3 puntos. 10º Alex Caffi 2 puntos. 11º Stefano Modena 2 puntos. 12º Satoru Nakajima 1 punto

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES**

1º McLaren-Honda 38 puntos 2º Williams-Renault 18 puntos 3º Ferrari 15 puntos 4º Tyrrell-Ford 14 puntos 5º Benetton-Ford 10 puntos 6º Arrows-Ford 2 puntos 7º Brabham-Judd 2 puntos 8º Larousse-Lamborghini 1 punto

**CAMIONES BIEN, PEGASO**

En la tercera manga de la Copa de Europa de Camiones, celebrada en el circuito austriaco de Osterreichring, los pilotos españoles tuvieron una aceptable actuación. En la clase 1, los Pegaso de Juan Escavias y Salvador Cañellas fueron 6º y 8º en la segunda manga, mientras que en la primera, sus resultados fueron peores. En la Clase 2, en la que venció el sempiterno Kurt Goransson (Volvo), Manuel Santos hacía la 4ª posición en la primera manga y la 5ª en la segunda. La siguiente carrera se celebrará en el circuito francés Paul Ricard el día 3 de junio.



**SAINZ EL PEOR ENEMIGO**

Carlos Sainz se ha ganado un mal enemigo: el impresentable Jean Marie Balestre, presidente de la FIA. En la rueda de prensa tras el Tour de Corcega, Balestre puso en duda la deportividad del equipo Toyota, tras el asunto del marcaje de los turbos en Montecarlo y un incidente de Waldegaard en el Safari, que evitó el recorrido donde habían caído ambarrados los Lancia.

La polémica llegó a ser incluso ácida cuando, ante las protestas de Sainz por la falta de seguridad en los cierres de carretera, Balestre dijo, poco más o menos, que no sería para tanto cuando había podido llegar a evitar el coche del espectador y que si en el Safari había aceptado correr con carretera abierta, no entendía por qué se quejaba si se había encontrado con un coche en un tramo en Córcega. Según los periodistas presentes en la sala, Balestre no estaba borracho, lo que es toda una sorpresa.



**INDIANAPOLIS RESULTADO SORPRESA**

Las 500 Millas de Indianápolis han tenido un vencedor inesperado, el holandés Arie Luyendick, que con un Lola-Chev había marcado el tercer mejor tiempo en entrenamientos. Segundo fue Bobby Rahal, con un monoplaza muy similar, que realizó una carrera muy inteligente, pero una parada en boxes a pocas vueltas del final le impidió alzarse con la victoria.

Emerson Fittipaldi, con uno de los Penske oficiales, era el gran favorito. Tras mandar la prueba prácticamente en su totalidad, diversos problemas de neumáticos le obligaron a parar en boxes más veces de las previstas, perdiendo una carrera que tenía casi ganada y teniendo que conformarse con la tercera posición.



**SPORT PROTOTIPOS BRUN ESTRENA JARAMA**

El equipo Brun Porsche estuvo entrenando en el circuito del Jarama con vistas a la carrera del Mundial de Sport Prototipos que se celebrará en el trazado madrileño el próximo día 24 de junio. Brun desplazó dos coches, el de Oscar Larrauri y Harald Huysman, y el de Jesús Pareja, que compartió en esta ocasión con el Campeón de Europa de Montaña, Andrés Vilaríño; que participará en la prueba española. El equipo tenía como finalidad probar compuestos de su proveedor de neumáticos, Yokohama, y descubrir el nuevo trazado que presenta el Jarama.

Lo primero que se pudo constatar es que el nuevo asfalto está lleno de baches, por lo que los responsables del R.A.C.E. tendrán que asfaltarlo de nuevo. En cuanto a los neumáticos, tanto Larrauri como Pareja nos dijeron que han encontrado una calidad de goma que va especialmente bien en el rápido asfalto empleado. El piloto argentino hizo un tiempo de 1.25.5, muy esperanzador teniendo en cuenta que la pista tiene 500 metros más de longitud. En cuanto a los coches en sí, el de Jesús Pareja, dotado de motor de 3 litros, tenía mejor respuesta que el 3,2 litros empleado por Larrauri. Pareja estaba rodando en 1.28 con neumáticos de carrera. Andrés Vilaríño, que no conocía ni el trazado ni el coche rodó en 1.34 con neumáticos viejos y nos manifestaba que se encontraba muy a gusto en el coche, y que sólo deseaba rodar intensamente con el mismo para tener las garantías suficientes como para efectuar una buena carrera en junio.

**CARRETERAS EN OBRAS**

- RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pro. 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.
- A-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 EN NOJA**

El Moto Club Pistón y el Ayuntamiento de Noja, organizan los días 2 y 3 de junio la X Concentración Motociclista de Cantabria, puntuable para el Trofeo Nacional de Turismo Pilotos y Clubs.

**Precio de inscripción: 2.000 pesetas**  
**Más información: Moto Club Pistón,**  
**Trav. de Cuevas, 5 (39.010 - Santander)**

**VETERANOS**

**II RALLYE EL ESCORIAL**

La Asociación Española de Clásicos Deportivos, ha organizado el 2º Rallye El Escorial, en el que se reunirán un máximo de treinta deportivos anteriores a 1974.

**Sábado 2 de junio**  
**Precio de inscripción: 15.000 pesetas**  
**Más información tel: (91) 401 61 52**

**DEPORTE**

**QUINTA A FONDO**

El 3 de junio se celebrarán pruebas del Mundial de Sport Prototipos y de la F-3.000, en los circuitos de Spa-Francorchamps y Pau respectivamente. También se realizará la subida al Coll de la Botella, del Campeonato de España de Montaña. El Rallye Acrópolis durará desde el día 2 hasta el día 7 de junio, mientras que el Villa de Llanes se disputará entre los días 1 y 3 de junio.

**EL MARTILLO DE SUPERVIVENCIA**

La empresa Frekendall distribuye en nuestro país un práctico elemento que se denomina Martillo de Supervivencia. Este martillo, de fácil instalación en el interior del coche, puede romper los cristales de un vehículo, en caso de haber sufrido un accidente, y a su vez cortar el cinturón de seguridad cuando éste no permite libertad de movimientos a los ocupantes.



**Puntos de venta: Tiendas de recambios, concesionarios, estaciones de servicio y grandes almacenes.**

**Precio: 1.600 pesetas**

**MUCHAS MOTOS**

El madrileño circuito del Jarama recibirá todas las pruebas del Campeonato de España de Motociclismo el próximo día 3 de junio. También en ese mismo fin de semana se disputará el Mundial de Superbikes en Canadá y el Mundial de Enduro en Polonia. En Talavera de la Reina se realizará una prueba de 250 centímetros cúbicos del Campeonato de España de Motocross.

**LO QUE HAY QUE VER**

**ESTADIO 2, SOBRE RUEDAS**

ESTADIO 2 ofrece un gran número de reportajes: el Mundial de Trial en Alemania, Motocross de Molins, 500 Millas de Indianápolis, carrera del Campeonato de Producción en Jerez, Rallye Villa de Llanes y Rallye Acrópolis.

**Estadio 2, edición noche, TVE-2. Día 2 de junio a partir de las 23:30**

**MOTOR A FONDO**

El miércoles se ofrecerá un resumen de las últimas pruebas del Campeonato de Automovilismo de Cataluña, del G.P. de Alemania de Motos y de F-1 en Mónaco, de las 500 Millas de Indianápolis, del Raid V Centenario, del trial de Alemania y del Motocross de Molins.

**Miércoles 16, TV3, 19:00. Repetición del programa a las 23:30 y sábado 19 a las 13:30**

**UNA VUELTA POR ...**

**LA LONJA DEL AUTOMOVIL**

La Colección de Automóviles de Salvador Claret y el Ayuntamiento de Sils, han organizado la XII Llotja de L'Automobil i la Moto Antigua para los días 2 y 3 de junio. Este salón estará situado en la entrada a Sils, a unos cincuenta metros de la carretera C-253.

**Entrada gratuita**  
**Horario: Día 2 de 9:00 a 20:00**

**AUTOMOCION**

Por tercer año consecutivo, la Feria de Muestras de Cantabria organiza un salón monográfico del automóvil, el transporte y la motocicleta, que tendrá lugar del 30 de mayo al 3 de junio y estará situado en el Paseo de Rochefort Sur-Mer de Torrelavega.

**Entrada: 150 pesetas**  
**Horario: De 11:00 a 21:00**  
**Más información tel: (942) 88 85 61**

**TELEFONOS**

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

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

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

**ADA**  
 Tel. 900 10 08 99

**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

**HONDA**  
 Tel. (900) 30 80 80

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

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

**MITSUBISHI**  
 Tel. (91) 441 33 44

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

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

**RENAULT**  
 Tel. (91) 556 39 99

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

**VOLKSWAGEN**  
 Tel. (900) 13 65 24

Coordinadora Lourdes Bravo



**Lo hemos dejado en paro.**

En PIONEER nos preocupamos de que en su vehículo Ud. goce del mejor sonido. Y además queremos que lo disfrute por mucho tiempo.

PIONEER DEH-700. El Sintonizador/Compact Disc más avanzado del mercado. Con la última tecnología, capaz de ofrecerle 2x25 W de sonido digital.

Y cuando acabe su concierto particular, llévese en el bolsillo la pequeña carátula extraíble. El resto del equipo —incluido el pick up láser— queda fijo en el coche, evitando así posibles daños.

DEH-700. Un equipo compacto, totalmente integrado en una sola unidad, que completa la extensa gama PIONEER de CD para automóvil.

PIONEER DEH-700. Lo último en alta fidelidad. Y en alta seguridad.



**DEH-700 SINTONIZADOR/COMPACT DISC**  
 — 2 x 25 W Alta potencia.  
 — Loudness electrónico.  
 — Doble iluminación nocturna.  
 — Carátula extraíble.  
 — Avisador acústico de liberación de carátula.

**SINTONIZADOR**  
 — 24 Presintonías.  
 — BSM (Memorización emisoras más potentes).  
 — Búsqueda Up/down con nivel ajustable para emisoras locales.  
 — FM auto/mono.

**REPRODUCTOR CD**  
 — Filtro digital de cuádruple sobremuestreo.  
 — Carga directa de discos de 8 cm.  
 — Búsqueda de canciones.  
 — Reproducción aleatoria de piezas musicales.

**PIONEER**  
 El futuro en sonido e imagen.

EN CITROËN

*Su coche usado, con garantía por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.  
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

**Garantía hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

DESAPARECE EL SEGURO A TODO RIESGO

# Motor 16

2 de junio de 1990 Núm. 345 • 300 ptas.

## LA FIEBRE DEL VW GOLF

- POR QUE ES EL GTI MAS VENDIDO
- PRUEBA DE LOS 8V, 16V Y G60

## AL VOLANTE DEL PININFARINA CNR

EXCLUSIVA



A FONDO

## JEEP CHEROKEE • MERCEDES 300 E 24 VALVULAS



DEPORTE

**Motor 16**  
**GUIA GRATIS**

**TODOS LOS COCHES  
TODOS LOS PRECIOS**

• 120 MODELOS • 18.000 DATOS • PRECIO DE VENTA AL PUBLICO • OPCIONES • COSTO POR KILOMETRO • CILINDROS • KW • POTENCIA • VITICIDAD • CONSUMO



## F-1 EN MONACO MOTOS EN ALEMANIA