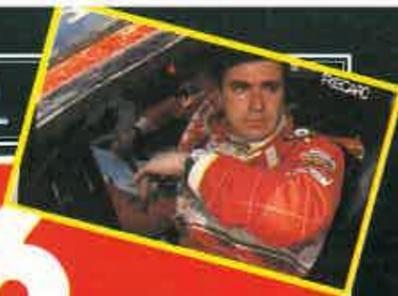


CARLOS SAINZ, UN LIDER MUNDIAL



# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

16 de junio de 1990

Núm. 347 • 325 plas.

**EXTRA**

## NOVEDADES DE VERANO

**ALFA ROMEO SPIDER 2.0**



**MERCEDES 500 SL**



**PRUEBAS**

**AL VOLANTE**

**OPEL CALIBRA**



8 413042 641506

# "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. Si, gracias a Radiant, tú llegarás a Dakar.



**RADIANT**  
Dakar

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 325 pías, sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

10 AL VOLANTE  
Opel Calibra.



17 AL VOLANTE  
Toyota Corolla.

20 A FONDO  
Mercedes 500 SL.

31 A FONDO  
Alfa Romeo Spider.

51 EXTRA VERANO  
Páginas especiales.



95 LOS HOMBRES  
Arno Bohn.

120 OCIO  
El renacer de un velero.

124 DEPORTE  
Carlos Sainz en el Acrópolis.

131 DEPORTE  
G. P. de Canadá F-1.

136 DEPORTE  
G. P. de Austria de motos.

140 DEPORTE  
Rallye de Lugo.

## LLEGO EL GRAN DIA

**M**IERCOLES, 6 de junio, Redacción de Motor 16. Las seis de la tarde:

- ¡Oiga! ¿Es Correos? ¡Quiero poner un telegrama!
- ¿Destinatario?, contesta el empleado de Telégrafos.
- Carlos Sainz, Hotel Xenia Lagonissi, Atenas, Grecia.
- ¿Texto?
- ¡Nuestra más cordial enhorabuena por vuestra victoria! Firmado, la Redacción de Motor 16.
- ¡Oiga, oiga! Que si ha ganado se pone primero en el Campeonato del Mundo, seguro.
- Efectivamente -responde desde la redacción María Jesús Benoit-, pero póngalo pronto ¿eh?, que queremos ser los primeros en felicitarle.
- ¡Eso está hecho!

Este diálogo, mantenido nada más conocerse el triunfo de Sainz en Grecia, es mucho más significativo de lo que pueda parecer a primera vista. El conocimiento de la persona que se encontraba al otro lado del teléfono, muestra a las claras que el automovilismo está de moda y que Carlos Sainz es hoy por hoy la persona que mejor contribuye a su difusión. En lo deportivo, el resultado del equipo Sainz - Moya y su Toyota, compartido por los Marlboro, Repsol, Pirelli..., es tremendamente importante, pero sus consecuencias entre la afición española, posiblemente tengan una repercusión aún mayor en un futuro inmediato.

Carlos Sainz ha hecho posible un sueño, que el automovilismo español necesitaba con imperiosa urgencia. Un piloto que lucha por la victoria en uno de los certámenes más abiertos y competidos de la actualidad, un hombre que se enfrenta con la escuadra Lancia y que ha conseguido doblegar al equipo fetiche de los rallyes modernos. Lo suyo es una hazaña, pero lo más importante del caso es la enorme deportividad de que hace gala el piloto madrileño. Es reconfortante ver su magnífica relación con los miembros de otros equipos. Es el «enfant terrible» del mundial y al mismo tiempo el piloto más querido por todos dentro de ese certamen. Tener un piloto así es una lotería para la afición. Todos los que hemos practicado este deporte sabemos lo importante que es contar con un embajador del calibre de Carlos Sainz. Para él ha llegado el gran día; para el deporte del automóvil en España, ha comenzado una nueva época.



Alberto Mallo

**Motor 16**



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Carnuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (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. Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Antedición: 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, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanova (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rodolfo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanes. 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 Rus 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 Urizarna Valle. Teléfono: 288.04.02-03. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3.372. Polígono Industrial Comar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38 / 327.15.67 / 327.14.53 / 327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

## CIENT AÑOS PEUGEOT

### TODA UNA AVENTURA

El primer centenario de Peugeot en el mundo del automóvil ya es una realidad. Desde el primer «quadriciclo» con un motor de dos cilindros vendido por Armand Peugeot en febrero de 1890 hasta los últimos 605 lanzados en el mercado hace pocos meses hay todo un abanico de modelos de éxito, reunidos en la

primera edición de «La Aventura Peugeot» celebrada en la localidad francesa de Sochaux. Entre los ochocientos veteranos Peugeot se encontraban cinco coches españoles, uno de ellos, el 18 CV sin válvulas Tipo 174 del valenciano José Pérez Ruiz, ganó el león de plata en el concurso de elegancia.



### VW POLO GT INJECTION CINCO CABALLOS MAS

El último Polo Coupé GT llegado al mercado español tiene argumentos contundentes: un motor de casi 1,3 litros de cubijaje, alimentado por inyección electrónica de carburante Digitant, que da ochenta caballos de potencia, una velocidad punta de 171 kilómetros por hora, una aceleración enérgica que permite pasar de cero a cien en once segundos, y un precio final que ronda 1.400.000 pesetas son los datos distintivos de un deportivo de formas compactas que consume: 5,3 litros a los cien kilómetros cuando rueda a noventa por hora, 7,1 litros a ciento veinte por hora y 8,5 litros en conducción urbana.



### BMW 520i MUY SERIO

El primer componente de la serie 5 de BMW, el 520i, acaba de entrar en el mercado español con su nuevo motor de 24 válvulas. El nuevo 520i con ciento cincuenta caballos de potencia sale a la calle con un precio de 4.144.413 pesetas.



### PRINCIPES EN JAGUAR NOBLEZA DE CARRERAS

Los Duques de York, Sarah Ferguson y el príncipe Andrés, han hecho patria en Estados Unidos con su mejor arma: su presencia, clave en la inauguración de la nueva sociedad distribuidora de Jaguar en Marwah, localidad situada en el estado de Nueva Jersey. El JXR 12 de Davy Jones y Price Cobb puso el toque colorista en un acto formal que rompió su frialdad en cuanto el príncipe Andrés, amante de todos los artilugios mecánicos, se lanzó al interior del Jaguar, mientras «Ferggie» tomaba asiento en uno de los flancos del coche de carreras. ¡Todo un espectáculo!

### BARCELONA MULTAS POR LAS NUBES

Las infracciones de tráfico en Barcelona cuestan a partir de la pasada semana cinco veces más de lo que costaban hasta ahora, debido a la entrada en vigor de las «supermultas» previstas en la nueva Ley de Tráfico y Seguridad Vial. La mayoría de los municipios catalanes aplicarán el nuevo cuadro de multas en los próximos días siguiendo el ejemplo de la Ciudad Condal. A partir de ahora, las sanciones oscilan entre las 5.000 y las 50.000 pesetas. La infracción más castigada -aparcar ilegalmente- costará hasta 15.000 pesetas.

### EN VOZ BAJA



● El Lancia Delta Integrable recibirá un último motor antes de convertirse en modelo nuevo, derivado del Dedra. Una serie limitada hasta su aparición a finales de año, con la culata de flujo cruzado que caracterizó a los motores del S4. Se trata de poder contener la ofensiva Toyota en el Campeonato del Mundo, con un motor más progresivo aunque no especialmente más potente.

● Ford ha cancelado el proyecto AC Ace, presentado hace tres años y que debería haber salido en los meses próximos. Como re-

cordarán, el Ace era un deportivo de dos plazas y tracción a las cuatro ruedas, movido por el motor Cosworth. Ford ha decidido cerrar la marca AC. Por cierto que el Sierra Cosworth 4x4 ya tiene precio en Francia: 238.700 francos, aproximadamente 4.450.000 ptas.

● La cuenta de resultados, en el primer trimestre del año, de los tres grandes constructores americanos ha sido absolutamente catastrófica. La conjunción de una fuerte caída de ventas, con una imparable ofensiva comercial japonesa ha traído estas preocupantes expectativas.



### TOM CRUISE UN TRUENO

Días de Trueno, la última película de Tom Cruise, el actor joven mejor pagado del mundo, ya está en las pantallas de Estados Unidos. El director Tom Scott ha transformado a Cruise en un gran piloto, aún más en su papel gracias a los sabios consejos de Paul Newman. El rodaje se ha llevado a cabo en Daytona. La película recoge las andanzas de un héroe de la serie NASCAR, la serie de más éxito en los circuitos americanos, con cinco millones de espectadores en cada temporada.

### VERDE Y ROJO



● Un ciudadano napolitano, cuyo nombre oculta pudorosamente la agencia Reuter, exige una indemnización al dueño de un vehículo que colisionó contra el suyo «cuando estábamos concentrados en nuestros asuntos, provocando el embarazo de mi novia». Si eso ocurre en nuestro país, también le echarían la culpa a la velocidad inadecuada.

● En el control de alcoholemia que la Policía Municipal de Madrid llevó a cabo el pasado fin de semana, de cerca de 150 análisis sólo dieron positivos dos. Sólo a genta muy corta se les ocurre anunciar el lugar y la hora. Tampoco la Plaza de Colón parece el lugar más adecuado para llevar a cabo controles cuando a la salida de cualquier discoteca de moda

hubiesen producido un hecho ejemplarizante

● No sólo felicitaron efusivamente a Carlos Sainz los mecánicos de Lancia desplazados al Acrópolis. Un anuncio a toda página de Lancia, felicitando al campeón, se publicaba en muchos diarios españoles. A eso se llama enseñar deportividad.

● Nadie lo entiende, pero, como todos los veranos, las cosechadoras siguen circulando por la M-30 madrileña (vía rápida de circunvalación) a horas de máxima intensidad de tráfico. Esto es potencialmente más peligroso que rebasar el límite de 90 kilómetros por hora. Vergonzoso que no vaya ni un vehículo de aviso tras la caravana para evitar accidentes.

### TAN SOLO CIENT

#### ESPACE SERIE LIMITADA

La última serie limitada puesta por Renault en el mercado ofrece cien Espace distinguidos por el tono de su carrocería, color Plutón, por sus llantas, tipo Cendra y por su tapicería de cuero. Los 80 coches basados en el modelo 2.000 y los 20 basados en los 2.000 Quadra, salen al mercado por 4.180.000 pesetas y 4.610.000 pesetas. Las opciones son: sistema antibloqueo de frenos, por 300.000 pesetas; alarma anti-robos, por 80.000 pesetas, y tercera fila de asientos, por 115.000 pesetas.



BALLESTA

### GASOLINA VERDE DOS PTAS MENOS

La gasolina sin plomo costará dos pesetas menos que el precio que se fije para la súper, decisión que será aprobada en un próximo Consejo de Ministros tras la puesta en marcha de la liberalización de estos precios. La decisión de reducir el precio de la gasolina «verde» pretende favorecer la comercialización de dicho producto.

## LA TRIBUNA

**Umberto Agnelli**  
Vicepresidente de Fiat

«Sería bastante equivocado pensar que, a corto plazo, en la URSS pudiera nacer una economía de mercado en sentido claro.

Faltan de hecho las infraestructuras de tal sistema, empezando por los códigos de derecho comercial e industrial, por no hablar de management o de gestión empresarial.»

«Las joint venture con empresas occidentales se arriesgan a convertirse en

enclaves relativamente aislados en el contexto jurídico, económico y social que les circunda. La transición por tanto, en la URSS, será larga y compleja.»

«Fiat es posiblemente la empresa con mayor experiencia en el mundo, en el terreno de las relaciones con la URSS y con Polonia. El testimonio más reciente es la construcción en Elabuga, al sureste de Moscú, de una fábrica para el montaje de automóviles, que será la más grande del mundo.

Se trata sin duda de la más importante joint venture acordada hasta ahora entre la URSS y cualquier empresa existente en el mundo occidental.»



### TRABANT

#### TRES MILLONES AL TRAN-TRAN

El simpático Trabant, símbolo de todo un país, de la República Democrática Alemana, y protagonista fundamental del cambio de toda una época, de un cambio cuyas repercusiones marcarán el siglo XXI, ha alcanzado ya la cota de los tres millones de unidades. Nacido en 1957, el Trabant se mantiene en el mercado sin cambios de relieve, con un motor bicilíndrico de dos tiempos que petardea con un sonido característico.

### TRIBUNALES

#### RETENCION ILEGAL

El Tribunal Superior de Justicia de Asturias ha condenado al Ayuntamiento de Oviendo a devolver «con los intereses correspondientes lo abonado en concepto de tasa» por los ciudadanos a los que la grúa les ha retirado el coche. El fallo, que tiene vigencia para toda Asturias, considera ilegal el hecho de que «se retenga el vehículo hasta tanto no se haga efectivo el pago de la deuda», no el cobro en sí mismo, y obliga a los ayuntamientos del Principado a solicitar en periodo voluntario el pago de esa deuda.

### CATALIZADORES

#### ROVER ELIMINA OLORES

La firma británica Rover acaba de recibir el premio Casella/Rospa por sus trabajos de erradicación de malos olores en los convertidores catalíticos. Los catalizadores emiten gases de sulfuro de hidrógeno cuando son nuevos, gases bastante desagradables que molestarán, cada vez más, a usuarios y a los especialistas encargados de probar tales mecánicas.

### HONDA ACCORD

#### SOLO 200 PRIVILEGIADOS

El Honda Accord, el primer coche japonés que ha conseguido encabezar las listas de ventas en Estados Unidos, ya está en el mercado español. Este familiar de corte clásico ofrece un motor de cuatro cilindros en línea con dos litros de cubicaje y culata de cuatro válvulas por cilindro, un motor con 135 caballos de potencia que permite superar los doscientos por hora de velocidad punta. El Accord saldrá a la calle por 3.550.000 pesetas, precio que incluye el sistema antibloqueo de frenos característico de la marca, denominado ALB, y el equipo de aire acondicionado. La versión provista de caja de cambios automática costará 150.000 pesetas más. La importación de Accord para el año 90 se reducirá a sólo doscientas unidades.



### PARA SUS OJOS

#### PROTECCION

Un lema contundente, la vista es la vida, es el punto de partida para una campaña de protección ocular que busca la sensibilización de la opinión pública en todos los temas referentes a la visión y los accidentes. El esfuerzo principal se dirige a conservar la visión de todos los conductores en buen estado.



El RX-7 existe también en versión COUPE.

Tienes una deuda contigo mismo: Un descubierto de 7 millones

Has trabajado duro y ya no tienes que demostrar nada a nadie.

Ahora sólo te debes algo a ti mismo, concédete un respiro: déjate ver con tu RX-7 Cabrio.

Este es el coche más exclusivo.

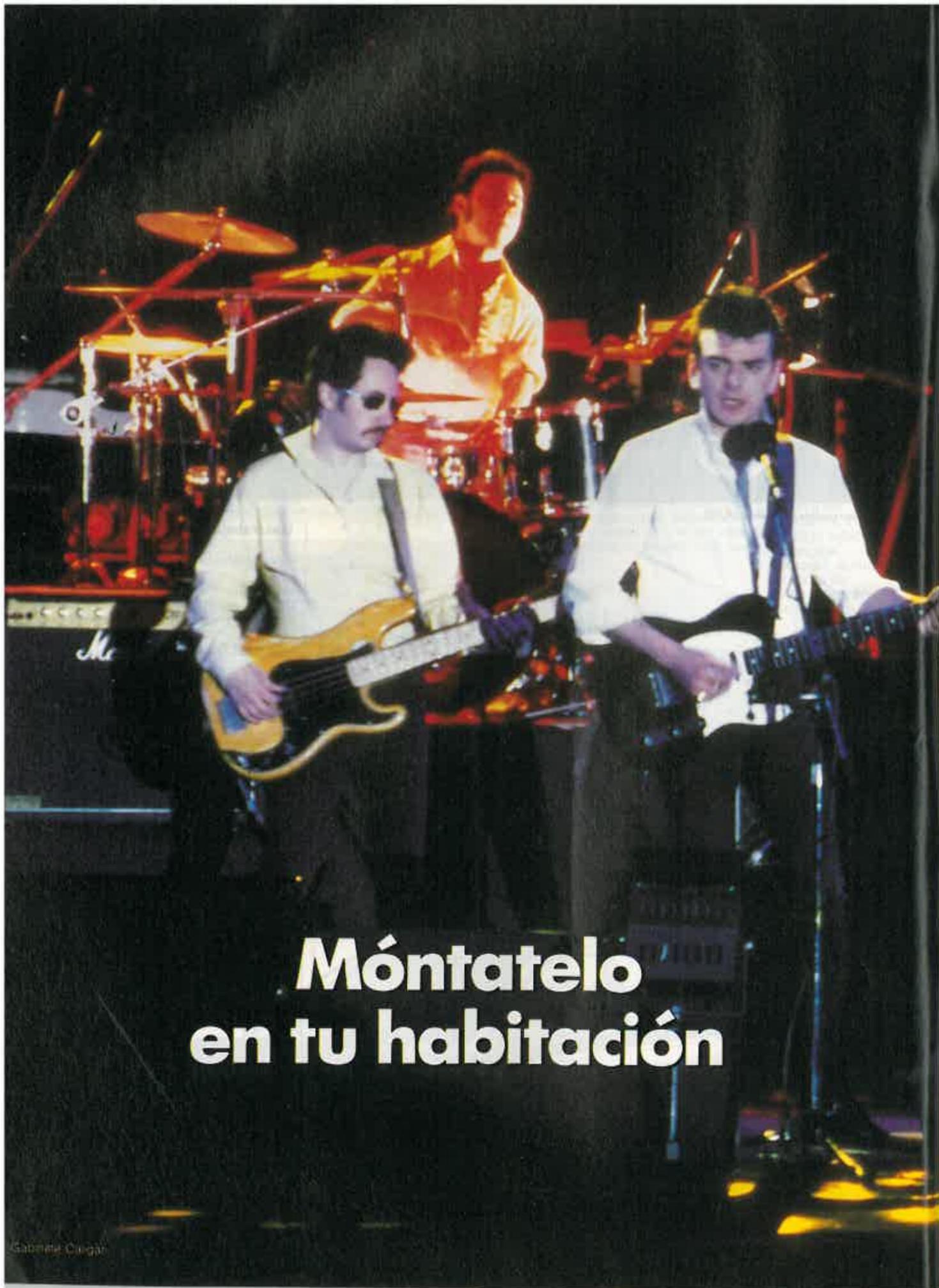
Por su fiable motor rotativo turboalimentado de 200 CV, único en el mundo. Por los detalles de calidad y diseño propios de la tecnología y filosofía Mazda.

El RX-7 Cabrio es un coche para vivir a tu aire ¿No crees que ya puedes permitirte? Haz balance: págate tu deuda.

**mazda**  
Automóviles

Hablan de usted

IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE RV, S.A. Paseo de la Castellana, 86 - 28046 Madrid. Tel. (91) 262 42 35. Red de Concesionarios en las principales capitales. Asistencia en toda España. 3 años de Garantía.



**Móntatelo  
en tu habitación**

**Black Trinitron Portátiles en 14 y 16 pulgadas.  
Disfruta la mejor imagen donde tú quieras.**

Disfruta los programas que tú quieras, cómo y cuándo quieras. Monta el Black Trinitron portátil en tu habitación.

Tendrás un televisor fácilmente conectable al vídeo y a la videocámara que, además, puedes utilizar como pantalla de tu ordenador gracias a su euroconector. Con teletexto opcional,

la perfección de imagen exclusiva del tubo Black Trinitron. Y la gozada de controlarlo todo con tu mando a distancia propio.

Consigue ahora tu Black Trinitron portátil. Disfruta tu independencia.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:

**900 - 39 99 99**



M 14 TE

**BLACK  
TRINITRON<sup>™</sup>**  
**SONY<sup>®</sup>**  
LA NUEVA IMAGEN

OPEL CALIBRA 1.6V

# INCREIBLE PERO CIERTO

El Calibra ya está aquí. Cuando se empezó a hablar de este coche, hace dos años, nadie hubiese apostado por una fase de diseño y desarrollo tan rápida. Finalmente, en un tiempo record hemos podido conducir uno de los coches más aerodinámicos del mercado.

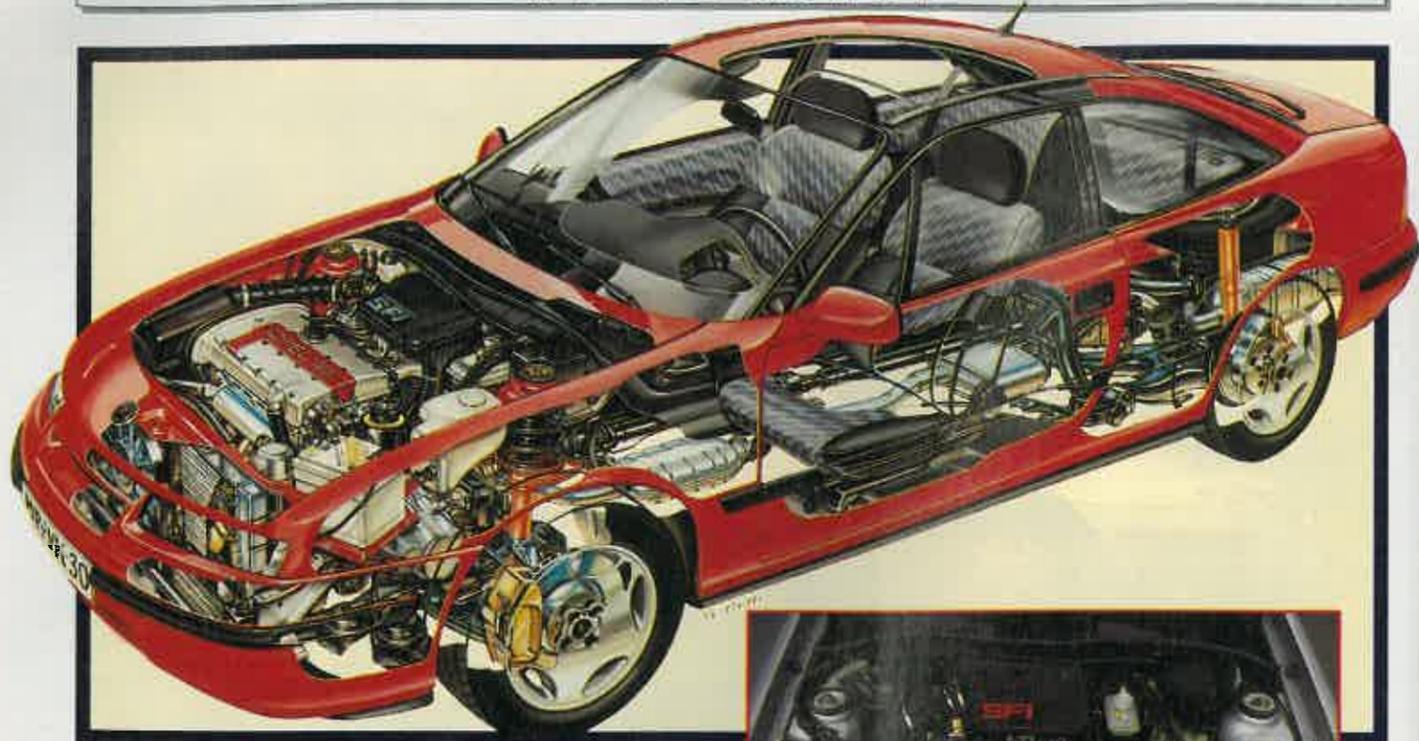
**E**n estos días se ha iniciado la producción en serie del Opel Calibra, el último coupé deportivo de la marca, que vimos por primera vez en el pasado Salón de Frankfurt. Para refrescar la memoria, podemos decir que el Calibra es un producto de diseño extremadamente refinado y que destaca por tener un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,26, que convierte al Calibra en candidato al título de coche de serie más aerodinámico del mundo. En su carrocería se descubren algunos detalles que revelan el cuidado diseño, tales

como los afilados retrovisores exteriores o el chorrillo del lavafaros escamoteado en la base de la antena. Una inspección más profunda, revela que las ventanillas están enrasadas, sin marco. Los faros, de tipo elipsoidal, apenas destacan en el afilado morro. En su interior descubrimos un verdadero cuatro plazas con una línea del techo que permite que las dos posteriores sean perfectamente utilizables, incluso por personas de 1,8 metros de estatura. Por detrás del asiento posterior, queda el maletero, que es suficiente, pero con un plano de carga un poco alto.



**TODO DISEÑO.**  
El Calibra puede considerarse como el rey de la aerodinámica.





Otro aspecto por el que hay que felicitar a los diseñadores de Opel, es la gran superficie acristalada conseguida. La visión es casi perfecta. Tan sólo la parte posterior queda algo oculta al conductor. El interior no se recalienta en exceso y el aire acondicionado redondea la faena.

Después del impresionante aspecto exterior del coche, el interior nos dejó algo fríos, puesto que hay demasiados parecidos con el Vectra. Tan sólo los espectaculares



lares asientos de corte totalmente deportivo y el pequeño volante forrado en cuero, rompen esta familiaridad.

El Calibra monta el mismo motor de cuatro cilindros y 16 válvulas del Kadett y el Vectra y sólo se fabrica con catalizador de tres vías. Este motor es algo ruidoso, pero en el Calibra se ha conseguido amortiguar sensiblemente el nivel sonoro. El sonido que llega a los oídos de los ocupantes es el justo para un coche deportivo. Tan sólo cuando se aprieta a fondo el acelerador, en torno a los 200 kilómetros por hora, algunos ruidos aerodinámicos acallan la música del motor.

En marcha, la deliciosa conducción del Calibra permite disfrutar a tope. Solamente la precisión del cambio, en particular la tercera velocidad, queda un poco por debajo de las expectativas. Afortunadamente la acertada selección de los desarrollos del cambio, permite olvidar este pequeño inconveniente. Si aceleramos hasta las 6.000 revoluciones, al cambiar, el motor no bajará de 5.000 ó 5.200 revoluciones.

Es curioso que el Calibra es ligeramente más pesado que el Vectra 2.000 16V, por lo que ambos aceleran en el mismo tiempo y tan sólo en velocidad máxima, gracias a su refinada aerodinámica, el Calibra aventaja al Vectra. Al igual que en el

**EN EL INTERIOR.**  
Dentro, hay un verdadero alarde tecnológico. La compenetración entre el motor y el resto de los elementos mecánicos, es perfecta.

FICHA TECNICA	
CALIBRA 16V	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Árbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	150 cv (110 kw) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	20,0 mkg (196 nm) / 4.800
<b>TRANSMISION</b>	
Traacción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	11,5
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent /Discos (ABS)
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.195
Largo/ancho/alto (mm)	4.490/1.680/1.310
Capacidad del depósito (l)	61
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s.)	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	223,4
Consumo Urbano (l/100 km)	10,4
A 90 km/h (l/100 km)	5,7
A 120 km/h (l/100 km)	7,2

# PERFIL WHITE LABEL

## PEDRO JUEZ

EDAD: 29 años.  
PROFESION: Instructor de vuelo. Dos veces Campeón de España de Vuelo sin motor (86-87).

AFICCIONES: "Volar, volar y volar. Con motor, sin motor, en globo, en dirigible o en helicóptero."

ULTIMO LOGRO: Título "C" de oro y diamantes de la F.A.I. en vuelo sin motor.

POR QUE HAGO LO QUE HAGO: "De pequeño, como todos, estaba siempre en las nubes. He logrado poder trabajar allí."

SU WHISKY: White Label con mucho hielo. "Es la mejor manera de tener los pies bien puestos sobre la tierra."





**GRAN COMODIDAD.** Los asientos son puramente deportivos. No hay concesiones a un uso familiar.

Vectra, el motor responde con toda fidelidad a las solicitudes del acelerador. Aunque por debajo de las 3.000 revoluciones la respuesta es relativamente buena, la sorpresa aparecen en torno a las 5.000 vueltas.

En las sinuosas carreteras al norte de Frankfurt, el Calibra se revela como un verdadero fuera de serie. De nuevo hay que felicitar a los ingenieros de Opel. La suspensión tiene un equilibrio perfecto entre el confort y la estabilidad. La dirección es muy precisa y mantiene el tacto a ultranza. Así mismo, las más complicadas maniobras de aparcamiento reducen a un juego de niños. Esta dirección parece tomada de un kart, y las curvas a alta velocidad se convierten en una apasionante diversión.

Los secretos de estos impresionantes resultados, hay que buscarlos en una suspensión 20 milímetros más baja que la del Vectra y un tarado de la amortiguación muy bien compensado. No se trata de un

coche duro, pero sabe mantener el tipo en todo momento.

La motricidad es excelente y tan sólo se aprecian pérdidas cuando nos excedemos en la presión sobre el pedal del acelerador.

En resumen, podemos decir que el Calibra es una gran creación de Opel desde todos los puntos de vista. El que más destaca es el diseño, pero no hay que olvidar la tecnología empleada ni las prestaciones obtenidas.

Está claro que las posibilidades del Calibra no se acaban con los 150 caballos de este motor, sino que podrá con los 180 ó 230 caballos de los motores de seis cilindros en V que está preparando la marca para un futuro ya muy próximo. También veremos pronto una versión con tracción a las cuatro ruedas, mientras que los amantes de los cabrios, tendrán que esperar hasta 1.992.

Rolf Häring.

**DE FAMILIA.**

En el cuadro hay un cierto aire de familia con el Vectra. El volante marca las diferencias.



**LA ARMONIA.** Los diseñadores han conseguido unas líneas muy armoniosas que marcarán un hito en la cultura del automóvil.



«ESTOY PARADO EN EL SEMÁFORO. VIENE UN TÍO POR DETRÁS Y ¡BUMBA! ADIÓS COCHE.»  
«Y AHORA, ¿QUÉ?»

**Ahora, Multinacional Aseguradora**

Soluciones concretas a sus problemas concretos.

Seguros amplios, rápidos, eficaces.

Servicio impecable.

Así, sencillamente así, aseguramos lo que para nosotros tiene mayor valor: la satisfacción de nuestros asegurados.



**MULTINACIONAL ASEGURADORA**  
Seguros en efectivo.

SEDE SOCIAL: Calle Doctor Ferrán, 3 y 5 - Tel. 204.00.12 - Fax 280.22.82 - 08034 Barcelona



NUEVOS TOYOTA CELICA Y COROLLA

## LA GAMA SE COMPLETA

**C**OINCIDIENDO con la victoria de Carlos Sainz en el rallye Acropolis, Toyota presentaba oficialmente en España los nuevos Celica y también una versión de su modelo Corolla con cuatro puertas y portón trasero llamada LIFTBACK.

Con este último modelo, la marca japonesa ingresa en un segmento que hasta ahora había dejado al margen en España, un segmento con más de cien modelos en lucha cerradísima entre los que se encuentran los Renault 19, Fiat Tipo, Peugeot 309, Alfa 33, etcétera.

El Corolla 1.6 Hachback es un modelo equilibrado que cumple a la perfección con su cometido de vehículo familiar algo más exclusivo de lo normal. Su motor de 1.587 centímetros cúbicos con 16 válvulas y doble carburador rinde 95 caballos,

una buena cifra de potencia comparándolo con la media del segmento.

El éxito de esta mecánica se basa en la fuerza que es capaz de desarrollar a bajas revoluciones, un concepto similar al desarrollado por la marca en su modelo Camry.

Por tierras gallegas el nuevo Corolla se ha mostrado ágil, silencioso y muy manejable. La suspensión independiente a las cuatro ruedas realiza un trabajo importante. Por su parte, la palanca de cambios se maneja con un dedo y el motor es muy agradable en cualquier situación.

La forma del coche es un tanto peculiar recordándonos en su parte delantera a un Camry, modelo de un segmento superior. La trasera con forma redondeada se ve rematada por un spoiler que le da toda la personalidad, pero que la marca ofrece

### EN EL MEJOR MOMENTO.

La aparición en nuestro mercado del nuevo Celica no podía llegar en mejor momento tras la victoria de Toyota en el Rallye Acropolis.

### FAMILIAR Y EXCLUSIVO.

El Corolla 1.6 Hachback es un modelo muy equilibrado, ágil y silencioso. Un buen complemento para la gama Toyota en España.



# Castrol

el máximo especialista mundial  
en lubricación



#### ATRACTIVO GENERAL.

Toyota está cuidando mucho sus acabados y su imagen, como demuestran las nuevas garantías de servicio post-venta.

como opción con un coste de 33.000 pesetas.

El interior del nuevo Corolla es cómodo, todos los mandos se encuentran al alcance de la mano y se respira una atmósfera de calidad habitual de segmentos superiores. En lo referente a la capacidad para cargar equipaje, en el nuevo Toyota se ha primado este aspecto para quizás restarle algo de espacio a los pasajeros de las plazas traseras. En todos los casos, cuatro adultos se integran en el habitáculo sin problemas.

El equipamiento de serie es bastante completo: elevalunas eléctricos, cierre centralizado, volante regulable, asiento trasero abatible por partes. En cambio la oferta de opciones es algo menor y de momento sólo se ofrecen tres, dirección asistida con un costo de 79.800 pesetas, Spoiler trasero por 33.250 y pintura metalizada por 34.580 pesetas. Durante el mes de Julio ya se ofrecerá el aire acondicionado.

El precio a falta de matriculación y seguro es de 1.988.350, una cantidad que no se puede considerar elevada por el carácter exclusivo del modelo, pero que sí en-

cauzará las ventas a un tipo de clientela más elitista.

La otra novedad se centraba en el Céllica 2.0 GT, del que ofrecíamos amplia información en un número anterior de nuestra revista. La presentación para el mercado español de este atractivo deportivo tiene lugar en un momento clave para el deporte español de los rallyes, el nuevo Céllica llega mejorado en todos los aspectos, coeficiente de penetración, línea más agresiva, mecánica más potente, suspensión más efectiva, etcétera.

El precio dado a conocer para este deportivo japonés de 160 caballos supera ligeramente los cuatro millones cien mil pesetas, cantidad atractiva ante cualquier vehículo de sus características.

Por su parte, Toyota dio a conocer la nueva ampliación de garantía a tres años o 100.000 kilómetros para sus turismos, sin duda un paso más en el afianzamiento de una marca que cada vez está mejor implantada en España. Y más ahora con el triunfo de dos españoles a los mandos de uno de sus productos.

Andrés Mas

FICHA TECNICA		
	COROLLA	CÉLICA
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada (c c)	1.587	1.998
Árbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro	Cuatro
Alimentación	Carburador	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / rp m	95 CV (69 kW) / 6.000	160 CV (115 kW) / 6.600
Par máximo / rp m	13,1 mkg (135 Nm) / 3.600	18,7 mkg (191 Nm) / 4.800
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN</b>		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,8	10,5
<b>FRENOS</b>		
Sistema (Del/Tras)	Disco / Tambor	Disco ventilado / Tambor
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.100	1.225
Largo/ancho/alto (mm)	4.215 / 1.655 / 1.360	4.430 / 1.705 / 1.300
Capacidad del depósito (l)	50	60
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,4	8,4
Velocidad Máxima (km/h)	180	220
Consumo Urbano (l/100 km)	8,6	9,6
A 90 km/h (l/100 km)	7,5	7,8



**RIVES**  
**GIN**

MERCEDÉS 500 SL

# LA ESTRELLA DEL VERANO

Después de dieciocho años de espera la serie SL de Mercedes ha sido renovada. La creciente moda de los roadster ha venido muy bien para la aparición de este extraordinario modelo que aporta una tecnología de vanguardia al servicio del placer automovilístico. Poderoso como pocos, bello y seguro, el 500 SL destapa el frasco de las mejores esencias de Mercedes.

**E**S probablemente el descapotable más impresionante que jamás haya construido la marca alemana Mercedes. Y sin aventurarnos demasiado, también el más elegante y atractivo del mundo.

Todo esto se puede afirmar sin montarse en el coche, sólo con admirar sus armoniosas líneas desde la barrera. En mar-

cha y al volante del nuevo 500 SL podemos hablar no solamente de una cuestión de gustos, sino de virtudes que en ningún otro roadster encontraríamos.

En el último Mercedes, se han tenido en cuenta factores claves que marcan importantes diferencias respecto al antiguo SL. Primer punto y objetivo prioritario a la hora de diseñar el nuevo roadster: la

seguridad, muy importante para todo el mundo y algo más para el cliente de la marca. Se ha pensado en todo, desde un arco de seguridad oculto que funciona automáticamente en caso de accidente, hasta los distintos sistemas de última generación: ASR, SRS, ADS, Airbag, ABS etcétera sin olvidarnos de los nuevos asientos de magnesio con los cinturones

integrados.

También se ha tenido en cuenta la comodidad para el conductor, por lo que se ha recurrido a una capota de accionamiento eléctrico que impresiona por su buen planteamiento y rapidez. Lo que ya no es tan cómodo es subir al Mercedes. El estudio aerodinámico ha obligado a inclinar mucho el parabrisas y el borde supe-

## VIRTUDES

- Gran potencia y respuesta
- Rigidez y seguridad de caja
- Estética

MERCEDES 500 SL  
13.313.580 ptas.

- Cambio automático obligado
- Suspensión opcional dura
- Montante molesto al subir

## DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16

**BELLA SOLIDEZ**

El punto clave del trabajo sobre el chasis de los SL ha sido la rigidez. Se estudiaron minuciosamente todos los puntos susceptibles de torsión y se reforzaron de forma exhaustiva. El resultado es una caja extremadamente rígida y, además, muy bella y aerodinámica.



**NOBLEZA OBLIGA**

La rigidez de la caja se acompaña con unas suspensiones muy eficaces y un reparto de pesos que hacen al 500 SL muy noble en todo tipo de carreteras. La tracción trasera no plantea problemas a los 326 caballos y uno de los puntos fuertes de este coche es la seguridad de marcha.

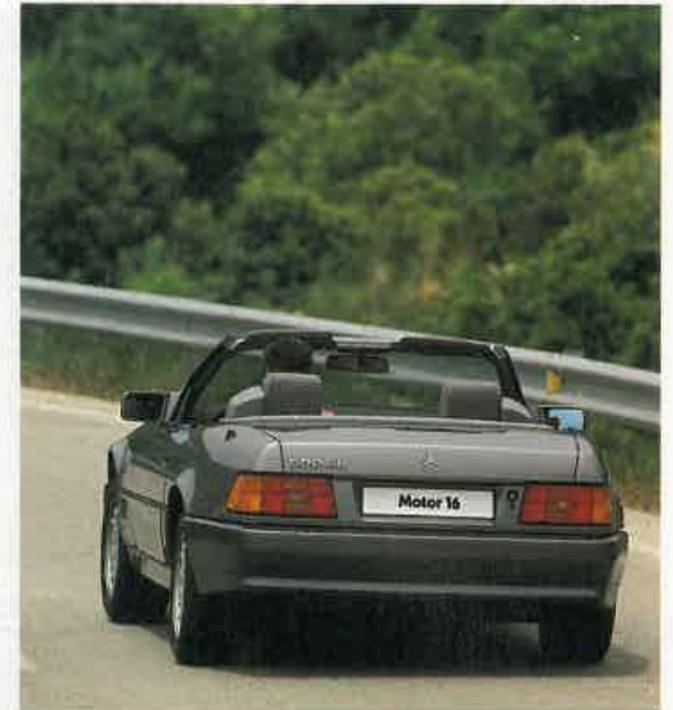
rior de su montante queda en una posición y una altura molestas cuando se accede al interior. Para evitarla hay que echar el cuerpo hacia atrás a la vez que se sube en una extraña postura.

A los más rutereros, les encantará la extraordinaria rigidez de un chasis que se ha reforzado al máximo en los puntos más conflictivos.

Pero hablemos de cifras, cantidades impresionantes si las comparamos con las de cualquier otro modelo más normalito. Siete años de desarrollo, una inversión de cincuenta mil millones de pesetas, 326 caballos de potencia, 42 motores eléctricos repartidos por todo el vehículo, 250 kilómetros por hora (limitados), y un largo etcétera que puede llegar a cansar. No cabe duda, con los nuevos SL, la marca alemana ha entrado en una nueva etapa de la mano, entre otras novedades, de la electrónica de alto nivel.

Bajo el capó delantero del 500 SL, se encuentra un motor de ocho cilindros en V con 32 válvulas. Rinde 326 caballos que se transmiten al suelo a través de una caja automática de cuatro velocidades, aunque en opción ya se puede adquirir con cinco.

Este motor se deriva del ocho cilindros



**MERCEDES 190 SL (1954): CON EL MISMO ENCANTO**

Se llevan casi cincuenta años, y se da la coincidencia de que ambos han marcado de una u otra manera una etapa en la historia de la marca.

El Mercedes 190 SL nació como un ultramoderno deportivo aunque en realidad no llegaba a tanto, digamos que era más bien un turismo descapotable. Lo cierto es que descendía del coche con el que la marca regresó a las carreras en la Europa de 1952. Las siglas SL venían de «Sport Leicht» o deportivo ligero y realmente se trataba de un vehículo ágil con un peso razonable. Su estructura, basada en el chasis del modelo 180 aparecido en 1953, se destacaba por una gran resistencia sin un aumento de peso considerable. Una virtud que los responsables de la marca se han encargado de mantener en todos sus roadster.

El Mercedes 190 SL montaba un motor de cuatro cilindros y 1,9 litros de cilindrada que proporcionaba una potencia de 110 caballos a 5 500 rpm. La alimentación se realizaba mediante dos carburadores Solex situados en posición horizontal y el coche alcanzaba una velocidad de 190 kilómetros por hora.

En el 190 SL, del que se construyeron 26.000 unidades, se desmontaban fácilmente el capó, el parabrisas y los parachoques.

Casi cincuenta años después las cosas han cambiado radicalmente. Mejor aerodinámica, una utilización mayor de materiales plásticos y menor de metal, mayor tamaño y por consiguiente más espacio para pasajeros y equipaje, mas elementos de seguridad, un vuelco total hacia la electrónica etcétera. Sólo hay una cosa que no ha cambiado: la elegancia, el atractivo, el encanto de una estrella en el frontal que lo dice casi todo.



**UNA SAGA MUY ESPECIAL**

Los Mercedes SL nacieron inspirados en los circuitos, donde la marca de la estrella cosechó innumerables éxitos mientras participó. El espíritu deportivo se trasladó a la carretera donde los antecesores del actual modelo llevan casi cuarenta años causando sensación.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 4.973 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,5 mm. Carrera: 86,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 326 CV(00 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 46,0 mkg (000 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electromecánica con catalizador de triple efecto.

**TRANSMISION:** A las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,64km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 19,85 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 31,31 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 45,09 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre

topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 10,75 metros.

**FRENOS:** Cuatro discos ventilados. Antibloqueo de frenos de serie.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo McPherson con resortes helicoidales y barra estabilizadora. Detrás: Sistema multibrazo con barra estabilizadora, corrector de caída y sistema de amortiguación adaptable (ADS) en opción.

**CARROCERIA:** Carrocería roadster autoportante de acero con Hardtop desmontable.

**RUEDAS:** Neumáticos de 225/55 R16Z, llantas de aleación de 8X16 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.770 kg.. Capacidad de depósito de combustible: 80 litros.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 23,5 km/h de promedio.....	16,6
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero.....	10,1
En conducción rápida.....	16,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero.....	12,0
A 140 km/h de crucero.....	14,5
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	14,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	405

**PRESTACIONES**

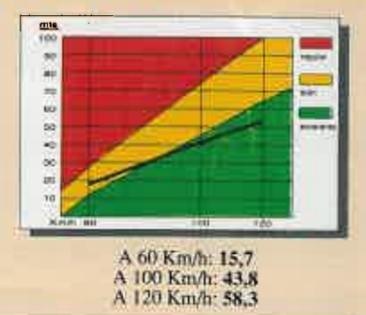
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	250
Km/h.....	
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada.....	15,1
1.000 m salida parada.....	26,9
De 0 a 100 km/h.....	6,8
Recorriendo (metros).....	100
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en D.....	13,1
1.000 m desde 40 km/h en D.....	24,8
De 80 a 120 km/h en D.....	4,0
recorriendo (metros).....	112

**EQUIPAMIENTO**

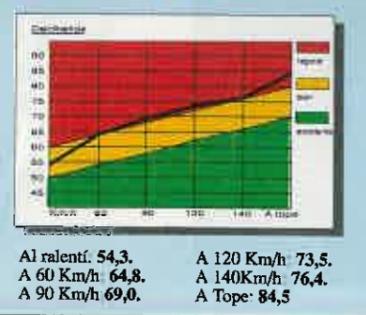
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	OP
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores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

**OPCIONES:**  
Aire acondicionado: 560.000 pts. ASR: 402.000 pts. Airbag: 260.000 pts. Asientos en cuero: 246.000 pts. Suspensión activa: 670.000 pts.

**FRENOS**



**SONORIDAD**



de la serie S y para adaptar la nueva culata multiválvula, se han tenido que realizar un buen número de modificaciones. Aprovechando esto se ha revisado la distribución que ahora es variable, en un afán de intentar mejorar la respuesta a bajo régimen tan característica de los modelos con este tipo de culatas.

También se ha trabajado en la inyección adoptándose un sistema electromecánico de gran efectividad.

Todas estas novedades traen consigo un motor muy agradable de utilizar capaz de ofrecer unas prestaciones de auténtico deportivo. Es entonces cuando el cambio automático, contra el que personalmente no tenemos nada sino al contrario, se encarga de enmascarar o apaciguar de alguna manera a esos 326 caballos. Pocos conductores han tenido la oportunidad de experimentar una potencia similar, pero los afortunados que puedan acceder a un Mercedes 500 SL no se verán en apuros a la hora de dosificarlo.

El empuje del Mercedes impresiona desde la más mínima sollicitación con un sonido grave y profundo de su V8, pero



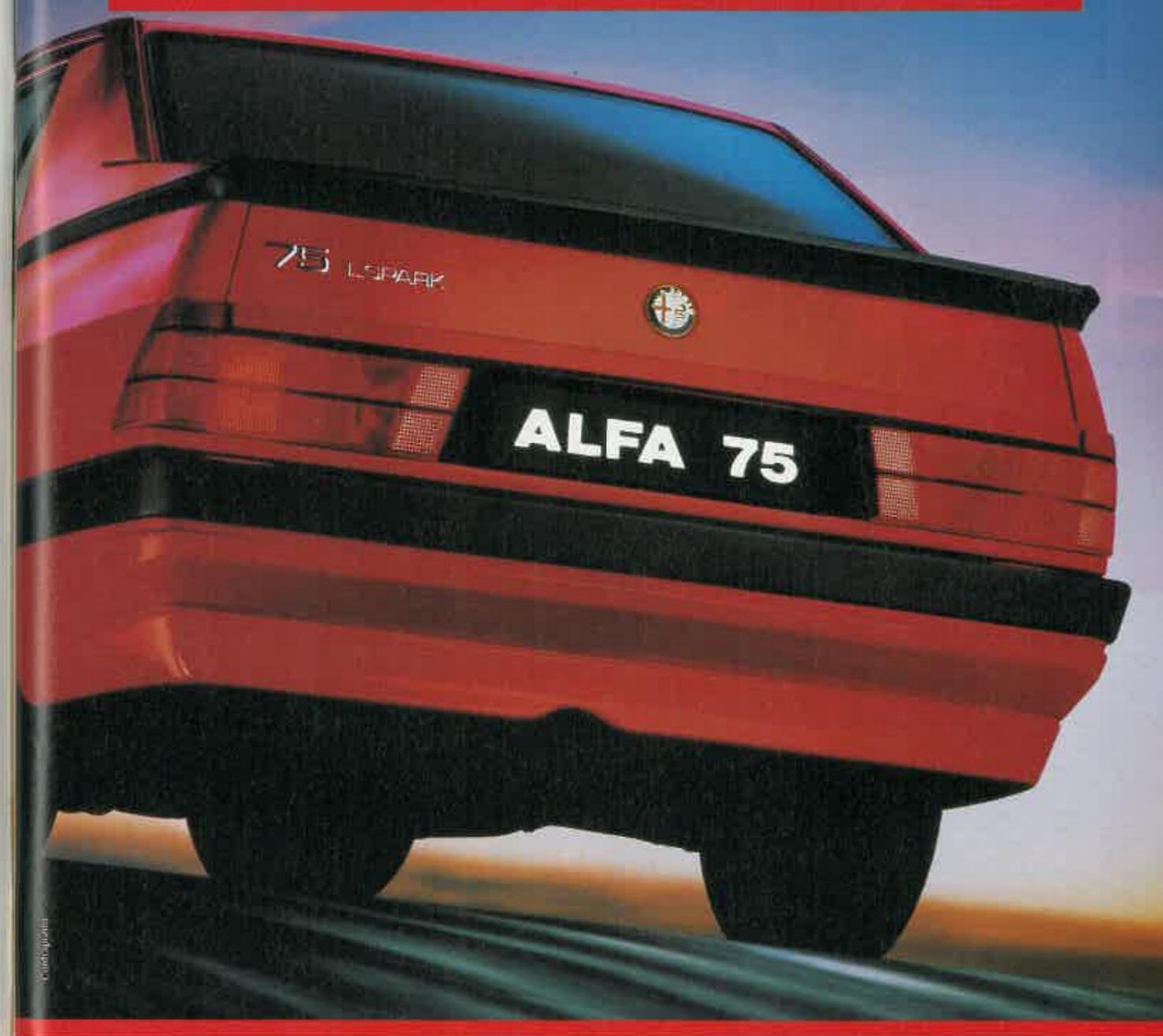
**COMO UNA FLECHA.**

La cuña frontal y el estudio aerodinámico han hecho posible un coeficiente CX de 0,32.

ello no implica una respuesta violenta. El acertado acoplamiento del cambio automático y sus bien estudiadas relaciones evitan en todo momento que la transmisión de tanta potencia ponga en entredicho al roadster alemán. El aprovechamiento del sofisticado motor se facilita aún más mediante el interruptor situado junto a la palanca de cambios, mediante el cual se puede optar por unos desarrollos para conducción económica, E, u otros para conducción deportiva, S. En cualquier caso el paso entre las cuatro velocidades se realiza siempre sin tirones ni pérdidas en el régimen del motor. El tren trasero se pega al asfalto en todo momento y los neumáticos de 225/55 se encargan de que el coche viaje sobre raíles.

Si bien la caja de cambios automática es casi perfecta (existe como opción otra de cinco marchas), salta la pregunta de como sería el 500 SL con un cambio manual. Su ya de por sí gran deportividad se vería muy favorecida y más acorde con el gusto europeo. El destino principal del

**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.



**PLACER AL DESCUBIERTO**  
Viajar descapotado no supone ninguna incomodidad. Con el SL se puede rodar a más de 130 kilómetros por hora sin notar el rebufo del aire ni ensordecerse con los ruidos aerodinámicos. Una cortinilla adaptada al arco de seguridad elimina las turbulencias de forma muy eficaz.

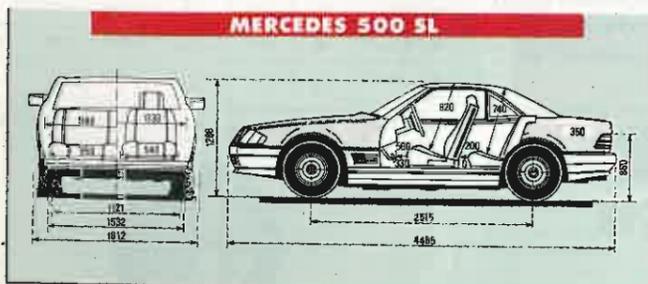


**APRETAR UN BOTÓN**  
Pueden elegirse tres formas de viajar. La capota de lona se despliega mediante un mecanismo electrohidráulico en menos de treinta segundos. También puede utilizarse el rígido techo duro de aleación ligera servido con el coche. Descapotado, puede elegirse la posición del arco de seguridad o simplemente escamotarlo. En caso de vuelco sale de forma automática.

roadster son los EEUU y ello ha contribuido sin duda al desarrollo del bello descapotable. Una cualidad que salta inmediatamente al volante del Mercedes es una rigidez a toda prueba, algo siempre difícil de conseguir en un descapotable. Un exhaustivo estudio del chasis y profusión de refuerzos en los puntos críticos de torsión, hacen del 500 SL una verdadera «tabla» muy difícil de llevar a situaciones apuradas. Estas tan sólo vendrán en carreteras de piso malo y con baches, vías nada apreciadas por tan sofisticada mecánica. La sensación de seguridad es constante y, pese a ir descubiertos, se nota uno «protegido» por los casi 1.800 kilos del Mercedes. Además, el arco de seguridad escamoteable aumenta esta sensación. El arco tiene también un dispositivo que lo coloca en posición al más mínimo riesgo de vuelco. El reparto de pesos es otro fac-

tor que ha influido muy favorablemente en el comportamiento de este lujoso deportivo. Se realiza al 50 por ciento entre los ejes y esto le confiere una neutralidad en sus reacciones muy elogiada. El importante peso del coche no se hace sentir al rodar en curvas y se puede conducir con precisión a cualquier velocidad.

Las suspensiones presentan un trabajo acorde con el resto del vehículo. El sistema multibrazo trasero hace muy difícil que se descoloque el 500 SL y el sistema ADS adapta la amortiguación de forma automática según las condiciones de marcha como dependiendo de la carga, velocidad, inclinación de la carrocería y estado de la calzada. Estas informaciones modifican instantáneamente el tarado de las suspensiones, radicando aquí uno de los secretos de la serie SL para combinar unas posibilidades muy deportivas con un confort de alto nivel. Pero, si queremos todavía una mayor efectividad del conjunto, opcionalmente se puede montar un nivelador de suspensión automático para elevar la altura del coche a baja velocidad y reducirla cuando se sobrepasan los 120 kilómetros por hora. No obstante esta posibilidad se revela como dura para una utilización normal y tan sólo resulta deseable en condiciones de conducción netamente deportiva. Si ya se ha comentado que el motor y la transmisión del Mercedes ayudan un tanto a la conducción por su suavidad y progresividad, los demás



Tú sí que tienes suerte.  
Tú ya puedes quedarte sin vacaciones, ya puedes no ganar el partido, ya puede cambiar de colegio la chica de tus sueños...  
Tú tienes una Derbi Variant.  
Eso sí que es tener suerte.

**DERBI Variant**  
¿QUE LES DAS?

**Ciclomotor Variant Start World Champion**

Motor de 50 cc. dotado de cilindro de vida ilimitada. Cambio automático equivalente a 5 relaciones de marcha. Suspensiones dobles. Frenos de gran potencia. Máxima estabilidad, gracias a su bajo centro de gravedad y equilibrio de pesos. Nueva carrocería de atractivo diseño. Tecnología Derbi. Calidad, seguridad y confort.

órganos del coche no se contraponen a esta virtud. La dirección asistida es lo suficientemente precisa para rodar ligero por carreteras sinuosas o maniobrar con rapidez entre el tráfico. Y dentro de este importante apartado, alabar así mismo los frenos, compendio de potencia y eficacia que detiene al pesado cabrio en un abrir y cerrar de ojos. Por supuesto el sistema antibloqueo de frenos va montado de origen sobre los cuatro discos ventilados, lo que adjudica al conjunto frenante una seguridad ya casi obligada en los coches que marcan el futuro. En este aspecto, otra opción interesante para el 500 SL la constituye el sistema antideslizamiento ASR que no sobra en absoluto en un coche de más de 300 caballos en tracción trasera.

El Mercedes 500 SL no sólo es el representante y heredero de la mítica serie

### FRENTE A SUS RIVALES

Es difícil encontrarle rivales a un coche tan exclusivo, a un modelo tan exclusivo, pero los hay. Se trata del BMW 850i y el Porsche 928 S4 GT. Son por ahora los tres reyes de los coupés deportivos y tanto por sus potencias como por sus prestaciones se ponen al mismo y elevadísimo nivel. En cuanto a los precios, algo casi anecdótico en estos modelos producidos en series muy cortas, el estimado para el BMW es de 13.000.000 de pesetas y el del Porsche 14.416.929 pesetas.



que tanta fama ha dado a la marca de la estrella. Es sin duda uno de los coches deportivos más apetecibles del momento y toda una obra maestra de la tecnología moderna. Valga como ejemplo que el Mercedes 500 SL monta nada menos que 42 motores eléctricos para comandar sus múltiples funciones, o que los asientos están realizados en magnesio con los cinturones de seguridad integrados en ellos. En definitiva, una estrella fugaz que los más atentos podrán ver rodar este verano.

Andrés Mas.  
Fotos: José Antonio Díaz

**POR DENTRO**  
Los interiores del SL son igualmente fascinantes. El volante presenta un gran tamaño que deja ver una completísima información. Las plazas traseras son simbólicas y aprovechan el espacio inferior de la banqueta. Las delanteras disponen de asientos regulables eléctricamente.

### DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz España, S.A. C/ Ortega y Gasset, 22. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 92 puntos en España.

MECANICA		
MOTOR	Excelente	La enorme potencia puede ser aprovechada en todo momento sin altibajos.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Muy buen funcionamiento de la caja automática. Es una pena que no exista opción manual.
TRANSMISION	Buena	El ser trasera no supone ningún problema aunque el sistema antideslizamiento es bienvenido.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Los asientos de avanzado diseño y los mandos son irreprochables.
CLIMATIZACION	Buena	La posibilidad de descapotarlo y un eficaz aire acondicionado ofrecen todas las posibilidades.
SONORIDAD	Excelente	Las turbulencias no se notan gracias al sistema ideado por Mercedes y a una buena aerodinámica.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es muy precisa. El volante es algo grande para conseguir un tacto netamente deportivo.
FRENOS	Excelente	El peso del coche no es obstáculo para los cuatro discos ventilados y con ABS.
SUSPENSION	Buena	Con la suspensión deportiva opcional resulta dura para una utilización cotidiana.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	El lujo de dos plazas en un coche de cuatro metros y medio es algo exclusivo.
MALETERO	Bueno	Pequeño para un cuatro plazas, es más que suficiente en un roadster.
CALIDAD	Excelente	Lo mejor de una de las más prestigiosas marcas del mundo reunido en un sólo modelo.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Está limitada a 250 kilómetros por hora, velocidad considerada suficiente por la marca.
ACELERACION	Buena	Fulgurante con cambio automático, con uno manual aún mejoraría sus valores.
RECUPERACION	Excelente	El enorme par motor del V8 y el eficaz cambio automático recuperan en cualquier circunstancia.
ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Dadas las características y prestaciones del motor, está muy contenido.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Nada falta a pesar de tratarse de un deportivo, completísimo en este sentido.
PRECIO	Normal	Trece millones de pesetas es mucho dinero, pero el 500 SL es mucho coche y lo vale.

## 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-neblia, 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 transporte incluidos)

**SEAT. MAS POR MENOS.**

IBIZA: Desde 920.000 Ptas.

**SEAT**  
Grupo Volkswagen



© T.M.



SEAT, Socio Colaborador y Coche Oficial Barcelona '92

La Bujía Bosch Super realiza más de 20 millones de encendidos.

# Bujía Bosch Super con núcleo de cobre. Más de 20 millones de encendidos sin fallar.

La Bujía Bosch Super con núcleo de cobre es un símbolo reconocido de la calidad y alta tecnología Bosch. Por su encendido preciso desde el momento mismo del arranque. Por su óptimo rendimiento, tanto en conducción rápida como lenta, incluso en las condiciones más adversas. Una fiabilidad total avalada por millones de vehículos de las principales marcas de todo el mundo. Todo un ejemplo de la calidad Bosch y, sin duda, una buena razón para montarla. Bosch, así de seguro.



**BOSCH**



A mediados de los sesenta, cuando el fenómeno de los descapotables iniciaba su declive, Alfa Romeo lanzó un atractivo cabrio. Ahora, ya en 1990, nos llega la última remodelación del modelo.



ALFA ROMEO SPIDER 2.0

## RETORNO DE UN CLASICO

En estos años de vida del modelo, muchas cosas han cambiado, pero su estructura básica sigue siendo la misma. Durante la crisis energética, la práctica totalidad de los Spider se dirigían al mercado norteamericano, que es menos crítico, por lo general, que el europeo. Ahora con el resurgimiento de estos coches, Alfa ha puesto al día su descapotable.

Las diferencias más notables se centran en la estética, con unas líneas algo más redondeadas tanto en el morro como en la popa. El interior también sufre algún retoque aunque mantiene la misma arquitectura general, con el volante en una posición casi perfectamente vertical y la palanca de cambios bastante adelantada.

Antes de ponerse al volante de un Spider, hay que tener claro que el coche que llevamos entre las manos tiene unos condicionantes importantes, puesto que las soluciones aplicadas hace más de veinte años pueden resultar algo chocantes.

Además de los puramente estético, se han mejorado algunos puntos mecánicos, entre los que hay que destacar la dirección. El mecanismo sigue siendo de tornillo, pero la adopción de un sistema de asistencia hidráulica y algunas mejoras en el ajuste de los elementos, han permitido que ahora el volante se mueva

**VIRTUDES**

- Mecanismo de la capota
- Línea agradable
- Dirección mejorada

**ALFA ROMEO SPIDER**  
PRECIO: No comercializado

- Reacciones del eje trasero
- Maletero pequeño
- Posición de conducción

**DEFECTOS**



con mucha más facilidad y que la precisión, en términos generales, haya mejorado bastante.

Otro punto que ha sido objeto de una profunda renovación, ha sido el motor. Sigue siendo el cuatro cilindros de dos litros y doble árbol de levas en cabeza. La gran diferencia reside en que ahora incor-

pora el sistema de distribución variable, gracias a lo cual el consumo, sobre todo en ciudad, ha bajado considerablemente. La potencia sube ligeramente, pero no hay unas diferencias sustanciales entre este modelo y el anterior.

Por su carácter, el Spider es un coche marchoso, pero se disfruta más a velocidades moderadas que si intentamos apurar al máximo el motor. La razón de esto es su anacrónico eje trasero, que no admite demasiado bien la conducción deportiva. En carreteras en buen estado no hay problema, puesto que las ruedas posteriores se apoyan bien y permiten una trayectoria limpia. Pero si el asfalto se ondula, entonces la cosa cambia. En estas condiciones

**NUEVOS MOLDES.** Las diferencias más importantes se centran en el morro y en la parte posterior.

**PODER ALFA.** El motor es el dos litros de doble árbol, pero con distribución variable.



se produce un bailableo de la parte posterior, que no llega a ser preocupante, pero incomoda bastante. Afortunadamente, dispone de diferencial autoblocante, lo cual ayuda a que la motricidad sea impecable.

Por lo demás, no hay grandes novedades. La posición al volante no está especialmente lograda, ya que el habitáculo es más bien angosto. Para gente por encima de un metro ochenta, es fácil tocar con las

**GAMEL**



**El sabor de la aventura.**



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PUEDE SER PERJUDICIAL PARA SU SALUD.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante cadena con variador automático de fase. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.962 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 milímetros. Carrera: 88,5 milímetros. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 126 CV(90,5 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 17,0 mkg (168 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con muelle de diafragma. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 3,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 10,2 km/h. En 3ª a

1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De tornillo, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,7 vueltas. Diámetro de giro: 10,7 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con cuadriláteros transversales inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con barras longitudinales y anclaje transversal, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

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

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.110 kg. Capacidad del depósito de combustible: 46 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 30,3 km/h de promedio	10,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,1
En conducción rápida	11,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	9,9
A 180 km/h de cruceo	14,1
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	450

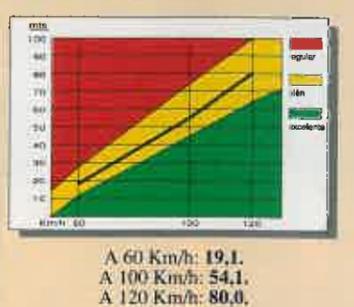
**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	192,9
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	17,8
1.000 m salida parada	32,4
De 0 a 100 km/h	11,2
Recorriendo (metros)	190
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,3
recorriendo (metros)	287
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,8
recorriendo (metros)	421

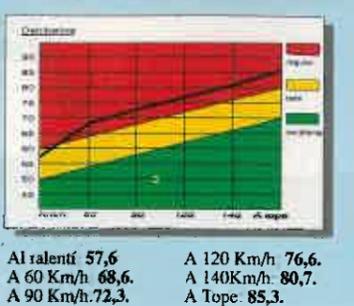
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**FRENTE A SUS RIVALES**

El Alfa Romeo Spider, en su nueva configuración, todavía no se vende en España, por lo que no tiene precio, aunque no sería descabellado pensar que se podría situar en torno a los tres millones de pesetas. Este precio resulta bastante razonable para un coche semejante. Entre sus rivales podemos mencionar al Mazda MX5, que es más pequeño en tamaño, pero semejante en filosofía. Los descapotables derivados de turismos convencionales, tienen otro carácter diferente.

piernas en el volante, y se verán obligados a llevar una posición un tanto forzada.

El habitáculo está pensado para sólo dos personas, aunque en la banqueta posterior se pueden llevar algunos bultos. En cambio, el maletero, a pesar del buen ta-



**INTERIOR CUIDADO.**  
La presentación del Spider ha mejorado en estética y calidad.

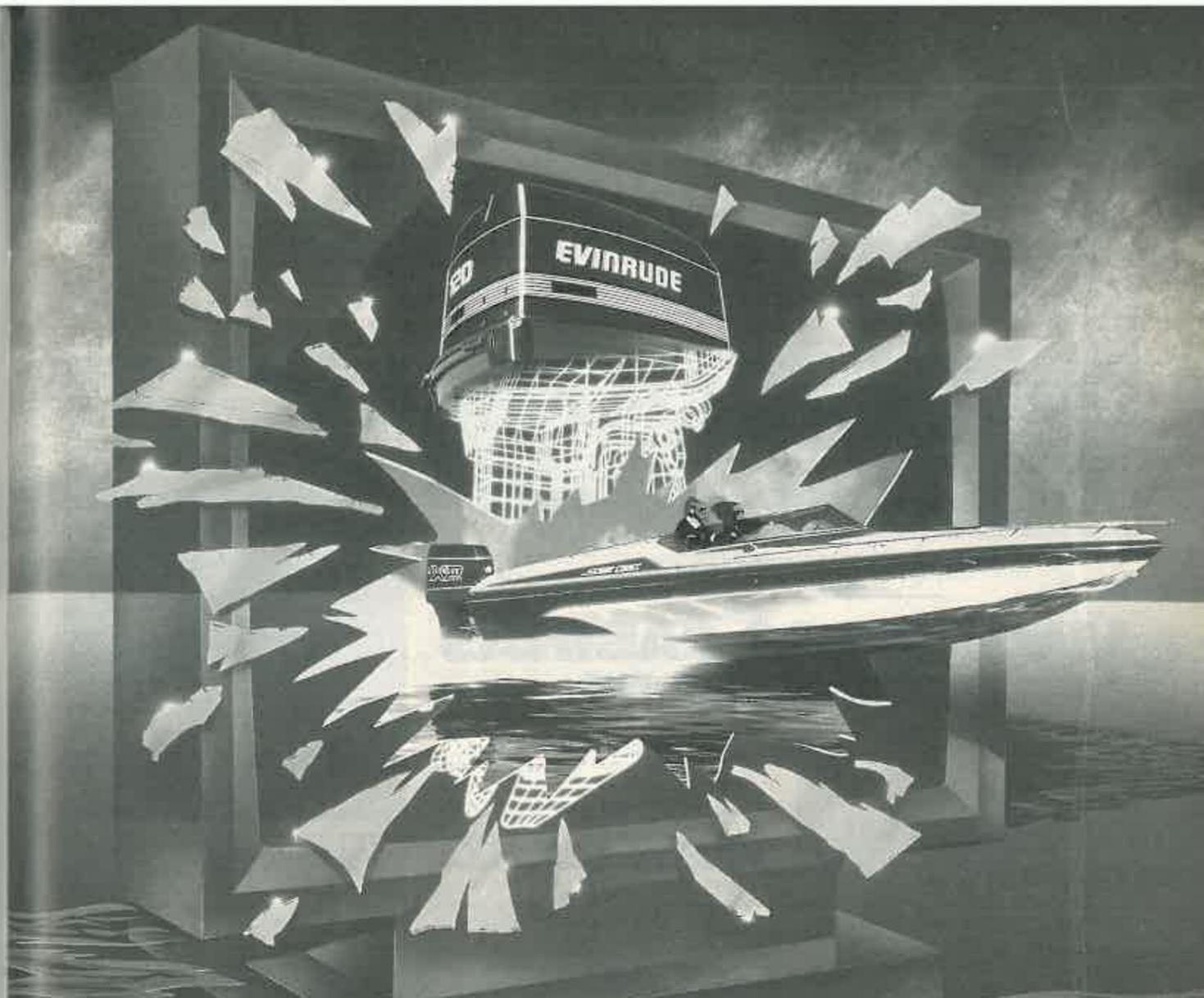
maño del coche, es bastante menos capaz de lo que parece a primera vista, puesto que tiene poca profundidad.

La capota se acciona manualmente y no plantea la más mínima pega. Se pliega y se despliega en menos de un minuto, y tan sólo resulta un poco más laborioso poner la funda de la capota cuando está plegada. En definitiva, tenemos un coche llamativo, con un equipamiento muy digno y una terminación muy mejorada respecto a la anterior versión. Es un capricho que merece la pena para disfrutar de una conducción relajada. ○

Víctor Piccione  
Fotos: José Robledo

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** Alfa Romeo Española, S.A. Carretera N-I, km 18,7 San Sebastián de los Reyes. 28700 Madrid. Teléfono: (91) 653 65 65. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.



**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.

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.

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

**EVINRUDE**  
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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



NUEVO RENAULT

LLEGAN LAS CABINAS MODULARES

**A**ISLAR la cabina del resto de órganos mecánicos de un camión no era tarea fácil. Ahora esto ya se ha conseguido y con ello Renault Vehículos Industriales (RVI) ha dado un gran paso en la historia técnica del sector.

A partir de ahora, los modelos superiores del fabricante ofrecen una amplia cabina, con piso totalmente plano y espacio para estar de pie sin dificultades, total-

mente aislada del resto de la unidad. Todos los componentes motrices y auxiliares están agrupados en los que R.V.I llama «plataforma inferior técnica» con lo que cabina y módulo inferior son elementos totalmente independientes.

Por si fuera poco, además los nuevos modelos ofrecen dos tipos de motor: el Mack 503 caballos como el más potente de Europa y el conocido RVI de 380 ca-

ballos. Técnicamente llevan refinamientos como frenos de disco en el tren delantero, implantados por la marca con éxito en camiones y buses, junto a elaboradas suspensiones que pueden ser neumáticas.

También hay novedades en configuraciones, ya que RVI ha lanzado lo que denomina tracto 6x4 LSW con tres ejes de rueda sencilla, dos de ellos motrices. Esta unidad ofrece mayor seguridad de funcionamiento y aumenta la productividad, al aprovechar mejor las cargas máximas permitidas por eje en el complejo entramado legal europeo.

Paco Pérez



NUEVO AISLAMIENTO.

El módulo de conducción se abate dando paso a la plataforma inferior técnica. El aislamiento entre ambas, es novedad y aporta más confort al usuario.

CITROEN AX: SERIE ESPECIAL



**C**ITROËN inicia este mes la comercialización de una nueva serie limitada, se trata del AX Sport. Este modelo que hereda las características técnicas de la versión anterior, ofrece un equipamiento ligeramente aumentado, en el que destaca la incorporación de unos faros de largo alcance supletorios. El AX Sport es fácilmente identificable, gracias a los adhesivos que se han colocado en sus laterales y en la zona trasera. El precio franco fábrica más el IVA del AX Sport es de 1.221.000 pesetas.



UMM MAS LARGOS

**L**A Unión Metal Mecánica (UMM) tiene previsto iniciar durante el próximo verano la comercialización de cinco nuevos modelos. Se trata de unas versiones que se han construido sobre la base del modelo de chasis largo. La nueva gama va enfocada hacia el transporte de personas y mercancías, aumentando la capacidad de carga de los modelos.

La primera de las versiones que se va a comercializar, cuenta con cabina de lona

y está acondicionada para el transporte de doce pasajeros. La segunda versión denominada Pick Up se encamina a aquellas tareas que implican el transporte de cargas y pasajeros a lugares de difícil acceso.

Sobre el chasis largo, UMM ha construido una tercera versión, que combina la cabina doble con capacidad para cinco personas con una amplia zona destinada a la carga de equipos.

Otra de las posibilidades que se contempla en la nueva gama es la mezcla de chasis y cabina. Este modelo puede recibir carrocerías específicas para el desempeño de diversas labores, en función de las necesidades del usuario. También se comercializará una versión chasis cabina doble dispuesta para recibir equipamientos específicos.

De momento UMM sólo comercializa en nuestro país, a través del concesionario Montalbán, S.A., modelos equipados con motores atmosféricos, aunque en un futuro próximo está previsto el lanzamiento de un motor turboalimentado con 110 caballos de potencia.



MADRID GUINDAS DE LA SEMANA

**E**N Movilmar que está situado en la Avenida Ciudad de Barcelona número 220, ofrecen esta semana un Fiat Uno Turbo i.e. Este automóvil se matriculó en 1988 y se encuentra en buen estado. El color del Uno es blanco y no cuenta con extras. La garantía cubre las averías que se puedan producir durante un periodo de seis meses. Su precio de venta al público es de 1.100.000 pesetas.



EN POCAS PALABRAS

COCHES ECOLOGICOS FORD

Ford acaba de lanzar al mercado la segunda generación de coches ecológicos. Esta nueva serie está dotada de completos sistemas de catalizadores, recirculación de gases y equipos electrónicos de gestión del motor, que les permite superar cómodamente la normativa de la Comunidad Económica Europea 88/76 que comenzará a aplicarse a partir del próximo mes de octubre. La gama está compuesta por ocho modelos: dos Fiestas, un Escort, un Orion, dos Sierra y dos versiones Scorpio. Las diferencias de precios entre estos modelos y las versiones normales, oscilan entre las 208.000 pesetas de los Fiesta y las 158.000 pesetas de los Scorpio, pasando por las 37.000 pesetas de los Escort, las 76.000 del Orion y las 98.000 de los Sierra.



OFERTA PARA MARBELLA

Seat acaba de lanzar al mercado una nueva versión del Marbella que saldrá a la calle por un precio asequible: 695.000 pesetas. Además y durante todo este mes, comprando cualquier modelo de la gama Marbella, el comprador puede ahorrarse hasta 100.000 pesetas.

KADETT TOP Y DREAM

Opel, pone a la venta dos nuevas versiones cara al verano. Se trata de los Kadett Top y Dream. La primera de las versiones cuenta con un motor de 1.389 centímetros cúbicos y 75 caballos y tendrá un precio de venta al público de 1.474.000 pesetas. El Dream ofrece por 1.834.000 pesetas un motor de 1.796 centímetros cúbicos y 112 caballos de potencia. Las carrocerías son diferentes, mientras que el Top es la versión tres puertas, el Dream cuenta con la de cinco puertas.

FINANCIACION PARA EL 309

Durante junio, Peugeot ofrece la posibilidad de adquirir un 309 pagando cuotas de 23.700 pesetas desde el primer mes. Para ello se debe entregar una entrada del 33 por ciento del valor total del vehículo y financiarlo a cinco años.

**BARCELONA** POR 725.000 pesetas, se puede adquirir esta semana en Automóviles Formatger, que está en la calle Camelias número 50 un Citroën AX 11 RE 5 velocidades.

Este automóvil se matriculó en el año 1.988, es de color rojo y tan sólo ha recorrido 17.000 kilómetros. No cuenta con ningún tipo de extras. La garantía que ofrece esta tienda para el Citroën es de doce meses.



Bel Air: 26.200 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat; 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat: 156.839 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y los cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Evaluación Electrónica:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 27.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.642 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.166 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Syncro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16 V y GTI G-60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Syncro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD-70 CV: 359.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.999 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V: 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Syncro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Gol Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quattro: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quattro: 45.171 ptas. **Asiento Posterior Partido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. **Retractivos térmicos y eléctricos:** GTI, GTI 16 V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Syncro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Syncro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. **Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16 V, GTI G-60 y Cabrio Quattro: 51.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. **Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paquete opcional para el Manhattan 2p compuesto por cierre centralizado, elevallas eléctricas y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Costo/Km.	Precio total
	cc.	CV	km/h	litros/100 km	km/litro	ptas.

**VOLVO**

Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Costo/Km.	Precio total
	cc.	CV	km/h	litros/100 km	km/litro	ptas.
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	13,74	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	155	7,9	12,27	1.807.706
360 GLT 3P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.349.489
360 GL 4P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.523.719
360 GLT 5P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.442.639
440 GLT	1.721	126	183	9,1	13,06	2.722.269
460 Turbo	1.721	120	193	11,9	16,36	2.941.754
460	1.721	106	180	8,8	12,82	2.902.339
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	15,56	3.365.434
480 ES*	1.721	106	186	9,0	13,90	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	14,22	3.766.364
244 GL	1.721	115	170	10,0	14,89	2.906.759
244 GLT	2.316	133	175	11,7	15,19	3.228.054
244 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.099.808
245 GL	2.316	133	170	10,0	14,89	3.055.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.291.918
740 GL	2.316	117	165	12,8	17,20	3.195.653
740 GL*	2.316	131	180	13,1	17,22	3.894.714
740 GL L	2.316	121	185	10,5	15,17	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	168	11,2	11,58	3.571.759
740 GL Int.*	2.383	109	172	12,5	12,57	4.369.649
740 GLT	1.986	139	191	11,5	15,96	3.985.154
740 Turbo TD*	2.383	109	172	12,5	12,57	4.896.436
740 Familiar Int.*	1.986	160	185	11,6	16,25	5.273.190
740 Turbo 16 v	1.986	200	215	13,0	19,48	5.068.703
745 GLE	2.316	131	180	13,1	17,22	4.188.644
745 TD Int.*	2.383	122	172	12,5	12,57	5.017.998
760 GL Aut.	2.949	170	190	11,3	16,02	6.303.873
760 GLE Turbo D Int.*	2.383	122	172	10,5	11,39	6.564.734
780 TD Int.*	2.316	182	205	12,3	16,59	6.881.894
780 Aut.	2.849	170	181	12,2	16,53	9.788.940

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 ptas. 240, 240 ranchera: 55.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. **Evaluación electrónica:** 240 y 740 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. **Evaluación eléctrica:** 240 y 745 State: 36.000 ptas. **Llantas de aleación:** 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espejos retrovisores eléctricos:** 740, 745 State, 760: 31.000 ptas. **Tapicería cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulación del asiento del conductor:** 760: 100.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

**WARTBURG-TRABANT**  
Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.  
Wartburg Berlina\* 392 90 130 9,9 12,88 700.749  
Wartburg Familiar\* 392 90 130 7,4 11,01 704.589

**WARTBURG-TRABANT**

**YUGO**  
Carslavia, Tel.: (91) 611 55 13.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Costo/Km.	Precio total
	cc.	CV	km/h	litros/100 km	km/litro	ptas.
Yugo 45 A	903	45	135	8,0	10,77	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	135	8,0	10,77	912.889
Yugo 55 A	1.116	55	145	8,5	11,44	914.164
Yugo 55 AGL	1.116	55	145	8,5	11,44	1.111.289
Yugo 55 A	1.299	65	155	9,0	12,50	1.028.968
Yugo 55 AGLS	1.299	65	155	9,0	12,50	1.242.718
Florida 1 A	1.372	70	169	9,2	12,68	1.335.569

**OPCIONES:** Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GL: 22.000 ptas. **Spoiler delantero:** 59GLS: 34.000 ptas. **Aleron porton:** Toda la gama: 13.600 ptas. **Aleron techo:** Toda la gama: 12.600 ptas. **Parrilla lavafaros:** Toda la gama: 20.000 ptas. **Volante de cuero:** Toda la gama: 18.500 ptas. **Evaluación Electrónica:** Toda la gama: 21.800 ptas. **Techo solar:** Toda la gama: 18.700 ptas. **Kit Tornillos Antirrobo:** Toda la gama: 4.200 ptas. **Reloj Digital:** 5.500 ptas. **Faldilla Yugo:** Toda la gama: 1.300 ptas. **Guanteras Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Toda la gama: 2.490 ptas. **Barra de remolque:** 15.200 ptas. **Alfombrillas Yugo:** Toda la gama: 5.300 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

**COCHES USADOS**

(En miles de pesetas)

En esta sección ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.

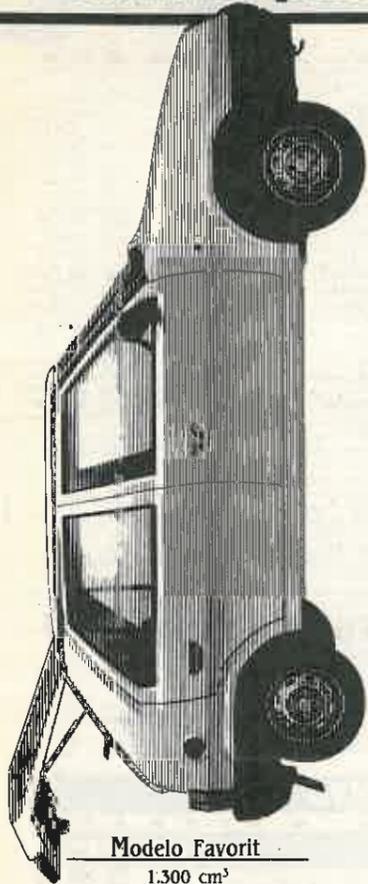
**ALFA ROMEO**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Alfasud	-	-	-	-	-	430	400	360
Alfasud T.I.	-	-	-	-	550	490	440	390
Alfa 33 SL	-	-	-	-	790	650	610	-
Alfa 33 CO	-	-	-	-	820	710	640	-
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 T.I.	1000	900	820	700	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 CV	1220	1030	940	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.6	1200	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8	1280	1060	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1360	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 América	1880	1590	1450	1300	-	-	-	-
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 T.S.	1570	1410	1280	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	990	-	-	-	-
Alfa 75 2.4 TD	1800	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.5 CV	1660	1590	1430	1280	-	-	-	-
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	-	-	-	-	-
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	960	790	-	-	-
Alfa 90 2.5	1590	1430	1200	970	-	-	-	-
Alfa 90 2.4 TD	1650	1430	1280	1080	870	-	-	-
Sprint Veloce	-	-	-	-	-	-	460	380
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	-	-
Sprint 1.7 CV	1230	1100	-	-	-	-	-	-
GTV 2.0	1270	1180	1030	970	770	630	620	-
GTV 2.5	1620	1450	1300	1100	980	840	760	-
Alfaetta CV	-	-	-	-	450	380	300	-
Alfaetta TD	-	-	-	-	635	550	470	410
Giulietta 1.8	-	-	-	-	470	410	370	-
Giulietta 2.0	-	-	-	-	570	470	420	-
Spider 2.0	1860	1520	1290	1060	900	730	660	-
Spider 2.0 QLV	1900	1700	1500	-	-	-	-	-
164 Twin Spark	2300	-	-	-	-	-	-	-
164 3.0 V6	2380	-	-	-	-	-	-	-
164 2.5 TD	2400	-	-	-	-	-	-	-

**CITROËN**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
2 CV	-	-	320	280	240	190	150	120
Dyane 6	-	-	-	-	-	170	130	100
Mehari 4 p.	-	-	370	310	260	240	180	150
LNA	-	-	-	250	190	170	150	-
LNA 11 E y RE	-	-	-	280	240	190	170	-
LNA RE	-	-	-	280	240	190	170	-
AX 11 RE	710	610	-	-	-	-	-	-
AX 11 RE 5 p.	750	-	-	-	-	-	-	-
AX TR5	760	650	590	-	-	-	-	-
AX TR5 5 p.	800	660	-	-	-	-	-	-
AX 14 TR5	820	700	630	-	-	-	-	-
AX 14 TR5 5 p.	860	740	-	-	-	-	-	-
AX 14 T2S	880	750	680	-	-	-	-	-
AX 14 T2S 5 p.	920	790	-	-	-	-	-	-
AX GT	960	820	740	-	-	-	-	-
AX GT 5 p.	980	-	-	-	-	-	-	-
AX 14 RD	700	-	-	-	-	-	-	-
AX 14 RD 5 p.	730	-	-	-	-	-	-	-
AX TRD	740	-	-	-	-	-	-	-
AX TRD 5 p.	770	-	-	-	-	-	-	-
Visa II Club y ES	-	430	370	310	260	230	190	-
Visa II Super E y X	-	-	-	340	280	230	200	-
Visa GT	-	-	-	-	390	330	290	250
Visa 11 E	-	-	-	-	380	320	270	240
Visa 11 RE	-	-	-	-	410	350	290	250
Visa Challenger	-	-	-	-	510	450	370	-
Visa 14 TR5 y Stylo	-	-	-	-	610	530	440	-
Visa GTI	-	-	-	-	990	850	770	660
Visa 17 D y Challenger	-	-	-	-	990	850	770	660
Visa 17 RD y Stylo	-	-	-	-	710	620	530	420
GSA 11 y Break	-	-	-	-	-	-	-	120
GSA 13 Special y Club	-	-	-	-	270	240	160	150
GSA Palais	-	-	-	-	310	270	220	170
GSA Break Special	-	-	-	-	240	220	160	120
GSA X1	-	-	-	-	420	350	320	270
GSA X3	-	-	-	-	790	720	650	510
BRX 14 E, RE y Leader T	960	810	740	670	530	440	340	-
BRX 14 TR5 y TGE	1030	870	790	710	-	-	-	-
BRX TR5	1060	-	-	-	590	495	400	-
BRX TR5	1060	-	-	-	-	-	-	-
BRX 16 TGS	1140	-	-	-	-	-	-	-
BRX 16 TR5 y Athens	1270	1070	980	880	700	590	480	-
BRX 19 TGS	1210	-	-	-	-	-	-	-
BRX 19 TRSGT y Athens	1330	1120	1020	920	-	-	-	-
BRX 19 GTI	1440	1220	1110	-	-	-	-	-
BRX 19 GTI 16 V	1920	1620	-	-	-	-	-	-
BRX 19 TR5 Break	1490	1260	1140	1030	-	-	-	-
BRX D	1110	950	850	780	-	-	-	-
BRX 19 D y RD	1190	1010	910	810	650	520	410	-
BRX 19 TRD	1250	1080	960	860	690	550	430	-
BRX 19 TRD Turbo	1450							

Y ahora... ¡GRAN PROMOCION!  
-133.000 pts.



**Modelo Favorit**

- 1.300 cm<sup>3</sup>
- Encendido electrónico
- Caja de cambios 5 velocidades
- Starter automático
- Parabrisas laminado
- Luneta térmica
- Limpia parabrisas de dos velocidades
- Paragolpes de plástico absorbente
- Salvabarros
- Faros halógenos
- Luces de marcha atrás
- Pilotos antiniebla posteriores
- Retrovisores exteriores de regulación Interior
- Cinturones de seguridad de inercia delante/atrás
- Reposacabezas delante/atrás
- Retrovisor Interior día/noche
- Parasoles desplazables laterales
- Seguros infantiles en las puertas posteriores
- Doble tope de las puertas
- Asiento trasero abatible
- Reloj analógico
- Cuentakilómetros parcial
- Piloto de la reserva del combustible
- Termómetro del líquido de refrigeración
- Testigo del sistema de frenos
- Testigo de la presión del aceite en el motor
- Ventilador de calefacción de tres velocidades
- Alumbrado interior
- Regulación interior altura de faros
- Panel para radio
- Alfombrado textil
- Revestimiento de frenos y embrague sin amianto
- Servo freno
- Asideros para pasajeros
- Asientos abatibles



A SU SERVICIO EN TODA ESPAÑA

importador exclusivo

**Montalbán, S. A.**

Pajaritos, 12. Tel. 552 51 00 Madrid

CUENTENOS SU CASO



**ABURRIDA BUROCRACIA**

**S**OY propietario de una BMW K-100 RS con matrícula turística. Adquirí esta moto en noviembre de 1989 y con los papeles me personé en Tráfico para realizar la transferencia. En la delegación me denegaron esta posibilidad ya que tenía la ficha plastificada y me comentaron que tenía que pasar la correspondiente ITV. Así pues y bastante contrariado me encaminé hacia la ITV para solventar el trámite. La moto pasó todos los controles el 6 de noviembre de 1989 y en la ITV me dijeron que en el plazo de un mes me enviarían el duplicado (de esta afirmación, ya han transcurrido cinco meses).

Ante el problema que se me estaba creando, me dirigí de nuevo a la ITV y allí me comentaron que era un problema de Tráfico, fui a Tráfico y devolvieron la pelota a la ITV diciendo que ésta no les enviaba los papeles. Así llevo un montón de tiempo y todo por un duplicado de un impreso que está plastificado.

**Rogelio Masa**  
Madrid

**ALFA INCOMPLETO**

**E**L 24 de febrero pasado adquirí un Alfa Romeo Sprint 1.7 QV en el concesionario Monza Motors de Barcelona. La desgracia comenzó a cebarse conmigo prácticamente desde el momento de la entrega, ya que hice instalar el aire acondicionado a pesar de que este elemento ni es de serie ni está contemplado como opción en la oferta de este fabricante. Cuando me disponía a llevarme el coche me encontré con que la guantera había desaparecido para instalar en su lugar el compresor de aire. Un detalle lo suficientemente importante como para que el vendedor me lo advirtiera, ya que la sensación de engaño que me produjo fue notable.

Pero lo grave aún había de venir. Cuando hice el pedido solici-

té que me colocasen el retrovisor derecho, sin que el concesionario hiciera reserva alguna. Pues bien, el espejo no se encontraba colocado el día de la entrega y en el concesionario se protegieron con la excusa de que ni siquiera en Italia montaban el retrovisor en el coche. Para intentar arreglarlo me informaron que cuando lo recibiesen me instalarían la versión inglesa.

Yo no quiero hacer valoraciones, pero hay que tener en cuenta que yo pagué el retrovisor el día en que efectué el pedido, y que ha transcurrido un año y sigo sin él. Con políticas como la de este concesionario no me extraña que las ventas de automóviles bajen.

**Agustín Bernard**  
Barcelona



**SEGUROS POCO EFECTIVOS**

**E**L pasado día 17 de mayo y cuando me dirigía a mi casa, colisioné con otro vehículo que circulaba en dirección contraria. El accidente se produjo cuando el vehículo contrario se dispuso a adelantar a varios coches que circulaban delante de él, e invadió mi carril. Afortunadamente no hubo víctimas y ni siquiera lesiones de importancia.

Hasta aquí no había ningún problema, ya que en todo momento el propietario del otro coche reconoció su culpa.

Mi coche estaba asegurado a todo riesgo en Mapfre y en principio esta compañía se dispuso a arreglarlo y cobrarle luego el importe a Aurora Polar, pero al llegar a este punto me informaron de que el golpe excede el valor del vehículo con lo cual se dará a mi coche como «siniestro total» y me abonarán 120.000 pesetas por él. Me puse en contacto con la compañía rival, donde me dijeron lo mismo.

Y yo me pregunto ¿No tengo el derecho legal a que el seguro del culpable del accidente me deje el coche en las mismas condiciones que estaba antes del golpe, es decir que me reparen la avería? Por lo que parece, esta no es la opinión de las casas de seguros.

**José Antonio Fernández**  
Lequeitio (Vizcaya)

**LEY CON RESERVAS**

**L**A nueva ley de Tráfico se ha presentado a bombo y platillo como la solución a todos los problemas de circulación. Lo más destacable de esta ley, o por lo menos lo más espectacular son las sanciones. Se argumenta que de esta manera el poder disuasorio de la ley será mayor.

Posiblemente y pasado el temor inicial, el poder de disuasión se diluirá y no habrá conseguido nada positivo, salvo el aumento de los ingresos.

Un ejemplo claro: son pocos los conductores que adelantan en sitios sin visibilidad, que se saltan los stop o que van en dirección contraria. Sin embargo los límites de velocidad no se respetan tan estrictamente y al parecer la velocidad excesiva es origen de la mayoría de los accidentes.

Sería más positivo adecuar los límites a las necesidades reales y a las prestaciones y seguridad de los vehículos actuales de modo y manera que el conductor supiera que saltarse un límite le supone un riesgo serio de accidente.

Otro aspecto es el de dar un valor de certeza absoluta a la palabra de los agentes, dependiendo de estos la cuantía de la sanción. Hacer denunciante y juez al agente no parece lo más lógico, y el argumento de la volatilidad de la pruebas en delitos de tráfico no es de recibo: fotos, vídeos, cinemómetros, alcoholímetros, etc...

La nueva ley tiene aspectos positivos, al reservar las multas más altas para delitos con trasfondo económico es un acierto.

El tiempo dará y quitará razones, de momento se ha publicado triunfalmente que los muertos por accidente han disminuido un 3 por ciento con respecto al año anterior. No parece una cifra muy significativa, pero bienvenida sea.

**José Brel Pedreño**  
Murcia



**INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS**



Comunidad de Madrid



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

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

¿o es matrícula anterior a M 4802 FS?

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

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

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

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

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

SIN AGLOMERACIONES, SIN TIEMPO DE ESPERA, TRANQUILAMENTE

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



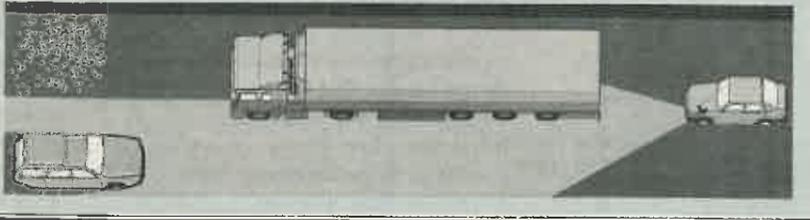
¡Para su seguridad!



**ROADSCANNER EUROPARTS**

La firma Europarts ha comenzado a comercializar en España un nuevo producto denominado Roadscanner. Este artículo permite a los instructores de las autoescuelas controlar la calzada igual que si estuvieran sentados en el

asiento del conductor reduciendo de este modo el peligro de dejar el coche al total control del alumno inexperto. Este artículo es obligatorio en todas las autoescuelas de diversos países europeos y hay que esperar que muy pronto sea obligatorio en España ya que constituye un elemento que proporciona una gran seguridad.



**MAPAS FIRESTONE**

Firestone ha lanzado al mercado su nueva obra cartográfica: «El nuevo mapa de Andalucía», que además de una completa información sobre

toda la geografía andaluza, incluye planos detallados de Sevilla, Córdoba y Granada. Impreso por ambas caras a ocho colores, y en formato de 1.000 x 1.242 milímetros, este mapa realizado a escala 1:300.000 se puede adquirir en kioscos y librerías.

**INAUGURACION NISSAN**

Un nuevo concesionario de la firma japonesa Nissan ha abierto sus puertas en la «Puerta de la Villa Olímpica» de Barcelona. A la inauguración de Nissan Abadal, propiedad de Eduardo Abadal, actual portero del Mollerusa, acudieron diferentes jugadores de las primeras plantillas del Barcelona, Barcelona Atlético, Mollerusa... Nissan Abadal se encuentra en el Paseo Carlos I, número 53, de Barcelona.



**CAMBIOS EN EL GRUPO HISPANO-ALEMAN**

David Colyer ha sido nombrado director gerente de las importadoras Daihatsu España, S.A., Nipmotor, S.A. y Alpina Motor, S.A., empresas todas del grupo Hispano-Alemán. David Colyer, conocido profesional de la publicidad y el marketing, fue anteriormente director de marketing de Rover España, S.A. durante los últimos ocho años. Colyer lleva años relacionado con el marketing de automóviles en toda Europa.

**ARRANQUE CON FORMULA 1 Y SALDRA GANANDO.**

UN GRAN AVANCE EN ADITIVOS PARA LA GASOLINA, QUE SUSTITUYE AL PLOMO Y REFUERZA EL INDICE DE OCTANO

Garantizado

- Combate el picado de bielas
- Aumenta la potencia
- Elimina el autoencendido y los tirones
- Evita la corrosión en los inyectores
- Reduce el consumo de gasolina
- Mantiene limpio el carburador

Se presenta en bote de 500 ml. suficiente para 400 l. de gasolina.



Consulte a su mecánico o Distribuidor más próximo:

ALAVA	945	25 04 40
ALICANTE	96	528 88 68
ANDALUCIA	958	63 26 41
ASTURIAS	965	14 50 98
CANARIAS	928	26 19 21
CANTABRIA	942	34 49 89
CATALUÑA	93	788 40 53
GALICIA	986	85 95 00
GUIPUZCOA	943	88 04 60
MADRID	91	475 47 93
NAVARRA	948	22 77 75
VALENCIA	96	126 03 49
VIZCAYA	94	674 45 35

IMPORTADOR para España:  
**MULTICOM SA**  
Teléfonos (94) 424 24 51/52  
Fax (94) 423 29 79

**EXTRA VERANO**

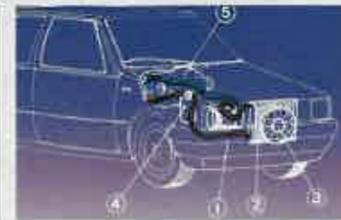


**Automóviles bajo el sol**

El mercurio asciende en los termómetros, el sol se enseña de la atmósfera y las mecánicas funcionan al rojo vivo. El verano ha llegado con su carga de vacaciones, de desplazamientos, de desenfado. Para celebrar ese acontecimiento vienen a nuestras páginas algunos de los automóviles más espectaculares de todos los tiempos, siete sueños



de metal reunidos en la colección Barclay Fascination Cars. Recorremos también los doscientos kilómetros de nuevas auto-vías que en breve entrarán en servicio; repasamos en detalle los equipos de aire acondicionado, cada vez más asequibles, y enjuiciamos las pruebas del alcohol, temas candentes para un extra de verano hecho con la mayor ilusión.



EXTRA



VERANO

CISTALIA 202

# Una obra maestra

**A**YER un sobrino de 12 años me rompió los esquemas cuando descubrió en mi mesa las fotos que ilustran esta página, como cualquier «enano sabelotodo» siempre está atento a todo lo que pueda ocurrir en el mundo del motor, y no vaciló en preguntarme: «¿Va a salir pronto este modelo?», es «una chulada».

No, le contesté, el Cistalia 202 tiene cuarenta años a sus espaldas pero no te preocupes, no vas muy desencaminado.

Mi sobrino no dijo ninguna tontería, en su mente todavía están reflejados algunos modelos japoneses del reciente Salón de Tokio. ¿Es verdad que se vuelve al pasado, o el Cistalia se adelantó en el tiempo?

De lo que no cabe duda es de una cosa, Jean Batista Farina, Pininfarina, estaba inspirado cuando en 1947 de sus lapiceros surgió el Cistalia 202.

Líneas redondeadas, un solo volúmen como novedad absoluta en aquella época, y sobre todo muchas dosis de ingenio, en un automóvil que marcó las líneas maestras de lo que por aquellos tiempos fuera un nuevo concepto en el diseño.

Algunos opinaban que era horrendo, los que más,

que era elegante y deportivo. En cualquier caso nadie hasta ese momento había conseguido que los elementos se adaptasen en función de una determinada carrocería.

Una parrilla llamativa semejante a la boca de un gran animal, unos faros redondos perfectamente integrados, líneas suaves, todo disimulando un chasis de excepción, un chasis tubular muy bajo que permitía ajustar la altura de la carrocería al máximo.

El Cistalia llamó más la atención en 1947 de lo que hoy la llamaría por nuestras atestadas calles. Pero pocos tuvieron la ocasión de contemplarlo, sólo se fabricaron 170 ejemplares en distintas versiones, berlina, spider corsa y cabrio. El pequeño motor Fiat de 1.100 centímetros cúbicos proporcionaba la discreta cifra de 55 caballos, suficientes pa-

## SUAVIDAD

Es difícil congeniar unas formas tan suaves con una estética tan agresiva. El secreto de Pininfarina.



OBRA DE ARTE. Fue el primer coche expuesto en el Museo de Arte Moderno de Nueva York. Sus líneas de hace cuarenta años conservan gran frescor.



ra que este coupé de gran turismo se moviese con agilidad, alcanzando una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora.

Sólo hay un automóvil en el mundo que se pueda contemplar permanentemente en el Museo de Arte Contemporáneo de Nueva York, el Cistalia 202 Berlina. Y mi sobrino sigue convencido de que cualquier día lo verá tras los cristales de un concesionario.

Andrés Mas

## FICHA TECNICA

**Motor:** Delantero longitudinal con cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.089 c.c. **Potencia:** 55 caballos. **Cambio:** Manual de cuatro marchas. **Longitud:** 3.400 mm. **Peso:** (-). **Año de fabricación:** 1947.



TUCKER 48

# Apoteosis de metal

**S**i le gustan los sueños, si le gustan los retos, el Tucker encarna sus aspiraciones con absoluta grandeza, con el tono desafiante de una máquina que vio la luz diez años por delante de su tiempo.

El Tucker nació en 1948 de la voluntad imparable de dos soñadores, de Preston Tucker, un romántico que forjó su trayectoria a golpe de genialidad desde un humilde puesto de vendedor de coches, y de Alex Tremulis, un mago de las formas que conocía ya, a finales de los años cuarenta, la vía de la aerodinámica interpretada a la luz del estilo más atrevido. Este coche fastuoso materializó, también, el desafío más espectacular a una industria avejentada, con estructuras caducas, que había olvidado su objetivo primordial: servir lo mejor a sus clientes.

La contemplación del Tucker, de un automóvil majestuoso, señorial, tan impresionante como un elefante blanco, pellizca el corazón y dispara los pensamientos más enloquecidos. Este mastodonte de casi 5,6 metros de longitud tiene el estilo majestuoso de las grandes superproducciones americanas, el estilo superlativo de un país que vivía años de abundancia.

Bajo esa piel de metal, adornada con los cromados justos, distinguida por un faro central tan provocador como el mascarón de proa de cualquier barco mitológico, latía un motor increíble, un seis cilindros horizon-



**COMO UN AVION.** La técnica empleada en el Tucker tenía reminiscencias aeronáuticas.

tales y opuestos, que funcionaba con precisión aeronáutica, ya que procedía de un helicóptero Bell.

El Tucker transporta a otra época, a unos años repletos de «swing», de música interpretada por las bandas de Glen Miller o de



**FARO CENTRAL.** El ojo de un cíclope, un faro que reforzaba la capacidad lumínica.

Benny Goodman, y sus formas voluptuosas sugieren acordes de «Serenata a la luz de la luna».

El sueño imposible de un coche adelantado a su tiempo se quebró pronto en mil pedazos, como todos los sueños románticos, pero su línea, su cadencia, perviven cuarenta años después rodeadas de una admiración especial. Una película «Tucker, el hombre y su sueño» realizada por Francis Ford Coppola, poseedor de uno de estos modelos, y producida por George Lucas, también poseedor de otro

Tucker, fue el mejor homenaje para un proyectil inimitable que conmocionó los cimientos de una industria.

Angel Marco

## FICHA TECNICA

**Motor:** Trasero longitudinal, seis cilindros horizontales y opuestos. **Cilindrada:** 5.340 c.c. **Potencia:** 168 caballos. **Cambio:** Automático Tuckermatic R-1. **Longitud:** 5.570 mm. **Peso:** 2.000 kilos. **Año de fabricación:** 1948.



**DISTINTO.** Una carrocería diferente para un coche que no tenía puntos en común con los modelos de la época.



BUGATTI 101 C COUPE ANTEM

# Mito y pasión

**L**OS paupérrimos años de la postguerra, marcaron los últimos estertores de una historia irrepetible, cuyo nombre exime de cualquier presentación: Bugatti.

Tras los muros de aquella pequeña factoría, de la que todavía se conserva vestigio, le Grand Patron, Ettore Bugatti, dio rienda suelta a su capa-

acidad creativa y forjó un mito singular. Bugatti fue el original, y Ferrari el contrapunto de la genialidad aplicada con amor a los coches, en virtud de una sola obsesión: correr.

En la noble estirpe de los Bugatti, sólo el modelo 101 C Coupe nació buertano de la mirada mágica del Grand Patron, que en 1947 encontró al final de un sombrío paseo bordeado de cipreses, el descanso eterno.

A principios de 1951, su hijo Pierre Marie decidió poner en marcha el prototipo 101 C Coupe utilizando como base el modelo 57. Con los pocos medios que todavía quedaban a su disposición en la factoría de Molsheim, se ensambló en el chasis del T 57 el motor de ocho cilindros en línea, sobrealimentado con compresor, y la potencia pasó a ser de ciento noventa caballos. Respecto al cambio, se utilizó el viejo, con cuatro marchas y con la ayuda de Cotal se introdujo un sistema electromagnético parecido a un overdrive. Por fin, el apartado de los frenos tenía un doble circuito hidráulico que aseguraba una buena fiabilidad para la época.

El «sastre» del modelo 101 y 101 C fue el celebre Gangloff, que diseñó una versión de dos puer-

tas y otra de cuatro. Esta última no tuvo mucha aceptación en el salón de París por su parecido al Jaguar 2.4 litros y también al Alfa Romeo Turin.

Desde 1951 hasta 1953, se construyeron siete ejemplares. Sin embargo, se dio la casualidad que el carrocerero artesano Antem, empujado por el deseo de retocar un Bugatti, modificó un ejemplar del 101 C Coupe. Sus toques mágicos se centraron en redondear las aletas, rebajar el techo del habitáculo para mejorar la aerodinámica, y como detalle estético, practicó unas pequeñas tomas de aire en los laterales. Estas soluciones fueron criticadas por los adictos a Bugatti que consideraban una falta de respeto modificar el trabajo de Gangloff.

Antem calificó a su creación como el Bugatti más moderno, y a partir de ahí, se desconocen las peripecias que pasó este modelo hasta terminar en una colección privada de San Francisco.

De algún modo, en este Bugatti sigue vivo el embrujo que le confiere un pasado en el que convive el drama de Isadora Duncan con la ostentación lúrica de Ettore Bugatti. Una historia inmortal que está entre el mito y la leyenda.

Gigi Corbetta

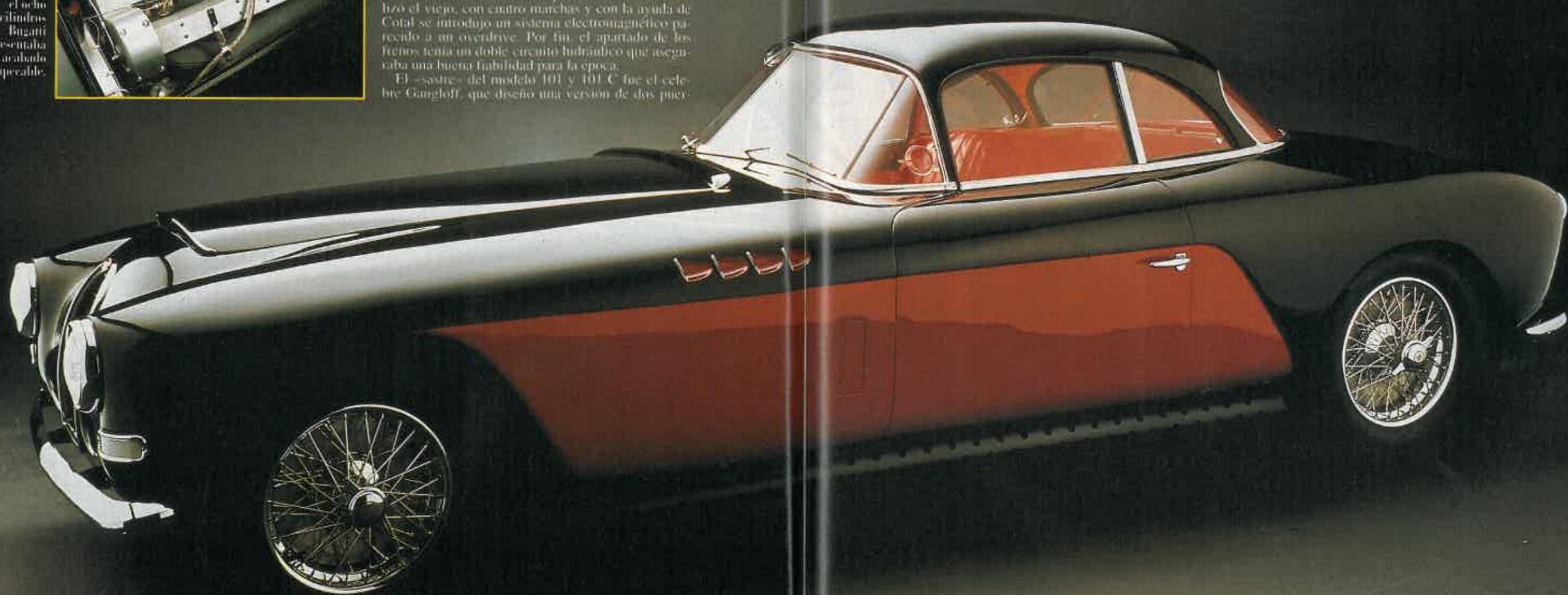
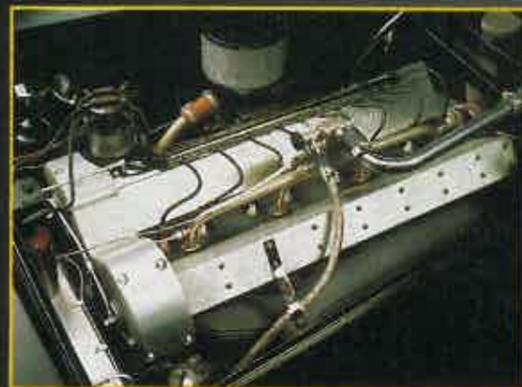


SI ALPRÍ ORIGINAL. Los retoques de Antem no restaron belleza a la parte frontal del 101 C.

## FICHA TÉCNICA

**Motor:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en línea. **Cilindrada:** 3.257 cc. **Potencia:** 190 caballos. **Cambio:** Manual de cuatro velocidades con sistema Cotal electromagnético. **Longitud:** 5,2 metros. **Peso:**(-). **Año de fabricación:** 1951.

**CORAZÓN DE ORO.** Además de tener prestaciones al máximo nivel para su época, el ocho cilindros Bugatti presentaba un acabado impecable.



**BELEZA SENSUAL.** En este Bugatti se conjugó la esotérica con la elegancia.



CADILLAC ELDORADO

# Sueños del hambre

**N**O es verdad. Lo que nos contaron no es verdad. Porque en América (USA siempre es América para la generación de los 60) se vivía de cine. Pero de cine de Hollywood y aquí, en España, había que ser amigo de un director general para conseguir un 4/4. Y allí, en América, nacían los Cadillac Eldorado, los primeros con los alerones traseros y la rueda de repuesto en el cofre trasero y los parabrisas panorámicos.

Lo que ocurre es que siempre hubo países ricos y países pobres. Porque no es verdad que España estuviese sufriendo de una guerra y por eso no había más que lo justo para no llamarlo miseria. Más reciente tenían la guerra en América, que da la impresión de que la industria automovilística progresa, como la medicina, a base de guerras. Si no, ahí está la guerra del Sinaí que produjo, con la crisis energética, el mayor avance tecnológico que ha conocido la industria del automóvil.

Claro que el Cadillac, con más de 2.000 kilos de peso y un motor de 230 caballos, la crisis energética se la pasaba por entre las ruedas. Y para detenerlo, había que llamar al Séptimo de Caballería, porque no olvidemos que los frenos de disco aún no se habían popularizado.

Pero eso sí, el Eldorado Cabriolet es de una belleza sublime. Con un cierto toque kitsch que

hoy encandila. Fue toda una revolución en el diseño y en la estética, posteriormente imitada por muchos diseñadores americanos. Pero nunca lograron combinar la ampulosidad de sus líneas con su gigantismo y cayeron en la hortería. Malas copias de los Eldorado se llenan de arroz y tul a la puerta de los salones de bodas.

Cadillac siempre ha sido la marca de superlujo americana. Con el modelo Eldorado de 1953, introdujo los parabrisas panorámicos, cuya curvatura sustituye a los batientes. Una auténtica revolución estética y técnica que en los años siguientes iba a caracterizar a la mayoría de los modelos americanos. Se movía por un generoso motor de 8 cilindros en línea, cuyos 233 caballos podrían asustar al más pintado, pero que no significaban gran cosa a la hora de buscar resultados brillantes. Esa es otra historia.

Jose María Cernuda.

DE IMPRESION El Cadillac Eldorado es un utilitario que puede pasar inadvertido entre los grandes autos.



DISCRETO. Esta maravilla revolucionó el diseño y la estética de los coches allá por los años 50.



## FICHA TECNICA

Motor: Delanteo longitudinal con ocho cilindros en V.  
Cilindrada: 5.400 c. c. Potencia: 233 caballos. Cambio: Automático de tres marchas. Longitud: 5,8 m. Peso: Más de 2.000 kgs. Año de fabricación: 1953



# 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.



PACKARD PREDICTOR

# El canto del cisne

**L**a producción automovilística americana se ha caracterizado siempre por sus excesos a todos los niveles. A ello naturalmente ha contribuido la característica forma de ser de los propios yanquis, divididos entre lo útil y lo superfluo, entre lo eficaz y lo llamativo. Eso dio rienda suelta a sus diseñadores que dejaron volar la imaginación y su lápiz sin traba alguna. Así nacieron esos enormes coches que en nuestra España de la década de los cincuenta se conocían como los «haigas».

Me refieren que esa palabra tiene su origen en los emigrantes que regresaban a su tierra con los bolsillos bien llenos. Iban a comprar un coche y difícil-

o artistas de cine que, diminutos a su lado, posaban para la eternidad. Y en las películas, aunque ahí nos impresionaban menos porque estaban en su ambiente y más nos preocupaba el efímero instante en que veíamos un gratificante y fugaz escorzo de la pierna de Marilyn Monroe al apearse de uno de ellos.

De estos «haigas», el Packard Predictor es un mundo aparte. Es el último sueño de una marca que está a punto de morir. En efecto, la Packard fue en los años treinta una de las de mayor prestigio, pero en los cincuenta ha perdido ya el rumbo y ha pasado a manos de la Studebaker. En el Salón de Chicago de 1956 se presenta este coche como mostrando

MUNDO APARTÉ. El Packard Predictor fue el último sueño de la prestigiosa firma Packard.



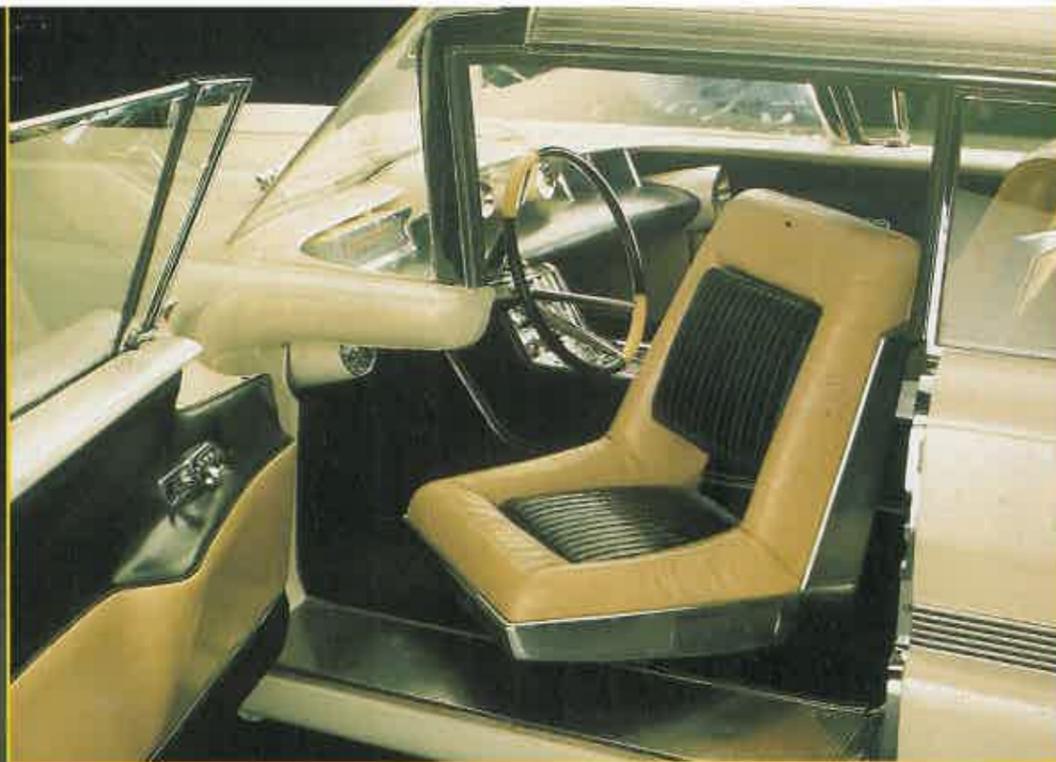
mente encontraban el que querían con lo que terminaban pidiendo «haga lo que haga», y así adquirían más por tamaño que no por cualquier otro considerando.

Nosotros, españoles de a pie, sólo los veíamos en las bodas, pintados de azul celeste y blanco para los novios, y de figurado negro para el acompañamiento. También en los entierros de postín, o en esas raudas comitivas oficiales, con un banderín en el interminable capó. O en las revistas, con toreros

lo que todavía son capaces de hacer, o mejor, de lo que serían capaces de hacer si el destino fuese con ellos más benévolo. Pero no habrá futuro y ese interminable capó, ese techo corredizo automático, esos asientos giratorios y esas líneas estilizadas, quedarán como un bello sueño puntual y sin continuidad.

Un bello sueño ante el que hoy nos extasiamos con placer y nostalgia.

J.L. Aznar



INNOVADOR. Muchas de las soluciones sobre las que se trabaja en la actualidad ya se usaron en este Packard de 1956, y si no ahí están los asientos giratorios.

CASI ESPACIAL. No es una nave espacial pero lo parece por sus formas e interiores de ciencia ficción.

## FICHA TECNICA

Motor: Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Cilindrada: 6,8 litros. Potencia: 310 caballos. Cambio: Automático. Longitud: 5.640 mm. Peso: (-). Año de fabricación: 1956.





GHIA SELENE II

# Un futuro ya pasado

**S**ONAR es fácil. Que los sueños se realicen, no lo es tanto, pero dar rienda suelta a la imaginación y romper moldes no cuesta nada o casi nada.

Algo así le pasó por la cabeza a Luigi Segre, encargado por aquel entonces de Ghia, cuando se propuso realizar el coche del futuro con conceptos totalmente diferentes a lo que se llevaba por entonces. Seguramente no tenía las ideas muy claras sobre cómo tendría que ser el coche del futuro pero lo que sí estaba muy claro es que su proyecto tenía que ser radicalmente diferente a todo cuanto rodaba por aquel entonces. Lo más fácil para realizar una ruptura total fue invertir las tendencias del diseño.

Afortunadamente para todos, las previsiones futuristas del equipo de diseñadores de Ghia no se cumplieron.

Que hubiese pasado sí, tal y como proponía Ghia, los coches hubiesen pasado lo que tradicionalmente está delante, a la parte posterior, y viceversa? Posiblemente esto habría cambiado toda la filosofía de la automoción y en estos momentos nuestros coches serían totalmente diferentes. En cualquier caso el Seleno se quedó en un espectáculo en el Salón de Turín de 1960. Cuando se presentó el coche, Luigi Segre, declaró que su última creación sería el coche estelar de la siguiente decada.

Afortunadamente no creó su puesto de conducción al estilo de los aviones, ni tampoco el que sus únicos dos asientos para pasajeros estuviesen orientados en sentido contrario a la marcha. Tampoco el curioso alerón a modo de aleta de tiburón se llegó a imponer. Eran alas para no volar. Nuestra realidad sigue siendo que los ocupantes miran hacia delante, que las tendencias de la aerodinámica apuntan hacia un morro afilado y un habitáculo más ajustado.

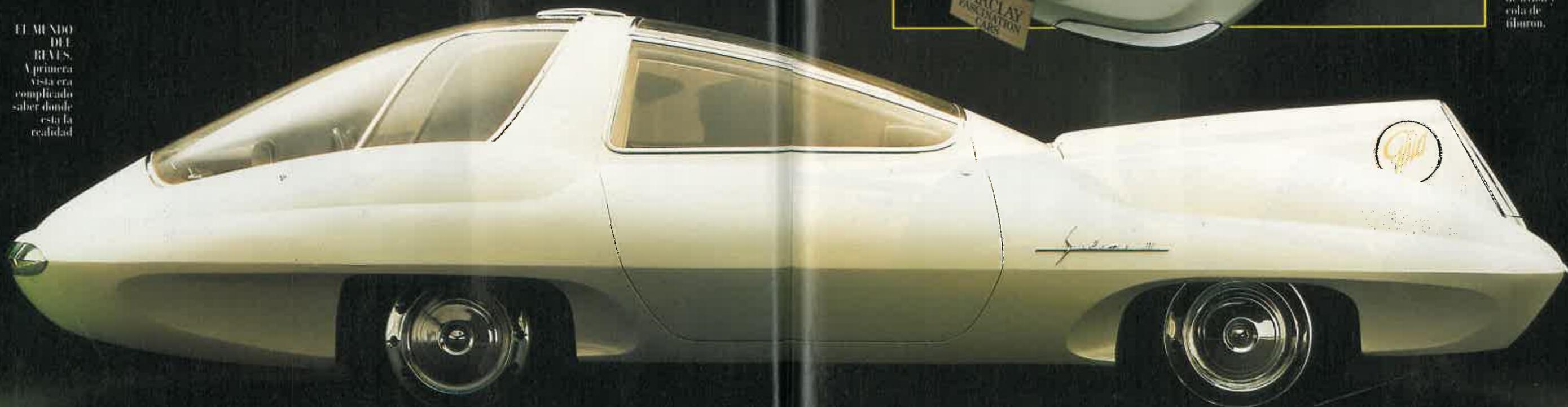
Esta claro que la evolución, no consiste únicamente en tirar todo lo anterior y crear unas formas nuevas, sino que hay que dar alas a la imaginación, pero alas que sean capaces de volar.

Victor Piccione.

## FICHA TECNICA

**Motor:** Central longitudinal de cuatro cilindros en línea. **Cilindrada:** 2.500 c.c. **Potencia:** 100 caballos aproximadamente. **Cambio:** Automático de tres velocidades. **Longitud:** 4.780 mm. **Peso:** (1.400 kg). **Año de fabricación:** 1960.

EL MUNDO DEL REVÉS. A primera vista era complicado saber dónde está la realidad



IBRIDO. El Seleno es un coche con morro de avión y cola de tiburón.



LAMBORGHINI MARZAL

# ¡Que indiscreción!

**H**ABRÍA sido el coche preferido de las artistas italianas de los años 60. Las más ardientes, las más glamorosas... todas habrían sido veneradas con mayor devoción aún, si hubieran elegido el Lamborghini Marzal, una especie de indiscreto «papamóvil» para estrellas de cine.

Con su techo y sus puertas transparentes, era la mejor vitrina para cualquiera de ellas. Seguro que los cinefilos de entonces harían ver a Lamborghini la obligación patria de fabricar este fuera de serie para que sus mitos del celuloide pudieran pasearse a placer entre el regocijo del pueblo romano. Cabe incluso preguntarse si no era ese el objetivo de Marcello Gandini, diseñador italiano, y su jefe de entonces, Nuccio Bertone. ¿Acaso esos cuatro asientos tapizados en plástico plateado iban destinados a envolver otros cuerpos que no fueran los de la consagrada Sofia Loren o la incipiente Laura Antonelli?

La explicación a este automóvil no podría ser otra más que esa. A lo sumo habría también un componente de alarde tecnológico en la concepción

de su motor, un doce cilindros partido en dos, medio motor Lamborghini de los de entonces. Posiblemente era el dos litros no de competición más brillante de la época y con certeza el único seis cilindros de la marca de Sant'Agata Bolognese, especializada en los V-12 y V-8.

Seis eran también los faros, rectangulares, que ornaban su frontal. Lo justo para advertir a los cazadores de autógrafos de la llegada de la diva en cuestión, que entraría y saldría como una gacela gracias a las puertas tipo ala de gaviota.

Habría sido, tal vez, el Lamborghini «del pueblo», por decirlo de alguna manera el de mayor difusión de la marca del toro, los tractores y los quemadores de petróleo, pero sólo se construyó un ejemplar. Mejor así. De esta manera pasará a la historia junto a los otros «solitarios» de Lamborghini, los Bravo, Athos, etc. y quedará en nuestro recuerdo como ese frustrado coche de la Loren, como una sugerente indiscreción sobre ruedas. □

Alberto Mallo

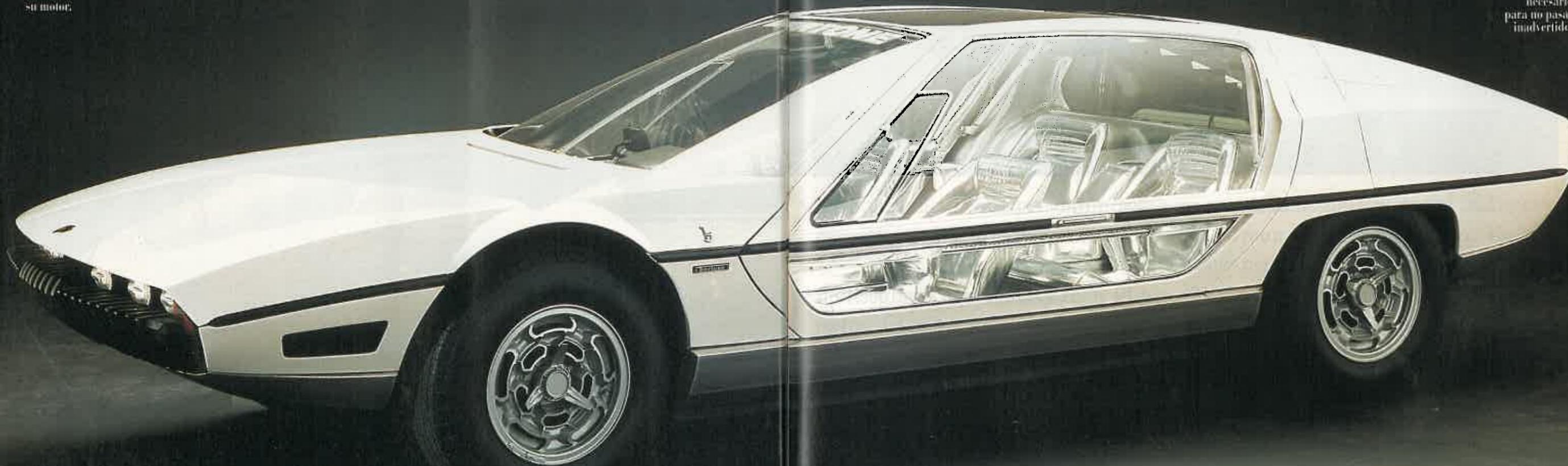
HERENCIA DEL MIURA. El Marzal derivaba del Miura, pero tenía una mayor distancia entre ejes para albergar a cuatro ocupantes y solo seis cilindros en su motor.



## FICHA TECNICA

**Motor:** Posterior transversal de seis cilindros en línea. **Cilindrada:** 1.965 c.c. **Potencia:** 175 caballos. **Cambio:** Manual de cinco marchas. **Longitud:** 4.560. **Peso:** 1.200 kilos. **Año de fabricación:** 1967.

COMO LA PLATA. Asientos galeáticos, puertas tipo ala de gaviota... Todo lo necesario para no pasar inadvertido.



Audi Coupé: No se conduce. Se pilota.



Los ingenieros de Audi tienen una visión muy especial de lo que debe ser un coche deportivo: el nuevo Audi Coupé. Un deportivo por vocación que no renuncia a nada.

De entrada, motores de 5 cilindros y 10 ó 20 válvulas que traducen en pura energía sus hasta 160 CV. A voluntad.

Al tacto de la dirección asistida, un tren de rodaje con propulsión delantera o quattro®. Para acariciar el asfalto bordando el silencio.

Y frenos ABS para garantizar el control absoluto del hombre sobre la máquina. Nervios de acero.

Todo ello sin privarse del aire acondicionado. Ni de un amplio y con-

fortable espacio interior. Que rompe con todas las ideas de los antiguos deportivos. Sin prescindir de nada.

Porque nuestros ingenieros saben que no es suficiente con que el perfil de su carrocería galvanizada se despegue del resto. En ruta o con su simple presencia.

Hay quien necesita más. Y es que algunos coches no basta con conducirlos.

Hay que entenderlos.

Audi Coupé 2,2 l 136 CV.  
Audi Coupé quattro® 2,2 l 136 CV.  
Audi Coupé 20V. 2,0 l 160 CV.  
Audi Coupé 20V. quattro® 2,0 l 160 CV.

**Equipamiento de serie:** Motor de inyección. Sistema de seguridad Procon-ten® ABS (en versiones 20V y quattro®). Dirección asistida. Aire acondicionado. Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Elevalunas eléctrico. Tapicería Velours. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura).

Volante forrado en cuero. Preinstalación de radio stereo con 6 altavoces y conexión posterior para 2 auriculares. Llantas de aleación 6Jx15. Neumáticos 205/60 VR 15. Faros antiniebla.

**Audi Coupé desde 3.835.000 Pts. PVP recomendado.** (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen / Audi



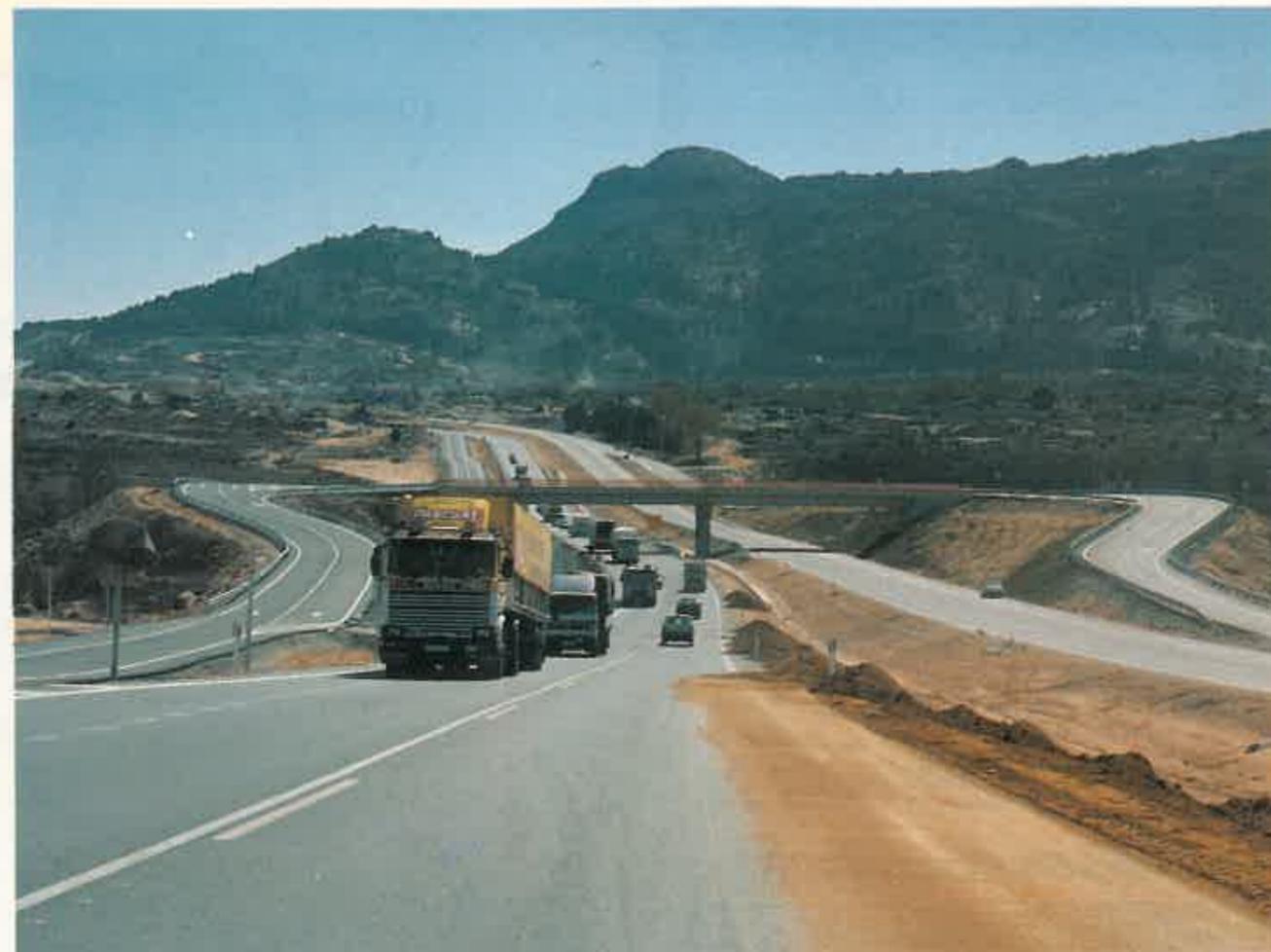
A la vanguardia de la técnica.



**EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE  
DEBE SER ORIGINAL.**



**RECAMBIOS ORIGINALES.**



A un año y medio de la culminación formal del Plan General de Carreteras, el Programa de Autovías presenta un retraso desalentador. De cara al verano está prevista la apertura de varios tramos que sólo totalizan 206 kilómetros. Mientras, la inversión inicial del Plan se ha incrementado en un 80 por ciento por la inclusión de nuevos proyectos y la construcción de varias autovías con características similares a las de las autopistas.

### CARA Y CRUZ DEL PLAN DE CARRETERAS

## El verano trae más autovías

**M**AS de seiscientos kilómetros de autovías que deberían entrar en servicio antes del 31 de diciembre de 1991, no lo harán sino hasta el mes de junio de 1992. Así de claro se ha mostrado el director general de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas, Rafael Fernández, en su comparecencia, la pasada semana, ante la Comisión de Presupuestos del Senado. Hay que recordar que en enero de este año, el señor Fernández ya anunciaba un retraso de tres meses en la finalización de las obras previstas para el mes de diciembre del próximo ejercicio.

Los tramos de autovía que aún no han entrado en fase de contratación y que se desconoce a que carreteras afecta, van a ser pospuestos para dar priori-

dad a la construcción de los accesos a las grandes ciudades que en 1992 van a contar con acontecimientos internacionales (Barcelona, Sevilla y Madrid) que se beneficiarán de un adelanto en sus dotaciones en los Presupuestos Generales de este año en lugar de desglosarlas en varios ejercicios tal y como se había proyectado. De todas formas, en la discusión sobre el tema en el Senado volvió a ponerse de manifiesto que los retrasos en estas obras viarias se deben a falta de «voluntad política», que se refleja en una escasa dotación financiera, más que a problemas técnicos de mera construcción o de expropiación.

En efecto, y según consta en una respuesta del Gobierno al grupo parlamentario Popular, el MO-

## PROXIMA APERTURA

ENTRE los meses de junio y julio de este verano se tiene previsto poner en servicio 206 kilómetros de nuevos tramos, dentro del Programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984-1991, así como nuevas variantes de población comprendidas en los Programas de Acondicionamiento o de Actuaciones en Medio Urbano. En autovías, estos son los tramos que se podrán utilizar este verano:

- **Autovía del Mediterráneo. By Pass de Valencia:** Sagunto-El Puig (7,5 kms.), El Puig-Bétera (10,2 kms), enlace de penetración Oeste (3,5 kms) y Oeste-Nuevo cauce del Turia (7 kms).
- **Autovía del Mediterráneo:** Alicante-Crevillente, de 18 kilómetros.
- **Autovía de Levante:** Fuentidueña-Tarancón, de 17 kilómetros.
- **Autovía de Aragón:** Torremocha-Sauca, de 10,9 kilómetros.
- **Autovía de Andalucía:** Madrilejos-Puerto Lápice (19 kms.), Puerto Lápice-Manzanares (33,6 kms.), Écija-La Luisiana (12,1 kms.) y Carmona-Aeropuerto (20 kms.).
- **Autovía de Toledo:** Illescas-Yuncos, de 11,5 kilómetros.
- **Autovía del Norte:** Boceguillas-Carabias, de 13 kilómetros.
- **Autovía de Extremadura:** Oropesa-Navalmoral, de 23 kilómetros.

Dentro del Programa de Acondicionamientos figuran las variantes de Casalarreina (La Rioja), Boecillo (Valladolid) y Mansilla de las Mulas (León), y en Actuaciones en Medio Urbano se abren la circunvalación de Tarragona, tramo I, la Ronda Este de Sevilla (enlace N-IV Madrid/ N-IV Cádiz), la primera calzada de la Circunvalación de Granada, la variante de Laguna de Duero (Valladolid) y la primera fase de la variante de Palencia.



## PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991

- Autovías previstas inicialmente
- Ampliación posterior
- Autopistas de peaje actuales
- Puesto en servicio en junio-julio 90

### ESFUERZO INVERSOR.

De la cifra presupuestada inicialmente, 750.000 millones de pesetas, se ha pasado a un monto superior al billón y medio.

PU no ha conseguido terminar en seis años la mitad de las obras previstas en cada uno de los Programas que se incluyen en el Plan General de Carreteras 1984-1991 a falta de año y medio para su finalización formal. De acuerdo con esos datos, el porcentaje de obras terminadas y en servicio a 31 de diciembre de 1989 era de un 23 por ciento en el Programa de Autovías; del 36 por ciento en el de

Acondicionamientos, y del 50 por ciento en el Programa de Reposición y Conservación.

Es más, el Gobierno apunta en esa repuesta que el Programa de Autovías, además del 23 por ciento ya en servicio, contaba a la misma fecha citada con un 31 por ciento de obras en ejecución y de un porcentaje similar en fase de contratación. En Acondicionamientos, en ejecución se disponía de un 26

por ciento, en contratación un 3,5 por ciento y en proyecto un 26 por ciento. En cuanto a Reposición, había un 20 por ciento en ejecución, un 3 por ciento en contratación y un 21 por ciento en proyecto.

Pese a estos retrasos, hay que destacar el esfuerzo inversor que está haciendo el MOPU ya que de la cifra presupuestada inicialmente para el Plan General de Carreteras, unos 750.000 millones de pese-

tas de los de entonces, se ha pasado ahora a un billón y medio de pesetas. Esta evolución se basa en dos razones claramente definidas: la primera, que el Programa de Autovías se ha ampliado desde 1985 en más de 300 nuevos kilómetros (ver mapa adjunto) y que se ha incluido la construcción de 130 nuevas variantes de población que tampoco estaban previstas y que se han ido añadiendo poco a poco.



les y Oviedo-Pola de Siero, que conformarán más adelante la futura Autovía del Cantábrico; los tramos Lérida-Cervera e Igualada-Martorell, en la N-II; el tramo Valencia-Utiel de la N-III, así como el By Pass de Valencia para unir la A-7 (eliminando el tristemente famoso «Semáforo de Europa», que ya no existirá este verano, según se recoge en el cuadro adjunto); el tramo Alcoy-Cocentaina; los tramos andaluces de Puerto Lumbreras-Baza y Puerto Lumbreras-Adra; el tramo Málaga-Antequera, que unirá la costa malagueña con la prevista autovía de la Comunidad andaluza de Sevilla a Baza, y el tramo Sevilla-Puerto de Santa María.

Haciendo balance, hay que señalar que desde el inicio del PGC, hace seis años, hasta el momento actual, se han abierto 1.121 kilómetros de autovías. Asimismo, y dentro de la programación prevista por el MOPU, se pretende que desde el próximo mes de agosto hasta finales de año se abran al tráfico alrededor de 400 kilómetros más, por lo que la longitud total desde el comienzo del Plan superará los 1.600 kilómetros, cifra que sólo representa cerca de la mitad de lo previsto en el Programa de Autovías.

Finalmente, cabe decir que con las inauguraciones previstas para las próximas fechas se alcanzan logros significativos, como son la puesta en servicio de la totalidad de la Autovía Madrid-Toledo; la desaparición de la travesía de Valencia en el recorrido frontera francesa-Murcia; la puesta total en servicio de la Autovía Murcia-Alicante, y el tramo continuo de autovía de 219 kilómetros entre Madrid y Almuradiel en la N-IV.

Raúl R. Sáez

**LENTO AVANCE.** Desde el inicio del PGC, hace ahora seis años, sólo se han abierto 1.121 kilómetros de autovías. La segunda razón, es que tras el rechazo frontal a construir autopistas por los responsables del PSOE, los técnicos han tenido que doblegarse ante la realidad y un elevado porcentaje de tramos de autovías van a tener características de autopista (limitación de accesos, cruces a distinto nivel, radios de curvas mayores, etc.). Respecto a los proyectos iniciales, se han añadido, como decíamos, la Autovía del Norte, de Madrid a Burgos; los tramos Santander-Castro Urdia-

## VALLAS EXPEDIENTADAS

UN centenar de expedientes contra diferentes empresas de publicidad obran en poder del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Como ya es sabido, desde el mes de agosto del pasado año está prohibida la colocación de vallas publicitarias al borde de las vías de comunicación, según lo dispuesto en la vigente Ley de Carreteras.

Hasta ahora se ha llevado el tema con bastante cautela toda vez que muchas empresas dedicadas a esta actividad se habían negado a retirar las vallas ya que, en su opinión, el Estado no tiene derecho a prohibir semejante publicidad, echando mano de diversos argumentos jurídicos. Pero ahora, el Consejo de Estado está a punto de dar su dictamen favorable al Reglamento que desarrolla la citada Ley, lo que despejará muchas lagunas hasta el momento un tanto confusas.

Las previsiones de los técnicos del MOPU es que dentro de un mes el Consejo de Ministros comenzará a estudiar los primeros expedientes, un número escaso de informes, referidos a casos excep-



cionales, pero con los que se pretende «dar ejemplo». En este primer paquete el titular de Obras Públicas llevará una veintena de sanciones, correspondientes a otros tanto anuncios ilegales, cuya colocación está tipificada por la Ley de Carreteras como una falta «muy grave», que lleva aparejada una multa de entre uno y veinticinco millones de pesetas. La mayor parte del centenar de expedientes prevé la sanción mínima de un millón de pesetas ya que, según fuentes del Ministerio, la intención no es recaudar dinero sino hacer cumplir la Ley y que se retiren los anuncios.

Después de estas sanciones, se espera aplicar con todo rigor el texto legal y no se descarta que en siguientes reuniones del Gabinete, y a la vista de la respuesta de las empresas publicitarias, se propongan sanciones del máximo nivel. Para el Ministerio, esta postura inflexible de retirar las vallas de las carreteras tiene como objetivo final la búsqueda de mayor seguridad vial y el respeto del entorno y del paisa-



RECAMBIOS ORIGINALES.



EN MANOS ORIGINALES.

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

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

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

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

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

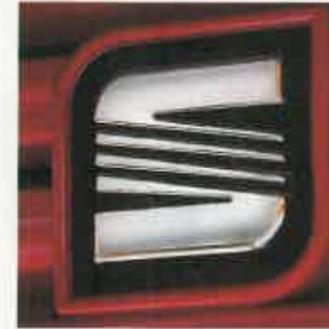
En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

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

Recambios y Accesorios Originales



# Las grandes marcas están de acuerdo



Las mejores marcas de automóviles están de acuerdo en fabricar vehículos cada vez más avanzados tecnológicamente y más resistentes.

Y están de acuerdo en diseñar motores que permitan un mantenimiento mínimo y alargar los períodos de revisión. Por eso están de acuerdo en exigir el máximo a los aceites lubricantes. De acuerdo con HELIX, el LUBRICANTE SHELL que supera las clasificaciones

técnicas más exigentes de las mejores marcas de automóviles, nacionales e internacionales.\* El lubricante homologado por mayor número de fabricantes en todo el mundo. Sitúese usted al mismo nivel de exigencia que el fabricante de su coche y utilice Hélix.



\*AUSTIN-ROVER, BMW, CHRYSLER, CITROËN, DAIHATSU, DAIMLER-BENZ, FIAT, FORD, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, VAUXHALL, PEUGEOT/PALBOT, PORSCHE, RENAULT, SAAE

3M, HONDA, HYUNDAI, ISUZU, JAGUAR, LADA, MAZDA, SEAT, SUBARU, TOYOTA, VOLKSWAGEN-AUDI, VOLVO

 **Lubricantes Shell**  
Compromiso de calidad

H E L I X, M A S

V I D A P A R A S U C O C H E



## CONTROLES PREVENTIVOS EN GRANDES CIUDADES

# Todos contra el alcohol

El 30 por ciento de los accidentes de tráfico están directamente relacionados con la ingestión de bebidas alcohólicas. Con el fin de prevenir y reducir este tipo de accidentes, ciudades como Madrid y Barcelona han iniciado actuaciones puntuales con controles preventivos de alcoholemia y campañas publicitarias. Las estadísticas realizadas en España sobre este asunto no se aproximan a los datos obtenidos en Europa. En 1988 se produjeron en nuestro país 106.355 accidentes con víctimas, de los cuales solamente un dos por ciento fueron provocados por el terrible efecto del alcohol. Estos resultados no reflejan la realidad y son debidos, entre otros motivos, a la no obligatoriedad, hasta fechas recientes, de la prueba de la alcoholemia y la prioridad natural de curar a los accidentados antes que realizar el test de alcohol en la sangre.

El pasado día 1 de junio el Ayuntamiento de Madrid puso en marcha los primeros controles preventivos de alcoholemia por distintas zonas de la capital: M-30, paseo de la Castellana, plaza de España, paseo de Santa María de la Cabeza y todas las entradas de las carreteras Nacionales. Durante todos los días diez agentes prestan este servicio, doblándose los fines de semana que es cuando se dispara el índice de siniestrabilidad. En 1989 se produjeron 8.706 accidentes, de los cuales 3.498 se ocasionaron en viernes y sábado, teniendo en la inmensa mayoría de los casos como protagonistas a personas comprendidas entre los veinte y treinta años que son los mayores consumidores de alcohol. Los controles se inician a las 18,30 horas y finalizan bien entrada la madrugada.

Pivotes luminosos, señales de limitación de velocidad, policías municipales y un cartel con la le-

yenda «Control de Alcoholemia» junto a una furgoneta de atestados son los signos visibles del control.

Un agente de la Policía Municipal invita a un automovilista, elegido al azar, a dirigirse a la zona de control para someterse a la prueba. El conductor seleccionado muestra en su rostro la sorpresa y extrañeza al ser él el elegido. La policía le informa. Se trata de un control de alcoholemia. ¿Desea so-



**ALCOHOLIMETRO**  
El agente acopla al aparato de medición una boquilla de plástico desechable.

meterse? En caso de no aceptar se le recuerda la obligatoriedad de acceder según el artículo 12, párrafo segundo de la nueva Ley de Seguridad Vial. Si se niega y presenta síntomas de intoxicación (brillo en los ojos, dificultad al hablar) los agentes de la autoridad aplicarán a rajatabla la Ley sancionando con una multa de 50.000 pesetas y presentarán un informe ante el juez correspondiente. Si no hay síntomas, tan sólo se le sancionará con una



**CONTROLES**  
Se sitúan en diferentes puntos de la ciudad a partir de las seis de la tarde.



multa por haberse negado a someterse al test de alcoholemia.

Los conductores que consienten la prueba, se trasladan con la documentación del vehículo y su permiso de conducir a la furgoneta de atestados. Esta está equipada con una pequeña oficina y cristales oscuros que evitan ser observados por los transeúntes desde el exterior. En el interior de la furgoneta se comprueba la documentación y se explica en qué consiste la prueba.

Bajo la atenta mirada del conductor, el agente de la Policía Municipal acopla al aparato de medición (alcoholímetro) una boquilla de plástico desechable por la que soplará fuertemente durante unos segundos. Negativo. El policía solicita para el informe la firma del automovilista y le agradece su colaboración. En caso de resultar positivo, es decir, que diera 0,8 gramos de alcoholemia por litro de sangre o más se espera unos 20 minutos y se repite la prueba. La actuación del alcohol en el cuerpo humano tiene tres fases: ascendente, estable y descendente. Normalmente este proceso, según el tipo de bebida que se haya ingerido y la cantidad, puede llevar hasta seis horas. Seguramente que en la segunda prueba que se realice se confirmará la primera.

Dando positivo los agentes llevarán a cabo la propuesta de multa cuyo valor puede ascender hasta las 50.000 pesetas. A partir de ese momento el coche quedará inmovilizado hasta que el conductor, en posteriores pruebas, dé negativo o si algún acompañante tiene el carné de conducir y no está en estado de embriaguez podrá llevárselo. En ningún momento la Policía Municipal puede detener al infractor a no ser que exista peligro.

No obstante, y según se indica en uno de los apartados del artículo 12 de la Ley, se prevé la po-



**POSITIVOS**  
De todas las pruebas realizadas, tan sólo tres alcanzaron el máximo permitido.

sibilidad de que a petición del interesado se repitan las pruebas a efectos de contraste, pudiendo consistir en análisis de sangre, orina u otros análogos.

De las 124 pruebas que realizó la Policía Municipal de Madrid en los tres primeros días de campaña sólo tres resultaron positivas, superando el máximo permitido. Estos resultados están en línea con los obtenidos el pasado año. De un total de 3.721 pruebas, 820 dieron positivo. 2.247 no llegaron a los límites del 0,8 y el resto, 654 conductores, se negaron a realizarla; entonces era voluntario.

Los conductores que tuvieron que pasar la prueba en la campaña de prevención de este año la acogieron de buen grado, aunque según manifestaron algunos a MOTOR 16 estaban sorprendidos por ser ellos los elegidos, pero a pesar de todo mostraron su conformidad con la necesidad de controlar la alcoholemia más a menudo, evitando de esta manera conducir bajo los efectos del alcohol.

Respecto a la picaresca española sobre trucos que pudieran «engañar» al alcoholímetro, los agentes de la Policía Municipal nos indicaron que en otras ocasiones han detectado a personas que se enjuagan la boca con agua o toman caramelos que lo único que hacen es bajar escasamente un gramo, cifra no significativa si la persona en cuestión supera los 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre. En relación con el alcoholímetro se nos indicó que pasa periódicamente unas revisiones que aseguran su buen funcionamiento. Los utilizados en esta ocasión habían sido revisados el pasado mes de mayo.

La campaña de prevención de la alcoholemia en Madrid finalizará el próximo 30 de septiembre, coincidiendo con el final del verano, pero se seguirán efectuando controles aunque no con la misma intensidad. En definitiva los responsables del Área de Seguridad y Policía Municipal del Ayuntamiento de Madrid buscan con esta campaña la prevención de accidentes, sobre todo los fines de semana que tienen como protagonistas a jóvenes, alcohol y velocidad.

Javier Solano  
Fotos: Alex Blanco

## Tráfico, severo en Cataluña

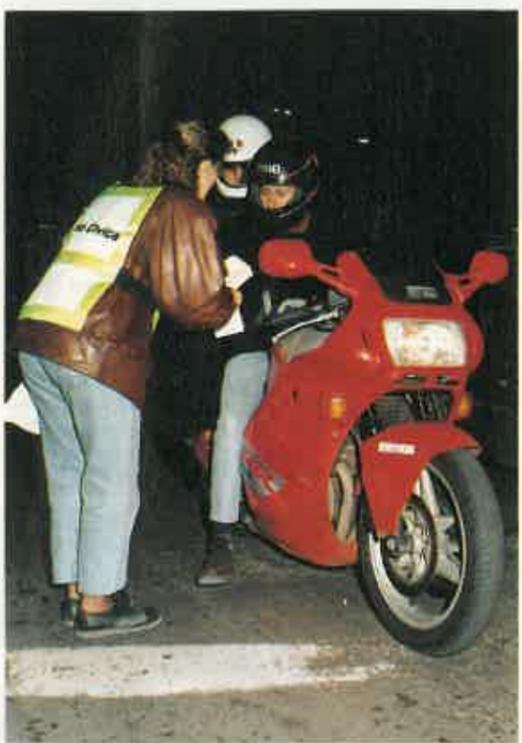
EN 1989 murieron mil trescientas personas en accidentes de circulación en las carreteras catalanas. Según la Gerencia de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña, el cincuenta por ciento de estos accidentes fueron debidos al alcohol. Sin embargo, para la Asociación para la Prevención del Alcoholismo y otras Toxicomanías (APAT), la responsabilidad del alcohol cabría cifrarla en un sesenta y cinco por ciento. Ante estas cifras son muchos quienes se conciencian de que es preciso hacer algo y así estamos asistiendo a campañas coincidentes en el mismo tema por parte de diferentes organismos.

Evidentemente quienes más interesados deben estar son los responsables de tráfico, puesto que éste es un asunto que les incumbe directamente. De este modo, la Jefatura Provincial de Tráfico ha puesto en marcha unas actuaciones puntuales en al-

gunas de las discotecas y centros de diversión más frecuentados de la región. La operación consiste en ponerle cerco y comprobar el grado de alcoholemia de los que salen. Ello ha originado que algunos conductores estén pendientes de una fuerte sanción y el que otros, que viendo lo que les ocurría a aquellos, optaran por salir a pie y volver más tarde a recoger el automóvil.

De más alcance y con un talante más formativo son las campañas de la Gerencia de Seguridad Vial y las del Servicio de Promoción Cívica de la Generalitat de Cataluña. Ambos organismos trabajan de acuerdo y por ello sus distintas iniciativas se van solapando. Las de la primera son sobre todo publicitarias en el sentido de que se trata de mensajes contra el alcohol difundidos por los medios de comunicación. Son mensajes muy directos sobre las trágicas consecuencias que puede conllevar el beber.

En este sentido cabe resaltar la campaña en la que se veía una tumba en la que las flores estaban colocadas en unos vasos de whisky. Esta impactante imagen iba acompañada de un slogan muy directo: «Mezclar alcohol y gasolina mata». La actual campaña lleva como lema «Ellos pensaban que no



VOLUNTARIOS  
Más de mil voluntarios, en su mayoría jóvenes, colaboraron en esta campaña.

LA SEGURIDAD, EL AGARRE  
Y LA DURACION...

NO SON UNA CASUALIDAD.

DETRAS  
HAY  
MUCHO  
MAS.

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

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

Semanas de rodaje ininterrumpido en pruebas de carretera.

Diseño computerizado CAD.

Análisis constantes de materias primas.

Ensayos de rendimiento en máquinas especiales.

La más completa red de servicio y asesoramiento técnico.

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.

Disfruta de la exclusividad **momo**, que equipa a los Ferrari de Fórmula 1.

*Molto Personale*

LLANTAS Y VOLANTES **momo**

FRENCIL IMPORTADOR EXCLUSIVO Tel. (93) 330 77 11. Fax. (93) 411 19 15

Proveedor Oficial



les sucedería». La Gerencia además ha efectuado estudios y encuestas sobre el alcohol y la conducción y se ha preocupado de darlos a conocer para poder así hacer también una labor que resulte preventiva.

En el caso del Servicio de Promoción Cívica la actuación ha sido diferente. Se creó el Proyecto S.A., siglas que corresponden a tres frases: Sin Accidentes, Sin Alcohol, Sin Adicción a las drogas, y que consistió en reclutar voluntarios para llevar acciones directas en los lugares de mayor peligro por causa del alcohol. La respuesta fue excelente y se captaron dos mil voluntarios, la mayor parte jóvenes, pero también personas de edad que demostraron gran entusiasmo. Entre los organismos que prestaron su colaboración cabe resaltar los «Rutas» de ayuda en carretera, Cáritas de Gerona, grupos de «boy-scouts» y diferentes asociaciones de Alcohólicos Rehabilitados.

Una vez se dispuso de los voluntarios, se hizo un censo de los locales de mayor afluencia de toda Cataluña a los que durante cuatro noches de sábado consecutivas, entre las ocho y las doce, acudieron los voluntarios. La primera noche se seleccionaron sesenta y un puntos mientras que en la cuarta la actuación se llevó a cabo en ochenta y siete, evidentemente dispersos en toda Cataluña. Allí, los voluntarios, que eran fácilmente identificables por unos petos, ofrecían a quienes salían unos sobres que contenían información escrita en la que se explicaban las consecuencias de beber en exceso y alcoholímetros para que en público o en privado pudiesen medir su grado de alcoholemia.



**REGALO**  
Más de cien mil alcoholímetros repartidos gratuitamente entre la gente.

En esas cuatro noches se repartieron un total de cien mil de esos aparatos. Cabe resaltar aquí que esta actuación no era coercitiva ni sancionadora, sino preventiva. Aquel que no quería soplar no lo hacía y el que daba positivo no era sancionado, aunque evidentemente se le recomendaba que dejase el volante a alguien que estuviese sobrio. El mensaje que se daba a estas personas y que luego se reforzó

EXTRA



VERANO

en una campaña de televisión era el de «Ten mesura».

A esta actuación seguirá una segunda fase educativa dirigida a autoescuelas, policías municipales e Institutos de Formación Profesional, a los que se entregará material didáctico en el que se muestran las consecuencias de esta problemática bajo distintos aspectos.



**UNA COPA MENOS**  
Para que el alcohol no te quemé la noche.

del Servicio de Promoción Cívica, se «está llegando a un punto en el que la gente se va concienciando de los peligros del alcohol, aunque tampoco hay que olvidar algunos fármacos». En su opinión, la valoración de esta campaña «cabe calificarla de extraordinaria, primero porque ya fue un primer éxito el que acudiesen dos mil voluntarios a nuestra llamada, y segundo porque la acogida de la gente fue también muy positiva».

En efecto, cuando los voluntarios ofrecían el alcoholímetro muy pocos se negaban a cogerlo y se dieron muchos casos de gente que, enterada de estas actuaciones, se dirigían directamente a pedirlos. Incluso los hubo que detuvieron sus vehículos y se ofrecieron para ayudar en el reparto. Al contrario de lo que tal vez cabría pensar, los jóvenes lo aceptaban de mejor grado que los mayores y, tal vez por ser más conscientes del riesgo, los «motards» fueron quienes mayor colaboración prestaron.

Poco a poco los conductores van sabiendo que el alcohol no es sólo peligroso cuando uno está como una cuba, sino que un pequeño exceso implica un importante descenso de reflejos y de la visión capaz de provocar accidentes que normalmente se evitarían sin problemas.

José Luis Aznar

# 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.**

CITROËN AX SPORT

# Marcha Genial.



Joven, alegre, deportivo. Con un poderoso motor de 1.360 cc que da vida a 85 caballos capaces de acelerar de 0 a 100 Km/h en 9,3 segundos. Y con una imagen tan deportiva por fuera como por dentro. Con todo lo que te gusta de un coche con marcha. Con marcha genial. Y un ahorro de 70.000 hasta 100.000 Pesetas.

**Citroën AX Sport ¡Genial!**  
SERIE ESPECIAL LIMITADA



OTROS MODELOS:  
ESTE MES EN LOS AX PREMIER  
AHORRASE 80.000 PESETAS  
PARA EL RESTO DE LA GAMA AX  
NO CULPABLE A OTRAS  
OFERTAS PROFESIONALES

EXTRA



VERANO

AIRE ACONDICIONADO SIN SECRETOS

## El frío no es tan caro

**E**n el exterior hay una temperatura de 38 grados centígrados. Parece que el sol aprieta más que nunca. El vehículo se encuentra estacionado en la calle, fuera del alcance de un árbol solitario. En su interior la temperatura supera con facilidad los 60 grados, un auténtico infierno pero es necesario trasladarse a otro punto de la ciudad. El coche es una verdadera sauna. Comenzamos a sudar, abrimos las ventanillas y nos ponemos en marcha. Todavía tardaremos media hora en igualar

la temperatura interior del vehículo con la temperatura del exterior, si antes no hemos llegado a nuestro destino.

Miles de conductores españoles podrían evitar este sufrimiento por 126 pesetas a la hora. Un equipo de aire acondicionado no resulta tan caro como popularmente se piensa. Si tenemos en cuenta que la inmensa mayoría de las regiones de nuestro país aguantan más de 120 días de auténtico calor con temperaturas superiores a los 30 grados; que el coche se utiliza diariamente durante dos horas y me-



**CALOR**  
Las posibilidades de disfrutar de un sistema de aire acondicionado en cualquier coche son amplias.





## AIRE PARA LOS BARATOS

MODELOS	DAVIA	CUPIA	ELECTRO MITCHELL AUTO *
<b>ALFA ROMEO</b> 33	173.000	259.000	-
<b>CITROEN</b> AX BX	178.000 199.500	229.000 265.000	-
<b>FIAT</b> Uno Tipo	177.000 168.000	261.000 227.000	-
<b>FORD</b> Fiesta Escort Orion Sierra	165.000 172.000 172.000 191.000	239.000 250.000 250.000 -	155.000 160.000 160.000 190.000
<b>LADA</b> Niva	-	-	165.000
<b>LANCIA</b> Y-10 Delta	190.000 161.000	307.000 234.000	-
<b>NISSAN</b> Vanette	-	297.000	165.000
<b>OPEL</b> Corsa Kadett	165.000 176.000	202.000 229.000	160.000 170.000
<b>PEUGEOT</b> 205 309	195.000 -	230.000 230.000	-
<b>RENAULT</b> R-5 R-9/11 R-19	200.000 - 185.000	249.000 238.000 246.000	175.000 170.000 185.000
<b>ROVER</b> Metro	170.000	230.000	-
<b>SEAT</b> Ibiza Málaga	- -	228.000 239.000	184.000 184.000
<b>SUZUKI</b> Swift	-	218.000	-
<b>VOLKSWAGEN</b> Polo Golf Jetta	- 178.000 178.000	229.000 227.000 227.000	- 237.000 -
<b>VOLVO</b> 340	-	224.000	-

\* SIN I.V.A.

dia; y que los españoles conservamos nuestro modelo durante cinco años, se llega a una conclusión clara: es fácil pasar más de mil quinientas horas al volante en condiciones climatológicas insostenibles.

Si estas horas las dividimos por el valor de un equipo medio de aire acondicionado, unas 190.000 pesetas, obtenemos como resultado aproximado 126 pesetas a la hora, cantidad insignificante si como contrapartida mejoramos las condiciones físicas de conducción y por tanto la seguridad.

Hoy en día equipar un vehículo con aire acondicionado no es nada complicado. Los problemas técnicos están ya superados y los diferentes fabricantes comercializan equipos que se ajustan con exactitud a las características técnicas de cada coche. Por lo general cualquier modelo, cuya cilindrada sea igual o superior a los 1.300 centímetros cúbicos, con sesenta caballos de potencia, puede montar un buen equipo. Algunos fabricantes de aire acondicionado tienen previsto para los próximos meses la comercialización de equipos que se adapten a vehículos de pequeña cilindrada, práctica que hasta el momento no era recomendable, por cuanto la absorción de potencia del compresor mermaba el rendimiento del motor de forma considerable.

Por norma general, el usuario se plantea tres cuestiones básicas en el momento de instalar un equipo de aire acondicionado: economía, prestaciones y confort. Los datos obtenidos por MOTOR 16 en las pruebas realizadas con los utilitarios de más venta en nuestro país son contundentes: el aire acondicionado afecta al consumo, pero en mucha menos proporción de lo que normalmente se cree. El consumo con el aire acondicionado en marcha aumenta, por término medio, en un litro a los cien kilómetros, valor semejante al que obtendríamos si

REGULA-  
BLE  
En todos  
los equipos  
podemos  
obtener  
diferentes  
temperatu-  
ras.



El sueño se hace realidad en el Lancia Dedra. Un vehículo de línea sólida y equilibrada, con toda la personalidad Lancia. Un vehículo con la tecnología más avanzada que incorpora soluciones innovadoras como la suspensión independiente a las cuatro ruedas, el cambio de sincronización desdoblada, la inyección electrónica integral y la posibilidad de incorporar el ABS.

Todo para hacer más seguro y dinámico el placer de conducir.

Placer que continúa en el interior con acabados en madera de Rosa Africana, salpicadero de diseño ergonómico y completa instrumentación de a bordo tanto en versión analógica como optoelectrónica.

Todo esto envuelto en el silencioso clima de

conducción que proporciona el sellado de la carrocería.

Así es la realidad de un coche como el Lancia Dedra; concluyente, al contar en la versión 2.0i con un equipamiento de serie que incluye entre otros: Servodirección, asiento del conductor regulable en altura, alzacristales eléctricos, llantas de aleación y neumáticos sobredimensionados, así como mando a distancia de apertura de puertas.

Un vehículo que le ofrece cuatro motorizaciones que van desde los 90 CV a los 120 CV en las versiones de gasolina y 92 CV de potencia en la versión Turbo diesel.

Un sueño que Vd. puede hacer realidad desde P.V.P. 2.038.890 ptas.

(válido Península y Baleares)





## SERVICIOS OFICIALES

<b>ELECTRO AUTO</b>	<b>MADRID</b>	Avda. Valencia, 11-17	<b>C/ Adzaneta,1</b>	<b>MURCIA</b>	<b>BARCELONA</b>
<b>ALICANTE</b>	T. Electro Auto	<b>CORDOBA</b>	<b>MITCHELL</b>	Patricio Valverde	Araño Balet
Autoclimatización	C/ Bristol,7	T. Lemans		Sánchez	Amigo, 67-69
Elche	<b>MURCIA</b>	Avda. Cmdte. M. Alcazor, 5	<b>ALICANTE</b>	Carretera Alicante,	<b>CACERES</b>
Ctra. del León, Km. 1,2	Silver Motor's	<b>GRANADA</b>	Taller L'Alacanti	Kilómetro 1,300	Aut. Hnos. Núñez
Elche.	Avda. Juan Carlos I, s/n	Automarber	Pegaso,6	<b>SALAMANCA</b>	Ctra. de Mérida, Km. 215
<b>ALMERIA</b>	Cartagena	Pérez Galdós,2	<b>BARCELONA</b>	Agustín Sanfructuoso	<b>CADIZ</b>
Tomás Villegas Márquez	<b>SEVILLA</b>	<b>JAEN</b>	Romagosa y cia	Hdez.	Autocenter Cádiz; Jimena de la Front, s/n
Calle de Granada, nº 141	Auto Eléctrica Angola	Electro Sur Martos	Padilla, 318	Santa M. la Blanca,4	<b>CORDOBA</b>
<b>BADAJOS</b>	Pol. Ind. Navisa, C/D	Polígono Industrial s/n	<b>CORDOBA</b>	<b>SEVILLA</b>	Auto Electr. Obregón
Electro Auto Pizarro	Naves 33-35	<b>MADRID</b>	Auto Electricidad	Electro Repuestos Albea	Martínez Anido,1
C/ Juan Labrador,1	<b>VALENCIA</b>	Duna, S.A.	Obregón	Paseo de Colón,6	<b>VALENCIA</b>
<b>BARCELONA</b>	Fco. Vilata Martínez	Avda. de Logroño,72	Martínez Anido, 1	<b>VALENCIA</b>	Joaquín Crespo
Soinsa	C/ Santos Justo y Pastor, 17	<b>MALAGA</b>	<b>CACERES</b>	Cervantes, 42	Gandía
C/ Valencia,497	<b>DAVIA</b>	Mundauto	José María Redondo	Acedo	<b>CUPIA</b>
<b>CORDOBA</b>		C/ Joselito s/n		Calle Buscarruidos, nº 14	<b>ALBACETE</b>
Auto Electricidad	<b>ALICANTE</b>	<b>MURCIA</b>		<b>JAEN</b>	Abietar Jiménez
Obregón	Auto Bazar San Blas	Angel Noguera Pardo		T.E.M. y A. Carrillo	Teruel, 19
C/ Martínez Anido,1	Gral. Marvá, 39	Ctra. Alicante,92		Cañada	<b>ALICANTE</b>
<b>GRANADA</b>	<b>ALMERIA</b>	<b>SALAMANCA</b>		Talleres Paco	Hermanos Rosas
Talleres Frío Genil	Tomás Villegas	Avda. de Aldehuela, s/n		Ctra. Málaga, Km. 5,5	Dr. Guerau, 8
C/ Espalda Rivera del Violón	Ctra. Granada, 141	<b>SEVILLA</b>		<b>GRANADA</b>	<b>ALMERIA</b>
<b>HUELVA</b>	<b>BARCELONA</b>	Juan Jaén Valverde		José Antonio Martínez Berbel	Almeriauto
José Flores Díaz	Expalsa	Luis Alonso,4		Pérez Galdós,2	Padre Juan Aguilar, 27
C/ Isla Saltes,4	C/ Burdeos, 7	<b>TOLEDO</b>		<b>MALAGA</b>	<b>BADAJOS</b>
<b>JAEN</b>	<b>BADAJOS</b>	Talleres Lorenzo		Miguel Romero Abad	Divensa
Talleres Flores López	Electro Auto Pizarro	Ctra. Nal. V. Km. 118		Zamarilla,4	Ctra. Madrid-Lisboa, Km 402
C/ Menéndez Pelayo, 36	Juan Labrado, 1	Talavera de la Reina		<b>MADRID</b>	
	<b>CASTELLON</b>	<b>VALENCIA</b>		Talleres Analmo	
	Manuel Puig	Valaire		Los Urquiza,17	

rodáramos con las ventanillas completamente abiertas.

En cuanto a la potencia, un equipo de aire suele consumir alrededor de seis caballos, cifra que depende lógicamente del grado de enfriamiento que se pida al equipo.



**PRUEBAS**  
El termómetro descubre la bajada de temperatura.

Estas pequeñas pegas se ven ampliamente compensadas por el confort que proporciona un ambiente fresco, reflejado en una conducción más segura que evita el estar constantemente limpiándose el sudor o controlando que por las ventanillas abiertas no entre ningún insecto que nos complique la situación.

Una buena utilización de los sistemas de aire



## FRIO SIN SOBREPRECIO

<b>ALFA ROMEO</b>	Scorpio, todos	<b>MERCEDES</b>	Bentley Eight
75 3.0 «América»		500, todos	
<b>AUDI</b>	<b>HONDA</b>	520, todos	<b>ROVER</b>
100, todos	Accord, todos	560, todos	827, todos
200, todos	Concerto 1.6i		
V8	16V	<b>MINISUBISHI</b>	<b>SAAB</b>
<b>BMW</b>	CRX	Galant GTI 16V	900 i Turbo, todos
535i	Civic	Montero Carto + Equip.	9000 CDI
M-5	Prelude, todos		<b>SUBARU</b>
Serie 7, todos		<b>JAGUAR</b>	Coupé 1.8 GL, todos
		XJ6 4.0, todos	Sedán 1.8 GL, todos
<b>CITROEN</b>		Daimler 4.0	Station Wagon, todos
XM, todos			Legacy, todos
<b>DAIHATSU</b>	<b>LANCIA</b>		
Rocky Wagon TD	Thema, todos	<b>PORSCHE</b>	<b>TOYOTA</b>
		944 Turbo	Celica 2.0
<b>FERRARI</b>	<b>LAND ROVER</b>	911 Carrera 2, todos	Supra 3.000
Mondial T	Range Rover SE 4p	911 Carrera 4, todos	Land Cruiser SW
Mondial CabrioT	Range Rover Aut. SE 4p	928 S4, todos	<b>VOLKSWAGEN</b>
348 TB			Corrado, todos
Testarossa	<b>MASERATI</b>		
	Royale	<b>RENAULT</b>	<b>VOLVO</b>
<b>FORD</b>		R-21, todos	460, todos
Escort Ghia 1.6 i	<b>MAZDA</b>	R-25 Baccara	740, todos
Sierra Ghia 2.0i	323, todos	R-25 V6 Turbo	745 GLE
Sierra Ghia 2.0i 5p	626, todos		745 TD Inter.
Sierra XR 2.0i 4x4 5p	RX7, todos	<b>ROLLS</b>	760, todos
	929, todos	Silver Spirit	780 Aut.

\* Modelos con aire acondicionado de serie

# 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**

**SEGURO.**

El aire acondicionado permite viajar con mayor grado de seguridad.

acondicionado ayudará a no perder tantas prestaciones. En ciudad, si el coche ha estado aparcado al sol, hay que rodar los primeros minutos con las ventanillas abiertas para que el equipo desaloje el calor acumulado en el interior. Los difusores de aire no deben ir orientados directamente al cuerpo sino hacia la parte alta y así se conseguirá un buen reparto de aire en todo el habitáculo. Aunque parezca una paradoja el aire acondicionado también puede utilizarse en invierno para desempañar los cristales.

En carretera la utilización del aire acondicionado cambia. Se gradúa la temperatura en un grado medio o mínimo, ya que de lo contrario el interior del vehículo se puede convertir en un congelador de cuatro estrellas.

En la actualidad en España los equipos de aire acondicionado están distribuidos por Cupia, Diavia, Electro Auto y Mitchell. En estas mismas páginas facilitamos un listado con los precios de los diferentes equipos para los coches que se comercializan en nuestro país con un precio final no superior a los dos millones de pesetas, ya que superada esta cantidad entendemos que el equipo debe ofertarse de serie. También incluimos las direcciones de los servicios oficiales

de los distribuidores en aquellas zonas donde parece más necesario la utilización de estos sistemas.

Si se decide no pasar más calor, porque su coche no sea una sauna, infórmese en el concesionario donde adquirió el vehículo sobre los equipos homologados y asegúrese que el taller que lo instala es un agente oficial del equipo de aire acondicionado elegido. Para finalizar recuerde que debe exigir siempre certificado de garantía.

Javier Solano

**SALUD FRIA**

Dr. Javier Asín: Otorrinolaringólogo

**S**E define como aire acondicionado a la atmósfera de un lugar o espacio cerrado sometida a determinadas condiciones de temperatura, humedad y presión.

Como médico especialista en Otorrinolaringología (garganta, nariz y oídos) puedo afirmar que según mi experiencia en la consulta diaria, **el aire acondicionado**, siendo placentero y agradable para **todos**, también es enemigo de muchos por sus condiciones de temperatura, humedad y presión, dado que se emplea para lugares y espacios cerrados.

Por tanto, en estas líneas tenemos que referirnos fundamentalmente a aquellas personas que tienen una cierta predisposición a padecer enfermedades de vías respiratorias. Estoy de acuerdo en que la primera impresión es de frescor, nos hace sentir bien ese chorro de aire frío que hace que desaparezca ese calor insoportable en pocos minutos. Sin embargo, tenemos que darnos cuenta que las manifestaciones que a continuación aparecen son: sequedad nasal y faríngea. Puntualizaremos los rinitis (inflamación y sequedad de la mucosa nasal) y como consecuencia de la falta de humidificación del aire que respiramos, una sequedad de la mucosa faríngea con la consiguiente inflamación, lo que produce las faringitis tan traídas y llevadas en nuestras consultas, éstas aunque no graves, son sumamente molestas por sus manifestaciones como el dolor al tragar, sensaciones de mucosidad y sequedad en la garganta etc...

Debemos tener en cuenta que la faringe está comunicada con la nariz, trompas de Eustaquio, esófago y laringe, y que en algunos casos estos procesos faríngeos, por continuidad o vía descendente, llegan hasta la laringe produciendo como consecuencia las laringitis (enrojecimiento de las cuerdas vocales) ocasionando las desagradables disfonías o lo que es lo mismo, la falta de voz, lo cual asusta a nuestros pacientes.

En estas líneas no debemos olvidar a aquellas personas que diariamente y durante muchas horas, utilizan el **aire acondicionado**. Tenemos que recordar que todos aquellos que presenten una enfermedad pulmonar previa, podrían encontrar con el tiempo, agravado su proceso respiratorio, se lo recordaremos también a esas otras personas que padecen procesos de tipo reumático, quienes jamás deberían dirigir el chorro de aire frío a los lugares donde las articulaciones se encuentran inmóviles durante la conducción, como por ejemplo, los pies, rodillas, etc...

De todas formas, debemos recordar que los avances técnicos nos han puesto en las manos la climatización, consiguiendo con ella una forma constante y uniforme de la temperatura deseada, suponiendo esto una gran ventaja frente al aire acondicionado tradicional.

Para finalizar estas líneas, no habiendo pruebas suficientes del efecto nocivo del aire acondicionado para la salud, podemos concluir afirmando que no hay nada en contra de su utilización por parte de personas sanas.



# 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.**



EL BONET FUNCIONA

Si la réplica del Bonet era una de las máximas atracciones, el plato fuerte era su puesta en marcha. Ello no se logró del todo, puesto que problemas con el combustible no permitieron más que oír los fugaces petardeos del vetusto motor Daimler.

Este funciona con tricloro y petróleo, y dado el alto poder de evaporación de la mezcla, ésta había desaparecido cuando se fue a poner

en marcha ya que había sido preparada dos días antes. La solución de emergencia de ir a toda prisa a una droguería a comprar los componentes, por su precipitación sólo dio resultados a medias. Pero eso no era lo más importante, sino el que las nuevas generaciones, tan acostumbradas al coche, sepan que para llegar a lo que hoy conocemos fueron precisas las grandes dotes de optimismo de los pioneros



Bajo el título «Cien años del Automóvil en España» se ha celebrado en la localidad de Tarrasa una exposición que resume lo que ha sido la historia del automóvil en nuestro país desde 1890.



EXPOSICION EN CATALUÑA

# LOS PRIMEROS CIEN AÑOS

**H**ACE ya cien años que España entró en el mundo de la motorización. Ello fue gracias a un catalán inquieto y despierto, amante de las artes y el progreso. Se llamaba Francisco Bonet i Dalmau y era ingeniero industrial dedicado a la industria textil. De su viaje a la Exposición Universal de París de 1890 se trajo un motor Daimler alrededor del cual construyó el primer automóvil español. De él no quedó más que la patente y una rancia fotografía de estudio, pero ahora gracias a Salvador Claret, el conocido coleccionista de Sils, existe una réplica. Esta constituía uno de los puntales de la Exposición «Cien años del Automóvil» que tiene lugar en Tarrasa, ubicada en el Museo de la Ciencia y de la Técnica que ocupa un singular edificio industrial de principios de siglo: el Vapor Aymerich, Amat y Jover. Construido en 1909 bajo las directrices del arquitecto modernista Lluís Moncunill, este edificio es único en su género en el mundo y se distingue por su nave cubierta por un tejado en forma de dientes de sierra con arcos catalanes de forma campaniforme y sostenido por columnas de hierro colado hue-

cas que ofician de bajantes para el agua pluvial.

La exposición está dividida en cinco grandes bloques que según Salvador Claret, verdadera alma de la muestra, son los que pueden definir la historia automovilística española. La primera va de los inicios a 1910, los años de los primeros pa-

**CON ALAS.**  
Los Pegaso asombraron por su avanzado diseño y sus prestaciones. El Z-102 que ahora reposa bajo la cúpula modernista superaba los 200 kilómetros por hora en los ya lejanos años cincuenta.



sos marcados por la fundación en 1904 de la Hispano-Suiza. El segundo periodo llega hasta 1918 y se distingue por la neutralidad española en la guerra. De 1918 a 1930 la industria española se consolida con la proliferación de pequeños fabricantes que empero no resistirán la crisis ulterior. Los años 1930 al 40 son de total decadencia, primero a causa de la crisis social y económica y luego por la guerra civil. El último periodo es el que nos ha venido de la mayor parte de fabricantes a nuestro país hasta conformar la realidad que hoy vivimos. En la muestra pueden verse ejemplos de todo ello y así si los hispano Suiza son legión no faltan ejemplos de coches singulares y únicos como el La Cuadra, el Biscuter, el Pegaso o el Seiscientos, verdaderos mitos rodantes de nuestra historia.

**HONORABLE DECANO.**  
El encantador La Cuadra de 1900 que se ha expuesto en el Museo de la Ciencia y de la Técnica (a la izquierda) es el coche fabricado en España más antiguo de los que se conservan. Los minicoches (arriba) también han tenido su lugar en la exposición.

José Luis Aznar



PANTHER

# DE POLO A POLO.

Este verano pon rumbo al polo.

¿A cuál?. Al que más llame tu atención. En El Corte Inglés los tenemos todos, en todos los colores.

Para que, si quieres, vistas un Panther en cada momento del día.

Panther. Descubre el polo.

Una exclusiva de

El Corte Inglés

LOS HOMBRES

ARNO BOHN,  
PRESIDENTE DE PORSCHE

## YA SOMOS FUERTES

Una entrevista de

Edouard Seidler

**L**OS directivos de Porsche se jactan de haber tenido siempre al hombre adecuado; primero a los ingenieros Ferry Porsche y Fuhrmann, luego el «desarrollista» Schutz y después al financiero Brannitski, a quien le tocó corregir algunos excesos de su antecesor. Ahora le llega el turno a Arno Bohn, el más joven, 42 años, de todos los patrones europeos del automóvil, en un momento en que el marketing será el principal problema para Porsche. Grande y pesado, practica el remo, toca el piano y tiene licencia profesional de piloto de aviones.

Bohn, que comenzó como programador en Nixdorf, va de éxito en éxito. Dejó Nixdorf el año pasado porque: «es privilegio de un miembro del consejo hacerse cargo de sus responsabilidades cuando es necesario». Evidentemente, Bohn estaba en desacuerdo con la política realizada por Nixdorf y no quiso seguir. En aquel momento se ocupaba de las ventas, marketing y servicio, es decir, de 18.000 personas. Se define como un hombre de marketing adaptado a Porsche, porque «es una empresa de alta tecnología».

Ferry Porsche se ahorró los gastos de un cazatalentos y llamó a Bohn en julio de 1989 para ofrecerle el puesto de Brannitski. Bohn no tardó en decidirse. Apasionado por el automóvil, ha tenido dos Alfa, dos BMW y dos Porsche 911, el primero en 1974, comenzó en Porsche en enero y se hizo cargo de la presidencia el pasado diez de mayo.

¿Por qué ha aceptado?



«Esencialmente -dice Arno Bohn al principio de esta entrevista- la primera que concede a un periodista extranjero, porque me gusta esta empresa que se enfrenta a retos muy interesantes como una competencia nueva incluso si Europa permanece protegida. Aunque eso no durará. La competencia japonesa será cada vez

más fuerte y más encarnizada, incluido el segmento de coches deportivos. De hecho, la misma Europa incita a los japoneses para que suban de gama y de precios, por cuanto las cuotas se definen por unidades y no por valor.»

-Eso ya sucede en Estados Unidos.

«Y nosotros no hemos sabido reaccionar. La competencia japonesa no se reducirá a los precios, también contará la tecnología. No estamos en la época en que



se podía decir que eran sencillos y baratos. Ahora son muy sofisticados y caros.»

**-Sin embargo, sus coches son más baratos, o pueden serlo.**

«Pueden serlo. Los costes japoneses son menores pero tal diferencia se refleja en los precios de venta. Además, la relación marco-yen se ha deteriorado para nosotros y nuestra moneda ha trastocado totalmente la situación de la competencia. Siempre hemos fabricado los mejores coches deportivos; nuestro desafío es seguir siendo los mejores en este campo.»

**-¿Hasta cuándo podrán aguantar con el 911, uno de los coches más antiguos del mercado?**

«Hace ocho años vendimos 10.000, ahora 20.000. En ese intervalo la tecnología del modelo se ha renovado totalmente, lo que no ha cambiado es su aspecto externo.»

**-Insiste en el desarrollo de su compe-**

**V**

endemos un coche muy bueno, no sólo un mito o una imagen. Es un coche con unas grandes prestaciones.

volumen total de negocios y no estamos más allá del 29 por ciento ahora.»

**-¿Siguen ganando dinero allí?**

«En este momento sí, pero no sé qué pasará en el futuro. Dependerá de la paridad de las monedas. Déjeme recordarle que Porsche, con una cifra de negocios que pasó de 3,5 mil millones de marcos en 1985-86 (212.905.000.000 pesetas) a 2,4 mil millones (145.992.000.000 pesetas) dos años más tarde, esto es un descenso de un tercio, ha sobrevivido y obtenido beneficios. Dígame qué otro fabricante podría resistir la pérdida de un tercio de su volumen de negocios. En lo que respecta a Porsche ha demostrado su flexibilidad. En este momento, ¿cuál es la producción ideal para Porsche? Podemos producir 40.000 ó 20.000 coches y obte-

**LA EMPRESA**

**Porsche A. G.**

**Producción:** 30.196 coches.  
**Exportaciones:** 80,8 por 100 de la producción total en 1988-89, 74,1 por 100 en 89-90.

**Volumen de negocios:** 2,52 mil millones de marcos alemanes (53.291.600.000 pesetas)

**Inversiones:** 181,7 millones de marcos alemanes (11.052.811.000 pesetas).

**Beneficios:** 54,2 millones de marcos alemanes (3.296.986.000 pesetas).

**Personal contratado:** 8.026 empleados.



**titividad y rechaza cualquier forma de diversificación, ¿qué es lo que hace para seguir siendo el líder en su campo?**

«Parte esencial de nuestra estrategia es la importancia de los trabajos de investigación y desarrollo. Del 18 por ciento de nuestro volumen de negocios dedicado a estas actividades, la tasa más alta en la industria automovilística, más de la mitad se destina a beneficio de terceros.»

**-Cuesta imaginar que se dediquen a investigar para otros y no vendan coches.**

«Actualmente nosotros facturamos 13.382.600.000 pesetas por nuestros trabajos de investigación y desarrollo, sobre un volumen total de 182.490.000.000 pesetas. No descartamos que esa cifra represente un día los 30.413.600.000. Además está nuestra situación financiera. Disponemos de otros 30.413.600.000 de pesetas en el banco.»

**-Porsche había adquirido la costumbre de fabricar más coches en un año que Ferrari en cuarenta. La nueva política definida por Branitski, menos coches y más calidad, ha salvado a la empresa. ¿Continuará por este camino?**

«Sí, y dependeremos cada vez menos de un sólo mercado. Tenga en cuenta que la cotización del marco se ha doblado en relación con el dólar. Esto explica los problemas en Estados Unidos donde hemos hecho hasta un 68 por ciento de nuestro

96 / Motor 16

ner beneficios en ámbos casos. Es nuestro secreto. La fuerza de Porsche no se basa en una estrategia de crecimiento.»

**-Es peligroso no tener más que un sólo modelo de éxito. Ustedes tienen el 911...**

«Coca-Cola es una gran empresa, con los beneficios más altos de todas las empresas americanas. Sin embargo sólo tienen un producto. No necesitamos cuatro gamas como BMW. Podemos tener tres o dos, no hay problema en ello.»

**-Pero el fallo en un producto nuevo puede acabar con ustedes.**

«Desde luego, pero sería igual para cualquiera, con sólo 2 ó 3 por ciento de tasa de beneficios. Cualquiera que sea el tamaño, todo producto fallido afecta.»

**-Tendrá un objetivo industrial y comercial.**

«30.000 coches es una buena cantidad, suficiente para abastecer una red comercial segura, aunque podríamos sobrevivir con 20.000.»

**-¿Significa que no piensa recordar sus antiguos records?**

«No lo deseamos. Nuestra política no se basa en el crecimiento sino en la calidad, seguridad y ahorro en el automóvil.»

**-¿Coches como los japoneses Lexus e Infiniti suponen una competencia?**

«Son competidores en cuanto al trato con el cliente, la forma de desarrollar y producir un coche, de prepararse para

afrontar un mercado nuevo, de actuar con las garantías. En eso tenemos mucho que aprender. Pero no hay una competencia realmente a la hora de decidirse un cliente entre un Porsche Carrera o un Lexus.»

**-Uno de sus antecesores en el cargo me confió que el verdadero rival de Porsche era una piscina, un viaje alrededor del mundo...**

«Eso está clarísimo. El valor del coche símbolo de prestigio se ha modificado.»

**-¿Y qué hacen ustedes frente a esto, teniendo en cuenta que sobre todo venden una imagen?**

«Recurrimos al carácter deportivo de Porsche. Nos dirigimos a aquellos que consideran el conducir como algo deportivo.»

**-¿Y les ofrecen direcciones asistidas!**  
«Porque el 10 por ciento de nuestros clientes son mujeres.»

**-Le he preguntado cuánto podría durar el 911 y usted me ha contestado prácticamente que es eterno.**

«Durará tanto tiempo como el mercado lo considere el mejor coche deportivo.»

**-Hubo un tiempo que Porsche desarrolló el 928 como sucesor del 911. Sin embargo, el 911 ha proseguido y el 928 ha resultado un cierto fracaso. Supongo que tienen algún producto en la reserva por si el 911 sufre un retroceso.**

«Vendemos un coche muy bueno, no sólo un mito o una imagen.»

**EL HOMBRE**

**Arno Bohn, 42 años. Presidente de Porsche.**

Empieza a los 21 años como programador en la compañía de ordenadores Nixdorf. Seis años más tarde es director general del Nixdorf-Austria.

A continuación trabaja en Italia y España. Con 31 años ingresa en el comité directivo de Nixdorf de donde es nombrado vicepresidente cuando contaba con 39 años de edad. Dimite de Nixdorf al estar en desacuerdo con la política realizada por esta empresa en abril de 1989 y marcha a Harvard a realizar un curso.

El 1 de enero de 1990 se le nombra miembro del comité directivo de Porsche. El 10 de marzo es elegido presidente.



**-No todo el mundo vende coches excepcionales pero sí buenos coches. Incluso los coches de la gama baja son buenos.**

«El 911 es el único deportivo con motor detrás. Si no existiera habría que inventarlo.»

**-Porsche se beneficia de una buena imagen, pero también hay mucha mitología en torno a Ferrari.**

«Están los fabricantes masivos y los fabricantes minoritarios como Ferrari. Entre unos y otros, están los fabricantes «exclusivos» como Porsche. Si usted tiene un

Porsche, encontrará un punto de asistencia si no cada 10 kilómetros al menos cada 50. Nuestro principio es producir coches que puedan usarse permanentemente, con nieve y con lluvia. Esto no es lo que un poseedor de un Ferrari puede esperar. Si el sol calienta demasiado, lo deja en el garaje. Si nieva, lo deja en el garaje. El conductor de un Porsche lo utiliza todos los días.»

**-Dice que es consciente de la competencia japonesa y que podría afectarles. El aspecto de los coches japoneses es bueno, algunos tienen un magnífico**

**comportamiento, y son también más baratos.**

«Cuando hablo de competencia japonesa, no me refiero a la actual. Pienso en los coches que habrá en tres o cinco años.»

**-¿Cuál será su reacción?**

«La única posible, la de producir el mejor coche. Todavía hay mucha gente que quiere lo mejor. Hay muchos hombres jóvenes que se dicen "soy un tipo destacado en mi especialidad, quiero un coche que destaque. Lo que busco no es el estilo o el lujo sino la prestación. No sólo la velocidad, también los frenos, la estabilidad, to-»



**ORDENE Y MANDE CON UN DEDO (Todo el Imperio del «sound» naciente)**

No necesita más. Su dedo sólo presionando sobre una pantalla foto sensible, regula las funciones lógicas de volumen, graves-agudos, Fader y Balance. Una maravilla técnica que obedece «con un dedo».

Y además:  
Radio-Cassette estéreo AM/FM • Auto Reverse. 24 Pre-sintonías 12 FM / 12 AM • Pre-Fader • Loudness automático / DX / Dolby B y C / Rep / Scan • Selector tipo cinta automático • Mecánica hidráulica • APS - Búsqueda automática cinta • ASM - Búsqueda automática emisoras • B. SKIP - Salto espacios en blanco • B. BST - Realizador de frecuencias graves • D. CALL - Memorización directa emisora • A.M.M. - Memorización volumen General • Conector trasero DIN para CD • Resp. Frecuencia cassette: 25-18.000 Khz. • Potencia salida 25 W x 2 RMS (2 amplificadores) • Extraíble incorporado

P.V.P. recomendada: 78.288,- Ptas. (I.V.A. incluido)

**FUJITSU TEN**  
CAR AUDIO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: **MUSICOM sa**  
Francisc Vila, s/n-Naves 16-17 POLIGONO CAN MAGI  
Tel. (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52  
08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)  
Domicilio Postal: Apdo. Correos 252  
08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)

do, quiero las mejores prestaciones". Quieren el mejor coche. Si el mejor es japonés, lo comprarán. A este respecto conviene que sepa que vendemos el 10 por ciento de nuestra producción en Japón, 3.000 coches importados oficialmente, a los cuales hay que añadir una cantidad igual de importaciones paralelas. Las proporciones son las mismas para Mercedes y un poco menores para BMW.»

-¿Tienen también clientes japoneses en sus actividades de investigación?

«Tenemos uno.»

-¡Les temen, pero les ayudan! Sin comentarios... Lo que está pasando en la Europa del Este, ¿puede tener consecuencias para Porsche?

«En primer lugar, muchos propietarios de un Porsche se van ahora al Este, donde tendrán necesidad de nuestros servicios. Por esa razón estamos estableciendo un servicio postventa en todo el Este europeo. Esto beneficiará a los 65 Porsche censados en Moscú, probablemente pro-

**D**el 911 hace ocho años vendimos diez mil, ahora veinte mil. La tecnología del modelo se ha renovado por completo.

cedentes de importaciones paralelas, pero no conocemos a sus propietarios. Por otro lado, comenzaremos a vender Porsche de ocasión allí. Luego llegarán los Porsche nuevos.»

-¿Realmente creen que allí hay gente que tiene el suficiente dinero como para poder comprar un Porsche aunque

tenga que ser un coche de segunda mano?

«De aquí a dos años.»

-¿Cómo ganarán el dinero que hace falta?

«Trabajando. Estas cosas llegan antes de que uno se dé cuenta. También allí habrá empresarios. De hecho, no hay que creer que los acontecimientos del Este son sólo una ocasión para Alemania, es una oportunidad para toda Europa.»

-El deporte es esencial a su imagen.

«Tenemos un contrato con Footwork, un grupo japonés que mantiene a Arrows. Nos comprarán motores para la temporada 1991.»

-¿Cuánto tiempo durará la exclusividad?

«Tres años.»

-Y luego, ¿qué?

«Renovaremos o no nuestro contrato. Tal vez firmaremos con otro. Al contrario que nuestro anterior motor de F-1 que pertenecía a Tag, éste será nuestro.»



-M. Niefer, el presidente de Mercedes Benz, ha dicho que con mucho gusto les ayudaría en caso de necesidad.

«Todos quieren ayudar a Porsche. Mercedes es sólo nuestro principal cliente.»

-Los analistas ingleses consideran que Porsche debería unirse a un grupo grande para sobrevivir.

«Los grandes fabricantes no es lo que exigen estos tiempos. Ven simplemente cómo la pequeña Honda pone chinias en el camino a G. M. La dimensión no es en sí misma un factor decisivo. No creo que en el futuro de la industria del automóvil aparezcan nuevos G. M., Ford o Chrysler. La flexibilidad es más importante que el tamaño. Vea el caso de Porsche: ¿Nos hace falta un socio capitalista? No, tenemos en el banco más dinero que Peugeot y que otros grandes fabricantes. Tenemos colaboraciones para la venta y el marketing, algunas veces con Daimler, otras con VW, otras veces con otros ¿para qué queremos un socio?»

-Dada esa situación, ¿cómo ve usted a Porsche en el año 2000?

«Una de las cosas que he aprendido es que la industria del automóvil es demasiado compleja como para resumirla en un par de años. Lo que sé es que es más fácil en este sector ser pequeño, con una buena tecnología, capacidad de adaptación, un contacto estrecho con una clientela específica.»

DON'T CRACK UNDER PRESSURE



TAG - HEUER  
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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

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

- Audi 90, aire acondicionado, 22.000 km.
- Audi 200 Quattro, 48.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 I, año 88.
- BMW 325 I Cabriolet, 29.000 km.
- BX 1.9 GTI, aire acondicionado, 40.000 km.
- Fiat Uno 45 Sting, 21.000 km.
- Fiat Uno SX, seis meses uso.
- Ford Granada 2.8 I, año 84.
- Jaguar XJ6 4.2, año 82.
- Ibiza 1.500 GLX, 38.000 km.
- Kadett 1.3, año 87.
- Lancia Y-10, 29.000 km.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 CE, Full Equipo, año 88.
- Mercedes 200 E, Full Equipo, año 88.
- Mercedes 230 TE Familiar, año 86.
- Mercedes 190 E 2.3, año 87, 32.000 km.
- Opel Corsa, año 87, 32.000 km.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Polo Classic, año 86.
- Porsche 944 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 48.000 km.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 88.
- Volvo 264 GLE, Full Equipo.

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

**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

**C & A** libros

C/ de la Vall, s.º 3  
Andorra la Vella  
(Principat d'Andorra)

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

**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

**STYLEFLY** Auto Design, 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-PAX
- LLANTAS...
- Y UN SINFIN DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL

TEL.: (91) 676 14 74

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

**T E A S.A.**

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**

**PIONEER**

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

# 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 Valdecas, 307  
Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77  
(Junto al Santiago Bernabéu)  
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12  
(Bº 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, 36-63 (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  
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

**SELIAUTO, S. A.**

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO  
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S. A.**

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

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

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

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia.



C/ Santo Domingo, 74-76  
Tel. y fax: 512 55 49  
03006 ALICANTE

**¡Ahorre 10% de consumo!**  
Todo tipo de alerones, kits de poliéster, admitidos en ITV.  
**¡Oferta! Kit aerodinámicos Seat Ibiza por sólo 95.000 ptas.** Disponemos de un catálogo a color por 750 ptas., más franqueo.



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



**¡ESCARABAJOS CABRIOLETS!**  
Disponemos de recambios originales y talleres propios.  
GARANTIAS DE 12 Y 18 MESES HASTA 5 AÑOS FINANCIACION  
Expositores C/ Volcán nº 11  
Tel. 447 93 41 Fax: 447 93 45  
28015 MADRID

**RANGE** Rover EFI, 86, gris metalizado, seis meses de garantía 3 300 000 pesetas.  
**ALFA** América 3.0, aire acondicionado, 89, rojo, seis meses de garantía 2.400 000 pesetas.  
**MERCEDES** 500 SE, 85, gris metalizado, seis meses de ga-

rantía 3 550 000 pesetas.  
**CITROËN** AX II RE, 88, blanco, seis meses de garantía 775.000 pesetas.  
**PORSCHE** 944, aire acondicionado, 83, blanco, seis meses de garantía 2 800 000 pesetas

**PEUGEOT** 504, descapotable, 70, gris metalizado, seis meses de garantía 1 900.000 pesetas.  
**ALFA** GTV 2.5, 81, gris oscuro, seis meses de garantía 850 000 pesetas.  
**PEUGEOT** 205 GT, 86, ne-

gro, seis meses de garantía 880 000 pesetas.  
**MERCEDES** 190 E 2.3 16 V, 85, grafito, seis meses de garantía 3.800 000 pesetas.  
**GOLF** GTI descapotable, 84, blanco, seis meses de garantía 1 700.000 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.

**PARTICULAR** vende Mercedes 300 D, semi-nuevo, estrenado en España. Teléfono: 269 67 02 (de 11 a 13 horas).  
**PARTICULAR.** Ford Escort RS Turbo, B-JW, blanco, 25.000 km, extras, siempre en garaje. 1.550.000 ptas.

Llamar horas de oficina. Teléfono: (93) 308 85 00. Señor Javier.  
**OCASION:** Renault 19 TSE, un año garantía, a toda prueba, tiene ocho meses. Núñez. Teléfono: 739 24 87.  
**NEUMATICOS** (cu-

tro), nuevos totalmente, Kleeber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel.  
**VENDO** 205 GTI 1.600 bifaro y demás extras, 40.000 km. 85.000 ptas., negociables. Tel.: 248 03 91.  
**FIAT** 1.800 descapotable, Renault 11 Turbo y

Peugeot 205 Turbo Diesel. Altamirano, 25. Tel.: 248 43 35.  
**VENDO** Montego Turbo, a toda prueba, con 46.000 km y muchos extras. No me importaría cambiarlo por un coche inferior siéndome abonada la diferencia. Tel.: 888 58 10.

**LANCIA** Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a distancia, seguro T. R. Tel.: 21 01 65.  
**VENDO** Opel Omega 2.0 GL, nuevo, cero kilómetros, conseguido en un concurso. Interesados, llamar a Cecilio. Tel.: 446 71 55.



**BMW 530i 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.  
• 46 847 mes. Varios



**JAGUAR SOVEREIGN NUEVO**  
• 295 CV, Full Equip.  
• Cuero. Asientos eléctricos  
• Elevadoras, llantas, ABS, etc.  
• 70 000 mes. 4 300.000 total



**MERCEDES 230 E**  
• 136 CV, último mod.  
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevadoras, 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.  
• Selección lo mejor, procedente de servicios oficiales.  
• Sede central en Alemania.

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

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



**MERCEDES 190 E**  
• Aire, terciopelo, 5 vel., etc.  
• Techo eléctrico  
• Llantas pintadas  
• 122 CV.  
• 2 300.000 total  
• 40 000 mes



**BMW 528i 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, Airbag  
• Techo. Elevadoras, etc.  
• 60.000 km. 3 850.000 total



**AUDI 200 TURBO**  
• 200 CV. Último modelo  
• Climatizado. ABS, llantas, asientos eléctricos, elevadoras, etc.  
• 2 300.000 total.  
• 40.000 mes. Varios.



**AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4**  
• Automático.  
• 185 CV, último modelo.  
• Climatizado, ABS, llantas, asientos etc., elevadoras, etc.  
• 50.000 mes. Tracción 4 ruedas.  
• 2.500.000 total.



**JAGUAR XJ6 NUEVO**  
• Climatizado  
• Llantas.  
• Elevadoras, etc.  
• 3 300.000 total.

**GUINDA DE LA SEMANA**



**MERCEDES 300 TE NUEVO**  
• Azul negro. Cuero. 3 vel.  
• ABS. Aire. Airbag. Elevadoras  
• Asientos eléctricos, etc. Único!  
• 80.000 mes. 4.600.000 total.

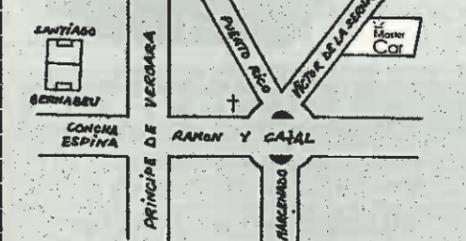


**BMW 520i MOD. 86**  
• Todos los extras.  
• Cuero, elevadoras, aire, etc.  
• 2 300.000 total.  
• 42.000 mes.



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

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



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

VENDE MAS Master Car

**RALLYE MANZANARES**

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



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

**SU ASIENTO HECHO A MEDIDA** con reglajes eléctricos y manuales

**Precio cabezal incluido**

TOURING	60.558 ptas.	MOD. LX	115 567 ptas.
SPORT	55.776 ptas.	MOD. LS	124.886 ptas.
SPORT LINE S	86.878 ptas.	MOD. CT	143.321 ptas.
SPORT LINE SR	77.560 ptas.	MOD. C-CLASSIC	249.777 ptas.
MOD. L	86.296 ptas.	MOD. CS	172.407 ptas.
		MOD. CSE	339.690 ptas.



**IVA INCLUIDO RECARO**

SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de HELIX

**¡Felicidades conductor!**

100 ideas formidables para el styling del coche

Faros auxiliares, Rejillas con faros, Spoilers, Volantes de cuero, Embellecedores de ruedas, Alcrones.



Placas decorativas tropéas, Luces posteriores negras

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



**HELIX Hella SPORT**  
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE **Webasto**

TOP SLIDER ELECTRICO  
TOP SLIDER MANUAL  
Sistema basculante y correizado (con persiana parasol de regalo)  
STANDARD TOP M  
Sistema basculante, accionado por rueda giratoria, con persianas incorporadas.

— Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.  
— Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.  
— Cristal acrílico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioletas.  
— Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar la ventanilla cerrada.  
— Constante renovación del ambiente, evitando turbulencias y ruido.  
— Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.

— Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



Con la garantía de distribución de INSTALACION INMEDIATA HELIX

**¡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 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de 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

**Motor 16**

Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma: .....

# FEYDO

## AUTO RADIO

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

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentando este anuncio.

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

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

### PORSCHE 928 S

Particular.  
75.000 km.  
Servicio Porsche España  
3.800.000 ptas.  
Tel.: 358 28 72, ext. 115

### FERRARI TESSTAROSA

Año 1987  
(30.000 km)  
24 meses  
Tel.: 357 28 72, ext. 115

### Valderribas Motor S.A.

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

TODOS LOS MODELOS



PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS TALLERES-RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

### 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 garantía escrita total. Maserati Biturbo Spider, B-JD, rojo, 5.000.000 total; Alfa Romeo Spider Dueto 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 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 Cabrio, B-GG, 1.375.000 total; Triumph TR7, descapotable, V-AZ, año 82, 2.000.000 total; Opel Corsa, descapotable, B-GX, blanco,

1.150.000 total; Jaguar descapotable, B-KL, 8.000 km, 8.500.000 total; Matra Simca Bagghera, B-GY, nuevo, 1.000.000 total; Mallorca descapotable, único, 2.000.000 total. Precios totales al contado. Admitimos cambios. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. **IBIZA SXI**, rojo, M-IN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. F. Tomé, S. A. Tel.: 474 82 00. Sr. San Antonio.

tras, garantía doce meses, azul marino. Buen precio. Admitimos cambio. Azcona, 62. **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.

**BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta. **PARTICULAR:** Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 - 464 47 22.

## GARAJE TOZA

### VEHICULOS IMPORTACION

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

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

**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
--	--



Europarts

AUTOS ALIBONIS  
PARRILLAS  
FALDNES  
VOLANTES, ETC.

NUMERO UNO EN ACCESORIOS  
AERODINAMICOS  
PERSONALIZACION DE TODAS MARCAS Y MODELOS

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

**MG Metro**, negro, seminuevo, doce meses garantía. 600.000 total. Ocasión. Azcona, 62. **BMW M-3**, formidable, por cambio de domicilio, asientos de cuero, aire acondicionado, techo practicable, instalación, teléfono, ordenador, negro

metalizado, 47.000 km, Full Equip. 4.700.000 ptas. Teléfonos: (91) 573 44 84 y (908) 17 14 91. **NEUMATICOS** (cuatro) nuevos totalmente Kleber 185/65/R15. 60.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel. **FORD** Escort RS Turbo, U-CT, 30.000 km, dos años garantía Ford, alarma, volante Ranz, llantas 205, emisora «27», equipo música 100 watos, anti-nieblas, protector cárter, etc. 1.750.000 ptas., discutibles. Tel.: (96) 361 56 55. **PORSCHE** 911 Carrera 3.3, impecable, de

particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Teléfono: (964) 21 21 77 (oficinas). **TOYOTA** Celica 2.0 GTI 16 V, rojo, 1989, 7.500 km, aire, como nuevo, A-BM, vendo 3.500.000 ptas. Llamar horas comercio. Tel.: (96) 512 56 31. Señor de Ros. **GOLF** GTI, modelo 83, aire, llantas, impecable. 875.000 ptas. Tel.: 447 91 65 (tardes). **BMW** 320i, B-GB, aire acondicionado, alarma distancia, radio, etc. Tel.: (93) 204 23 69. **PARTICULAR** ven-

de Mercedes 300 E, extras, impecable. Tel.: (91) 747 02 31. **SE** vende BMW Serie 3 Hartge 200 CV, caja sport, ruedas 16V 205, alarma, Pioneer, spoiler, etc. A matricular Madrid. 2.400.000 ptas. Teléfono: (976) 43 10 86.

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

VENDO  
MONTESA  
ENDURO 360 H6  
M-ED  
150.000 ptas.  
Monse  
Tel.: 268 24 94

particular, vendo, 50.000 km, libro revisiones siempre español, negro, aire, Pioneer. Teléfono: (964) 21 21 77 (oficinas). **TOYOTA** Celica 2.0 GTI 16 V, rojo, 1989, 7.500 km, aire, como nuevo, A-BM, vendo 3.500.000 ptas. Llamar horas comercio. Tel.: (96) 512 56 31. Señor de Ros. **GOLF** GTI, modelo 83, aire, llantas, impecable. 875.000 ptas. Tel.: 447 91 65 (tardes). **BMW** 320i, B-GB, aire acondicionado, alarma distancia, radio, etc. Tel.: (93) 204 23 69. **PARTICULAR** ven-

GRAN OCASION

Por cambio de automóvil,  
particular vende FORD  
FIESTA CL, 12.000 km.  
Garantía. Perfecto estado.  
Teléfono: 268 00 69  
(de 9 a 18 horas)

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo. 7  
28037 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

Sr. Lozano.  
Teléfono: 327 03 56

TAMBIEN ABIERTOS  
SABADOS MAÑANA

F. Tomé, S. A. Ibiza SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio (presentando este anuncio, regalo bicicleta de carreras).

F. Tomé, S. A. Peugeot 205 GTX, blanco, año 87, aire acondicionado, radiocassette, garantía doce meses. 945.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio (regalo bicicleta de carreras).

F. Tomé, S. A. Terra acristalada, año 88, impecable, garantía dieciocho meses. 575.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Peugeot 205 Lacoste, año 86, aire acondicionado, garantía doce meses. 845.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio (regalo bicicleta de carreras).

F. Tomé, S. A. Triumph Aclain HLS, aire acondicionado, año 82, impecable. 450.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Opel Corsa 1.2, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Ibiza 1.5 GLX, rojo, año 86. 625.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Volkswagen Classic, rojo, año 86, garantía doce meses. 595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Renault 11 TXE, año 86,

garantía doce meses. 875.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Renault 18 Familiar, año 82. 475.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**BMW** 528 I, todo extras, cuidado con chófer, M-GU, estrenado Madrid, sólo 30.000 km. 2.300.000 ptas. Oportunidad única, admitimos cambio. Tel.: 256 17 17.

**FORD** Escort XR3 I Cabriolet, llantas sólo 40.000 km, impecable. Azcona, 62. Tel.: 256 17 17.

**ALFA** Romeo 33 TI 1.5, negro, impecable, kit Zender. Sólo 900.000 ptas. Azcona, 62. Garantizado.

**CHEVROLET** Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

**PORSCHE** 911 SC 3.0, sólo 80.000 km, 1978, impecable, admito cambio. Tel.: 256 17 17.

**LANCIA** Y-10, Ford Fiesta, MG Metro 1.300, etc. Varios pequeños como nuevos. Azcona, 62 (garaje).

**MERCEDES** 230 TE Ranchera, 1984, impecable, blanco. Precio: 1.700.000 ptas. Facilidades. Tel.: 256 17 17.

**BMW** 320 I, cuatro puertas, servodirección, aire, llantas, techo, 1985. Perfecto. Garantía doce meses. Azcona, 62.

**RANGE** Rover V-8, sólo 43.000 km, 1985, precio interesantísimo. Azcona, 62 (garaje).

**PORSCHE** España. Tels.: 767 19 92 y 383 83 52. Saab 900 Turbo, año 88,

2.350.000 ptas.; Saab 900 Turbo Sport, año 88, 3.000.000 ptas.; Saab 9000 I, año 89, 3.900.000 ptas.; Saab 9000 Turbo Full Equip, año 89, 4.200.000 ptas.; Porsche 924 S, año 89, 3.200.000 ptas.; Porsche 944 S, año 88, 4.500.000 ptas.; Porsche 944 S2, año 89, 6.700.000 ptas.; Porsche 911 Carrera, año 88, 6.000.000 ptas.

**MOTOR** Villaverde. Tels.: 797 00 13 y 797 02 00. Renault 9 GTD, SO-0963-C, año 83, 450.000 ptas.; Seat Málaga, M-7583-GL, año 85, 450.000 ptas.;

**F. Tomé**  
Concesionario



«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»  
GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

Renault 9 GTL, M-9606-FD, año 83, 375.000 ptas.; BMW 315, B-9421-FX, año 83, 550.000 ptas.; Seat Panda Marbella, M-4322-HW, año 87, 500.000 ptas.; Warburg 353 Familiar, M-6617-JJ, año 88, 225.000 ptas.; Renault 20 TS, M-5921-GU, año 86, 350.000 ptas.; Fiat Regata DS, M-2976-IJ, año 87, 875.000 ptas.; Citroën BX TRD, M-2096-GK, año 85, 675.000 ptas.; Renault 18 Familiar, M-3724-FF, año 83, 550.000 ptas.

**BENEFICIESE** de la bajada de aranceles!

Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. 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.

**¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se

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. Teléfonos: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

**PARTICULAR.** Peugeot 405 MI16, año 88, aire acondicionado, ABS, alarma, radio. 2.200.000 ptas. M-IV. Tel.: (95) 466 16 23. 42.000 km.

**COCHE** familiar, se vende. Tel.: 777 30 02.

**PARTICULAR.** Alfasud, cinco puertas, rojo, mayo 83, siempre en garaje. 500.000 ptas. Teléfono: (93) 210 70 31 (noches).

**PEUGEOT** 405 MI16, particular, impecable, nuevo, once meses, 15.000 km, aire acondicionado, climatizado, dirección asistida, ABS, techo eléctrico, alarma, mando a distancia, radiocassette, amplificador, seis altavoces, llantas aluminio, etc. 2.900.000 ptas., incluido cambio nombre. Tel.: (93) 312 07 69 (a partir de las 21 horas).

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

**NEUMATICOS**  
12 MARCAS  
EN OFERTA  
De 15 a 35% dto.  
Montaje gratis  
Tel.: 476 13 11

**C.A.N., S.A.**

**NEUVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL**

OFRECEMOS LOS MEJORES MODELOS CON PRECIOS DE OFERTA. MAXIMA VALORACION COCHE USADO.

BMW 528i, 1986  
BMW 320i, 1985  
MERCEDES 230 TE, 1984  
PORSCHE 911 CARRERA FULL, 1987  
LANCIA PRISMA SYMBOL, 1988  
LANCIA INTEGRALE, 1988

MERCEDES 190 E 2.3, 1987  
FORD ESCORT XR3 I CABRIO  
VW GOLF GTI, 1987  
VW ESCARABAJA, VARIOS  
OFERTAS INTERESANTES EN  
VOLKSWAGEN Y OTRAS MARCAS

40 AUTOMOVILES EN STOCK

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22

**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.

**DITECNICA**

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

**PARTICULAR** vende Porsche 924, año 85, rojo, original, aire, Full Equip, impecable. 2.000.000 de ptas. Tel.: (953) 57 25 85 (mañanas). Señor Linde.

**NISSAN** Bluebird 1.800 Turbo. Tel.: (965) 43 22 05.

**GOLF** Cabrio 1.800 In Quartett, aire acondicionado, un año, 20.000 km, impecable. 2.200.000 ptas. Tel.: 639 63 67 (mañanas).  
**MERCEDES** 260 E, año 87, extras. 3.600.000 ptas. Particular. Tel.: 639 63 67.  
**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.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabriolet, blan-

co metalizado, techo azul, ocasión, M-KX. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 307 96 74.  
**AUDI** Quattro Coupé, impecable, M-GC. 2.900.000 ptas. Señor Vega. Tel.: 556 10 65.  
**LANCIA** Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a

distancia, seguro T.R. Tel.: 21 01 65.  
**MATRA** Bagehera, Z-K. 950.000 ptas. Toda prueba, particular, extras. Tel.: (911) 29 21 36. Guadalajara.  
**FIAT** Uno Turbo, B-KF, 17.000 km, año 89. 1.140.000 ptas. Tel.: (93) 970 33 58.

**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 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid  
Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid  
Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 690 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)  
Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid  
Benldorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid  
Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid

Oficinas Centrales  
Avda. Valladolid, 17 - Tel.: 542 32 38  
Fax: 248 51 36 - 28008 Madrid

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

**MUY CERCA DE USTED**



# 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 consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

ESTA SEMANA

**EMPRESA RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Panda 40	87	43.000	445.000	Peugeot 205 Lacoste A.A.	86	43.000	950.000
Seat Málaga 1.5 Inyección	88	23.000	1.025.000	Peugeot 205 Open Diesel A.A.	87	49.000	1.100.000
Seat Ibiza 1.2 5 p.	88	21.000	745.000	Peugeot 309 SR	87	53.000	890.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	28.000	925.000	Peugeot 505 GTI Aut. A.A.	86	5.000	1.150.000
Fiat Uno 45	86	43.000	545.000	Citroën AX 14 T2S 5 p.	90	19.000	925.000
Fiat Uno 60 S	87	34.000	675.000	Citroën AX Stilo	89	43.000	775.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	43.000	925.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	86	21.000	845.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	88	19.000	790.000	Citroën BX 19 TRD Turbo F. E. ABS	89	23.000	2.100.000
Renault 9 TSE	89	17.000	950.000	Citroën C-15 Diesel Isotérmica	89	11.000	1.220.000
Renault Express Diesel	89	21.000	890.000	Citroën C-15 Club RE	89	12.000	950.000
Renault Express Combi Gasolina	87	11.000	925.000	Ford Fiesta 1.4 CLX 5 p.	89	53.000	1.050.000
Renault 11 GTX A.A.	87	32.000	875.000	Ford Escort 1.3 Ghia	86	37.000	625.000
Renault 11 TXE	88	23.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	86	25.000	925.000
Renault 19 GTX	89	12.000	1.325.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	13.000	990.000
Renault 21 Manager A.A.	89	17.000	1.575.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	18.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S	89	13.000	790.000	Ford Escort Country 1.8	89	26.000	1.250.000
Opel Corsa 1.3 GT	89	15.000	990.000	Ford Escort Van Diesel 1.6	89	21.000	1.050.000
Opel Kadett 1.3	87	43.000	925.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	32.000	1.325.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	17.000	1.125.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	89	32.000	1.275.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	89	45.000	1.625.000	Ford Sierra 2.0 I	88	29.000	1.590.000
Opel Kadett GSI 1.8 I	86	49.000	1.250.000	Ford Sierra 2.0 I A.A. Direc. Asist.	88	43.000	1.725.000
Peugeot 205 GT	86	32.000	725.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	38.000	1.525.000
Peugeot 205 GTX	87	18.000	980.000	Ford Scorpio 2.0 I. Ghia Full Equip.	87	19.000	1.950.000
Peugeot 205 GR	89	61.000	890.000	Alfa Romeo 75 Twins Spark A.A.	87		1.550.000
Peugeot 205 SRD	86	39.000	820.000	Alfa Romeo 75 1.8 I. E. A.A.	89		1.675.000

tras, 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.

**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada. «Compramos 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.

**CUATRO** neumáticos, totalmente nuevos, Kleber, 185,65 R15, 60.000 ptas. Llamazares al tel.: 239 63 84 Angel.

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

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

**EVOLUZIONE** Alfa Romeo 1.8 Turbo América, 15.000 km, M-IH, 165 CV, garantía trece meses. Tel.: 270 11 18.

**SE** vende Ford Fiesta 1.100, B-FJ. 300.000 ptas. Sr. García. Tel.: (93) 385 22 01. Oportunidad.

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mora Echevarría Corpas Martínez Pericoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

¡MÁS DE 10 AÑOS DE EXPERIENCIA!

**SIERRA** Cosworth, gris, aire acondicionado, alarma, radiocasette, etc., B-KG, año 89, 15.000 km, como nuevo. Tel.: (93) 257 15 07 (oficina).

**BMW** M 635 csi, 286 CV, full equipo, impecable. Teléfono: (911) 21 53 24.

**VENDO** karts competición nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24.

**MERCEDES** 190 E 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.

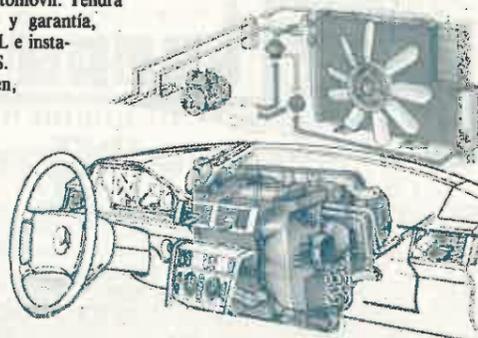
**PARTICULAR** vende Audi 100 CD Diesel, año 85, extras, muy bien de precio. Tel.: 747 02 31.

**PORSCHE** 924, B-KK, muchos extras. 1.300.000 ptas. BMW 320i, dos puertas, ex-

## AIRE ACONDICIONADO

El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.

Y... no se acalora. Un año de garantía



Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L. MIGUEL ARACIL, 66 - 28035 MADRID - TELS.: 373 82 56-373 84 56

Autoteléfonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios

AUTOMOVILES YALE, S. L.

## AUTOMOVILES YALE, S. L.

Marca y modelo	Matricula	Precio
Audi Coupé 2.2 A.A.	M-HL	1.900.000
Citroën BX GTI A.A.	M-HF	1.300.000
Citroën Visa GTI	M-GY	875.000
Ford Sierra XR4 A.A.	M-FV	1.350.000
Ford Orion 1.6 I Ghia	M-HV	1.100.000
Ford Fiesta XR2	M-HH	900.000
Ford Granada 2.8 Ghia A.A.	M-EU	700.000
Ford Scorpio 2.9 I Ghia A.A.	M-JJ	2.500.000
Lancia Y-10 Turbo	M-GY	750.000
Opel Kadett GSI 1.8	M-HC	1.250.000
Opel Kadett 1.6 GLS 5 p. A.A.	M-GK	970.000
Peugeot 309 GR A.A.	M-IK	1.075.000
Peugeot 205 SR	M-IS	900.000
Peugeot 205 GR Diesel	M-IG	900.000
Rover 820 SI A.A.	M-HW	1.950.000
Renault 21 TXE A.A.	M-HM	1.350.000
Renault 18 GTS A.A.	M-FV	650.000
Seat Ibiza 1.2 GL 5 p.	M-IH	775.000
Volkswagen Golf GTI	M-GV	1.350.000
Volkswagen Golf GTI	M-FT	850.000

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (semiesquina Fco. Silvela)

C/ MARTINEZ IZQUIERDO, 6

Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES TENDREMOS EL QUE VO. ESTA BUSCANDO. ¡IMPORNERE!

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

**OPEL** Kadett 1.8 Inyección, 115 CV. Tel.: 270 10 96.

AUTOMOVILES



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

- BMW 635 CSI FULL EQUIP
- BMW 725 I AÑO 85 PRECIOSO
- MERCEDES 300 E A.A.
- RENAULT 5 GTI
- 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

CON UN AÑO DE GARANTIA FINANCIACION HASTA 36 MESES Y DESCUENTOS DE HASTA EL 25%

## OFERTA

AUTOTELEFONOS

No se deje seducir por una sola marca. Tengo la oportunidad de elegir entre las mejores marcas



y además:  
- Línea 48 horas  
- Seguro de robo  
- Instalación en todos los países  
- Especialistas en Mercedes, BMW, Audi, VW  
- Financiación inmediata  
- ERICSSON-ITE-ALCATEL-DANU-CALL-INDELEC

## ESPECIAL

AIRE ACONDICIONADO

¡No espere hasta el último momento! Aproveche de los ventajas de instalar aire acondicionado (original o 2º equipo) ahora. Llámennos. Accesorios, autorradios, aerodinámico, llantas. Venta de vehículos de importación, nuevos o seminuevos



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



8 MODELOS DIFERENTES PARA «ALCANZAR TU TECHO» A CUALQUIER NIVEL

SOLICITAMOS CENTROS DE MONTAJE PARA ESPECIALIZAR EN TODAS PROVINCIAS

## "Sigue al Sol"

1970

1990

Han transcurrido 20 años desde que en aquel 1970 iniciamos la fabricación del primer TECHO SOLAR para automóvil.

La experiencia acumulada hasta hoy y el vivir día a día la evolución del TECHO SOLAR nos permite ahora presentar nuestra CARTA DE TECHOS.

MODELO: Practicable.

SERIE ORO



MODELO: Practicable y corredizo.

V.S.R.



MODELO: Practicable.

F.500



MODELO: Corredizo.

SLIDE



MODELO: Practicable y corredizo (eléctrico).



Lexton

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

## AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



- Mercedes 300 Adenauer
- 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

ABS, año 85. Precio: 3.500.000 ptas. Tel.: (968) 29 24 03.  
**COMPRO** Golf GTI año 72 siniestrado. Tel.: 798 09 26.  
**PARTICULAR** vende coupé clásico BMW 3.0 Cs, impecable, aire acondicionado, llantas, cuero, ra-

las, rojo, 50.000 km, aire acondicionado, B-IM. 1.750.000 ptas. Tel.: (93) 387 66 04.  
**FIAT** Uno, M-GK, perfecto estado, gris metalizado. 550.000 ptas. Tel.: 468 44 04.  
**CLASICO** Mercedes 250 Coupé Inyección, perfecto estado, año

**CHEVROLET** Familiar 2.0 Inyección, modelo 1985, cinco marchas, como nuevo, aire. Javier. Tel.: 564 55 81.  
**SI** usted vive en Madrid o Andalucía y quiere comprar un vehículo seminuevo y nadie se lo vende por-

**RENAULT 19**

AERODINAMICA **VESTATEC**

VOLANTES **victor** LLANTAS **MIM**

**DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA**

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

**DODGE** 2700, año 73, asientos cuero, aire acondicionado, antena eléctrica, servodirección, 123.000 km, estado impecable, pintura metalizada, garaje, ideal barco caravana, 425.000 ptas. Tel.: 742 30 64, ext. 9693 (tardes).

**PARTICULAR** vende Ford Sierra Cosworth, blanco, dos puertas, impecable. Tels.: 643 38 46 (tardes) y 463 58 27 (noches).  
**MERCEDES** 190 2.3 16 válvulas, gris antracita, techo eléctrico, cuero, alarma,

diocassette. Tel.: (986) 22 47 39.  
**PASSAT** 90 Turbo Diesel, M-KN, todo equipo en garantía, casi estreno, admito cualquier revisión. Tels.: 611 91 18 y 611 91 85 (horas oficina).  
**GOLF** GTI 16 válvu-

1974, 80.000 km demostrables. Jorge.  
**AUDI** 100 CD Diesel, cinco cilindros, gris metalizado, M-KB, extras, muy barato, particular. Tel.: 747 02 31.  
**CORSA** GSI, 18.000 km, JT, impecable. 1.150.000 ptas.

que usted tiene rais ejecutivos, demandas judiciales, nosotros sí se lo financiamos y sin entrada. Sólo precisa su última nómina, su DNI y nos acercamos a su domicilio.  
**RENAULT** GTD, año 85, rojo. 775.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

## 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

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.

**NUEVO TOYOTA SUPRA TURBO. YA A LA VENTA**

**AHORRESE HASTA 1.000.000 DE PTAS.**

# KITS AERODINAMICOS

## MONTAJE PROFESIONAL

### TODAS MARCAS

CABINA DE PINTURA  
SALA DE ESPERA : CAFETERIA, VIDEO.

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

ENVIAMOS A PROVINCIAS



ABIERTOS FESTIVOS Y DOMINGOS

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

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

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

**PORSCHE** España. Tels.: 767 19 92 y 383 83 52. Porsche 911 Carrera, 88, 6.000.000 ptas.; Porsche 944 Turbo, 88, 5.600.000 ptas.; Porsche 924 S, 89, 3.200.000 ptas.; Porsche 911, 73, 2.000.000 ptas.; Saab 9000 Turbo CD, Full Equipe, 89, 4.600.000 ptas.; Saab 9000 I, 89, 3.200.000 ptas.; Saab 900 Turbo Sport, 88, 3.000.000 ptas.; Saab 900 I 16 V, año 89, 2.700.000 ptas.; Renault 21 TXE Nevada, 87, 1.550.000 ptas.  
F. Tomé, S. A. Ibiza SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía

dieciocho meses. 1.190.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio. Presentando este anuncio, regalo bicicleta carreras.  
F. Tomé, S. A. Peugeot 203 GTX, blanco, año 87, aire acondicionado, radiocassette, garantía doce meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio. Regalo bicicleta carreras.  
F. Tomé, S. A. Terra acristalada, año 88, impecable, garantía dieciocho meses. 575.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.  
F. Tomé, S. A. Peugeot 205 Lacoste, año 86, aire acondicionado, garantía doce meses. 845.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio. Regalo bicicleta de carreras.  
F. Tomé, S. A. Triumph Aclain HLS, aire acondicionado, impecable. 450.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Ford Sierra 2.3 D, plata, año 85, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.  
F. Tomé, S. A. Opel Corsa 1.2, plata, año 84. 395.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Ibiza 1.5 GLX, rojo, año 86. 625.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.  
F. Tomé, S. A. R-5 GT Turbo, blanco, año 86, impecable, garantía doce meses. 895.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé, S. A. Ibiza -SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.190.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.  
**FIAT** Uno 45, año 87, color blanco. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**ALFA 75 BENCINA**  
Kit carrocería Zender  
Kit potencia motor 220 CV  
Llantas Braid  
Sólo carretera, sin carreras. Impecable. 25.000 km.  
Concesionario Alfa Romeo Oviedo.  
Tel.: (985) 79 26 50

100% ALGODON

MADE IN GERMANY

**ORIGINAL**

**monte carlo**

**NO TE ABURRAS MAS AL VOLANTE**

IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR:  
**DECOTTON, S. L.**  
Tel.: 250 26 12 - Fax: 250 68 41



# TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !



**PEUGEOT** 205 Cabriolet, nuevo, cero kilómetros, color a elegir. Tel.: (91) 574 65 45.  
**SE** vende Porsche 944, seis años, buen precio, original Porsche, muchos extras, pocos kilómetros. Tel.: (982) 21 63 27.  
**LANCIA** 4WD, O-AK,

garantía. 750.000 ptas. Tel.: 201 82 86 (noches).  
**AUDI** Quattro Coupé, impecable, M-GC. 2.900.000 ptas. Señor Vega. Tel.: 556 10 65.  
**PARTICULAR** vende Mercedes 300 D, semi-nuevo, estrenado en España. Teléfono:

Alfa Romeo interesados en fundar «Club Alfa» para intercambio, información y otras actividades y contactar. Teléfono: (952) 54 19 77.  
**SXI** vendo. 1.200.000 ptas. 29.000 km, un año, O-AT. Tel.: (985) 14 01 02. Extras.

celona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.  
**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. Adjun-

terminó de pagar». Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.  
**SIERRA** Cosworth. Azcona, 62.  
**FIAT** Uno 70 SL, cinco puertas. Lancia Y-10, Ford Fiesta, etc.

## COCHES CON FAMA

Motor Villaverde tiene fama por sus geniales Citroën. Por su amplísima gama de modelos. Por un servicio de primera, y por sus coches de segunda mano. De total garantía. De todas las marcas. Visítenos.

Fíjese en algunos de nuestros coches en las listas de estas páginas.



**Motor Villaverde, SA**

Ctra. Andalucía Km. 9,200. Tels.: (91) 797 00 13 - 797 02 00. Villaverde

muchos extras, 50.000 km, cuidadísimo, buen precio. Carlos. Tel.: (985) 36 33 20 (oficina).  
**FORD** Sierra RS Cosworth, 44.000 km, blanco, dos puertas, alarma, Pioneer, precioso, garantizado. Horario oficina: 643 39 84, Srta. M.ª Jesús. Particular: 463 58 27.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabriolet, blanco metalizado, techo azul, ocasión, M-KX. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 307 96 74.  
**PEUGEOT** 205 XR, 1987, 62.000 km, extras, impecable, doy

269 67 02 (de 11 a 13 horas).  
**MATRA** Bagehera, Z-K. 950.000 km, toda prueba, particular, extras. Teléfono: (911) 29 21 36. Guadalajara.  
**PARTICULAR:** Ford Escort RS Turbo, B-JW, blanco, 25.000 km, extras, siempre en garaje. 1.550.000 ptas. Llamar horas de oficina. Tel.: (93) 308 85 00. Señor Javier.  
**OCASION:** Renault 19 TSE, un año garantía, a toda prueba, tiene ocho meses. Núñez. Tel.: 739 24 87. Precio: 1.350.000 ptas.  
**PROPIETARIOS** de

**SEAT** Ibiza SXI. 1.200.000 ptas, 29.000 km, extras. Tel.: (985) 14 01 02. Un año.  
**¡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. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España, máximo con cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Bar-

tamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos 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.  
**CLASICOS** o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extra-aviada. «Compramos y recogemos en toda España». Pagamos riguroso contado. «Incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo

Varios pequeños, modernos, perfecto estado. Facilidades. Azcona, 62.  
**RANGE** Rover, supercuidado, sólo 43.000 km, extras, 1981. Precio: 1.800.000 ptas. Contado convenir. Azcona, 62. Teléfonos: 256 17 17 y 255 86 21.  
**SEAT** 131 CLX 2.000 Supermirafiori, año 81, llantas de aluminio, plata metalizado. 350.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.  
**ALFA** Romeo 33 QV, noviembre 85, 39.000 km, siempre en garaje. 750.000 ptas. Razón: Jorge. Tel.: (93) 753 28 24.



**AUDIO CAR CENTER**

INSTALACIONES DE SONIDO Y TELEFONIA DE ALTO NIVEL EN PRIMERISIMAS MARCAS



ATENCIÓN PERSONALIZADA AL CLIENTE

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



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

...RENAULT, OPEL, AUDI VW, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



### ¡ Felicidades conductor!

Luces posteriores en negro intenso



Equipe su vehículo con un conjunto «Colour-Design» en negro intenso o negro/rojo. Ofrecemos un conjunto completo para la trasera del Audi 80, Mercedes 190, 200, 280 ó 300, VW Golf y Passat.

**auto equip**

PERSONALIZA TU AUTOMOVIL

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

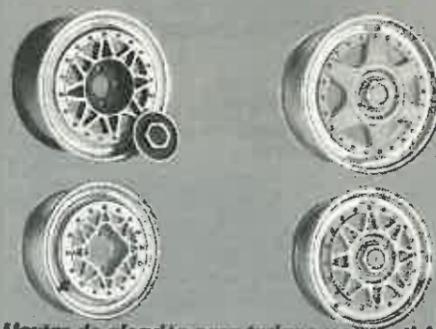
**SEAT** Ibiza, año 87, color rojo, tres puertas. 590.000 ptas. Tel.: (91) 468 55 80.

**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.

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

### 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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

# AUTO VILARDELL

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

# La Gran Experiencia.

— ¿Qué sabemos de nuestros mayores? ■ ¿Cómo podríamos aprovechar su experiencia —sus experiencias— en la vida? ■ ¿Cómo llevarlas a la práctica? De eso se trata. ■ De que reunas un equipo en el colegio y me cuentes tus ideas: cómo lo harías. ■ Cómo sacarías partido a las experiencias de los que tanto han vivido. Porque con su ciencia, la de la vida, todos salimos ganando. ■ Lo sabemos por experiencia. ■ Y el equipo que gane, gana un millón. ■ Escríbeme hoy mismo a "Hoy por Hoy" poniendo en el sobre: Gran Vía, 32 28013 Madrid. Y dentro, sobre todo, pon el corazón. ■ Vamos a vivir una gran experiencia.

Con la colaboración de **Cuétara**



La radio.  
Porque escuchar  
es de sabios.



Diaki Gabilondo

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN  
EN AERODINAMICA**

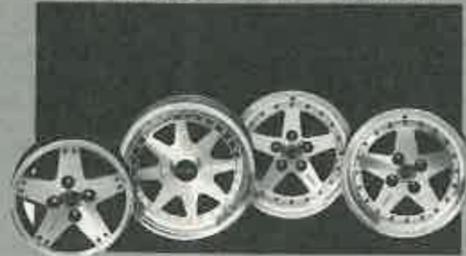
## Mercedes W 201



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 6x12 a 6x16  
Desde 7x15 a 8x16  
Desde 7x15 a 10x17

**DISTRIBUIDORES ZENDER:**

ADAICO, S. L. (048) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (041) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (01) 234 07 46 MADRID • AUTO BOUTIQUE (072) 60 96 21 FIGUERES (GERONA) • AUTO EQUIP (03) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT'S (03) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (042) 21 53 15 SANTANDER • AUTO SUPER (064) 63 63 40 SEVILLA • BOPAR RACING (07) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (02) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (03) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (085) 99 71 01 GUDON • ELECTRONICA CIDAR (071) 48 89 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE MATAJO (BARCELONA) • MARLO (057) 27 54 99 CORDOBA • RALLYE MANZANARES (01) 475 47 33 MADRID • SEMAUTO (067) 41 05 95 PONTERRADA (LEON) • SORESA (075) 22 70 77 SORIA • STYLAUTO (06) 358 08 61 VALENCIA • STYL FLY (01) 676 14 74 MADRID • SUMIAUTO (045) 28 30 36 VITORIA • TALLERES BORREGO (052) 01 86 00 MALAGA • TALLERES LUIS GALLIZO (076) 66 21 61 ZARAGOZA • TORIA AUTO SPORT (04) 444 03 41 BILBAO • TOT AUTO (073) 31 28 37 TARRAGONA (LEIDA)

Importador para España:

**JACO** Vallespir, 128-191 - Tel. (93) 420 19 26 Télex: 543118 JSAU-E  
Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

Neumáticos y accesorios para el automóvil  
**Turini**  
Calvet, 73-75, 08021 Barcelona. (93) 209 67 33  
Santa Maria, 5-7, 17003 Gerona. (972) 22 25 50

**VENDO**  
**FERRARI 328**  
GTB ROJO  
Tel.: (96) 365 36 61

**RENAULT 11 TXE**, aire acondicionado, año 85, 850.000 ptas. Tel.: (91) 759 99 07. Noches.  
**FAMILIAR** Ford Sierra 2.0 Ghia, 'aire acondicionado. Tel.: 270 15 15.  
**BMW 732i**, M-KH, gris metalizado, año

85, perfecto estado, acepto cualquier revisión. 2.900.000 ptas. Extras, techo, spoilers, radio, único dueño, Alemania. Tel.: 245 65 29.  
**RANCHERA** R-12 GTL, 1984. Tel.: 331 48 48 (noches).  
**VENDO** Nissan ZX 300, nuevo, ganado concurso «El precio justo», buen precio, sin usar. Tel.: (911) 22 63 97.  
**PARTICULAR** vende Mercedes 300E, extras, impecable. Tel.: (91) 747 02 31.  
**PARTICULAR** vende BMW 320i, tres años, 39.000 km, techo, llantas, spoilers, antinieblas, impecable, con garantía. Precio: 1.825.000 ptas. Facilidades. Tel.: 206 23 39.  
**BMW 318i**, catalizador, azul metalizado, en garantía, 5.000 km. Enrique Martín. Tel.: 200 51 99 (oficina). Barcelona.

**JAVEX**  
**MUELLES SPORT**

**BAJAN LA SUSPENSIÓN DE 30 A 40 mm.  
MANTIENEN EL CONFORT  
MEJORAN LA ESTABILIDAD  
COMPATIBLES CON  
LOS AMORTIGUADORES DE ORIGEN**

Distribuidor MADRID:  
A.T. Acc. del Automóvil, S.A.  
Avda. Pablo Iglesias, 49  
Tel. (91) 534 08 98  
Distribuidor BARCELONA:  
TURINI, S.A. Calvet, 73-75  
Tel. 209 67 33

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisport**  
Pérez Caballero, 40 08012 Barcelona T: 93 1237 07 30

# NUEVO EN CAR HI-FI

**C**OMENZAMOS hoy con una buena noticia, se trata del primer Salón de Audio Car que organizará la revista técnica Audio Video Magazin los días 25, 26, 27 y 28 de octubre. El evento tendrá lugar en el Pabellón de convenciones del recinto ferial de la Casa de Campo y a él asistirán todos los profesionales de autorradios, alarmas, antenas, teléfonos móviles etc.

Tras esta buena nueva pasamos a revisar las últimas novedades que han llegado al mercado. Vieta presenta los Kenwood más recientes, cuatro radiocassetes de avanzadas características y prestaciones de altura. En concreto el KRC-651/L que

cuenta con una potencia de 50 W, control sobre el Compact Disc montado en el maletero, 32 presintonías en la sección de radio, memorización automática, autorreverso, Dolby, metal, etc. Los demás modelos son inferiores, pero disponen de avances como sistema automático de reducción de ruidos, mecanismo de transporte de la cinta ultraestable, cabezal de lectura de alto rendimiento, salida para cuatro altavoces y sistema antirrobo.

De la mano de Musicom S.A. llega a España la serie C de Fujitsu, llamativa porque algunas de las funciones se realizan mediante una pantalla de cristal líquido con foto sensor. Mediante este sistema se controlan las funciones de audio con sólo pasar el dedo por el panel. La comodidad está demostrada. El C11R va provisto además de una tecla que memoriza y programa las distintas posiciones de funciones como balance, volumen, etcétera. También son 50 los vatios disponibles y un terminal previsto para CD permite su combinación en cualquier momento.

**LLAMATIVA SERIE.** La serie C de Fujitsu realiza algunas de sus funciones mediante una pantalla de cristal líquido.

**PRESTACIONES DE ALTURA.** Los cuatro nuevos radiocassetes de Kenwood hacen gala de avanzadas características.



**HASTA DIEZ.** El CDX-R79 de Sony es excepcional. Permite cargar diez discos compactos.



Sony también ataca con fuerza antes del verano, con un modelo excepcional el CDX-R79 L, un compact disc con cargador de 10 discos compactos, filtro digital de cuádruple frecuencia de sobremuestreo, etcétera. La sección radio tiene 24 presintonías, y un sistema de sintonización muy avanzado.

## Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrystales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

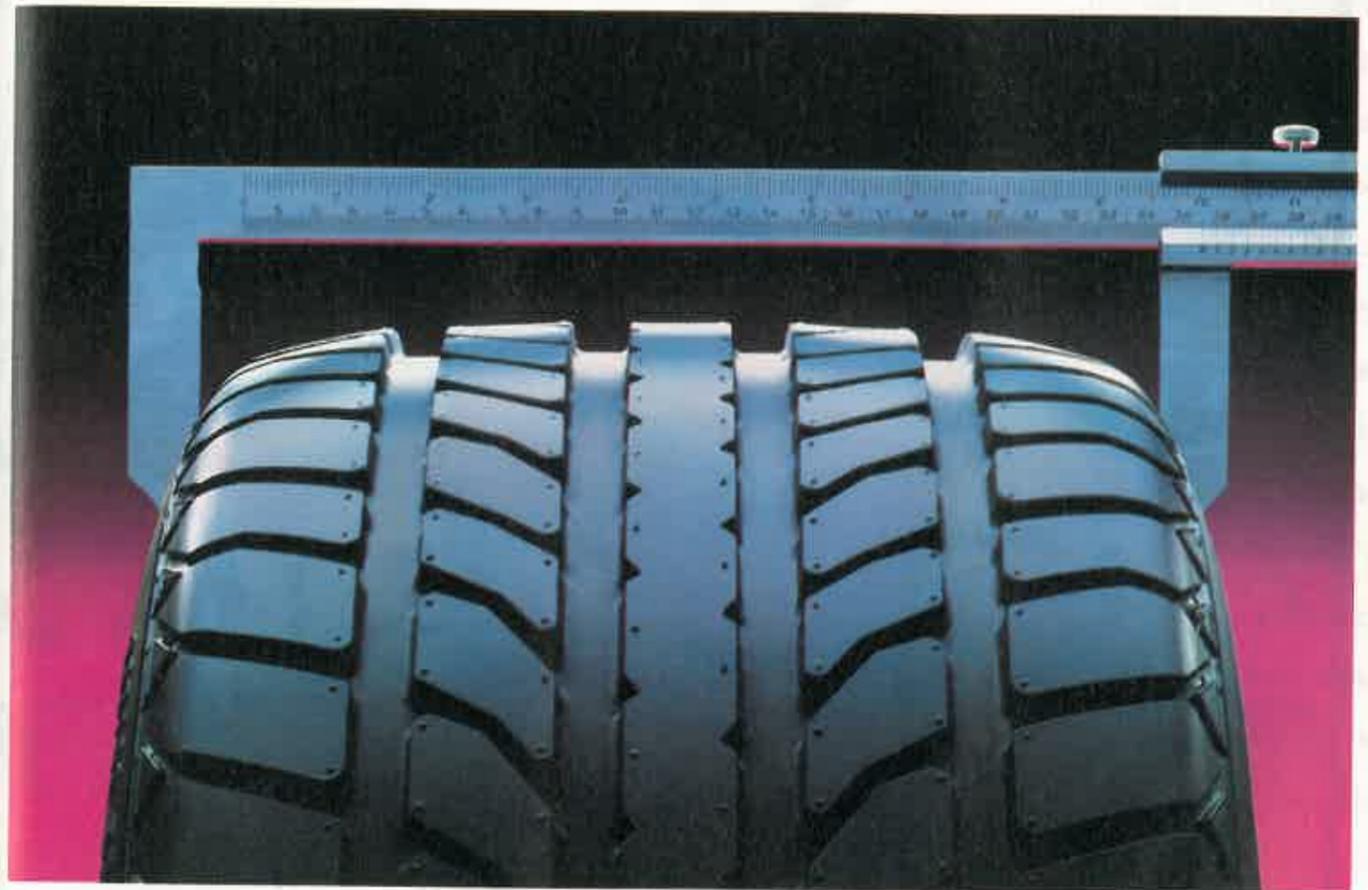
Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
COMPUTER ALARM

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

# Superando marcas. Neumáticos Continental.



La más avanzada tecnología,  
para el conductor más exigente.

Avanzamos en todos los terrenos.

**Continental**

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.



Viva y disfrute el primer gran acontecimiento deportivo de la década, junto al equipo titular de Antena 3. Con José María García. Un capitán que sabe todo lo que usted quiere saber y los comentarios de: Javier Clemente, John Benjamin Toshack, Vicente Cantatore, Jacinto de Sosa y Domingo Balmanya. Dentro y fuera del terreno. Antes, durante y después de cada encuentro. Hasta la gran final...

# MUNDIAL ITALIA '90



José María García



LA RADIO BIEN HECHA

**E**L Utowana pertenece a una estirpe de veleros en extinción. Construido en Noruega en el año 1902 con madera de pino rojo, mide 17 metros de eslora y 3,5 metros de manga. Fue diseñado por el ingeniero Colin Archer, que años después concibiría el «Fram» con el que Amundsen alcanzó por primera vez la Antártida.

Antes de que su actual dueño, el santanderino Julio Casal, lo comprase en 1978 lo había utilizado el Gobierno noruego para actividades de apoyo y salvamento en alta mar. Durante estos años se le despojó de los aparejos y se le instalaron cabinas en cubierta por lo que su aspecto poco tenía que ver con el original.

Con los planos originales del Utowana, el santanderino comenzó la reconstrucción. Dos años en Inglaterra fueron suficientes para desmontar las cabinas de cubierta y poner el velamen y el timón. El mástil, que se resolvió talando una árbol oriundo de la zona, el alto y recto Douglas Fair, fue instalado siguiendo la tradición pirata de colocar una moneda de plata bajo su base para atraer la buena suerte. La mayor parte de los elementos accesorios como brújulas, candelabros y repuestos de aparejos, fueron comprados en subastas y desguaces de barcos antiguos de Huelva y el sur de Portugal. Ahora al encanto de su apariencia externa se le une el entusiasmo de una tripulación joven con ganas de conservar la navegación a la vieja usanza.

Nuestro primer contacto con el Utowana fue en la bahía de Santander donde se mecía en las tranquilas aguas. La imagen del velero fondeado era impresionante, se asemeja a una aparición. Ya a bordo, colocamos las cosas en el armario que hay bajo los amastros y salimos a cubierta para zarpar. Se elevó el ancla y, a medida que el barco avanzaba impulsado por el motor de apoyo, se puso proa al viento y se izó la vela mayor y el foque. Pedro Campuzano explicó que los aparejos respetan los planos originales y que las velas se izan a mano, por lo que hay que tener «mucho arte marinero y todas las personas deben trabajar a la par».

A estribor quedaban las islas de Somo y Pedreña y las personas que recogían almejas en las islas que salpican la bahía con marea baja; a babor, la península de la Magdalena, coronada por el palacio, luego, las playas del Sardinero, como una alfombra que separa el mar de las elegantes residencias del apéndice más turístico de Santander, presidido por el suntuoso edificio del Gran Casino.

El cielo estaba despejado y el sol calentaba con fuerza. A eso del mediodía, anclamos en una ensenada y con la lancha un grupo fue a tierra firme para zambullirse entre las rocas de la costa. Las aguas del Cantábrico son transparentes y sus fondos albergan multitud de especies marinas. Las indicaciones de José Luis, un pescador que nos acompañaba, nos fueron muy útiles. Regresamos con un pulpo de dos kilos y una sepia del mismo peso.



EL RENACER DE UN VELERO

**UN SIGLO DE AVENTURA**

Contemplantarlo es trasladarse a otros tiempos. Revivir las encarnizadas luchas de piratas en la cubierta de este barco al que el tesón y la ilusión de su actual propietario han hecho volver a nacer. Con meticulosidad y siguiendo los planos originales el Utowana ha sido reconstruido y ahora realiza excursiones con grupos de viajeros que eligen una forma distinta de disfrutar su tiempo libre.

**A BORDO DE LA HISTORIA.** Con el palacio de la Magdalena al fondo, el centenario Utowana, propiedad de Julio Casal, inicia su andadura en aguas de Santander. El izado de las velas se realiza a mano y está aparejado según los planos originales.





**PROCESION MARINERA.**

En su recorrido, el Utowana tropezó con el barco de la virgen en la procesión de San Vicente de la Barquera en la que los Picayos, jóvenes ataviados con trajes marineros, cantan al son de sus panderetas. La brújula también es de la época en que se construyó el velero y en el interior, de madera, no falta ninguna comodidad.



Navegamos a vela a una velocidad de cinco nudos. El capitán con enérgica voz de mando desde el timón endereza el rumbo y dirige a la tripulación. Costeamos la Playa de los Locos, inundada de jóvenes con sus tablas de windsurf, y la Playa de Santa Justa. A las ocho y media de la noche estábamos a media milla de la bocana del puerto de San Vicente de la Barquera. Arriamos velas, poniéndonos proa al viento, y conectamos la máquina para poder maniobrar.

Durante la noche, anclamos en mitad del puerto de San Vicente de la Barquera y empezamos a cocinar el marisco que compramos en el vivero de un amigo de Julio. Tras el marisco y el vino rosado, una copita de licor y la temblorosa luz de los candelabros convierten el escenario en ideal para relatar las más tenebrosas historias. Por boca del capitán nos enteramos de la existencia de «ella», el fantasma que debe tener todo barco antiguo que se precie: «merodea por el Utowana y se divierte con pequeñas bromas y trastadas como esconder cosas», comenta misteriosamente, «aún así, continúa, reconozco que es una buena compañía cuando viajo solo. Hablar, no habla, pero por las noches siento como me acaricia suavemente la cara». Las historias sobre el Utowana se suceden. Aventuras y tradiciones de los hombres del mar. Los viajes de los conquistadores.

Zarpamos de madrugada de vuelta a Santander donde anclamos frente a la majestuosa residencia de los Botín, dueños del Banco de Santander y una de las familias más ricas de Europa. El capitán bromeaba: «cuando cuento a mis amigos que soy vecino de Botín, no me creen». ○

Teresa Gumiel

Fotos: Juan Echevarría



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

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



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

**FILTROS MANN, S.A.** para aceite, aire y combustible  
 Calle Santa Fe, s/n • Teléfono: 366493 - 285112 - 305200  
 Apartado 5007 • Telex: 591237 • Teletax: 397074  
 Telegramas: Filtror Mann  
 50014 - ZARAGOZA (España)

**Car Radio Antenna**



**NUEVO MODELO**

**TS 430  
TS 430 B**

**NIPPON ANTENNA**



**TECNOLOGIA JAPONESA  
CALIDAD Y FIABILIDAD  
LA VERDADERA ANTENA NIPPON AUTOMATICA**

Distribuidor exclusivo para España:

**MUSICOM, S.A.**

Francisc Vila, s/n  
 Naves 16 y 17  
 POLIGONO CAN MAGI  
 Tel. (93) 675 32 12 - Fax. (93) 675 35 52  
 80190 SANT CUGAT DEL VALLES



**GANAR CON RABIA.**  
De nuevo Sainz ha puesto en su conducción esa dosis de rabia que le ha caracterizado en su andadura por el Mundial. Una rabia, un acrage, que le ha valido el sobrenombre de «Matador»

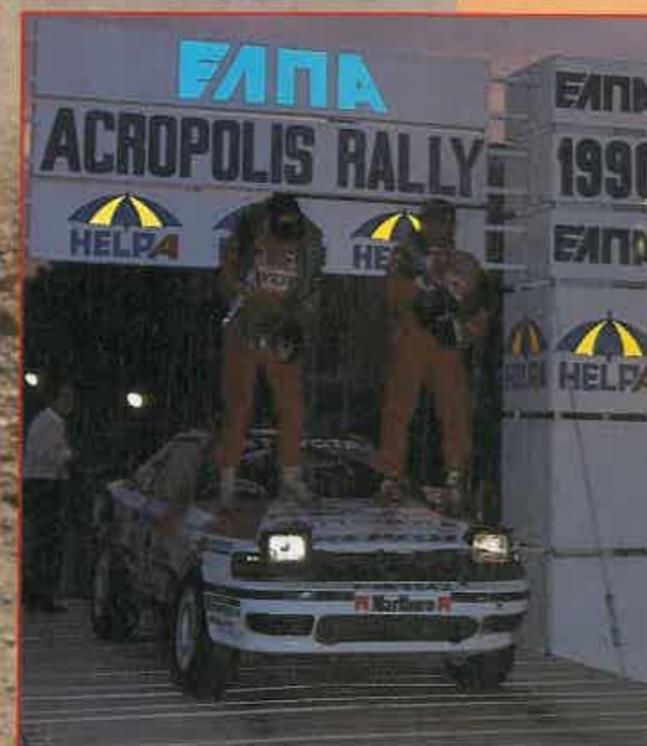
RALLYE ACROPOLIS

# SAINZ: ELEGIDO DE LOS DIOS

Esteban Deigado  
Enviado especial

**E**RAN poco más de las ocho y media de la noche. La banda de la policía tocaba un marcha desconocida, mientras el sol se filtraba entre las columnas del Partenón en lo alto de la Acropolis. Uno se preguntaba mientras duraba la espera si habrían estado ensayando durante todo el día el himno español. En tanto se correspondía a las felicitaciones de los colegas, uno trataba de hacerse un hueco en el podio de los fotógrafos para reflejar un instante histórico

Por vez primera en la historia del automovilismo español, un piloto ha logrado una victoria en un Rallye del Campeonato del Mundo. Se trata, obviamente, de Carlos Sainz, que a sus 28 años, se pone en cabeza del Campeonato.



**SU PRIMER PODIUM.**  
Bajo las piedras del Partenon, Carlos y Luis han logrado su primera victoria, que se ha producido en uno de los marcos más tradicionales del Mundial.

ESPAÑOLES EN EL MUNDIAL

1º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1990	ACROPOLIS (Grecia)
2º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1990	TOUR DE CORSE (Córcega)
2º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1990	MONTECARLO
2º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1989	RAC RALLYE (G. Bretaña)
3º	ZANINI-PETISCO (SEAT)	1977	MONTECARLO
3º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1989	MIL LAGOS (Finlandia)
3º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1989	SANREMO (Italia)
4º	SAINZ-MOYA (TOYOTA)	1990	SAFARI (Kenia)
4º	CAÑELLAS-FERRATER (SEAT)	1977	MONTECARLO
5º	SAINZ-MOYA (FORD)	1988	TOUR DE CORSE (Córcega)
5º	SAINZ-MOYA (FORD)	1988	SANREMO (Italia)
6º	ZANINI-SABATER (TALBOT)	1983	PORTUGAL
6º	SAINZ-MOYA (FORD)	1988	MIL LAGOS (Finlandia)
7º	SERVIA-SABATER (SEAT)	1977	MONTECARLO
7º	CID-OLIVEIRA (FORD)	1981	PORTUGAL
7º	SERVIA-SABATER (LANCIA)	1986	MONTECARLO
7º	SAINZ-BOTO (FORD)	1987	TOUR DE CORSE (Córcega)
7º	SAINZ-MOYA (FORD)	1988	RAC RALLYE (G. Bretaña)
8º	SAINZ-BOTO (FORD)	1987	RAC RALLYE (G. Bretaña)
9º	LEZAMA-ARNAIZ (FORD)	1975	PORTUGAL
9º	SERVIA-BRUSTENGA (FORD)	1980	MONTECARLO
10º	SERVIA-SABATER (OPEL)	1983	MONTECARLO



RALLYES PARA UN TRIUNFO

LAS 20 PARTICIPACIONES DE SAINZ EN EL MUNDIAL

AÑO	RALLYE	COCHE	COPILOTO	RESULTADO
1987	Portugal	Ford Sierra	A. Boto	Abandono (turbo) *
	Tour de Corse	Ford Sierra	A. Boto	7º
	RAC	Ford Sierra	A. Boto	8º
1988	Portugal	Ford Sierra	L. Moya	Abandono (diferencial)
	Tour de Corse	Ford Sierra	L. Moya	5º
	1000 Lagos	Ford Sierra	L. Moya	6º
	San Remo	Ford Sierra	L. Moya	5º
1989	RAC	Ford Sierra	L. Moya	7º
	Montecarlo	Toyota Celica	L. Moya	Abandono (accidente)
	Portugal	Toyota Celica	L. Moya	Abandono (accidente) *
	Tour de Corse	Toyota Celica	L. Moya	Abandono (motor)
	Acropolis	Toyota Celica	L. Moya	Abandono (chasis) *
1990	1000 Lagos	Toyota Celica	L. Moya	3º *
	San Remo	Toyota Celica	L. Moya	3º *
	RAC	Toyota Celica	L. Moya	2º *
	Montecarlo	Toyota Celica	L. Moya	2º *
1990	Portugal	Toyota Celica	L. Moya	Abandono (transmisión) *
	Safari	Toyota Celica	L. Moya	4º
	Tour de Corse	Toyota Celica	L. Moya	2º *
	Acropolis	Toyota Celica	L. Moya	1º *

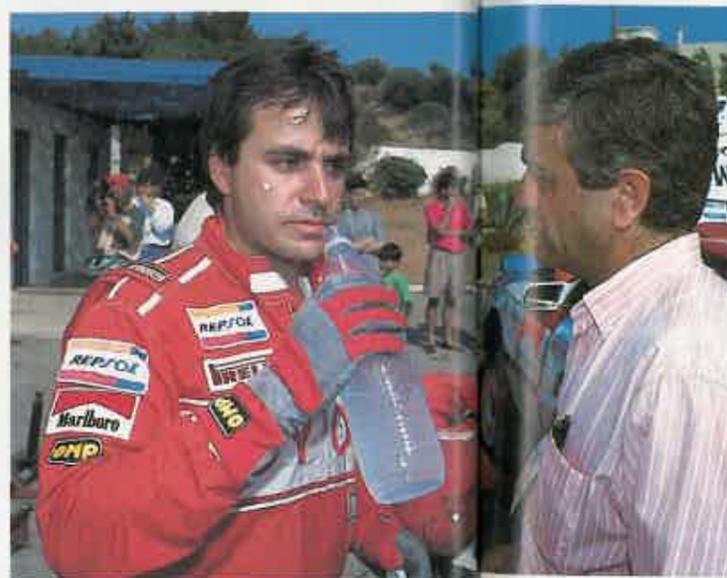
(\*) Rallyes en los que ha figurado en cabeza

como pocos dentro de este mundo.

La oscuridad comenzaba a adueñarse del lugar, cuando los faros del Toyota Celica nº 2 (¡maldito número...!) empezaron a rasgarla mientras el vehículo japonés subía al podio. Carlos Sainz y Luis Moya bajaban sonrientes y exultantes para recoger su corona de laurel y el sempiterno Moët Chandon y a continuación, subirse al capot de su montura. Los aplausos y el grito de: «¡Carlos, Carlos...!» ahogaban aquella música desconocida. Poco importaba. Mientras, el champagne fluía, la emoción seguía creciendo. En aquellos momentos, Carlos, rabioso, no pudo por menos de levantar por unos instantes su

puño en alto, como queriendo olvidar de esta forma, toda la rabia, desesperanza e impotencia acumulada en los nueve meses anteriores. Y no era para menos, era su primera victoria en el Campeonato del Mundo de Rallyes, el primer triunfo de un piloto español, tras haber liderado seis de las siete pruebas en que había participado desde el pasado agosto en Finlandia, luchando siempre por una victoria que se le había mostrado esquiva por una u otra razón.

Personalmente desconozco si Ove Andersson, el patrón del Toyota Team Europa sabe leer el castellano. Hace ahora justamente un año el equipo de Carlos Sainz



PROGRESION IMPARABLE.

Desde las primeras apariciones de Sainz en el equipo Toyota, a la victoria en Grecia hay un largo camino. El piloto español ha sido el principal artífice de que hoy día los Célica sean unos coches muy fiables, como se demuestra por las victorias en el Safari y el Acropolis. Juanjo Lacalle (con Sainz, junto a estas líneas), es parte también importante de los éxitos del piloto madrileño.



CARLOS SAINZ: SOY MUY TOZUDO

CREO en la mala suerte. He tenido mala suerte muchas veces, pero también soy muy tozudo. Solo Luis y yo sabemos el trabajo que nos ha costado esta victoria. Desde luego pensamos en el RAC, sobre todo en el RAC. Nunca pensé en la victoria antes de llegar al control stop. Ha sido duro, muy duro.

Antes pensaba que nunca podríamos vencer a los Lancia en Grecia, porque habíamos tenido muchos problemas y la prueba griega es muy dura. Pero el equipo ha trabajado muy bien y ahora creo que los Toyota son los coches más duros del Mundial ya que han ganado el Safari y la Acropolis.

LAS 52 VICTORIAS DE CARLOS SAINZ

AÑO	CIRCUITO	CALAFAT	R-5 INICIACIÓN	COPA RENAULT
1981	Circuito	Calafat	R-5 Iniciación	Copa Renault
1982	Circuito	Jarama	R-5 Iniciación	Copa Renault
	Circuito	Estoril	R-5 Iniciación	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Iniciación	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Iniciación	Copa Renault
1983	Circuito	Jarama	R-5 Copa	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Copa	Copa Renault
	Circuito	Alcañiz	R-5 Copa	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Copa	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Copa	Copa Renault
	Circuito	Jarama	R-5 Copa	Copa Renault
	Rallye	I. R. Centro	R-5 Turbo	Rallye regional
	Rallye	II R. Centro	R-5 Turbo	Rallye regional
	Rallye	IV R. Centro	R-5 Turbo	Rallye regional
	Rallye	Soria	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	Verano	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	Alcalá	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
Rallye	Vendimia	R-5 Turbo	Cto. de Castilla	
Rallye	San Mateo	R-5 Turbo	Cto. de Castilla	
Rallye	Peñucas	R-5 Turbo	Cto. de Castilla	
1984	Rallye	Talavera	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	Torrejón	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	Verano	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	San Mateo	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
	Rallye	Sta. Teresa	R-5 Turbo	Cto. de Castilla
Rallye	Valeo	R-5 Tour de Corse	Cto. de Castilla	
1985	Rallye	Vasco-Navarro	R-5 Tour de Corse	Cto. de España
	Rallye	Corte Inglés	R-5 Tour de Corse	Cto. de España y Europa
	Rallye	Sta Cruz	R-5 Tour de Corse	Cto. de España
1986	Rallye	Sierra Morena	R-5 Maxiturbo	Cto. de España
	Rallye	Corte Inglés	R-5 Maxiturbo	Cto. de España y Europa
	Rallye	Valeo	R-5 Maxiturbo	Cto. de España
	Rallye	Tierra Madrid	R-5 Maxiturbo	Cto. España Tierra
1987	Rallye	Cajalante	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Llanes	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Corte Inglés	Ford Cosworth	Cto. de España y Europa
	Rallye	Canarias	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	P. de Asturias	Ford Cosworth	Cto. de España y Europa
	Rallye	San Froilan	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Valeo	Ford Cosworth	Cto. de España
Rallye	Tierra Madrid	Ford RS 200	Cto. de España Tierra	
1988	Rallye	Sierra Morena	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Playa de Aro	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Cajalante	Ford Cosworth	Cto. de España
	Rallye	Corte Inglés	Ford Cosworth	Cto. de España y Europa
	Rallye	Tierra Rioja	Ford RS 200	Cto. de España Tierra
	Rallye	Tierra Avilés	Ford RS 200	Cto. de España Tierra
Rallye	Jarama	Ford Sierra Gr N	Cto. de España Velocidad	
1989	Rallye	Corte Inglés	Toyota Celica	Cto. de España y Europa
	Rallye	Valeo	Toyota Celica	Cto. de España y Europa
	Rallye	Acropolis	Toyota Celica	Cto. de Mundo

ACROPOLIS: UN RALLYE PARA LA HISTORIA



**RENACIO JUHA KANKKUNEN.**

Retrasado por problemas con la caja de cambios en su lucha contra Carlos Sainz, prefirió conservar su segunda posición y no arriesgar, como le pedían sus directivos.



**VATANEN MEDIOCRE**

Superado inicialmente por su compañero de equipo, Kenneth Eriksson, Ari Vatanen sufría una fuerte salida de carretera con su Mitsubishi Galant VR4, que sigue sin alcanzar los éxitos del año pasado.



**ALESSANDRO FIORIO CON EL LANCIA DE LA JOLLY.**

Prácticamente desahuciado al término de la primera etapa al penalizar por la rotura de la dirección, Fiorio lograba finalmente alzarse hasta la quinta posición.

sufría el mayor desastre de su historia en la prueba griega. Los cuatro vehículos inscritos por el TTE abandonaban uno tras otro con sus chasis rotos. Analizábamos entonces (MOTOR 16 nº 295) las causas de aquel desastre y de los «cuatro pinchazos en hueso» del piloto español. De cómo sobre un total de veinticinco participaciones desde el debut del Toyota Celica GT-Four en el Tour de Corse de 1988 sólo se había llegado en cinco ocasiones a la meta, con un total de quince abandonos por causa mecánica. Y del trabajo que quedaba por realizar en el seno del equipo, de cómo deberían cambiar las cosas y que a nadie nos gustaría más que a nosotros equivocarnos.

Pues bien, un año después, podemos decir que prácticamente el Toyota Team Europa no tiene nada que ver con el que recordamos.

Ello se debe a la labor de un madrileño de veintiocho años que sabe lo que quiere y que ha trabajado, como sólo él conoce, por poner su vehículo y a sus mecánicos a la altura del triple campeón del mundo, el



**ANDERSSON ESTA SATISFECHO.**

El director de Toyota mimó a su piloto.

equipo Martini-Lancia.

Si en el número anterior de MOTOR 16 dejábamos a Carlos Sainz en segunda posición, a cuatro segundos de su compañero Mikael Ericsson a causa de un pinchazo, el piloto de Toyota volvía a recuperar el liderato en el segundo tramo de la segunda etapa, no sufriendo durante la misma ningún tipo de problema con su vehículo. Tan sólo tuvo que afrontar un tramo con 4,5 kilos de presión en sus neumáticos por un error, lo que convirtió al Toyota en un auténtico canguro. Por lo demás, sus mecánicos reconstruían prácticamente el coche en las asistencias de los últimos tramos de la etapa, cambiando diferenciales, cambio, frenos, suspensiones y transmisiones, dejándolo como nuevo. A ello se sumaban los problemas de sus rivales con excepción de Juha Kankunen y su Lancia Delta Integrale 16V que se situaba a sólo dos segundos al término de la segunda etapa.

S E D A



B A I L E Y S

**CUATRO AÑOS NOS CONTEMPLAN.**

Hace poco más de cuatro años, Carlos Sainz hacía su primera aparición en un rallye fuera de España. Con el Maxiturbo de Fasa Renault, en el Garrigues, se permitió el lujo de superar a Chatriot, piloto oficial de la Regie.



De esta forma, únicamente su ex-compañero de equipo podía inquietar a Carlos Sainz, quien durante la tercera etapa, calificada por Luis Moya como decisiva, no sufría más incidentes que la sustitución del sistema de dirección, en tanto que su rival perdía 25 segundos en el tramo de Pissia con su caja de cambios bloqueada en cuarta velocidad, por lo que la distancia entre ambos era finalmente de 43 segundos al término del penúltimo día.

En la última jornada, Carlos Sainz sufría el primer susto al romper el turbocompresor nada más terminar el primer tramo, aunque volvió a realizar el mejor tiempo en el tramo, tres segundos por delante de Juha. Pero el quid de la cuestión estaba en saber quien aguantaría el infernal bucle de seis tramos con asistencias de sólo uno o dos minutos y el implacable tramo de Tarzan, de más de treinta kilómetros. Tanto Kankkunen como Sainz lograban superar aquel momento en el que el finlandés se acercaba hasta 26 segundos del español. En la asistencia Toyota sustituían el cambio al empezar a rascar el piñón de la segunda, lanzando Sainz su ataque en los dos tramos siguientes, momento en el que el doble campeón del mundo decidía tirar la toalla y conservar su segunda posición.

Para entonces a Carlos sólo le restaba cruzar los dedos y rezar para que no volviese a suceder como en el RAC de Inglaterra. Conduciendo con todo el cuidado del mundo, salvando piedra tras piedra

merced a sus neumáticos, que esta vez habían logrado ganar la partida a Michelin y su sistema ATS, llegaba al control stop de Stiri donde era felicitado por Juha Kankkunen. Y eso fue ya demasiado para quien había estado esperando esto tanto tiempo. Y por esta vez Carlos no tuvo necesidad de ocultar tras unas gafas negras eso que es tan humano.

**A LUCHAR A LAS ANTIPODAS**

La victoria en Grecia no sólo ha supuesto la primera victoria de un piloto español en el Campeonato del Mundo de Rallyes, sino que Carlos Sainz ha pasado a encabezar el Mundial de Pilotos, contando con grandes posibilidades de luchar por el título. Con 60 puntos en su casillero, merced a cuatro resultados, Carlos cuenta con sólo una victoria frente a los 55 puntos y dos triunfos del francés Didier Auriol, los 44 puntos y una victoria del italiano Massimo Biasion y los 42 del finlandés Juha Kankkunen que todavía no ha saboreado el triunfo.

Sin embargo, de aquí al final de temporada el ex-piloto de Toyota cuenta con mayor experiencia que sus compañeros en rallyes como el 1000 Lagos o el RAC de Inglaterra, donde Sainz ya demostrase el año pasado sus posibilidades.

Ello lleva a una difícil disyuntiva a Claudio Lombardi que esperaba que el oráculo de Delfos le ayudase a definir qué piloto Lancia debía enfrentarse al español

**CLASIFICACIONES**

1º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 7 horas, 34 minutos, 44 segundos; 2º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), a 46"; 3º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V), a 2'58"; 4º Ericsson-Billstam (Toyota Celica GT-Four), a 14' 56"; 5º Fiorio-Pirollo (Lancia Delta Integrale 16V), a 27' 23"; 6º Rayneri-Roggia (Lancia Delta Integrale 16V), a 47' 24"; 7º «Jigger»-Stefanis (Lancia Delta Integrale 16V), a 1h 02' 13"; 8º Duncan-Mehta (Subaru Legacy RS, grupo N), a 1h 17' 55"; 9º Trelles-Muzio (Lancia Delta Integrale), a 1h 24' 26"; 10º Moschoutis-Sassalos (Nissan Silvia 200 SX), a 1h 28' 21"

**MUNDIAL DE MARCAS**

1º Martini-Lancia, 94 puntos; 2º Toyota, 74; 3º Subaru, 19; 4º BMW, 14; 5º Mazda y Renault, 12; 7º Mitsubishi, Volkswagen y Audi, 10; 10º Citroen, 8

**MUNDIAL DE PILOTOS**

1º Carlos Sainz, 60 puntos, 2º Didier Auriol, 55; 3º Massimo Biasion, 44; 4º Juha Kankkunen, 42; 5º Mikael Ericsson, 26; 6º Bjorn Waldegaard y Darío Cerrato, 20; 8º Bruno Saby, 16; 9º Francois Chatriot, 12.

**PRINCIPALES ABANDONOS**

Erwin Weber (VW Golf Rally), suspensión TC 18; Kenneth Eriksson (Mitsubishi Galant), turbo TC 21; Jorge Recalde, (Lancia Integrale 16 V grupo N) accidente TC 24; Didier Auriol (Lancia Delta), canalización aceite TC 29; Ari Vatanen (Mitsubishi Galant), accidente TC 32; Markku Alen (Subaru Legacy), motor TC 39.

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	Tram.	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Sainz	46	15	14	10	3	2	2
Kankkunen	46	13	15	7	6	12	1
Biasion	46	10	8	12	6	5	4
Ericsson	46	6	3	9	10	6	3
Fiorio	46	1	-	1	8	14	3
K. Eriksson	21	3	3	4	2	1	2
Vatnenen	32	2	2	1	2	5	6
Auriol	29	2	1	5	1	9	3
Alen	38	2	-	-	-	1	10
Weber	18	-	-	-	-	-	2

por el Mundial de Pilotos.

La postura más lógica de Lancia sería abandonar la lucha por este título, concentrándose en el de Marcas, que la firma italiana siempre ha valorado más.

Esto, junto a la decisión de Ove Andersson de acudir al rallye de Nueva Zelanda con un vehículo para Carlos Sainz, situaría al corredor español de forma inmejorable, ya que aun no acudiendo a Argentina, siempre contaría con repetir fortuna en el rallye Costa de Marfil, donde el Toyota Célica es a priori un seguro vehículo ganador.

G.P. DE CANADA

**SENNA, CABALLERO SOLITARIO**



**SEÑOR DE LA LLUVIA.**

De nuevo Senna ha demostrado ser el mejor. Bajo la intermitente lluvia canadiense, el brasileño seccó sus pies y a sus rivales.

Gigi Corbetta  
Enviado especial

**E**STE ha sido el Gran Premio noventa y nueve en la carrera de Ayrton Senna y cabe decir que verle ganar una vez más ha resultado espectacular por su manera de conducir, pero aburrido y casi reiterativo. Desde su entrada en McLaren, los demás pilotos saben que el que gana es él, si

**SIEMPRE APOYADO.**

Es notable el apoyo que tradicionalmente ha encontrado Sainz en sus desplazamientos al Mundial. En Grecia no podía ser menos y esta es una elocuente muestra.



no se le rompe el coche o le pasa algo. Por si fuera poco, se adjudicó también su «pole position» número 46. Senna es el caballero solitario de la fórmula 1. Desde el momento en que no lucha con nadie y aunque parezca ostentoso, en el Gran Circo, su único rival es la esporádica fragilidad del maravilloso McLaren MP4/5B, que los demás pilotos y equipos ven como un espantapájaros.

Senna es un piloto tan superlativo que se le puede considerar un caso único en la historia de la fórmula 1; y como añadidura, se encuentra en el mejor equipo del momento, McLaren. La victoria en el Gran Premio de Canadá ha sido aplastante, y con cierto cariz de bofetada moral para sus rivales más inmediatos como Ferrari y Williams. La confrontación es inevitable después del resultado de Riccardo Patrese en Imola y de Alain Prost en Interlagos. Sin embargo, la superioridad de los monoplazas anglojaponeses se ha vuelto a reafirmar en Montreal como en Mónaco.

«Por el momento -dijo Senna- no necesitamos utilizar el motor de doce cilindros, sobre el cual seguimos experimentando. -Y añadió- si viéramos que nuestra superioridad pueda peligrar, entonces recurriremos a él».

Como se ha dicho anteriormente, los «rivales» han salido trasquilados de la experiencia canadiense. Para no variar, Ferrari ha tenido la peor parte, aunque Nigel Mansell se haya subido al podio y Prost se situara en la quinta posición.

Durante las clasificaciones para la parrilla de salida, Prost había logrado colocarse detrás de los dos McLaren, con una inferioridad de sólo tres décimas de segundo. Todo hacía suponer que en la carrera volvería a presenciar una rivalidad parecida a la que se vio en Interlagos. A todo eso, se sumaba el factor climatológico que, como el pasado año, dividió los días de entrenamiento en uno con pista seca y otro con abundante lluvia.

Concretamente pocos minutos antes de la salida del Gran Premio, empezó a llover, aunque se divisaban en el cielo zonas descubiertas. Esa situación llenó de dudas a los directores de los equipos que no sabían cual reglaje sería el más indicado para la carrera, que se pronosticaba con lluvia. Este inconveniente climatológico, representaba el toque definitivo para que Senna convirtiera su carrera en un paseo bajo la lluvia.

En resumidas cuentas, se dio la salida con neumáticos para pista mojada y los reglajes para seco, como compromiso para la difícil situación, con la esperanza de que parara de llover.

Al igual que en Imola, Gerhard Berger se adelantó como es de suponer, le costó un minuto de penalización, según indica el artículo 124 del Reglamento de la FISA. A partir de ese momento, su carrera se vio frustrada a pesar de haber puesto mucho empeño y de haber marcado el mejor tiempo 1.22.077 al cumplirse la última vuelta.

Los primeros compases de la carrera se



**FERRARI HUMILLADO.** Nelson Piquet, (arriba) con su modesto Benetton, alligó a Ferrari (Prost en la foto inferior) una de sus derrotas más humillantes.



**BERGER EL MAGNIFICO.** Aunque volvió a robar la salida, Gerhard se clasificó entre los primeros y realizó la vuelta rápida en carrera.



**NIGEL MANSELL.** Siempre voluntarioso, dominó al Profesor. Lotus, por medio de Warwick (fotografía inferior) logró sus primeros puntos en el mundial.



desarrollaron con la pista mojada y la sorpresa fue ver a Alessandro Nannini ocupar la segunda posición, seguido por Jean Alesi, Nelson Piquet y Thierry Boutsen mientras que Prost y Mansell no habían logrado mantenerse en las primeras posiciones. Casi como una norma, Senna rodaba medio segundo más rápido por vuelta que sus seguidores, reafirmando los pronósticos.

Aproximadamente en la vuelta decimoquinta, se empezó a secar la banda de la pista en una zanda estrecha y los pilotos se precipitaron alternativamente a cambiar los neumáticos; situación que dio paso a la «verdadera» carrera. El ansia de recuperar posiciones, causó varios accidentes, como el de Michelle Alboreto, contra Emanuele Pirro, que chocaron, por culpa de ambos, al no querer ceder al entrar en la curva de final de recta. La presencia de algunos charcos en la pista, así como la extrema peligrosidad que presentaban los laterales del asfalto, provocaron los trompos de Alesi y Nannini, que, hasta ese momento, estaban desarro-

lindo una carrera estupenda al ocupar la segunda y tercera plaza respectivamente.

A 30 segundos de Senna, se había formado un grupito bastante descorazonador para los «tiffosi» ferraristas, en el que estaban Piquet, entre Prost y Mansell. Resultaba sumamente incomprensible ver como un Benetton-Ford B190 equipado con un motor de 8 cilindros y ensamblado en un chasis retocado por John Barnard era capaz de hacer frente a los monoplazas de Maranello que, además de disponer de infinidad de medios, estrenaban un nuevo alerón delantero, así como una suspensión trasera de nuevo diseño. Ni la habilidad del profesor, ni la agresividad del voluntarioso Mansell podían desprenderse de Piquet. Se trataba del único «grano de pimienta» que caracterizaba el Gran Premio, ya que Senna rodaba como un misil, en otra galaxia, con 28 segundos de ventaja sobre Prost. Nadie podía dar crédito a una situación en la que los dos Ferrari no podían defenderse del acoso de Piquet. En cierto modo, se volvía a repetir



**LOS MONOS TAMBIEN SE LAVAN.** Los trajes ignífugos de la fórmula 1 tienen que ser secados al sol... cuando hay sol.

lo que ocurrió en Imola, entre Nannini y el Profesor. A su vez, Prost tenía algunos problemas de fiabilidad en los frenos desde el principio de la carrera y al encontrarse con el choque entre Boutsen y Larini se vio obligado a bloquear los frenos para evitarlo. A partir de ese momento, se encontró en inferioridad de condiciones respecto a Piquet y Mansell, que le adelantaron. A su vez, el brasileño estaba llevando a cabo una carrera perfecta, sin cometer el más mínimo error y con la maestría que tantas veces ha demostrado tener. En los últimos momentos del gran premio, Mansell se jugó el tipo con tal de poder evitar la bofetada moral de verse vencido por un Benetton-Ford. La magnitud de su esfuerzo se vio cuando al bajar del coche estaba tremendamente congestionado, sin casi poder pronunciar palabra. Respecto a lo ocurrido, los hombres de Ferrari no encontraron una excusa válida y contestaban con evasivas.

Otro de los «grandes» que terminó de ver el final de carrera desde los boxes fue Patrese, que se vio afectado por un problema de frenos. Hasta el momento de su abandono, había ocupado la sexta posición.

Sobre el trazado canadiense, los Williams-Renault FW13B no dieron el juego previsto, por un problema de adaptación de las suspensiones. Por el contrario, el rendimiento de los propulsores Renault RS2-V10 fue satisfactorio sobre la pista seca; sin embargo, cuando la lluvia hizo acto de presencia, resultaron excesivamente «brincos» en desarrollar su potencia. Otro inconveniente que padecieron los Williams, fue la dureza del acelerador, que no permitía a los pilotos una dosificación progresiva del mismo.

Por fin, después de tantas penas, ha habido una alegría en Lotus. Derek Warwick terminaba en sexta posición, a dos vueltas de Senna y algo parecido ocurrió con Stefano Modena que, a pesar de conducir el nuevo Brabham BT59, sin todavía el cambio transversal ni la suspensión



**CANADA EN BREVE**

Por quinta vez consecutiva en el Campeonato, las escuderías **Subaru-Coloni** y **Life**, no lograron pasar las preclasificaciones. En el caso de **Life**, es también la quinta vez que ocupa el último lugar. **Son todo un desastre.**

La **FISA** ha confirmado la modificación del reglamento que afecta a los equipos en las **preclasificaciones**. A partir de ahora, dichas escuderías podrán disponer de **3 juegos de neumáticos** en lugar de 2 a lo largo de la hora que duran estas sesiones.

En una rueda de prensa, **Ron Dennis**, director deportivo de McLaren ha confirmado que en los próximos dos o tres años utilizarán motores **Honda**. Por el momento, queda descartada la posibilidad de ensamblar en sus chasis propulsores **Mercedes** o **Porsche**.

**Pirelli** ha enriquecido su gama de neumáticos para pista mojada con los modelos 19 y 21. Además, han ensayado con los equipos **Tyrrrell** y **Minardi** unas cubiertas slicks talladas a mano. Esta técnica se emplea en los rallyes y en las motos de gran premio. Anteriormente, **Pirelli** había ensayado esto mismo en el GP de Bélgica del 89, pero los

resultados **no fueron los esperados.**

Por razones poco claras, el GP de Canadá se ha organizado **sin la ayuda del Automobile Club du Quebec**. A raíz de esto, la organización ha tenido que buscar los comisarios de pista por medio de un **anuncio en los periódicos** de Montreal.

Durante los entrenamientos **Alain Prost** cometió un error imperdonable y a pesar de esto **no fue multado**. Su coche se paró por una avería eléctrica y el Profesor lo dejó a un lado de la pista (en la foto). Ni él ni los comisarios se preocuparon de apartarlo, mientras los demás monoplazas seguían rodando. **La Ley no es igual para todos.**



**FRANK WILLIAMS.** En su inseparable silla de ruedas, el patrón de Williams-Renault jamás deja de asistir a un gran premio. Es algo más que el responsable.



**UN PUÑADO DE DOLARES.** Presupuestos multimillonarios no significan necesariamente que los miembros del equipo gocen de las mayores comodidades. Muchos días al año se come sencillamente un bocadillo.

correspondiente, llevó a cabo una carrera correcta y se vio premiado con la séptima posición. También hubo un «regalo» para Capelli, que misteriosamente hizo la hazaña de terminar la carrera en décimo lugar, tras haber mantenido un pique prolongado con Eric Bernard, que animó la carrera en las últimas posiciones.

En el seno de las escuderías BMS Dallara y Minardi hubo un sin fin de problemas. En primer lugar, los motores Cosworth DFR preparados por Heini Mader no alcanzaron las revoluciones previstas, por un problema de falta de respiración,

aparentemente causado por una cuestión aerodinámica. En la carrera, Pier Luigi Martini se salió de la pista en la primera vuelta, error que hizo desvanecer cualquier posibilidad de alcanzar un resultado para Minardi.

A estas alturas del Campeonato, «Magic» Senna se encuentra con 12 puntos de ventaja sobre su compañero Berger y a 17 de Prost. Sólo una catástrofe podría alejarle del liderazgo del campeonato y sólo un milagro daría a Prost la posibilidad de optar a su cuarto título de Campeón del Mundo.

**PARRILLA DE SALIDA**

27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 30 399	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 20 465
1. A. Prost (Ferrari) 1 20 826	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 21 302
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 21 568	5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 21 599
2. N. Mansell (Ferrari) 1 21 641	4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 21 748
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 22 018	8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 22 660
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 22 673	12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 22 703
1. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 23 605	9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 23 744
14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 23 779	23. P. Martin (Minardi-Ford) 1 23 795
26. P. Allot (Ligas-Ford) 1 23 899	30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 23 915
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 24 269	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 24 285
35. G. Foitek (Montevideo Onyx) 1 24 397	36. J. Letho (Onyx-Ford) 1 24 425
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 24 451	16. I. Capelli (March-Judd) 1 24 554
22. A. de Cesaris (BMS Dallara-Ford) 1 24 621	10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 25 113

**NO PRECLASIFICADOS**  
Gabriele Tarquini 1 25 677 Yannick Dalmas 1 30 460 Bernard Gachot 1 44 185 Claudio Langes 1 47 118 Bruno Giacomelli 1 50 253

**NO CLASIFICADOS**  
Roberto Moreno 1 25 172 Mauricio Gugelmin 1 26 195 P. Barilla 1 25 951 David Brabham 1 26 771

**CLASIFICACION FINAL**

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 42 56 400 2º N. Piquet (Benetton-Ford) a 10 497 3º N. Mansell (Ferrari) a 13 385 4º G. Berger (McLaren-Honda) a 14 854 5º A. Prost (Ferrari) a 15 820 6º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 2 vueltas 7º S. Modena (Brabham-Judd) a 2 vueltas 8º A. Caffi (Arrows-Ford) a 2 vueltas 9º E. Bernard (Lola-Lamborghini) a 3 vueltas 10º I. Capelli (March-Judd) a 3 vueltas 11º S. Nakajima (Tyrrell-Ford) a 3 vueltas 12º A. Suzuki (Lola-Lamborghini) a 4 vueltas 13º O. Grouillard (Osella-Ford) a 5 vueltas

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1º Ayrton Senna 31 puntos, 2º Gerhard Berger 19 puntos, 3º Alain Prost 14 puntos, 4º Jean Alesi 13 puntos, 5º Nelson Piquet 12 puntos, 6º Riccardo Patrese 9 puntos, 7º Thierry Boutsen 9 puntos, 8º Nigel Mansell 7 puntos, 9º Alessandro Nannini 4 puntos, 10º Alex Caffi y Stefano Modena 2 puntos, 12º E. Bernard, D. Warwick y Nakajima 1 punto

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES**

1º McLaren-Honda, 50 puntos, 2º Ferrari, 21 puntos, 3º Williams-Renault, 18 puntos, 4º Benetton-Ford, 16 puntos, 5º Tyrrell Ford, 14 puntos, 6º Arrows-Ford y Brabham-Judd, 2 puntos

**elf**



el aceite nacido de la competición.

## GRAN PREMIO DE AUSTRIA

## PENDIENTES DEL CIELO

La lluvia es el tradicional protagonista de la carrera de Salzburgring. Se presenta de modo tan inesperado como inoportuno. Tan pronto luce el sol como las nubes hacen acto de presencia. Si hace sol, en segundos puede cubrirse el cielo y comenzar a llover lo que no está escrito, y al cabo de unos minutos volver a lucir el Astro Rey como si nada.

José Luis Aznar

Enviado especial

Esta meteorología cambiante y caprichosa, pero ya clásica del lugar, la que mantiene en vilo a pilotos y responsables técnicos de las diferentes escuderías. En muchos casos la decisión tomada a toda prisa en el último instante es la que decide la carrera. Eso es lo que este año sucedió en la carrera del octavo de litro. Había llovido antes de la salida, pero cuando los pilotos se presentaron en la parrilla, la pista estaba húmeda y parecía que no iba a llover.

La elección de neumáticos se convirtió en la clave de la carrera. «Aspar», que tenía el tercer tiempo absoluto (en el último instante Spaan y Casanova le «soplaron» la «pole»), se decidió por los de agua. Lo hizo entre otras razones porque el piloto local Mike Leitner los había montado. Otro tanto hizo Manuel Hernández, pero el resto se decidieron por los mixtos.

La jugada del alcireño era arriesgada, pero los inicios de la carrera le daban la razón. Así, tras un fugaz liderato de Stadler, «Aspar» se escapó sin remisión y se construyó una confortable ventaja, especialmente cuando en las vueltas quinta y sexta comenzó a lloviznar. Detrás, con el cuchillo entre los dientes, venía un furioso pelotón en el que a cada instante variaban las posiciones, y en el que se estaba defendiendo como un jabato el cartagenero Manuel Hernández que vislumbraba una plaza en el podio. Sus neumáticos de lluvia no aguantaban el esfuerzo a medida que la pista se iba secando. Era lo mismo que le sucedía al líder, que veía como su ventaja se iba fundiendo como mantequilla al sol.

En efecto, Capirossi, que había logrado escaparse del grupito perseguidor, se iba acercando a ojos vista. Tanto, que en el último giro lograba pasar al piloto de JJ-Cobas en la larga subida. Sólo quedaba la parabólica y la «chicane» de antes de meta. «Ahí yo lo hacía mejor que él y sabía que lo podía pasar» decía satisfecho «Aspar» una vez había vencido la carrera. Y es que además la veteranía es un grado. Manuel Hernández, tras estar dos veces a punto de caer y hacer una valiente carrera terminaba quinto: «Estoy contento, pero al mismo tiempo enfadado por no haberme subido al podio». Décimo y undécimo terminaban Miralles y Torrontegui mientras que «Champi» gripaba el motor y el joven Sánchez era vigésimo noveno.

Ahora con tres victorias y dos caídas

«Aspar» es segundo del Campeonato, empatado con Prein, que aquí fue tercero, a seis puntos del líder Capirossi, el único que ha puntuado en todas las carreras.

Parecía que iba a llover para la carrera de 500, pero como la pista estaba seca, todos los pilotos optaron por los neumáticos slicks. Esta vez Sito, que como en Es-

FANTASTICO HERNANDEZ. El cartagenero protagonizó una memorable carrera en la que pudo optar al podio si no hubiese sido por la falta de motor y el desgaste de sus neumáticos.

EMOCION EN 250. La carrera del cuarto de litro fue vibrante con múltiples variaciones en los puestos de cabeza.

COSA DE DOS. El título en 500 cc parece haberse quedado reducido a la lucha entre Wayne Rainey y Kevin Schwantz.



tados Unidos, volvía a salir en primera línea, disponía de los Michelin «A» al igual que los tres pilotos que le precedían: Kevin Schwantz, Wayne Rainey y Michael Doohan, y Pier Francesco Chili que era quinto. En la salida el más presto era Schwantz, pero Rainey no estaba dispuesto a dejarse ganar y era líder al siguiente

giro, aunque de nuevo el tejano volviese a mandar al siguiente.

Desde ese momento ésa sería la tónica de la carrera, con Schwantz líder y Rainey siguiéndole a poca distancia. Sólo en una vuelta más, la octava, Rainey sería líder, pero tal vez la prudencia por no perder el liderato le hacía dejar de acosar a

Schwantz, que se encaminaba en solitario y espectacularmente a la meta. Entre tanto Doohan y Chili eran tercero y cuarto respectivamente, mientras que Sito se peleaba con Mckenzie y Sarron por la quinta posición. A la poste el catalán sería sexto, puesto que Mckenzie, de quien se sospechaba que pudiese haber disfrutado también de neumáticos de primera fila que no le correspondían según el resultado de entrenamientos, le adelantaba.

Una vez terminada la carrera, Sito se quejó de problemas con la caja de cambios. Por su parte Garriga no era más que noveno. Sus neumáticos siguen sin ser competitivos, pero además una visera que se empañaba y le obligaba a abrirla le hizo terminar tras Ruggia.

Una vez más la carrera del cuarto de litro iba a ser la más emocionante de la jornada. Esta vez lucía el sol y no hubo dudas en cuanto a las gomas, todos con slicks. Si siempre se suele formar un grupo de cabeza, esta vez fue más numeroso que de costumbre y es que en las largas

rectas de Salzburgring los rebufos hacían que nadie se pudiese escapar. Cardús tenía la mejor posición de salida, pero el primer líder era Zeelenberg y con ellos en apretado pelotón estaban Kocinski, Bradl, Sarron, Wimmer, Cadalora, Roth, Cornu, Shimizu y De Radigues. Algo más atrás «Aspar» y Crivillé en furioso duelo, hasta que el de Seva hizo un excursión por la hierba y los carburadores tragaron tierra, con lo que el motor se rompió. Algo similar le había ocurrido al reaparecido Alberto Puig en la primera vuelta, cuando Neumaier le sacaba de la pista y también su motor se tragaba unas inoportunas piedras que le obligaban a abandonar.

En cabeza la lucha era de lo más emocionante y los líderes se sucedían: Cardús, Zeelenberg, Wimmer y Kocinski, pero la sorpresa acaecía a cinco vueltas del final cuando Cardús gripaba el motor, lo que le retrasaba, y al siguiente giro le hacía abandonar. Estaba enfadado «El Tiriti»: «Ya estoy harto de que en cada carrera me suceda algo, sólo en Alemania, a pesar del



**DUO ESPAÑOL.** Miralles y Torrontegui siempre rodaron juntos en la cilindrada del octavo de litro.



**POR FIN CADALORA.** El italiano, al que la suerte parecía no acompañar en las últimas carreras, logró una nueva victoria que le da nuevos ánimos de cara a la recta final del campeonato. Por contra Carlos Cardus, tras haber sido líder en diferentes fases de la carrera se vio obligado a abandonar tras gripar su motor.

**CLASIFICACIONES**

**125cc**  
1º J. Martínez (JJ Cobas) 36'05.777, 2º L. Capirossi (AGV) a 0'24, 3º S. Prein (Honda) a 5'33, 4º B. Casanova (Team) a 5'45, 5º M. Hernández (Honda) a 7'02, 10º J. Miralles (JJ Cobas) a 21'21, 11º F. Torrontegui (Honda) a 21'37

**250cc**  
1º L. Cadalora (Yamaha) 34'06'908, 2º M. Wimmer (Aprilia) a 0'48, 3º J. Kocinski (Yamaha) a 0'69, 4º W. Zeelenberg (Honda) a 0'76, 5º R. Roth (Honda) a 0'98, 14º J. Martínez (JJ Cobas) a 42'97

**500cc**  
1º K. Schwantz (Suzuki) 38'21'304, 2º W. Rainey (Yamaha) a 0'56, 3º M. Doohan (Honda) a 25'30, 4º P. Chili (Honda) a 37'30, 5º N. Mackenzie (Suzuki) a 46'43, 6º S. Pons (Honda) a 46'87, 9º J. Garriga (Yamaha) a 1 vuelta.

**ASI VA EL MUNDIAL**

**125cc**  
1º L. Capirossi, 66 puntos; 2º J. Martínez, 60, 3º S. Prein, 60, 4º D. Raudies, 53, 5º H. Spaan, 50, 7º M. Hernández, 35; 13º J. Miralles, 16, 23º H. Torrontegui, 8

**250cc**  
1º J. Kocinski, 92 puntos; 2º L. Cadalora, 80; 3º W. Zeelenberg, 78, 4º C. Cardús, 70, 5º H. Bradl, 64, 14º A. Crivillé, 14, 26º «Aspar», 6

**500cc**  
1º W. Rainey, 111 puntos; 2º K. Schwantz, 87, 3º M. Doohan, 60, 4º S. Pons, 52, 5º W. Gardner, 50; 7º J. Garriga, 47

**SALZBURGRING DESDE EL BOX**

EL rumor más insistente era el que tenía por protagonista a Eddie Lawson de quien se dice que su recuperación se retrasa más de lo debido y ello podría propiciar su retirada.

LA Suzuki de Kevin Schwantz estrenaba nuevo motor. Tras unas pruebas realizadas días antes en Assen los nuevos propulsores de la marca dieron entera satisfacción y por ello fueron empleados en Salzburgo, el circuito más veloz del Campeonato.

Y ya que citamos la velocidad digamos que la moto de Doohan era la más veloz en la recta con 290 kilómetros por hora. Le seguían Chili con

289, Schwantz con 287, Rainey con 285 y Sito con 283.

**SALZBURGRING** es un circuito que no agrada a nadie. A los periodistas y equipos porque se debe trabajar en condiciones muy deficientes y a los pilotos por lo peligroso de la pista. A pesar de lo que se había dicho, no se han efectuado reformas y es imposible que se hagan tanto por temas económicos como ecologistas. Cabe la posibilidad de pasar la carrera a Zwelteg, pero para ello es preciso variar una chicane con un muro. Ecclestone estaría dispuesto a costear los gastos si la FIM aceptase el cambio de escenario.



**REPARACION** del Alberto Puig, que acusaba el retraso: «Lo peor es el tiempo que he estado sin montar en moto y eso se nota. Además los otros han evolucionado mucho sus motos, sobre todo en el aspecto de las suspensiones y chasis».

**NURAL 25** Super Adhesivo 2 componentes

Adhesivo especial automóvil

**NURAL 25A**

**4 Razones para usar**

1. Anticalcáreo
2. Anticavitante
3. Antioxidante
4. Tapafugas

**NURAL 70**

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona • Tels. (93) 415 12 84 - 237 62 85

**DAIHATSU**

**¡UN AUTENTICO JAPONES!**

Elegante estilo. Conducción brillante. Así es ROCKY: un lujoso y deportivo todo terreno, 4 x 4, que brinda la comodidad de un automóvil de y la versatilidad total de un famoso 4 x 4.

**ROCKY**

IMPORTADO DE JAPON

DAIHATSU ROCKY TURBODIESEL. 2.800 c.c. 90 CV. Equipo de serie: aire acondicionado, suspensión regulable, dirección asistida, diferencial autoblocante, techo solar, pintura metalizada, inclinómetro, voltímetro, altímetro.

Importadora oficial para España (Península, Baleares e Islas Canarias):  
**DAIHATSU ESPAÑA, S.A.** Ctra. Barcelona, Km. 16,500. 28830 SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID). Tels. 672 56 11 - 672 56 61 - 672 57 61

IPRONALBA S.A. Tel. 947 23 01 57. ALBACETE • MOTRASA MOTOR S.A. Tel. 966 10 41 11. ALICANTE • MOBIL KULTUR S.A. Tel. 93 212 49 59. BARCELONA • ALFAVI S.A. Tel. 93 401 00 00. BILBAO • AVTOS CARTILLA S.A. Tel. 347 23 70 13. BURGOS • RIAL-AUTO S.A. Tel. 956 23 66 05. JEREZ (GAOZ) • ROLCE S.A. Tel. 954 21 35 14. CUBERA • ROLCE S.A. Tel. 956 12 34 34. CIUDAD REAL • JOSE LUIS SANCHEZ LOPEZ Tel. 881 14 47 00. LA CORUÑA • CRONOMOVIL S.A. Tel. 912 20 55 34. GERONA • TRAFALGO S.L. Tel. 981 25 89 88. GRANADA • CARDONA RIBAS S.L. Tel. 973 20 18 20. IBIZA (BALEARES) • SOL MOTOR S.L. Tel. 951 25 41 01. JAEN • AUTOMOVILES J.J.S.L. Tel. 947 24 93 02. LEON • AUTO CLUB C.B. Tel. 973 24 24 74. LERIDA • INVAUTO S.A. Tel. 981 25 50 24. LOGROÑO • MOTOR PRESTIGIO S.A. Tel. 91 757 80 22. MADRID • FUJIMOTOR S.L. Tel. 904 64 44 54. MURCIA • ANTONIO MATEO SALVATIERRA Tel. 349 22 93 30. NAVARRA • ASSUR MOTOR 4 x 4 S.A. Tel. 985 22 69 54. TARRAGONA (ASTURIAS) • GIESBERS S.A. Tel. 971 85 48 86. PALMA DE MALLORCA • CASTELLANO INDUSTRIAL S.A. Tel. 442 25 43 31. SANTANDER • INMOBIMORSA Tel. 911 43 55 61. SEGOVIA • COMERCIAL AGRICOLA PARRAGA S.A. Tel. 925 23 01 91. VALLADOLID • COMERCIAL ARMESA Tel. 945 28 44 97. ALAYA (VITORIA) • D. MANUEL ALONSO YARA Tel. 985 52 23 74. ZARAGOZA • NIPPON MOTORS S.A. Tel. 976 159 10 36. ZARAGOZA.

RALLYE DE TIERRA DE LUGO

# TRECE, SUMA Y SIGUE

Otra vez ha vuelto a ganar Trelles con el potente Lancia Delta S4. En Lugo el equipo se anotó su decimotercera victoria desde que el piloto uruguayo debutó en la tierra hace tres temporadas.

M<sup>o</sup> Jesús Beneit y Jose Antonio Díaz  
Enviados especiales

**R**ECIEN llegado del Rallye Acrópolis, Gustavo Trelles volvió a barrer en tierras de Lugo. Con esta nueva victoria son trece las que el uruguayo con el Delta S4 se ha anotado desde que hace tres años debutara en los rallyes de tierra, con la salvedad de que excepto la primera, tras la cual se vio dos veces superado por Carlos Sainz entonces en el Campeonato español con Ford, las doce restantes han sido en todas las pruebas en las que el equipo ha participado.

Aunque en esta ocasión nadie logro acercarse a Gustavo Trelles y Arturo de la



**NO PUDO CON TRELLES.** Capdevila, no pudo acercarse al Lancia pero no pierde la esperanza. El Metro aún se puede mejorar.

**A LA ESPERA.** Mientras llegan las piezas para el potente Cosworth, Bardolet ha vuelto al coche con el que ganó en Alicante.



Puente, que marcaron siete de los ocho scratch, el equipo sufrió algunos problemas mecánicos, algo que no suele ser habitual. Esta vez en el primer tramo el colector de escape se rompió y el Delta iba perdiendo compresión a medida que avanzaba el rallye lo que no fue óbice para que la experiencia del piloto y la potencia del coche, muy adecuado para los anchos y empinados tramos de Lugo, les permitiera volver a arrasar.

Detrás de los vencedores poco podían hacer Fernando Capdevila y Francisco Bofill que, con el Metro recién traído de Inglaterra donde se revisó a fondo y lo puso a punto el mismo piloto, llegaban a Lugo cargados de esperanzas. Pero sus esperanzas se truncaban cuando el polvo, uno de

los protagonistas en esta cuarta prueba del año, y el empuje de Trelles les impedía poder acercarse a los tiempos del Lancia. Con un coche menos efectivo, pero más fiable, el mismo que les dio la victoria en el Rallye de Alicante, los José María Bardolet y Ferrer esta vez colocaban el Sierra Cosworth tercero, plaza a la que se abanaron desde el primer tramo con un problema que impedía que el turbo soplara con toda su fuerza hasta que lograron arreglarlo en la neutralización, así y todo sólo en la última cronometrada lograron superar el tiempo de Capdevila.

Si las tres primeras posiciones estuvieron claras desde el principio, la lucha por la cuarta era cerrada entre el Citroën AX de Zanini-Autet y el Metro de «Patxi»-Ascasibar con problemas desde el primer tramo en el que una correa rota recalentó el motor. La suerte daría la espalda al equipo de Citroën cuando la transmisión



**LA PRIMERA DEL AÑO.**  
Antonio Rius logró ganar las dos ruedas.



**POLVORIENTO DEBUT.**  
El polvo, principal problema para Borja.

rota dejaba al AX apeado al iniciarse la segunda parte del rallye, justo después de que el otro AX oficial, el de Barreras-Mínguez, que pocas aspiraciones tenía al haber perdido más de cuatro minutos en la segunda cronometrada que acabaron acelerando a mano, también abandonara por culpa del grupo. El honor lo salvaban Burrull-Ribes, quintos, por delante de Rius-Casanovas que se adjudicaban con el VW Golf GTI 16 válvulas la victoria en dos ruedas motrices.

La atención en Lugo estaba centrada en el debut del Opel Vectra que por fin hacía su aparición. La precipitada terminación



**OTRA MAS.**  
Con esta victoria Solans se destaca más.

del coche, que ni siquiera Borja Moratal había podido probar antes de tomar la salida, y sobre todo los polvorientos caminos que obligaron al equipo a parar varias veces incluso dentro de los tramos para despejar el habitáculo, hacían que el debut sólo sirviera de experiencia a partir de la cual tendrán que trabajar bastante antes de la próxima cita en Vigo para que el Vectra llegue a ser competitivo. Pese a los problemas el equipo acabó décimo.

La Copa Marbella se la adjudicaban de nuevo Solans-Ibañez que con ésta, su tercera victoria, se destacan en el campeonato.

**CLASIFICACIONES**

1º Trelles-F. Puente (Lancia Delta S 4), en 46 min. 13 seg. 2º Capdevila-Bofill (Metro 6R4), a 46". 3º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1'28". 4º «Patxi»-Ascasibar (Metro 8R6), a 2'16". 5º Burrull-Ribes (Citroën AX 4x4), a 3'23". 6º y 1º dos ruedas, Rius-Casanova (Volkswagen Golf GTI 16v.), a 3'42". 7º Labaka-Muguruza (Citroën AX 4x4), a 4'08". 8º Aldecoa-Vázquez (Audi Quattro), a 4'24". 9º y 2º dos ruedas, Puigdemíngol-Falcó (Seat Marbella Proto), a 6'13". 10º Moratal-Rodríguez (Opel Vectra 4x4), a 6'41". 25º y 1º Copa Marbella, Solans-Ibañez, a 13'50".

**PRINCIPALES ABANDONOS**  
Barreras (Citroën AX 4x4), por rotura del grupo. Zanini (Citroën AX 4x4), por rotura de la transmisión. Mora (Renault 5 GT turbo), por rotura de frenos e incendio del coche.

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TRELLES	8	7	1	0	0	0	0
CAPDEVILA	8	1	6	1	0	0	0
BARDOLET	8	0	1	7	0	0	0
«PATXI»	8	0	0	0	5	0	3
BURRULL	8	0	0	0	1	0	3
RIUS	8	0	0	0	0	2	0
ALDECOA	8	0	0	0	0	1	1
ZANINI	5	0	0	0	2	3	0
BARRERAS	4	0	0	0	0	2	6

**CAMPEONATO DE ESPAÑA:**

1º Gustavo Trelles, (96 puntos). 2º Fernando Capdevila, (84). 3º «Patxi» Arbelaiz, (61). 4º José María Bardolet, (58). 5º Jordi Puigdemíngol, (52). 6º José Mora, (40). 7º José Francisco Labaka, (39). 8º Antonio Zanini, (37). 9º Claudio Aldecoa, (35). 10º Pedro J. Diego, (19).

**DOS RUEDAS**

1º Jordi Puigdemíngol, (40 puntos). 2º José Mora, (24). 3º Pedro J. Diego y Julian Vera, (16).

**COPA MARBELLA**

1º Pere Solans, (57 puntos). 2º Luis Miguel Sierra, (31). 3º Javier Velasco, (30).

**TRAMO A TRAMO**

**VIGO** será la próxima cita del campeonato. La quinta carrera del año estará patrocinada por Citroën y tendrá lugar el próximo siete de julio.

**EL RALLYE** más largo, y calificado por la mayoría de los pilotos como el más bonito ha sido Lugo. Se buscaron nuevos caminos, anchos y rápidos, totalmente distintos a lo normal en Galicia.

**SE ESTRENO** al fin el Vectra aunque aún le falta mucho para ser competitivo. Su piloto, Borja Moratal opina que es noble y fácil de llevar. El cambio le

gusta y las suspensiones, aunque hay que trabajar todavía en ellas, van por buen camino. En cuanto a la potencia Borja opina que es suficiente aunque habrá que ganarle en respuesta al turbo, demasiado lenta sobre todo para los rallyes de tierra. También habrá que mejorar la estanqueidad del habitáculo ya que el polvo fue el auténtico



problema que impidió un estreno más lúcido.

**LA VICTORIA** lograda por Rius en dos ruedas estuvo a punto de convertirse en un segundo puesto. El equipo se planteó penalizar en favor de Puigdemíngol que encabeza esta categoría. Era demasiada la diferencia entre los dos coches.

**EL NUMERO** trece no parece asustar al equipo de Telesport. En Balaguer y Lugo el Visa 1.000 pistas de «Chema»-Molinera acabó en decimo tercer lugar.

**PEUGEOT 405. EXPRESION DE TALENTO.**

Cuando el talento se expresa provoca la admiración. El Peugeot 405 es la última expresión del talento de Peugeot. Una admirable síntesis de renovación y avance tecnológico. De talento.

Una gama de automóviles con motores que alcanzan hasta los 160 CV. de potencia y los últimos aportes tecnológicos, electrónicos y mecánicos. Como la tracción integral permanente a las cuatro ruedas, con diferenciales autoblocantes... Logrando el óptimo rendimiento termodinámico a fuerza de talento.

Motores de aleación ligera, con 16 válvulas, todo un avance en prestaciones. Ajuste hidráulico de taqués para reducir al mínimo el mantenimiento. Toda una garantía de permanente puesta a punto. Con el sistema Motronic, que controla la inyección de combustible y el encendido, ganando en suavidad de marcha y prestaciones. Con máxima rapidez de respuesta, ahorrando

energía. El interior del Peugeot 405 es una admirable combinación de formas, diseño y espacio.

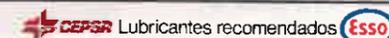
Toda una expresión de talento. Asientos con regulación lumbar. Tapicería, si así se desea, en cuero, en un interior que reúne todos los dispositivos electrónicos que convierten la conducción en un auténtico placer.

El diseño del Peugeot 405 es por sí solo toda una admirable expresión de talento, con un coeficiente de penetración aerodinámica de sólo 0,30 CX, para ganar en prestaciones y reducir el consumo. Con una línea activa, silenciosa y segura. Cristales enrasados, paragolpes integrados, spoiler, todo lo necesario para un automóvil atractivo y eficaz en su forma.

Así es el Peugeot 405, reflejo del talento de Peugeot para la satisfacción de **PEUGEOT 405** hombres con talento.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



## FERMIN VELEZ, EL CAMPEON OLVIDADO Y MARGINADO



J.M. CASANOVAS

**F**ERMIN Vélez es callado e introvertido. Hasta diríamos tímido y reservado. Es su carácter, su forma de ser. Lo que para algunas personas es una **virtud**, para él se está convirtiendo en un **problema**.

Sale poco en la tele, no tiene buena prensa y se produce la paradoja de que es **más conocido allende nuestras fronteras** que aquí. De esta manera, le cuesta encontrar patrocinadores y tiene que buscarse el futuro en escuderías extranjeras para poder continuar en los circuitos.

La verdad es que el nombre de Fermin Vélez suena, injustamente, poco. Poco, **muy poco se valoró su título de Campeón Mundial en la categoría C-2 del Mundial de Prototipos**. Sin embargo, el constructor británico **Gordon Spice** sí sabe lo que vale el pequeño piloto español. De momento, esta temporada ya ha subido al podium y en Spa-Francorchamps consiguió una cuarta plaza que vale su peso en oro si tenemos en cuenta que delante quedaron Mercedes, Jaguar y Nissan.

Vélez es algo así como un **campeón olvidado y marginado**. Jesús Pareja, que compite en el mismo campeonato, no tiene que viajar con las estrecheces presupuestarias del piloto catalán que para seguir entre la élite, corre tan pronto en Japón como en Miami, como sea y en lo que sea.

A la chita callando, en una escudería que sobre el papel poco tiene que hacer frente a Mercedes, Jaguar o Porsche, Fermin Vélez se está ganando a pulso un **merecido prestigio**. Ya es noveno del Mundial de Sport Prototipos y la próxima temporada se le puede abrir las puertas de uno de los grandes constructores. En su día ya hizo una prueba para Jaguar pero su reciente demostración **en Spa** bajo la lluvia, despertó cálidos elogios. C cogió el relevo en el puesto número 16 y **acabó cuarto**. Todo un dato que en la prensa española se ha cubierto con cuatro líneas.

La gran oportunidad del piloto que se iniciará en los Karts, para seguir en la F-3, montaña y F 3000, es **Le Mans**. En la gran clásica francesa, si el motor **Ford de su Spice aguanta**, Vélez puede conseguir **el resultado de su vida**. Uno tiene la sensación de que se lo merece. Por su **seriedad, constancia y seguridad**. No en vano, si Vélez hubiese nacido en Inglaterra o Alemania, llevaría años disputando el Mundial de Prototipos y a buen seguro que estaría entre la élite.

CATALUÑA EXPRESS

## FORMULA 3000 VAN DE POELE VENCIO EN PAU

**U**NA vez más el Gran Premio de Pau, que en esta ocasión cumplía su cincuenta cumpleaños, respondió a las expectativas que siempre levanta. Tras una accidentada carrera, en la que debido a los múltiples accidentes que se sucedieron en el difícil y técnico trazado urbano, que obligó a la organización a repetir por cuatro veces la salida, el vencedor fue Eric Van de Poele que se impuso por un amplio margen a sus más directos rivales. Con la victoria de Van de Poele el certamen se muestra más abierto que nunca, hasta ahora se han celebrado tres carreras con vencedores distintos en cada una. La próxima cita es el el circuito de Jerez el próximo día 17 de junio.

## VICTOR LOPEZ SIGUEN LOS PROBLEMAS



**N**UESTRO representante en la Fórmula Opel Lotus sigue teniendo problemas con la mecánica de su coche, debido a que por falta de presupuesto se ve obligado a correr con un material caduco. En la última carrera, celebrada en Spa, después de salir en decima posición, logró colocarse sexto, posición que mantuvo durante seis de las ocho vueltas de la prueba que se desarrolló con el piso mojado. Una salida de pista lo relegó en la penúltima vuelta al octavo lugar.

## TOMAS SALDAÑA BUENAS PERSPECTIVAS

**A** Tomás Saldaña, después de su magnífico segundo puesto en Mónaco, parece que el futuro le comienza a sonreír, si al principio sólo tenía presupuesto para cuatro carreras ha conseguido algo más que le puede asegurar una mayor presencia en la Euro Cup Renault 21 Turbo. Para la próxima cita que se disputará en Le Mans, incluida dentro del programa de las míticas 24 Horas ha realizado en su coche algunas mejoras de suspensiones y de motor para intentar alzarse con la victoria.

**MAS POSIBILIDADES.** Tomás Saldaña gracias a su magnífico resultado de Mónaco tiene la posibilidad de participar en más carreras.



# Marlboro

Rally



## POR TU PRIMERA VEZ, ENHORABUENA.

Otro deseo cumplido. Otro sueño hecho realidad. Tú y tu copiloto, Luis R. Moya, habéis conseguido lo que ningún otro español había logrado antes: ganar una prueba de un mundial de automovilismo. Y no sólo eso, conduciendo vuestro Toyota a la victoria en el Rally de Acropolis, habéis alcanzado la



primera posición en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Ha sido todo un festival de buen hacer y pilotaje. Las carreras continúan, y con ellas nuevas oportunidades donde demostrar quiénes son los mejores. Enhorabuena Carlos. Marlboro y los aficionados españoles estamos contigo.





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.

CARLOS SAINZ, UN LIDER MUNDIAL

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

16 de junio de 1990

Núm. 347 • 325 ptas.

**EXTRA**

**ALFA  
ROMEO  
SPIDER 2.0**



**MERCEDES  
500 SL**



**AL VOLANTE**

**OPEL  
CALIBRA**



**PRUEBAS**