

Motor 16

7 de julio 1990

Núm. 350 • 300 ptas.

NUEVOS FORD ESCORT Y ORION



PROST: ASÍ
GANE EN
MEJICO



SAINZ
EN NUEVA
ZELANDA

PRUEBAS
Porsche
TIPTRONIC



VW GOLF
SYNCR0



EXCLUSIVA



MERCEDES C 112 MEGASTAR



8 413042 641506

NUEVO COROLLA 16V



Dentro de su presupuesto,
puede encontrar algo fuera
de lo común.



En los turismos Toyota distribuidos por Nipauto y su red de concesionarios.

Todo un Toyota Corolla.
Todo un motor DOHC 16 válvulas.
Suave, silencioso y con el menor consumo de su categoría.
Todo un equipamiento para disfrutar del placer de conducir: dirección asistida, 4 elevalunas eléctricos, volante regulable, espejos eléctricos, apertura de maletero y depósito de gasolina desde el interior...
Toda la fiabilidad que sólo puede ofrecer

el coche más vendido en el mundo. Amparada además, por una garantía total de 3 años.

Todo lo imaginable, por mucho menos de lo que usted imagina. Desde

1.988.000 ptas.

P.V.P. recomendado. IVA incluido.
Transporte y matriculación aparte.



LA TECNOLOGIA DE LA SENCILLEZ

Red Nacional de Concesionarios Toyota. 96 puntos de asistencia. Importador: NIPAUTO, S.A. Tfno. (91) 429 97 84

ESTA SEMANA

BUENAS NUEVAS

El segundo semestre del año se presenta animado e incierto. Se inicia un período apasionante para el usuario que se plantea cambiar de coche, pero difícil precisamente para los vendedores. Estos, no saben a ciencia cierta cómo evolucionará el mercado. Los antecedentes, los seis primeros meses, no han sido muy positivos y la competencia entre las marcas ha resultado feroz, ha alcanzado unas cotas nunca vistas, precisamente para combatir ese «abstencionismo» a la hora de visitar el concesionario. Por supuesto, para el usuario todo han sido ventajas. Desde ahorrarse 200.000 pesetas hasta el aire acondicionado sin sobrepago, todo han sido condiciones beneficiosas. Ahora bien, estas ofertas no van a durar toda la vida y los propios fabricantes se plantean la forma de ir reduciéndolas gradualmente, no de manera inmediata. Es inevitable, las «rebajas» no van a durar siempre. Ahora bien, seamos todos conscientes de que este fenómeno ha sido desencadenado por los propios fabricantes.

Pero lo realmente interesante para el conductor español es la inminente presencia de nuevos modelos. En los meses que vienen la oferta se va a poner de nuevo al rojo y no precisamente porque vayamos a disfrutar de nuevas ofertas promocionales, sino porque el mercado va a enriquecerse con importantes novedades, que serán como una bocanada de aire fresco. Los Renault Clio y Ford Escort / Orion van a ser un revulsivo importante, que por otra parte obligará a otras marcas a ofrecer algo más, un algo que bien puede ser un mejor servicio, unas garantías más completas, etc. Es por ahí por donde tendrán que ir los tiros. Rebajar el precio de un coche no es lo mejor para la imagen de una marca.

Cambiamos los saldos por otras prestaciones y todos saldremos ganando. Evidentemente el usuario español es sensible cuando le dicen que se puede ahorrar tantas pesetas, pero también sabe valorar en su justa medida aspectos como la calidad, el nivel de equipamiento, las garantías adicionales, etc., etc. Un poquito de imaginación no vendría mal a un mercado que está pidiendo a gritos nuevas motivaciones de compra.

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 Cernuda. 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 Asó (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simón Garín, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografías: José Antonio Díaz, Ramón Rodríguez, Ángel Robledo, 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 Tücher (Alemania). Diseños: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio 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 Calaisa Rué y María Arsu. 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) 45.22.11. 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: 268.04.02-03. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRRI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Conmar. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327 13 38 / 327 15 67 / 327 14 53 / 327 15 25.



Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1989. 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).

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

Motor 16 / 3



CADILLAC HISTORICO

SEIS TONELADAS DE LUJO

FUE el coche del dictador rumano Ceausescu, un gigante de seis toneladas de peso blindado con los materiales más rústicos, un monstruo de lujo que el dictador rumano regaló a Santiago Carrillo en 1977. Su motor de ocho cilindros, con poco más de ciento cincuenta caballos de potencia y sus cuatro frenos de tambor no fueron capaces de superar la difícil prueba de los puertos españoles. El Cadillac paseó a Carrillo, a la Pasionaria, a Berlinguer y a Marchais, pero no resistió ni una campaña electoral. Ahora ha resucitado de la mano de Gonzalo Tornos, un coleccionista apasionado, que acaba de devolverle sus fastos originales.

JAGUAR XJR 4.0

QUE ZARPAZO

ES el último familiar de la dinastía Jaguar, el XJR 4.0, un verdadero proyectil de lujo que combina el refinamiento británico con la energía casi salvaje de un motor de seis cilindros en línea con cuatro litros de cubaje que da 251 caballos de potencia. El XJR 4.0 generación 91, puesto a punto por Tom Walkinshaw, padre de los vencedores de Le Mans, llama la atención por sus faros rectangulares, por su faldón aerodinámico y

por sus llantas de aleación de dieciséis pulgadas. Los nuevos XJR 4.0, preparados para rodar a más de 235 por hora y para acelerar de cero a cien en 6,7 segundos, salen al mercado británico con un precio próximo a los siete millones de pesetas. Estos últimos Jaguar estarán disponibles con dos tipos de transmisiones diferentes, manual de cinco velocidades o automática de cuatro relaciones, una caja ZF.



EN VOZ BAJA



● Ya hay fecha para el inicio de la comercialización del Seat Toledo: el 5 de mayo de 1991. El día D marcará también el inicio de un nuevo motor, derivado del System Porsche, con su cilindrada y potencia incrementadas. Unos meses más tarde es posible que el nuevo motor reciba una culata de 16 válvulas, motor que podría llegar a los Ibiza más deportivos.

● Citroën va a ser enormemente original en el lanzamiento del modelo GX: su carrocería será utilizada en competición siete meses antes de la presentación oficial del coche. Concreta-

mente, el coche debutará en Zaragoza con motivo de la Baja Aragón. Por una vez, los especialistas en fotos espía se han quedado sin negocio. Información de primera mano.

● Para el futuro Alfa 75 (que como se sabe será de tracción delantera), Alfa ha pedido la colaboración de los austriacos de Steyr para desarrollar un sistema de tracción a las cuatro ruedas, con repartidor variable de par por control electrónico. De este modo, Alfa, integrada en el mismo holding que Lancia, desecha la experiencia de su grupo en este terreno. Por cierto que el 4x4 utilizará el motor V6 de 3 litros.



NISSAN VANETTE

CON TODO LUJO DE DETALLES

LA gama Nissan Vanette 90 pone en juego cuatro versiones diferentes: Furgón, Combi 5, Combi 8 y Coach, que han recibido modificaciones en los faros, que ahora son rectangulares, en las manecillas de puertas, en la posición de la palanca de cambio y en la forma del pomo. Las versiones con motor Diesel reciben una caja de cambios inédita. El aire acondicionado se ofrece como opción.

CONCESIONARIOS

RECHAZO AL PRECIO UNICO

LOS concesionarios agrupados en Faconauto, Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción, han denunciado la presión de las marcas para que los vehículos y piezas de recambio se vendan a los precios recomendados por el fabricante. Faconauto justifica su denuncia porque, de acuerdo con las normas comunitarias, los concesionarios pueden ofrecer sus servicios a un precio diferente al recomendado y de acuerdo con las condiciones del mercado de cada zona. Los concesionarios reivindican también su «derecho a cobrar las reparaciones directamente del cliente tras un siniestro, que es quien demanda el servicio y exige la garantía de calidad de la reparación».

MADRID-MOSCU

OTRO ESPIRITU

UNIR Madrid con Moscú, unir dos de las capitales con mayor vitalidad del Viejo Continente, es el objetivo de Renault en una travesía apoyada por Renault Aventura. La prueba pasará por Barcelona, Berlín y Varsovia en un periplo apasionante que producirá noticias candentes.



Com que no vull més accidents:



BANDERA BLANCA

CON SEGURIDAD

LA iniciativa Bandera Blanca puesta en marcha en Cataluña va a difundir los siguientes mensajes: No beber alcohol mientras se conduce, utilización del cinturón de seguridad o del casco en caso de los motoristas, así como respeto absoluto a los semáforos y las señales de Stop, sugerencias que se repetirán desde TV-3, Cataluña Radio, Seguros Chasyr, Real Automóvil Club de Cataluña, Plan de Seguridad Vial de 1990 y Real Moto Club de Cataluña.

VERDE Y ROJO

● Nadie duda de la enorme afición de S.M. El Rey Juan Carlos al automovilismo y a los deportes del motor. Para corroborarlo, Juan Carlos I ha estado rodando en el remozado circuito del Jarama con un monitor de excepción. Jackie Stewart. Aunque nuestro rey está por encima de reconocimientos y valoraciones, otorgamos un semáforo verde a su enorme afición y a su valentía.

● Hace escasos días, la Autovía Majadahonda-Madrid, una de las vías más transitadas para entrar y salir de la capital, se cortó durante casi toda la tarde, porque se estaba rodando una escena de una película. Es indignante que Tráfico conceda estos permisos cuando se podían haber buscado otros escenarios.

● Andrés Mas, nuestro entrañable compañero de la redacción, se nos casa esta semana. El semáforo se lo damos, no porque se case, que eso tenía que haberlo hecho al día siguiente de conocer a Ana, sino porque, pese a todo, nos ha invitado a la boda, sin que nos creamos la excusa boba de una hepatitis con la que nos quiso privar del acontecimiento.

● Lo de RENFE es un asunto de mal fario. Una vez más, cuando inicia su campaña recomendando el uso del tren durante la época estival, no sólo le descarriaba un vagón cisterna y vierte casi 200 000 litros de fuel en una acequia, sino que se anuncian las tradicionales huelgas, coincidiendo con los días claves del verano.

PORSCHE POLICIAL

CORRUPCION EN MIAMI

LA serie televisiva nos trajo la imagen de unos policías antiviáticos vestidos por Adolfo Domínguez, de dos policías, Crockett y Tubbs, acostumbrados a pilotar un Ferrari Testarossa blanco o una réplica de un Ferrari Daytona Cabrio. De aquella ficción se ha pasado a la realidad de un Porsche Carrera de 1987 con franjas azules y con luces de aviso sobre su techo. El 911 de la policía de Miami lleva la leyenda: El coche está confiscado por la división antidroga.



SERÁ UNA
INDIGESTIÓN
VERANIEGA



ROVER ESPAÑA

IMINENTE

DAVID Smith ha sido nombrado nuevo director de Marketing de Rover España, en sustitución de David Colyer. Smith, de 41 años, doctorado en Economía por la Universidad de York, ocupaba hasta ahora la Dirección de Operaciones de Marketing para Ultramar de la casa matriz, Rover Cars. La firma británica ofrecerá sus coches para el transporte de los tenistas de Wimbledon.



BALLESTA

LA GRUA DE PAPEL

(Recogido de un periódico de Madrid)

«Ayer, a las ocho menos veinte de la mañana, un conductor llamado Tomás Cavanna se dirigía a Madrid, cuando vio que el cuarto carril estaba cerrado. Había un pequeño tapón y al pasar junto a un guardia civil, le hizo una señal, apuntando con la mano a su reloj.

El agente montó en su moto y le siguió hasta el kilómetro 14,600 donde le paró (el incidente tuvo lugar en el kilómetro 21,900).

Le pidió la documentación y la revisó durante quince minutos. El conductor le explicó al agente que estaban en un arcén peli-

groso, por lo que le pidió que se retiraran a una zona que no fuera peligrosa. Este reconoció que tenía razón y se dirigió a Tomás Cavanna tratándole de tú, lo que provocó la protesta del conductor.

Ambos se dirigieron a otra zona menos peligrosa, donde el agente le puso una multa de 35.000 pesetas por «parar en vía interurbana, lo que constituye un peligro para el resto de los automovilistas».

Conocemos muy bien a Cavanna (fue nuestro Director-fundador y en la actualidad es un alto cargo de Ford) y la prepotencia de algunos agentes es un tema frecuentemente denunciado.



VOLKSWAGEN T-4

EL HEREDERO ESPERADO

El último transporte ligero de Volkswagen ya es una realidad, se llama T-4, tiene motor anterior transversal, tracción delantera, suspensión independiente por barras de torsión en el eje frontal y suspensión semi-independiente con brazos longitudinales tirados en el eje posterior. Los nuevos T-4 estarán disponibles en el mercado español a mediados de otoño en dos versiones de carrocería: corta, con 4,65 metros de longitud, y larga, con 5,05 metros, con un volumen de carga superior a los 5,5 metros cúbicos. La gama de motores, contará con dos mecánicas de gasóleo y tres de gasolina, con potencias entre 62 y 110 caballos.



BMW-MERCEDES

EN LA ARENA

El duelo de BMW y Mercedes en la arena de los mercados europeos está alcanzando la máxima intensidad. La aparición de la nueva serie 3 de BMW en el próximo Salón de París y la entrada en escena de los Mercedes S de la última generación en marzo de 1991 caldeará, todavía un poco más, ese duelo. Los dibujantes germanos han contemplado esa lucha con un tono muy taurino: el presidente de BMW, Eberhard von Kuenheim, vestido de luces, instrumenta un magnífico pase al presidente de Mercedes, Werner Niefer.

LAMBORGHINI

SIN MIEDO AL DIABLO

Las cadenas de montaje de montaje de Lamborghini ya están listas para producir los Diablo. Tras el lanzamiento del último Countach 25 aniversario, fabricado a finales de mayo, se ha puesto en marcha el proceso de renovación de las líneas de cara al impresionante Diablo, el deportivo creado por Gandini, bi-plaza que estará en el mercado desde los primeros días de septiembre. En 1992 se alcanzará el ritmo de quinientas unidades por año. Lamborghini se hará cargo, también, de la creación de motores de diez cilindros en V y ocho litros de cubricaje que animarán a los Dodge Viper de la segunda generación. Los motores «Lambo» con 420 caballos de potencia, sustituirán a las mecánicas V-10 Chrysler utilizadas en los primeros Viper, mecánicas creadas para furgones ligeros y no para un deportivo de aspiraciones tan elevadas.



BPMED

PARA CAMIONES

La sociedad BPMed, va a abrir dentro de unos meses el primer «truckstop» de España, un área de servicio para camiones, en la localidad jienense de Guarromán. La estación, que ha requerido una inversión de mil millones de pesetas dispone de parking cerrado y vigilado con capacidad para cien camiones, de gasolinera, de un hotel, de fax y de teléfono.



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



NUEVO FORD ESCORT/ORION

LLEGA UN LIDER

En octubre se pone a la venta la nueva gama Escort / Orion de Ford, una gama totalmente distinta a la conocida, que se presenta de antemano con todas las posibilidades de situarse en los primeros puestos del ranking de ventas.

El Ford Escort/Orion ha sido en más de una ocasión el coche más vendido del mundo. En el mercado español siempre ha tenido una posición de fuerza y con esta nueva versión, sus posibilidades comerciales se acrecientan. No en vano es un producto más evolucionado y competitivo, un coche que resultará más amplio y confortable, con una superior variedad de versiones.

El nuevo Escort/Orion empezará a venderse en el mes de octubre, después de que sus prototipos hayan recorrido más de seis millones de kilómetros. Es un kilometraje al que todavía no se ha llegado, pues en estos momentos hay en circulación trescientos cincuenta coches, que se han distribuido entre un número seleccionado de usuarios de seis países europeos, para cubrir la última fase de desarrollo antes de su comercialización. Pero, en definitiva, ya está todo dispuesto para su lanzamiento y las fábricas Ford, entre las que se cuenta Almussafes, Valencia, ya trabajan en las preseries.

Por lo que se ha podido saber, la nueva familia de modelos Ford será una de las más numerosas, compleja incluso, en cuanto a versiones se refiere. Está claro que la marca va a hacer un esfuerzo muy especial con este modelo, con el que prepara una auténtica ofensiva en el terreno de los «cuatro metros». Modelos como el Renault 19, el Opel Kadett o el VW Golf, los de más aceptación en la categoría, van a sufrir un duro ataque. Veamos por qué.

En primer lugar, la oferta de carrocerías va a incluir versio-

CLÁSICO.

El Orion es la variante clásica, con maletero separado, del Escort. Se presenta como uno de los diseños más conseguidos en el segmento de las berlinas medias.

**ATRACTIVO.**

Las líneas del Escort son suaves y redondeadas. El nuevo modelo supone un cambio radical respecto al actual. Además, tiene una capacidad superior y dispone de nuevos motores y suspensiones.



TRADICION SIN CAPOTA

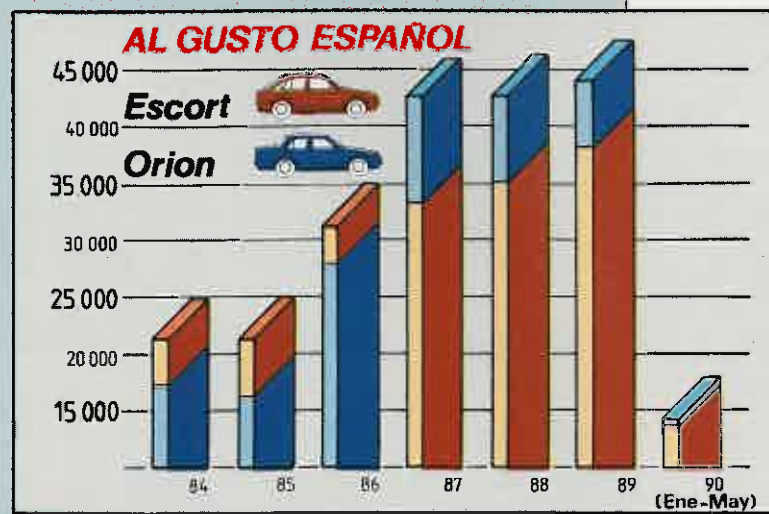
Los descapotables de Ford han sido por tradición de los más populares en Europa. El futuro Escort vendrá a añadirse a una dinastía, que se ve representada en la fotografía, realizada con motivo de la fabricación de la unidad número cien mil del Escort Cabrio. En dicha fotografía, a la derecha puede verse el modelo Eifel Roadster de 1936, primer cabrio de Ford y el carrocerero Karmann. A la izquierda está el primer Escort Cabrio, que empezó a fabricarse en el mes de septiembre de 1983 y, en el centro, la versión más reciente de este mismo modelo. Del futuro Escort Cabrio, se dice que será todavía mucho más atractivo.

VARIANTES. Además del Escort de tres y cinco puertas y del Orion, habrá versiones con carrocería familiar y también cabrio.



AL GUSTO ESPAÑOL

Desde su aparición en 1980 el Escort ha conseguido una gran aceptación en nuestro mercado. Con la llegada de su hermano el Orion en 1983 la cuota de mercado no ha hecho más que incrementarse año a año. Después de la última remodelación efectuada en 1986 la vitalidad de estos modelos ha quedado más que demostrada. Especialmente en España su aceptación parece no disminuir, como se puede observar en el gráfico adjunto, durante estos últimos años sus ventas les colocan en un lugar privilegiado en su segmento. Sin embargo Ford se adelanta a las futuras necesidades de los usuarios con el lanzamiento de esta nueva gama Escort-Orion que sin duda, debido a las mejoras introducidas, representará un nuevo éxito de ventas.



nes de tres y cinco puertas, versiones descapotables y familiares o breaks, además del Orion, de cuatro puertas y diseño clásico de tres volúmenes, con el maletero separado del habitáculo de los pasajeros.

En lo que se refiere a cajas de cambios, además de las manuales de cuatro y cinco velocidades, habrá una automática. Pero la mayor variación estará en los motores. Serán todos de cuatro cilindros en línea, dispuestos transversalmente, como en los modelos actuales. Habrá una versión diésel de 1.800 centímetros cúbicos. En gasolina, las opciones serán: 1.300 centímetros cúbicos, 1.400, 1.400 inyección, 1.600 inyección y -por fin- un 2 litros de doble árbol de levas en cabeza, pero con culata de dieciséis válvulas y 150 caballos de potencia. Con esta variante, los usuarios más deportivos tendrán un modelo a su medida. Este motor se reservará, lógicamente a las versiones RS, para las que se ha descartado el turbocompresor. Ahora bien, el turbo seguirá estando presente en la versión superdeportiva del Escort. Estará reservado en exclusiva al Escort Cosworth, que será un 4 x 4 con el motor del actual Sierra Cosworth de 220 caballos de potencia. Este modelo será una auténtica fiera de competición, pues si ya el Sierra es uno de los más eficaces coches de la producción actual, el Escort, más ligero y manejable por su inferior tamaño, pondrá el listón aún más alto. Sería un coche todavía más competitivo que el Lancia Delta Integrale 16V, hoy por hoy el más eficaz en esta categoría de modelos y está claro que si en su día los reglamentos lo permiten, el futuro Escort Cosworth será un coche ganador dentro del marco del Campeonato del Mundo de Rallyes.

Al margen de estas versiones hiperdesarrolladas, la filosofía del nuevo Escort será la de un producto muy comercial, muy vendible. La estética, que sigue siendo determinante como factor de compra, está muy conseguida por lo que puede verse en las fotografías. El diseño ha cambiado y se han variado radicalmente los aspectos más críticos de la anterior versión, como las suspensiones, e incluso a nivel de frenos, el sistema antibloqueo parece que será de tipo electrónico y no mecánico. Será también un automóvil más confortable, no sólo por la nueva suspensión, sino también por su mayor amplitud interior. Es obvio que los coches están creciendo y los que antes eran «cuatro metros», ahora están en cuatro metros y veinte centímetros. También se mejorará el nivel sonoro, gracias a la carrocería más aerodinámica y a las nuevas técnicas de construcción. Habrá, como es tradición en Ford, varios niveles de equipamiento (en principio los tres de rigor) y la posibilidad de que el cliente defina a su gusto la configuración definitiva.

Con estas coordinadas, la nueva familia Escort/Orion parte desde un principio con las mejores bazas para agradar al usuario español y no sólo a sus incondicionales. Son unos coches que lo tienen todo para gustar.

DELTA FORCE

La fuerza ni el diseño es cuestión de tamaños. La Yamaha TZR 80 es un verdadero gigante en tecnología y, sin embargo, se puede pilotar a partir de los 16 años. Asimismo, gracias a su exclusivo diseño de campeones, la TZR 80 es la única máquina de su categoría que incorpora el chasis DELTABOX, nacido de la alta competición, además de una línea muy deportiva y aerodinámica. Su mecánica, con avances tan importantes como el Sistema de Inducción de Energía (YEIS) y el Sistema de refrigeración «Liquid Cool», logra un rendimiento espectacular para su clase. Por sus acabados, tamaño y diseño campeón, la TZR 80 es una auténtica deportiva Yamaha.



YAMAHA TZR 80



CASCOS YAMAHA. SIEMPRE EN CABEZA



DESDE 8.722 PTS/MES

CREDI YAMAHA

INFORMATE EN TU CONCESIONARIO OFICIAL

ENTRADA: 32.990 PTS.
48 MENSUALIDADES
INTERES: 18%
T.A.E. 19,57%

YAMAHA



Fiat Tempra. Sensaciones en vivo.

El último gran éxito de Fiat tiene 3 volúmenes, el coeficiente aerodinámico (0,28) más bajo entre sus competidores, un amplísimo espacio interior y el maletero más capaz (500 dm³). Incorporar los últimos avances del mundo

del automóvil e integrarlos en un solo vehículo ha sido el gran éxito de Fiat. Es el nuevo Tempra con motor transversal, tracción anterior, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.

Gran rutero. Este es el espíritu del nuevo Tempra, por eso Fiat le ha dado tanta importancia a su confort interior, al silencio, a su suavidad. En cuanto al resto del Fiat Tempra, todo son sensaciones que hay que sentir en vivo.

Tempra 1.4 - 78 CV. - 172 km/h. Tempra 1.6 - 86 CV. - 177 km/h. Tempra 1.8 i.e. - 110 CV. - 190 km/h. Tempra 1.9 diesel - 65 CV. - 162 km/h. Tempra 1.9 turbodiesel - 92 CV. - 178 km/h.

Se advierte del riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos por la ley.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Falta poco más de un año, para que el ansiado C 112 vea la luz, con ocasión del Salón de Francfort. A estas alturas el equipo técnico del proyecto, parece tenerlo bastante claro, pero no puede evitar tomar en consideración las innovadoras ideas de un diseñador de la talla de Luigi Colani.

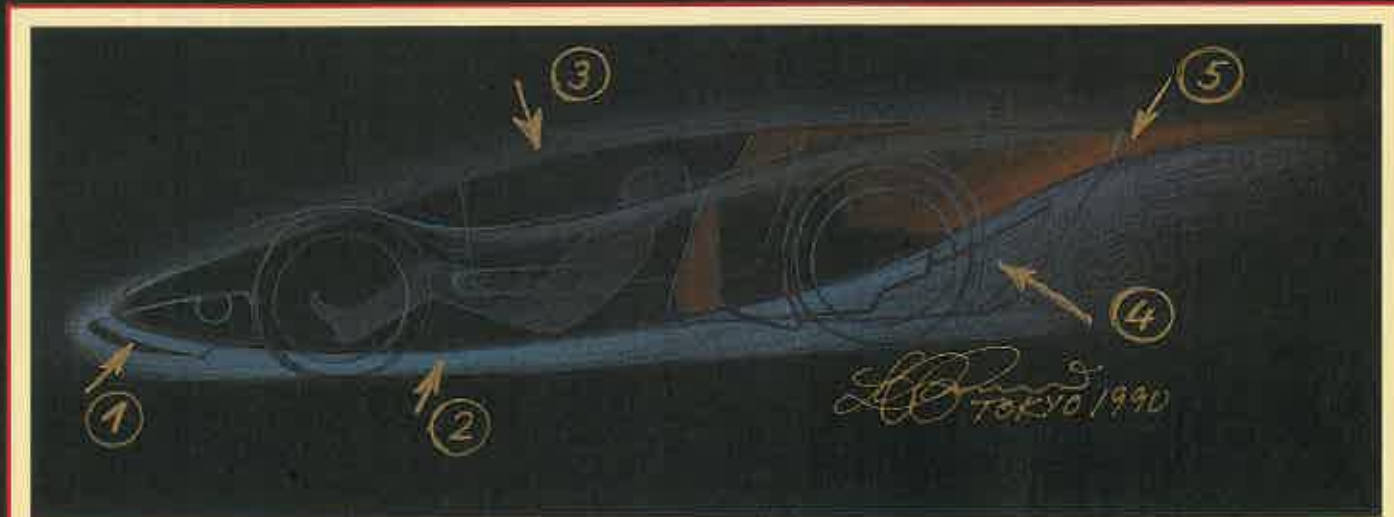
MERCEDES C 112 MEGASTAR

EL RETO DE COLANI

Si existe en la actualidad un proyecto tentador para cualquier diseñador de automóviles, es sin duda alguna, el Mercedes C 112, la respuesta germana para lanzarse, con todas sus consecuencias, en el mercado de los superdeportivos de serie. Pero de lo que tampoco cabe la menor duda, es de que sería precisamente Luigi Colani, el diseñador más vanguardista de todos los tiempos, quien habría de caer en la atractiva tentación de dotar al C 112 con la fuerza mágica que caracterizan todas sus obras.

una espectacular luneta trasera que partía del extremo final de la transmisión, dan fe de ello.

Para Luigi Colani, el superdeportivo de Mercedes debe valerse de la línea más revolucionaria de todas las creadas hasta el momento, capaz de situarlo por encima de cualquiera de sus competidores: encarnados por modelos como los míticos F40 de Ferrari, Porsche 959, Jaguar XJ 220, el Lamborghini Diablo o el futuro Bugatti.



PERFECCION DE CONJUNTO. 1.- El frontal del Megastar dispone de un deflector que facilita la penetración del aire por debajo del vehículo para conseguir el llamado «efecto suelo» utilizado hace años en las competiciones de Fórmula 1. 2.- Los alerones laterales garantizan una presión del vehículo hacia abajo. 3.- El diseño de la carrocería permite el máximo coeficiente de penetración aerodinámica. 4.- En la parte posterior, no podían faltar las canalizaciones extractoras de aire, invención del propio Luigi Colani, utilizadas en la actualidad por McLaren. 5.- El potente motor dispone de un sofisticado sistema de ventilación.

gún Colani, inspiradas en las formas existentes en el Universo. «Cualquier objeto aerodinámico debe imitar las curvas femeninas, -dice- es la perfección de la humanidad».

Desde los primeros trazos, el Megastar dispone de la exclusiva categoría de los coches distingui-

dos por la estrella de Mercedes, plasmada tanto en la parte frontal del vehículo, como en cada una de las ruedas.

Tal y como mandan los cánones de la competición, el Megastar dispone de puertas en forma de ala de gaviota. Por descontado ha de tratarse de un biplaza, relevando el transporte de equipaje a lo

El C 112 sigue los pasos del Mercedes Sauber Grupo C, campeón del mundo de Sport Prototipos en 1989.

El proyecto ya tiene nombre propio, es el Mercedes C 112 Megastar.

Aprovechando el gran éxito de sus coches en el mundial de Sport Prototipos, preparados por Peter Sauber para el Grupo C, Mercedes ronda la idea de copiar un hueco existente en su producción de deportivos de serie. Prototipos como el famoso C 111, del que Colani también aportó su peculiar visión de futuro, con

Autor de cientos de diseños automovilísticos, todos ellos marcados con un cariz puramente revolucionario, este genio de la aerodinámica, hace alarde una vez más, de su pasión por las líneas redondeadas, se-



El mago de la aerodinámica, revolucionó el mundo de la competición automovilística con su fórmula del «efecto suelo».

DISEÑO LINEAL.

Los espejos retrovisores y el sistema de retrovisión interior están cuidados al máximo para conservar la continuidad de las líneas que definen al C 112 Megastar.

puramente extricto. Como era de esperar el conductor debe viajar prácticamente tumbado.

Al igual que el C-Form, el proyecto de Colani que revolucionó la competición automovilística en los años sesenta con una nueva fórmula aerodinámica, el «efecto suelo», la carrocería del C 112 ha sido diseñada para absorber el aire que penetra por la parte inferior del vehículo. Es una lucha constante por conseguir mayores velocidades y bajo consumo de combustible, la mayor obsesión de este artista, defensor de la naturaleza como fuente de creación.

Sean coches, naves espaciales, zapatillas, helicópteros o esculturas, todos los productos de Colani se basan en el mismo principio: «La naturaleza es el mejor de los diseñadores. No existe nada más bello ni más eficaz que un huevo».

En el año 1985, los japoneses le otorgaron el galardón de diseñador del año, al

sentirse completamente fascinados por las teorías del «Bio-diseño», tal y como el propio Colani define su filosofía creativa.

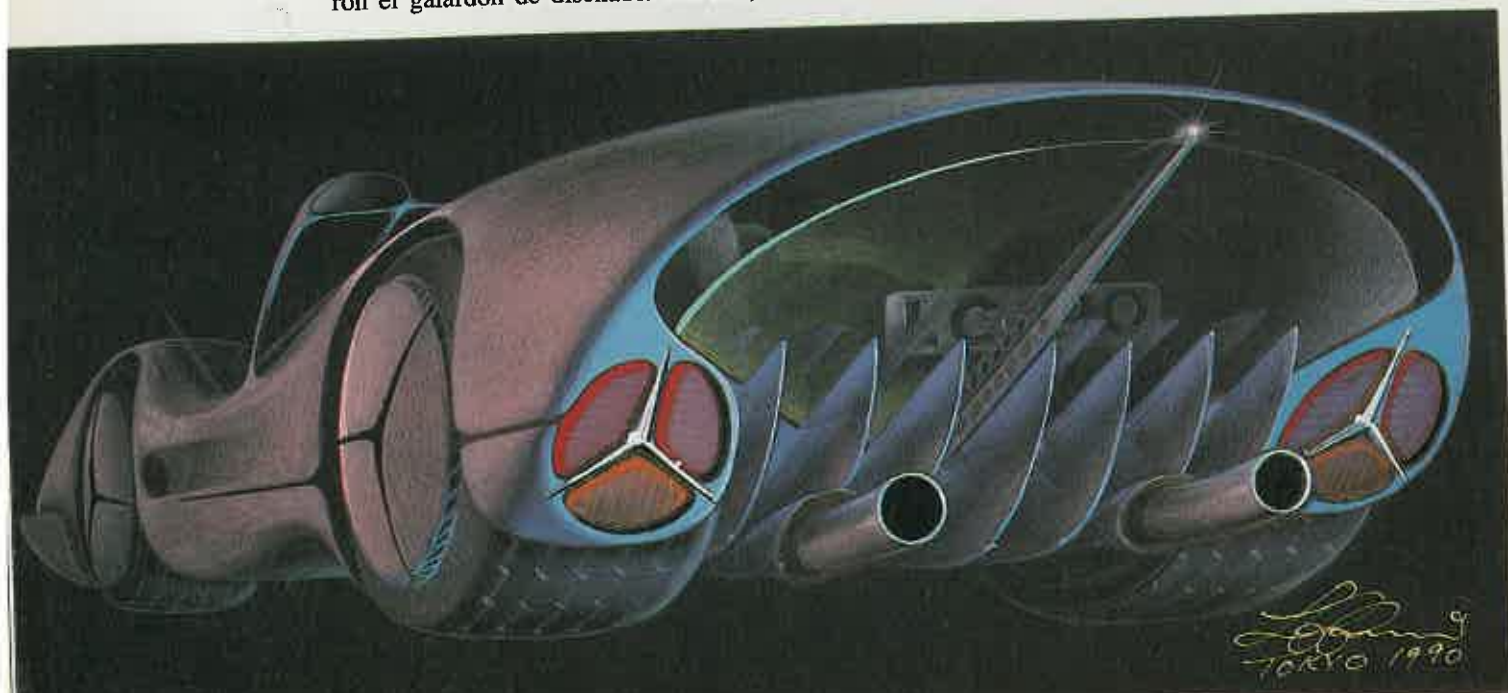
Para los ojos ajenos, Luigi Colani puede resultar un personaje extraño. Vive en un castillo del siglo XVII en Berna, Suiza, donde posee su estudio de diseño, testigo de su constante imaginación y capacidad de trabajo.

Dispone de asesores técnicos para aquellas materias que se le escapan de las manos, hecho que ocurre en escasas ocasiones, pues la tenacidad autodidáctica de Colani, jamás podrá ponerse en tela de juicio. En cierta ocasión, un problema técnico elemental, sirvió de excusa para desplazarse hasta París, donde cursó estudios de ingeniería aerodinámica. Sería el principio de una era innovadora en el mundo de la competición.

John E. Bech

FORMAS DE MUJER.

Las curvas constituyen el mayor recurso de Luigi Colani, quien afirma que el Universo carece de líneas rectas.



ACM Off EL ULTIMO ITALIANO



Remark

Sociedad Anónima

Avda. de Barcelona, 127

Tel. (93) 568.37.12

Télex: 30763

REMARK E. Fax (93) 568.70.07

08750 MOLINS DEL REI

(Barcelona - España)

MOTOR VOLKSWAGEN DIESEL
CILINDRADA 1588 cc
SERVO DIRECCION

P.V.P. RECOMENDADO CON IVA Y SIN PORTES 1.952.742 Ptas.

GAMA SEAT CATALIZADA

EL DESAFIO VERDE

La ofensiva ecológica de Seat llega de la mano de seis coches diferentes, seis coches provistos de catalizadores de tres vías, con pilotaje por sonda Lambda, acoplados a sus motores System Porsche.

Los nuevos Ibiza Katalisator, disponibles con carrocerías de tres o de cinco puertas, y los Málaga Katalisator entran en el mercado español con dos argumentos de choque: su carácter «verde», reflejado en unas emisiones mínimas de gases contaminantes, y su precio imbatible, tan sólo cuarenta mil pesetas por encima del precio mostrado por las versiones clásicas comparables. Los seis modelos que componen la gama catalizada, ya disponibles en los concesionarios, se sirven siempre en versiones GLX, las versiones dotadas del equipamiento más completo.

Dentro de la oferta de utilitarios y familiares Seat dotados de convertidores catalíticos de tres vías, los convertidores más efectivos del momento por capacidad depuradora y por vida media de trabajo, superior a los ochenta mil kilómetros, llama la atención el motor System Porsche de 1,2 litros de cubicaje, un cuatro cilindros alimentado por inyección electrónica de carburante, la LU 2 Jetronic. Esta mecánica da setenta caballos de potencia, siete caballos más que la versión con carburador, desprovista del «filtro» ecológico. Los Ibiza 1,2 i Katalisator alcanzan los 157 por hora y aceleran de cero a cien en 14,5 segun-

dos, mientras que los Málaga 1,2 i Katalisator rozan los 154 por hora. Los consumos oficiales de estos coches «ecológicos» en los Ibiza se quedan en: 4,8 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a noventa por hora, 6,4 litros a ciento veinte y 8,6 litros en ciclo urbano, mientras los Málaga 1,2 i se conforman con 4,9 litros a noventa por hora, 6,5 litros a ciento veinte y 8,6 litros en ciclo urbano. Los precios finales de los tres coches animados por los nuevos motores de inyección son: 1.528.000 pesetas para el Ibiza con tres puertas, 1.608.000 para el Ibiza 1,2 con cinco puertas y 1.500.000 pesetas para el Málaga 1,2.

El motor de 1,5 litros utiliza ese mismo sistema de inyección electrónica de carburante, el EU 2 Jetronic, que no tiene puntos en común con el dispositivo utilizado por las versiones Ibiza SXi o Injection y Málaga Injection. Los 92 caballos mecánicos alojados bajo el capó delantero de los Ibiza 1,5 i permiten alcanzar los 175 por hora, frente a los 170 por hora de los Ibiza 1,5 GLX, también permiten acelerar de cero a cien 12,5 segundos, medio segundo mejor más deprisa que los modelos clásicos.

Los precios para estas versiones se mueven entre el 1.635.000 pesetas del Málaga 1,5 i GLX TWC, iniciales de catalizador de triple vía, y el 1.718.000 pesetas del Ibiza 1,5 i GLX TWC.

Angel Marco

Fotos: Manuel Doménech



Así se expresa el talento.



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

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

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

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

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

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

voca admiración. Porque así se expresa el talento.

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

PEUGEOT 405
EXPRESION DE TALENTO.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

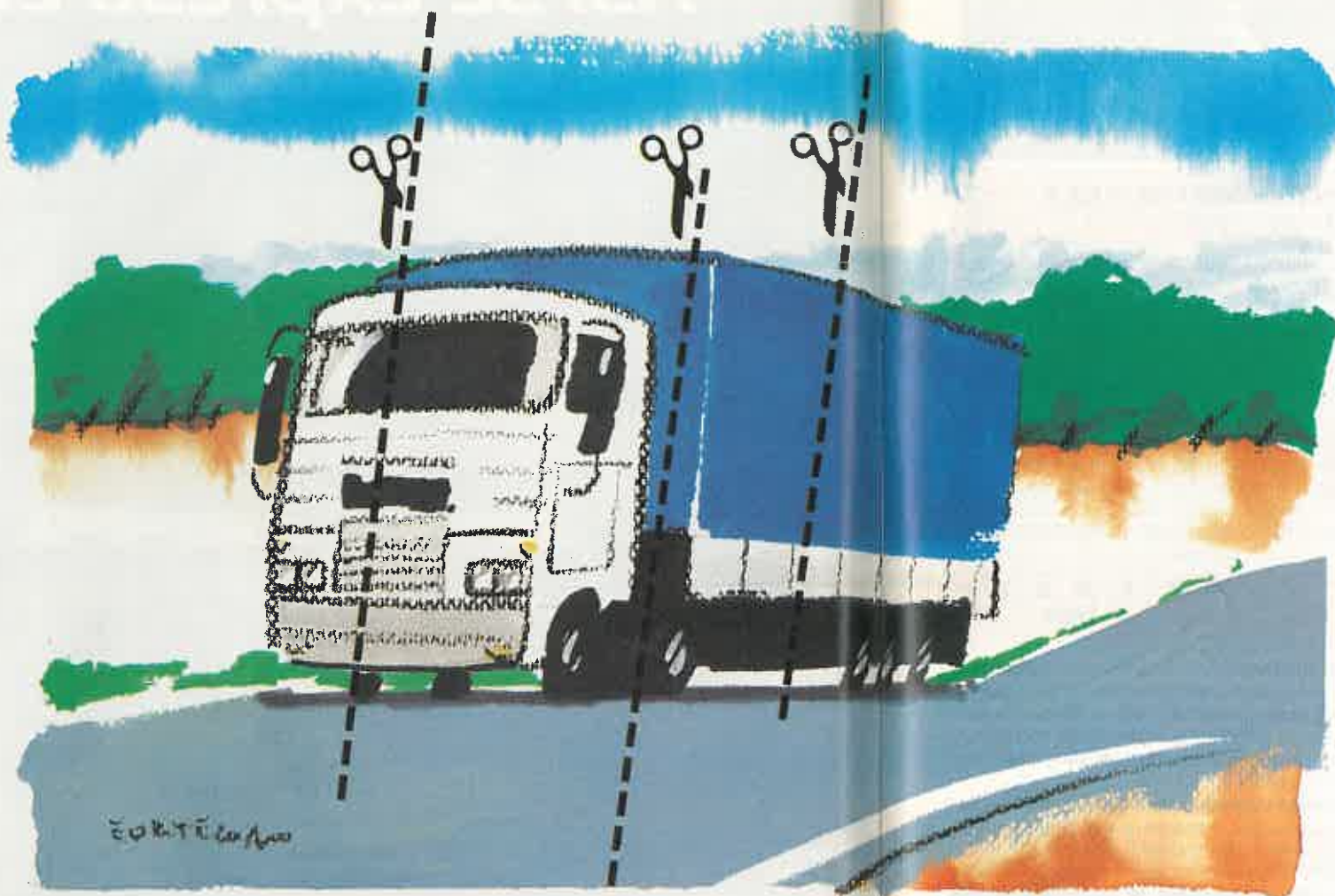
La venta de la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa) a un consorcio alemán constituido «ad-hoc» por MAN y Daimler Benz, parecía destinada a convertirse en una operación modelo. Aprobada una semana antes de las elecciones del 28 de octubre del año pasado, tras una serie de negociaciones muy duras en las que intervinieron además Fiat, Volvo y Daf, quedó formalizada provisionalmente en diciembre. Ahora, la venta está en el aire y se están buscando un buen puñado de factores coincidentes para que pueda tomar carta de naturaleza.

De momento la fecha de la firma, prevista inicialmente para finales de junio, se ha retrasado un mes (se habla de la segunda quincena de julio) por las trabas que la operación ha encontrado desde el primer momento tanto en el seno de la Comunidad Europea como en la Oficina Federal de la Competencia de la RFA. Como se recordará, no han pasado aún treinta días desde que la citada Oficina, radicada en Berlín y conocida como «Bundes Kartell», anunciara a MAN y Daimler Benz que se oponía a la compra de Enasa en las condiciones pactadas bajo el argumento de que «su estructura puede implicar un abuso de posición dominante por parte de las dos multinacionales dentro de la República Federal de Alemania». Esta oficina está encargada de velar por la libre competencia en Alemania Occidental y sus decisiones son vinculantes, aunque pueden ser superadas por un permiso especial del Ministerio federal de Economía.

Curiosamente esta postura no fue excesivamente mal acogida por las autoridades españolas toda vez que el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, y el comisario europeo de la Competencia, León Brittan, habían llegado a un principio de acuerdo que no obstaculizaba el arribo a puerto de la operación. Ese acuerdo permitía ajustar el precio de la venta de Enasa a la reducción de las ayudas públicas recibidas por la empresa española y que habían sido cuestionadas por Bruselas. El importe de las ayudas que tendrá que devolver Enasa al Instituto Nacional de Industria se estima en torno a los 22.000 millones de pesetas.

Sin embargo, el dictamen de la oficina antimonopolio de Alemania Federal es claro y tajante y según el documento, a que ha tenido acceso MOTOR 16, la solución sólo se encuentra en que Enasa sea partida en dos, con sendas divisiones de vehículos ligeros y pesados. Esta propuesta no es aceptada por las partes implicadas y MAN ya ha dicho que «en todo caso» se va a atener a lo firmado en su día, es decir, a conseguir un 60 por ciento de las acciones de Enasa.

El Instituto Nacional de Industria, mientras tanto, estudia la posibilidad de crear un «holding» de manera que, sin tener que dividir la empresa, pudiera al menos crear esas dos divisiones: la de los vehículos industriales ligeros, de la que Mercedes Benz compraría el 20 por cien-



La venta de Enasa al consorcio alemán MAN-Daimler Benz está en el aire. Los más optimistas aseguran que el cierre de la operación simplemente se retrasará hasta final de julio después de que el fabricante de Pegaso sea segregado en dos divisiones. Los pesimistas, en cambio, opinan que nunca se llevará a cabo. Mientras, la empresa española ha entrado en una espiral de pérdidas que complica aún más la operación.

LA VENTA DE ENASA, EN PELIGRO

SOLUCION SALOMONICA

to, y otra de vehículos de gran tonelaje en la que MAN tomaría la ya citada participación del 60 por ciento.

A bote pronto, los obstáculos que se levantan al cierre de la operación, son falaces. Por un lado el Bundes Kartell es un organismo llamado a desaparecer -la fecha de su muerte está fijada para setiembre próximo- y su actitud actual parece una revancha tras perder la guerra en el contencioso que mantuvo hace tiempo con Daimler Benz en su fusión con MBB.

Por otro lado, la relación que MAN y Daimler Benz mantienen en el sector de automoción no depende en exclusiva del papel que desempeña la compañía española dentro del concierto europeo, donde tan sólo absorbe un 0,5 por ciento de la cuota de mercado del Viejo Continente. Todo parece indicar que la realidad «política» se sobrepondrá al dictamen de la oficina berlinesa, pues no hay que perder de vista que fue el mismísimo canciller germano Helmut Kohl quien hizo

«lobby» ante Felipe González para que Enasa fuera adjudicada al consorcio alemán.

Sea como fuere, la interinidad en la toma de decisiones en Enasa parece estar pesando sobre la empresa, cuya cuenta de resultados comienza a ir de mal en peor. De momento, y dentro del clima recesivo que sufre el sector, las pérdidas generadas por el fabricante de Pegaso en el primer trimestre de este año superan los mil millones de pesetas, después de que la compañía cerrara el pasado ejercicio con unos



ESTA SEMANA NISSAN: LOS PRIMEROS DIVIDENDOS

POR primera vez en diez años, Nissan Motor Ibérica repartirá dividendos entre sus accionistas. Será de un 5 por ciento, es decir, 25 pesetas por acción, según ha anunciado el presidente de la compañía, Juan Echevarría, antes de celebrarse la Junta General de Accionistas. Otras decisiones tomadas por el Consejo de Administración de la compañía han sido la de ampliar el capital social, que es de 55.766 millones de pesetas; la posibilidad de emitir obligaciones no convertibles caso de ser preciso, para así evitar la gravosa financiación bancaria, y adoptar los estatutos a la nueva legislación.

Echevarría justificó estas decisiones en el buen funcionamiento de la compañía tanto en 1989 como en el primer cuatrimestre de este año, que la sitúan en el segundo lugar del

ranking europeo de rentabilidad al alcanzar un 6 por ciento, cifra sólo superada por Scania. El pasado año se cerró con un aumento en los beneficios de un 12 por ciento, y en el primer cuatrimestre citado se ha superado el del ejercicio pasado en un 19 por ciento.

En cuanto a turismos, el presidente de Nissan Motor Ibérica fue explícito y dijo que había grandes posibilidades de construir una planta en nuestro país, teniendo numerosas ofertas de terrenos sobre su mesa. Pese a que hasta 1995 no se puede hacer nada más que lo anunciado, la posibilidad de fabricar turismos Nissan en España va por buen camino y tiene el visto bueno de las respectivas ad-

ministraciones. En la actualidad, en la factoría de Barcelona se producen 90.000 vehículos al año, pero los planes son de llegar a las 175.000 unidades de acuerdo con los planes de inversión (136.000 millones de pesetas) previstos de aquí a dentro de cinco años.

De cara al futuro, mediante ingeniería propia y con la ayuda de los centros de diseño de Japón y Reino Unido, en los próximos cuatro años se espera sacar al mercado un nuevo todo terreno que complementará al Patrol, una nueva furgoneta pequeña,



PEGASO EN EL ARCEN.

Hasta que no se llegue a un acuerdo a alto nivel, la actividad del fabricante de los Pegaso muestra signos de evidente estancamiento. Las ventas, en lo que va de año, han caído fuertemente y los últimos resultados positivos de la empresa se están trocando en «rojos».

beneficios de 200 millones de pesetas. En el periodo citado, las ventas de Enasa de vehículos pesados se redujeron un 20 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, mientras que las de furgonetas bajaban un 30 por ciento y las de cabezas tractoras, un 45 por ciento mientras se mantiene el ritmo creciente de autocares, gracias a la existencia de contratos anteriores a este proceso. En los demás segmentos, el retroceso de Enasa es superior a la media, debido a la fuerte recesión que está sufriendo el sector. Esta evolución supondrá un sobrecosto al Estado español toda vez que el INI ha anunciado su intención de asumir las pérdidas de Enasa hasta su venta.

VENTAS

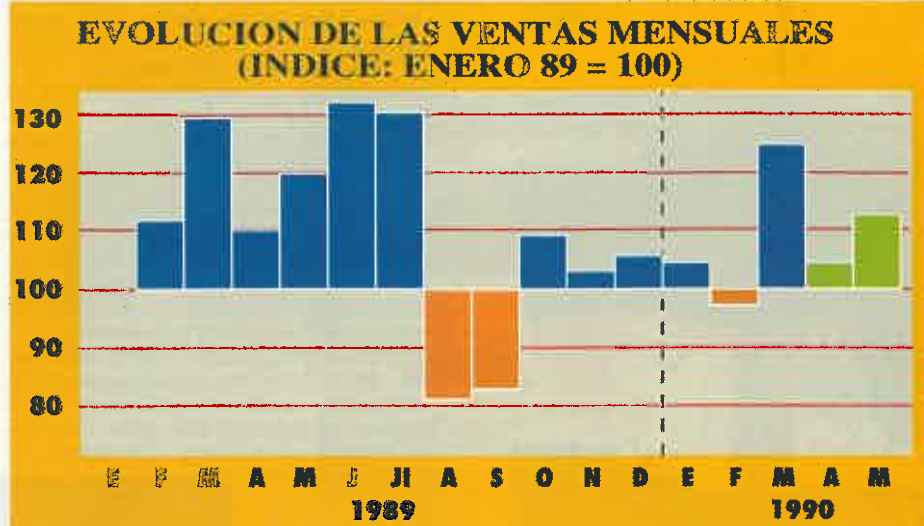
LA CRISIS QUE NO ACABA

LA industria automovilística española venía batiendo récords históricos en los últimos años, con una expansión del mercado interior que llegó a alcanzar aumentos de hasta un 33 por ciento, tasa que quintuplicaba a la de cualquier país de la Europa Occidental.

La verdad era que todos se las prometían muy felices. La demanda superaba las previsiones más optimistas y los fabricantes se veían obligados a establecer los famosos tres turnos diarios en las cadenas de montaje para satisfacer la demanda creciente. Pero, como siempre, la alegría parece que dura poco en la casa del pobre y, de repente, se produce el parón. Las ventas internas se estancan y el mercado entra en un estado de atonía total, que se mantiene desde hace ocho meses. No se trata ya de los típicos dientes de sierra, es que la demanda ha caído, y sigue sin dar indicios de recuperación.

Puestos a buscar las posibles causas, los fabricantes culpan al Gobierno, al que achacan una serie de medidas que si en principio iban encaminadas a enfriar la economía, después lo que ha hecho ha sido congelar el mercado del automóvil y su industria.

Y puede que en esta ocasión, tengan parte de razón, porque, si exceptuamos la restricción crediticia, parece que el resto de las condiciones siguen siendo tan favorables como en el periodo expansivo de antes del verano pasado. Por otra parte, si se examina la evolución de la de-



manda interna se ve que el parón se produce en el segundo semestre, en el que el crecimiento es de sólo un 2,3 por ciento, cuando en los primeros seis meses del año había sido de cerca de un 11 por ciento, como se puede observar en el gráfico referido a la evolución de las ventas en los últimos quince meses.

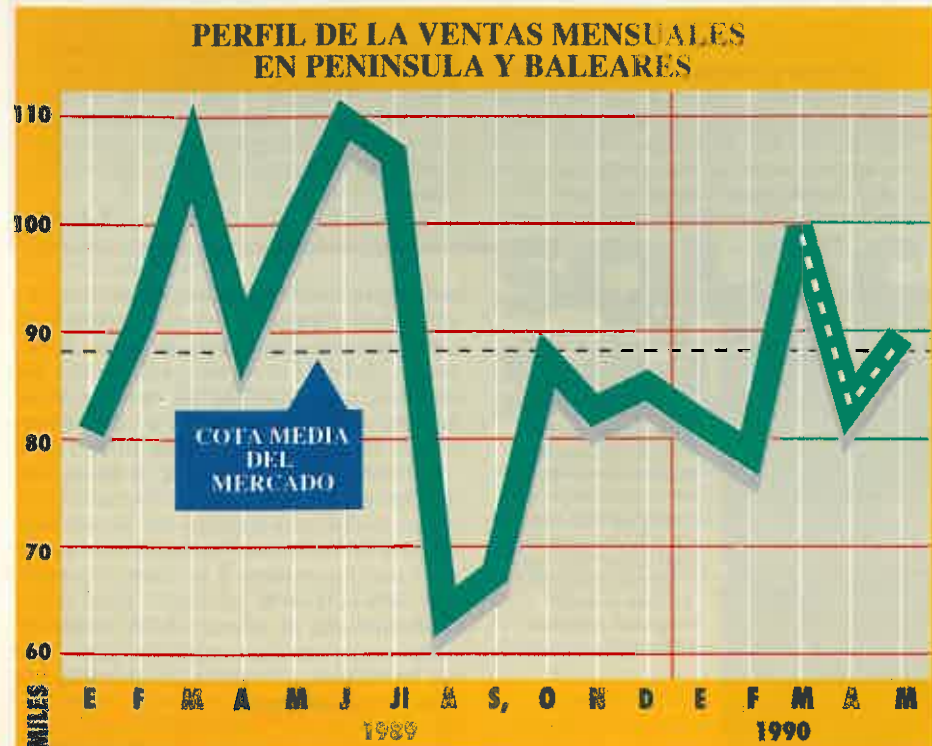
Efectivamente, en la segunda mitad del año pasado, las ventas fueron de mal en peor, pero se podría esperar que en los primeros meses de éste, con el crecimiento del empleo, que sigue, y el que en los convenios los salarios habían crecido por-

centualmente más que en años anteriores, la demanda experimentaría alguna mejora, pero no dure así y lo malo es que, según las previsiones que obran en nuestro poder, ni en estos meses de pre-verano se recupera.

Si se observa el gráfico de ventas mensuales en la Península y Baleares, tanto de fabricación nacional como de importación, se puede ver que los últimos meses siguen por debajo de la media de los quince meses examinados, si exceptuamos el de marzo que mejoró un poco, pero sin llegar a los niveles alcanzados en el mismo mes del año anterior.

Por otra parte, si tomamos los datos del ANFAC, referidos a las ventas del primer trimestre de este año, vemos que sólo Peugeot, Citroën y Seat superan ligeramente la media que habían alcanzado en el ejercicio anterior (en un 3,6; 2,9 y 1,8 respectivamente), mientras que bajan Renault, con un 11 por ciento, y Opel con un 0,9 por ciento. Y eso que la comparación es con un año bastante flojo, por lo menos para alguna de estas marcas.

Todo esto puede tener consecuencias graves. Ninguno de los fabricantes se resiste, a perder su parte de cuota y todos se lanzan a unas campañas promocionales muy fuertes, con unos descuentos y unas sobretasaciones astronómicas, de cientos de miles de pesetas, convirtiendo la ley del mercado en la ley del más fuerte. Como esta crisis está durando demasiado se pueden producir situaciones peligrosas, ya que muchas de estas empresas están saliendo de los números rojos y en la actualidad se encuentran comprometidas con unas reestructuraciones importantes de sus procesos productivos. Unos procesos que se podrían ver perjudicados en el caso de que las fábricas no pudiesen afrontar el coste de las inversiones previstas.



CONCENTRACION DE CAMIONES

AL LIBRO DE LOS RECORDS

ERCA de cuatrocientos camiones y tres mil participantes asistieron a la primera concentración de camiones que ha pasado a inscribirse en el «Guinness» por la masiva participación.

La revista Mundo Camión, en colaboración con Pegaso y Michelin, organizaron esta concentración donde todo estaba previsto. Hubo premios al camionero más gordo, al más manazas, al más patoso, una prueba de habilidad de conducción y un concurso de camiones decorados. Como la mayoría de los camioneros se desplazó con su familia, se instalaron juegos infantiles. El sábado por la noche, tras unas chistorras y una capea, «El Fari» cantó para todos los reunidos.

El domingo por la mañana, el párroco de Somosierra ofició una misa de campaña para sus amigos los camioneros. A continuación, se congregaron todos los camiones en el circuito del Jarama por donde primero, desfilaron las cabezas tractoras, luego los vehículos con remolque y por último los camiones rígidos.

A esta concentración también asistie-

ron algunos ejemplares que participan en el Campeonato del Mundo. Estos vehículos de competición realizaron unas vueltas a ritmo de carrera que deleitaron al público. Los camiones se despidieron del Jarama dando unas vueltas, en las que demostraron que estos gigantes del asfalto son muy manejables dentro de unos límites.

Trasladados al descampado situado en frente del circuito, el jurado emitió su fallo y se procedió a la entrega de premios. El piloto Antonio de Dios fue el ganador en la prueba de habilidad con tacto en las cabezas tractoras, mientras que Santiago G. lo hacía en los rígidos. El Volvo F12 de Pedregal ganaba, con un estupendo paisaje asturiano, el premio a la mejor decoración.

El toque final lo puso una gigantesca Paella Valenciana para dos mil personas junto con las bocinas de los trescientos camiones. Ahora sólo queda esperar a que la segunda concentración tenga por lo menos el mismo poder de convocatoria.

A. Ferreyra.

EN POCAS PALABRAS

● VUELVE EL MINI

Los populares Mini, van a volver a hacer su aparición en nuestras calles. Este simpático automóvil que marcó una época, está siendo comercializado en la actualidad por Distrito 39, una tienda especializada en la venta de vehículos de importación, que ha tomado la decisión de reiniciar la venta del Mini. De momento únicamente se está importando el modelo Mayfair, en la versión de 986 centímetros cúbicos. El precio de venta supera ligeramente el millón de pesetas. Las personas que estén interesadas en adquirir un Mini puede llamar al teléfono (91) 571.54.63.



● SUBASTAS PARTICULARES

Todos los domingos por la mañana el Aparcamiento del Hipermercado Pryca de las Rozas se convierte en un mercado de compraventa de automóviles de segunda mano, denominado Automercado de Ocasión. El Automercado emplea un sistema por el que se elimina la presencia del intermediario, facilitando la realización de las operaciones entre particulares. Todos los coches que se exponen en sus instalaciones cuentan con un cartel en el que se especifican las características del vehículo, el año de matriculación, ITV, precio de venta, etc.

El comprador de un coche en este automercado puede tramitar toda la operación en las mismas instalaciones, ya que la organización cuenta con una gestoría, compañía de seguros y una estación de diagnóstico en la que se puede pasar la revisión.

● NUEVO CONCESIONARIO BMW: MAXIMO LUJO

Veimsa, concesionario oficial de BMW en Vigo ha inaugurado unas nuevas instalaciones integrales. Estas instalaciones cuentan con una superficie de 6.226 metros cuadrados, repartidos en cinco plantas, en las que tienen cabida todas las secciones necesarias para atender a los modelos de la marca. Pero no sólo los automóviles pueden recibir asistencia en este concesionario, para que los clientes no se aburran mientras esperan, Veimsa ha montado una zona de espera con gimnasio, pista de squash y bar para tomar el aperitivo.

MADRID

GUINDAS DE LA SEMANA

LOS amantes de los coches deportivos pueden acercarse esta semana hasta Automóviles Opazo que está en la calle Meléndez Valdés número 18 donde tienen a la venta un Porsche 944, matriculado en 1987. Se trata de un Porsche de color negro con 54.000 kilómetros y equipado con extras como aire acondicionado, semicueiro, radio-cassette, etc. Dispone de una garantía de doce meses y se vende en una cantidad interesante: 3.400.000 pesetas.



BARCELONA

EN IF Automóviles que está situado en la calle Mallorca número 512 tienen esta semana a la venta un automóvil de lujo. Se trata de un Citroën XM V6, matriculado hace tan sólo tres meses. En este periodo de tiempo el XM tan sólo ha recorrido 5.000 kilómetros. Como extras cuenta con ABS, tapicería de piel, y radiocassette de la marca Clarion. Es de color negro y cuenta con una garantía de 21 meses. El precio de venta es de 4.000.000 de pesetas.



COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. **Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en una ciudad, un 30 por 100 del

consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. **Opciones:** En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. **Precio final:** En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

* Probado MOTOR 16

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. km/año	Precio total ptas.
ALFA ROMEO						
Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 654 40 11						
Alfa 33 1.3 S	1.361	88	178	8,2	12,45	1.589.350
Alfa 33 1.5 T	1.490	105	188	8,8	12,92	1.689.350
Alfa 33 1.1 IE	1.172	110	190	8,1	12,37	1.584.350
Alfa 33 1.1 16v	1.172	137	208	8,8	13,00	1.854.466
Alfa 75 1.6 IE	1.570	107	183	7,9	11,03	2.000.482
Alfa 75 1.6 IE	1.779	122	192	8,9	14,38	2.221.577
Alfa 75 3.0 "América"	1.962	148	198	8,6	15,00	2.619.766
Alfa 75 T "América"	1.779	155	197	10,7	16,86	2.989.766
Alfa 75 3.0 "América"	2.959	188	214	12,7	18,24	3.769.766
Alfa 75 2.0 D	1.962	128	194	10,7	9,56	2.504.351
Alfa 75 2.4 TD	2.393	112	184	7,4	9,39	2.763.671
Alfa 164 Twin Spark	1.962	148	210	12,1	16,43	3.631.577
Alfa 164 3.0 V6	2.959	192	230	12,3	16,59	4.666.577
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,94	3.973.482

OPCIONES: Pintura Metalizada: Toda la gama 33: 36.000 ptas. La gama 75: 63.175 ptas. Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 80.000 ptas. Servodirección: Alfa 33 1.3 y Alfa 33 1.5 T: 65.000 ptas. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 1.3, Alfa 33 1.5 T y Alfa 33 1.7 IE: 67.000 ptas. La gama 75 con la excepción del 75 1.8 Turbo America y del 75 3.0 America: 84.056 ptas. **Techo práctico:** Toda la gama 33: 65.000 ptas. **ABS:** Alfa 33 1.7 IE, Boxer 16 Válvulas: 150.000 ptas. Alfa 75 2.0 Twin Spark 75 3.0 America: 262.542. **Espejo lateral derecho:** La gama 33 excepto el 33 Boxer 16 válvulas: 13.000 ptas. **Aire Acondicionado:** Toda la gama 33: 185.000 ptas. Toda la gama 75, excepto el 75 3.0 America: 225.000 ptas. **Tapicería de Cuero:** Alfa 75 2.0 Twin Spark y 3.0 America: 225.000 ptas. **Asientos anteriores con mando eléctrico:** Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 170.000 ptas. **Seis Altavoces y antena eléctrica:** Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas.

ARO

Remark. Tel.: (93) 688 37 12.						
Aro 10 tocho base	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.899
Aro 10 tocho base	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.109
240 D	3.120	85	110	10,1	9,79	1.520.848
240 D	3.120	85	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	85	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	85	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	85	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.						
80 E	1.781	112	182	9,1	13,52	2.757.619
80 Special	1.781	112	182	9,1	13,52	2.608.919
90 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,34	3.004.744
90 2.0 V	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 2.0 V Quattro	1.994	160	205	11,0	15,23	4.756.803
100 CD	2.226	136	202	10,8	14,88	3.454.715
100 CD Avant	2.226	136	199	10,2	14,42	3.821.848
100 CD TD	1.996	100	178	8,4	9,59	3.913.865
200 Turbo	2.226	200	228	12,6	16,19	5.864.716
200 Turbo Quattro	2.226	200	223	12,0	17,09	6.862.803
Coupe 2.2 E	2.306	170	219	11,2	15,72	3.856.114
Coupe Quattro	1.994	160	215	10,7	14,79	5.068.014
V8	3.562	250	235	14,0	18,59	9.784.629

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. **Computadora de abordo:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calefactables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático y TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90, 28.765 ptas. **Spoiler trasero:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 7.553 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD: 100.447 ptas. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80, 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80, 267.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V Quattro: 18.953 ptas. **Asien-**

to conductor regulable altura: 80, 22.883 ptas. **Faros antiniebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FQ Crayon:** 80: 92.597 ptas. **Tapicería de cuero (asiento deportivo):** 80: 675.768 ptas. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 115.694 ptas. 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 90 20V, 90 20V, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.610 ptas. **Pintura especial:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. **Climatizador:** 90 20V Quattro: 179.241 ptas. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. **Dispositivo remolque:** TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación faros:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD: 22.248 ptas. **Saco portaesquís:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	--------------	-----------------------	------------------	--------------------

BERTONE

Alpine Motor, S.A. Tel.: (91) 672 55 11.
Sartene Presalidas: 2.403 116 150 109 113 3.708.758

OPCIONES: Aire acondicionado: 230.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 572 02 22.						
316 1.2i	1.596	103	176	9,6	14,37	2.290.921
316 1.4i	1.596	103	176	9,6	14,37	2.385.920
318 1.2i	1.795	115	189	10,1	14,77	2.553.055
318 1.4i	1.795	115	189	10,1	14,77	2.643.055
318 1.5i	1.796	138	202	8,5	13,71	2.778.056
320 1.2i	1.591	129	191	9,3	14,22	3.161.014
320 1.4i	1.590	129	191	9,3	14,22	3.124.751
320 1.6i	1.590	129	191	9,3	14,22	3.458.751
320 1.8i	1.590	129	191	9,3	14,22	3.884.413
325 1.2i	2.494	171	221	11,5	17,08	3.902.016
325 1.4i	2.494	171	221	11,5	17,08	4.014.751
325 1.6i	2.494	171	221	11,7	17,23	4.789.750
325 1.8i	2.494	171	221	11,7	17,23	4.954.751
325 1.9i	2.494	171	221	11,5	17,08	5.219.751
325 1.9i	2.494	171	221	11,5	17,08	4.984.413
325 1.9i	2.494	171	221	11,7	17,23	5.944.414
M-3	2.302	200	234	10,6	16,58	6.997.802
M-3 Cabrio	2.302	200	234	10,6	16,58	8.847.803
M-3 Sport Evolution	2.457	238	249	10,1	15,07	8.447.802
2-1	2.494	171	239	10,4	16,21	8.544.413
324 D	2.493	86	162	8,0	9,91	3.021.844
324 TD	2.493	115	193	7,0	9,32	3.586.844
324TD Touring	2.493	115	197	7,0	9,32	4.462.507
520i	1.990	150	211	9,8	14,81	4.444.413
525i	2.494	192	225	9,0	14,20	5.197.802
530i	2.893	188	227	14,0	18,15	5.762.802
535i	3.430	211	235	14,5	18,33	6.156.413
M 5	3.535	315	260	16,8	20,88	9.847.803
524 TD	2.493	115	196	8,0	9,60	4.521.507
730i	2.898	197	225	15,0	19,27	6.277.802
735i	3.420	220	236	15,0	19,67	7.942.803
735i L	3.420	220	236	15,0	19,67	8.347.802
750i L	4.958	300	240	15,0	20,08	10.537.929
750i AL	4.958	300	254	15,0	20,08	12.387.929

OPCIONES: EH Control: 320 1, 320 ic, 325i, 325 ic, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. **Caja de cambio de relación cerrada:** 325i, 325ic, 325ic: 69.693 ptas. **Diferencial autobloqueante 25 %:** Toda la serie 3 excepto 325 ic: 73.502 ptas. **Todas las series 5 y 7:** 78.128 ptas. **ABS:** 316i, 318i, 320i, 520i, 524i: 165.415 ptas. **ASC:** 535i, 735i, 735i: 178.029 ptas. **750i:** 122.428 ptas. **730i:** 183.688 ptas. **Cambio automático:** 316i 2p: 142.857 ptas. 316i 4p: 154.136 ptas. 318i 2p: 180.451 ptas. 318i 4p: 184.210 ptas. 320i 2p: 238.588 ptas. 320i 4p: 242.414 ptas. 320i Cabrio: 184.211 ptas. 325i 2p: 180.451 ptas. 325i 4p:

214.285 ptas. 325i ic 2p y 4p: 127.820 ptas. 325i Cabrio: 195.488 ptas. 324 d: 187.970 ptas. 324 TD: 199.249 ptas. 320i Touring: 203.007 ptas. 325i ic Touring: 195.489 ptas. 325i ic Touring: 206.787 ptas. 324 TD Touring: 221.053 ptas. 520i: 218.045 ptas. 525i: 206.767 ptas. 535i: 308.271 ptas. 524 TD: 195.489 ptas. 730i: 210.526 ptas. 735i: 268.917 ptas. 735i: 300.752 ptas. **Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i: 103.957 ptas. **Servotronic:** 520i, 730i, 735i, 735i L: 37.008 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** 320i, 320i ic, 325i, 325i ic, 325i ic, 324 TD, 520i, 525i, 530i, 524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas. **Volante deportivo de piel:** Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas. 735i, 735i L, 750i L: 7.453 ptas. **Control automático del nivel del eje trasero:** 530i, 535i: 131.199 ptas. 730i y 735i: 125.092 ptas. 520i y 525i: 111.533 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M-3: 297.606 ptas. 525i, 530i, 535i, 735i L, 750i, 750i L: 194.164 ptas. 730i, 735i: 309.959 ptas. **Suspensión deportiva:** Toda la serie 5: 11.565 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 316i, 318i, 41.634 ptas. 320i: 32.382 ptas. 320ic, 325i ic, 325i, 325i ic: 17.605 ptas. **Enganche de remolque:** Toda la serie 3: 94.084 ptas. 320i ic, 325i ic: 79.346 ptas. **Toda la serie 5 y 7:** 98.945 ptas. **Airbag:** M-3: 192.822 ptas. **Toda la serie 3:** 208.683 ptas. **Toda la serie 5 excepto 535i:** 239.910 ptas. 535i: 214.467 ptas. **Toda la serie 7 excepto 730i:** 221.920 ptas. 730i: 239.910 ptas. **Neumáticos perfil bajo:** 316i: 27.242 ptas. 520i, 524 TD: 55.007 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera:** 316i: 143.278 ptas. 318i, 320i, 325i: 116.036 ptas. 520i, 524 TD: 194.164 ptas. 525i: 161.640 ptas. 730i: 159.489 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados:** 320ic: 180.622 ptas. 320i: 198.425, 325i, 325ic: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520i, 524 TD: 151.860, 525i: 217.997 ptas. 530i: 57.825 ptas. 735i L: 35.134 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo:** 530i: 396.551 ptas. 535i: 200.075 ptas. 735i: 237.063 ptas. 750i: 127.601 ptas. **Neumáticos de perfil superior de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo:** 316i: 173.732 ptas. 318i, 320i, 325i, 325ic: 146.490 ptas. **Pintura Metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ic, M-3: 70.161 ptas. 325ic, 320ic: 63.199 ptas. **Toda la serie 6:** 89.179 ptas. 730i, 735i: 735i L: 108.069 ptas. **Cierre centralizado:** 316i: 42.534 ptas. **Cierre centralizado modelos 4 puertas:** 316i: 51.786 ptas. **Antirrobo con alarma:** 316i, 318i, 320i, 320ic: 90.783 ptas. 325i, 325ic, M-3: 64.020 ptas. **Toda la serie 5:** 49.858 ptas. **Antirrobo con alarma modelos 4 puertas:** 316i, 318i, 320i: 112.358 ptas. 325i, 325ic: 76.753 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** 730i, 735i, 735i L, 750i: 88.481 ptas. 750i L: 45.232 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lado del pasajero:** 316i, 318i: 17.605 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antivaho cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calefactables:** 316i, 318i: 34.696 ptas. 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ic, 520i, 525i, 524 TD: 17.091 ptas. **Spoiler delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i, 320ic: 55.512 ptas. 325i, 325ic: 32.382 ptas. **Parabrisas con franja verde:** Toda la serie 5 y 7: 7.192 ptas. **Techo corredizo e inclinable (mecánico):** Toda la serie 3: 106.784 ptas. **Toda la serie 5:** 122.975 ptas. **Techo corredizo e inclinable (eléctrico):** Toda la serie 3: 144.177 ptas. **Toda la serie 5 y 7:** 160.389 ptas. **Elevavinas eléctrico delantero:** 316i, 318i, 320i: 81.855 ptas. **Elevavinas eléctrico delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i: 148.803 ptas. 325i, 325ic, 520i, 524 TD: 64.020 ptas. **Cortina retráctil de la luna trasera:** Toda la serie 3, 5, 7, excepto el 750i L: 19.851 ptas. **Regulación eléctrica asientos delanteros y altura de reposacabezas:** 525i, 530i, 535i, 730i, 735i, 735i L, 750i: 174.632 ptas. **Bolsas de esquíes incluye reposacabezas traseros:** 316i, 318i, 320i, 325i: 25.443 ptas. **Toda la serie 5 y 7:** 17.990 ptas. **Asientos deportivos BMW para conductor y pasajero con regulación de altura inclinación y longitud de banqueta:** Toda la serie 3, excepto versiones cabrio y M-3: 92.392 ptas. **Toda la serie 7, excepto el 750i L:** 232.971 ptas. 750i L: 56.649 ptas. 525i, 530i, 535i: 275.650 ptas. **Soporte lumbar de ajuste eléctrico del conductor y del acompañante por separado:** Toda la serie 5 y 7: 29.170 ptas. **Calefacción asientos delanteros:** 535i, 735i, 735i L: 47.160 ptas. **Todos los demás modelos de la gama:** 45.746 ptas. **Calefacción asientos traseros:** 735i L, 750i L: 51.400 ptas. **Apoyacabezas asientos traseros (manual):** Serie 3 y 6, 20.817 ptas. **Eléctrico:** 730i, 735i, 735i L, 750i: 30.070 ptas. **Tapicería de cuero:** 320i, 325i, 325ic: 203.416 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 191.337 ptas. 520i, 525i, 524 TD: 244.921 ptas. 530i, 535i: 207.913 ptas. 730i: 263.425 ptas. 735i, 735i L, 750i: 235.689 ptas. **Limpia y lavafaros:** Serie 3, excepto cabrios: 60.138 ptas. 320ic, 325i: 52.685 ptas. Serie 5: 56.026 ptas. Serie 7: 48.573 ptas. **Faros antiniebla combinados con pilotos traseros:** 316i, 318i, 320i, 520i, 525i,

ptas. **Lavafaros:** Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. **Elevalunas eléctrico:** Fiesta CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Fiesta CL 16 puertas: 46.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo: 53.000 ptas. **Elevalunas eléctrico trasero:** Scorpio GL: 59.000 ptas. **Espejos remotos termoelectrónicos:** Escort GT, Ghia, XR3i, RS turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. **Antena en luneta térmica:** Fiesta CL y Ghia: 9.000 ptas. Escort CL, Ghia, XR3i y Country: 9.000 ptas. Orion CL y Ghia: 22.000 ptas. **Llantas de aleación:** Escort XR3i y Cabrio: 61.000 ptas. Orion Ghia 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. **Equipo opcional:** Fiesta (elevalunas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Versiones 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escort XR 3i y RS turbo: 61.000 ptas. **Equipo Lujo:** Escort Ghia: 410.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.

Honda Civic	1.590	130	191	8,1	12,78	2.853.788
CRX	1.590	130	212	7,2	12,07	2.953.788
Honda Concerto 1.6i 16v	1.590	130	196	11,0	15,56	2.809.013
Honda Accord 2.0i	1.997	135	202	9,1	13,57	3.590.487
Honda Prelude EX	1.958	150	204	8,5	13,10	4.003.787
Honda Prelude EX Aut.	1.958	150	180	9,1	13,57	4.153.787

OPCIONES: Cambio Automático: Accord: 150.000 ptas.

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.

990 SE	993	53	143	7,3	10,39	1.356.350
990 SL	993	53	145	7,3	10,73	1.238.951
990 MSE Aut.	993	53	145	7,4	11,01	1.436.993
Turbo De Tomaso	993	72	162	8,9	12,15	1.935.708
990 DSE	993	37	124	5,7	7,99	1.525.906

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

Trooper 2 p. DLX	3.771	300	161	8,1	19,34	3.472.298
Trooper 3 p. DLX	3.771	300	161	8,1	19,34	2.714.919

JAGUAR

C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.

XJ 6, 4.0	3.980	235	225	13,3	18,74	7.397.561
4.0 Sovereign Automat.	3.980	235	220	14,4	19,67	8.171.352
Daimler 4.0	3.980	235	220	14,4	19,67	9.431.351

OPCIONES: Pintura Metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 168.300 ptas. **Diferencial autoblocante:** 4.0 Berlina: 46.920 ptas. **Techo corredizo:** 4.0 Berlina: 169.640 ptas. **Nivelador de suspensión:** 4.0 Berlina: 120.000 ptas. **Ribete tapizado:** 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 91.600 ptas. **Precio con IVA incluido**

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

VAZ 2104	1.294	63	148	7,5	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,5	11,24	863.058
Samara (2108)	1.288	65	150	8,2	11,02	1.006.727
Samara 5p	1.288	65	150	8,2	11,43	1.067.756
Samara 1.5 3p	1.500	75	160	7,7	11,3	1.045.727
Samara 1.5 5p	1.500	75	160	7,7	11,3	1.118.852
VAZ 2107	1.462	77	152	10,6	13,64	993.500
Niva TT	1.569	78	127	11,5	14,48	1.352.458

OPCIONES: 71.674 ptas. **Juego de molduras:** 3.875 ptas. **Tapón de gasolina con llave:** 1.350 ptas. **Volante deportivo:** 8.800 ptas. **Juego de alfombras:** 1.500 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 16 16.

Y-10 Fire	993	46	148	6,0	10,27	1.104.723
Y-10 LX 1.1	1.108	57	151	6,1	9,77	1.284.378
Y-10 GT 1.3	1.301	78	175	7,2	10,91	1.451.909
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.528.208
Delta Turbo Champion 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.528.197
Delta 1.6 00	1.585	108	187	9,1	13,98	1.897.679
Delta Turbo Champion 1.6	1.585	108	187	9,1	13,98	1.797.916
Delta HF Turbo 1.6	1.585	140	204	9,6	15,57	2.299.104

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.800 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e. Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. **Techo abrible:** Y-10 Fila, Y 10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.180 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad pasivo:** Y-10 Fire: 18.088 ptas. **Check Control, Vacuómetro, Cuarentarrevoluciones y manómetro de aceite:** Y-10 Fire: 43.890 ptas. **Pintura metalizada:** Y-10 Fire: 18.820 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma Turbo: 38.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo-Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS DVV: 39.900 ptas. **Aire acondicionado:** Delta 1.600 i.e.: 175.500 ptas. Prisma Symbol: 159.800 ptas. **Servodirección:** Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 159.800 ptas. **Ruedas de aleación:** Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. **Trip Master y Check Control:** Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. **Cordón Parasol-Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. **Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo:** Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. **Asiento anterior con mando eléctrico la calefacción:** Thema i.e. Turbo: 73.150 ptas. **Tapicería Cuero:** Thema i.e. Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 6.32: 133.000 ptas. **Red:** Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Discovery TD Base	2.496	113	147	9,3	10,09	3.299.919
Discovery TD Lupo	2.496	113	147	9,3	10,09	3.580.144
Range Rover EFI 2p v.8	3.947	187	179	15,3	20,30	3.686.043
Range Rover EFI 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	6.254.203
Range Rover EFI Aut. 4p	3.947	187	179	15,3	21,01	6.754.203
Range Rover SE 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	7.414.204
Range Rover SE Aut. 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	7.914.202
Range Rover TD 2p	2.500	121	152	10,4	11,33	3.686.043

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 60.107 ptas. **Pintura metalizada:** Versiones de 2 puertas del Range: 89.253 ptas. **Aire Acondicionado:** Toda la gama Discovery: 249.775 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. **Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera:** 50.000 ptas. **Electric Pack:** Versiones de 2 puertas del Range: 277.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LOTUS

Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.

Lotus Excel	2.172	183	217	11,4	15,31	7.669.787
Lotus Esprit HC	2.172	183	217	11,7	15,12	8.301.109
Lotus Esprit Turbo	2.172	218	245	14,9	19,02	10.036.634

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 350.000 ptas. **Preinstalación de radio:** Excel: 75.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 90.000 ptas. **Tapicería de piel integral:** Excel: 500.000 ptas. Spirit HC, Spirit Turbo: 400.000 ptas. **Tapicería de piel y paño:** Excel: 275.000 ptas. **Pintura metalizada:** Excel: 175.000 ptas., Spirit HC, Spirit Turbo: 200.000 ptas. **Pintura perlada:** Excel: 275.000 ptas., Spirit HC, Spirit Turbo: 300.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.

222	1.996	220	214	11,7	17,47	6.063.524
422	1.996	220	214	11,7	17,47	7.082.767
Spider	1.996	220	214	11,7	17,47	8.050.174
222 SE	2.790	250	240	14,6	19,76	7.347.316

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 228: 88.650 ptas. **Techo corredizo:** 422, 430: 175.331 ptas. **Suspensión ACT:** 2.24 V: 172.000 ptas. **Cambio Automático:** 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. **Tapicería de Piel:** 222: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. **Dirección Asistida:** 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrade, Tel.: (91) 262 42 35.

Mazda 323 F*	1.840	140	201	8,4	14,63	3.200.454
Mazda 323 GT*	1.840	140	198	8,4	14,63	2.910.514
Mazda 323 4 WD	1.597	150	205	10,8	16,36	3.552.214
Mazda MX-6*	1.597	115	183	8,5	13,51	3.336.019
Mazda MX-6 LSD	1.597	115	183	8,5	13,51	3.745.989
Mazda 626 2.0i 16V*	1.998	148	210	10,0	14,69	3.756.913
Mazda 626 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,69	3.973.419
Mazda 626 Coupé	1.998	148	210	10,0	14,77	3.836.944
Mazda Coupé 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,69	4.147.649
Mazda 626 Hatchback	1.998	148	210	10,0	14,69	3.836.089
Mazda 626 Hatchback 4WS	1.998	148	210	10,0	14,69	4.046.589
Mazda RX-7	2.616	190	210	10,3	15,23	4.985.153
Mazda RX-7 Turbo	1.998	200	234	11,9	16,50	6.510.023
Mazda RX-7 Cabrio	1.998	200	234	11,9	16,46	7.008.773
Mazda 929 3.0i	2.954	190	216	13,0	17,14	5.925.624

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

190*	1.997	105	175	8,4	13,43	3.001.959
190 E*	1.997	122	196	9,5	14,38	3.730.514
190 E 2.3*	2.299	136	203	9,8	14,61	4.016.494
190 E 2.6*	2.599	166	208	11,5	17,08	4.796.504
190 E 2.5 16*	2.500	204	235	10,8	15,98	7.086.104
190 B*	1.997	72	164	7,3	10,56	3.446.070
190 D 2.5*	2.497	90	177	8,4	9,93	3.875.719
190 DT 2.5*	2.497	122	192	8,0	9,77	4.382.264
200	1.997	109	187	9,8	13,89	4.127.300
200 E	1.997	122	196	9,5	13,90	4.389.604
200 T	1.997	109	188	10,2	14,34	4.683.240
200 TE	1.997	122	203	10,2	14,34	4.984.184
200 D	1.997	72	160	7,8	8,97	4.176.451
200 T Diesel	1.997	72	160	7,8	9,32	4.823.360
230 E*	2.299	136	202	9,8	14,12	4.599.315
230 TE	2.299	136	203	9,8	14,17	5.142.384
230 CE	2.299	136	180	10,3	14,49	5.866.115
250 D*	2.497	90	176	7,7	9,21	4.589.45
250 D Turbo	2.497	126	195	7,7	9,51	5.320.604
250 Turbodiesel	2.497	90	176	7,7	9,26	5.201.139
260 E	2.699	170	209	11,9	15,96	5.346.674
260 E 4 Matic	2.699	170	218	10,1	14,58	6.802.724
260 SE	2.699	166	205	11,9	15,90	6.375.294
300 CE	2.982	188	228	12,1	16,04	6.927.244
300 CE 24v	2.982	231	240	13,1	17,44	7.867.554
300 E*	2.982	190	228	11,2	15,38	7.866.104
300 E 24v	2.982	231	240	13,1	17,44	8.496.324
300 TE	2.982	190	230	11,2	15,38	8.368.004
300 TE 4 Matic	2.982	190	230	11,2	15,38	7.610.864
300 TE 24v	2.982	231	240	13,1	17,44	7.084.234
300 SE	2.982	188	210	12,1	16,04	6.826.164
300 SEL	2.982	188	210	12,1	16,04	7.339.544
300 SL	2.982	188	210	12,1	16,05	9.510.104
300 SL 24v	2.982	231	240	13,1	17,44	10.540.864
300 E 4 Matic	2.982	190	230	11,2	15,38	7.017.864
300 D*	2.996	109	192	8,6	9,92	5.008.959
300 D 4 Matic	2.996	109	192	8,6	9,92	5.336.829
300 Turbodiesel	2.996	109	192	8,6	10,00	5.602.564
300 T Turbodiesel	2.996	147	198	9,6	10,55	5.666.564
300 T D Turbo 4 Matic	2.996	147	196	9,6	10,55	7.395.404
420 SE	4.196	218	219	13,0	17,85	8.278.190
420 SEL	4.196	218	219	13,2	18,00	8.652.080
420 SEC	4.196	218	219	13,2	18,00	11.033.260
500 SE	4.793	245	230	11,4	16,67	9.933.

Air Plus S: 23.900 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: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevallas eléctricos:** 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: 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 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: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 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 16V y GTI G-60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 369.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabriolet 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 Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Golf Cabriolet GL: 48.961 ptas. Cabriolet Quartett: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet Quartett: 45.171 ptas. **Asiento Posterior Plegable:** 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 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, 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 Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabriolet GL: 14.373 ptas. **Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabriolet Quartett: 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 eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo km/h. 100 km	Costo/km. 10.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------------	-------------------------	--------------------

VOLVO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo km/h. 100 km	Costo/km. 10.000 km/año	Precio total ptas.
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	156	7,9	1.807.708
360 GLT 3P*	1.986	116	181	10,5	2.348.469
360 GLT 4P*	1.986	116	181	10,5	2.523.719
360 GLT 5P*	1.986	116	181	10,5	2.442.639
440 GLT	1.721	106	183	9,1	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	2.841.754
460 L	1.721	106	180	8,8	2.902.338
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	3.365.434
480 ES	1.721	106	186	9,0	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	3.766.364
244 GL	2.316	115	170	10,0	2.908.769
244 GLT	2.316	133	176	11,7	3.228.064
244 GL Diesel	2.383	82	150	8,6	3.038.806
245 GLT	2.316	133	170	10,0	3.056.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	8,6	3.281.018
740 GLT	2.316	117	165	12,8	3.195.663
740 GLT*	2.316	121	160	13,1	3.894.714
740 GLT*	1.986	121	165	10,5	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	158	11,2	3.571.759
740 GLT Inter.*	2.383	109	172	12,5	4.369.648
740 GLT	1.986	139	191	11,5	3.985.154
740 Familiar TD*	2.383	109	172	12,5	4.686.436
740 Familiar Inter.*	1.986	160	185	11,6	5.273.190
740 Turbo 16 V	1.986	200	215	13,0	5.098.703
745 GLE	2.316	131	180	13,1	4.188.844
745 TD Inter.	2.383	122	172	12,5	5.017.996
760 GLE Aut.	2.949	170	190	11,3	6.303.873
760 GLE Turbo D Inter.*	2.383	122	172	10,5	6.584.736
780 T Inter.*	2.316	182	206	12,3	6.881.594
780 Aut.	2.949	170	191	12,2	9.786.940

OPCIONES: Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 ptas. 240, 240 ranchera: 55.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. **Elevallas eléctricos delanteros:** 240 y 240 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. **Elevallas eléctricos delanteros y traseros:** 740, 745 State: 36.000 ptas. **Llan-**

tas de aleación: 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espejos retrorvisores 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.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo km/h. 100 km	Costo/km. 10.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------------	-------------------------	--------------------

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.

Wartburg Berlina*	992	50	132	9,9	12.88	709.748
Wartburg Familiar*	992	50	130	7,4	11,01	754.588

YUGO

Carlsavia. Tel.: (91) 611 55 13.

Yugo 45 A	903	45	135	8,0	10,77	634.513
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	1.111.269
Yugo 55 A	1.299	65	155	9,0	12,50	1.028.969
Yugo 55 AGLS	1.299	65	155	9,0	12,50	1.242.718
Florida 1.4	1.372	70	150	9,2	12,86	1.335.599

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GL: 22.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GLS: 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. **Elevallas eléctrico:** 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. **Guantes Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portabultos:** 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.

CRITICA DE TIENDAS

DISTRITO 39

ALTO NIVEL

DISTRITO 39, se caracteriza por ofrecer al público automóviles de nivel medio alto. En sus exposición de 200 metros cuadrados se muestran a los posibles compradores una escogida selección de las primeras marcas del mercado, marcas como BMW, Mercedes Benz o

y efectiva por los responsables de esta tienda. El stock de 25 unidades permite a Distrito 39 satisfacer cualquier demanda en un plazo relativamente rápido. Si el coche esta en stock este plazo no se demora más de dos o tres días y si se trata de un encargo entonces el cliente tendrá

● **Garantía:** Todos los coches que comercializa Distrito 39 disponen de una cobertura de 18 meses.

● **Taller:** Se encuentra situado enfrente de la exposición. Dispone de la capacidad técnica y humana suficiente para solventar cualquier avería. En el supuesto caso de que no puedan solventar una avería, se encargan de llevar el automóvil al servicio técnico de la marca. La única sección con que no cuenta este taller es la de chapa, aunque han resuelto este tipo de asistencia con varios talleres repartidos por la zona.

● **Seguros y Finanzaciones:** La mayor parte de las pólizas de seguros que se realizan en Distrito 39 se gestionan con Uniseguros. En finanzaciones, las entidades bancarias con las que trabajan son Bankinter y Caja Madrid, mientras que la financiera con la que colaboran es Esfinge.

● **Dirección:** Distrito 39 se encuentra situado en la calle María de Zayas número 21. El teléfono es el (91) 5715463.

Gonzalo Serrano



Puntuaciones:
exposición: 8,5
vendedores: 8
taller: 8
entregas: 8
financiaciões: 7

Porsche. Estos vehículos se comercializan tanto de segunda mano como nuevos. Distrito 39 ofrece a sus clientes la posibilidad de realizar encargos, que son tramitados de forma rápida

que esperar hasta diez días. Una de las posibilidades que se ofrece al comprador es la de entregar su coche usado como parte de la operación de pago en la adquisición del nuevo coche.

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.L.	—	—	—	—	550	490	440	390
Alfa 33 SL	—	—	—	—	790	680	610	—
Alfa 33 QD	—	—	—	—	820	710	640	—
Alfa 33 1.3 S	1000	950	770	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4v	1200	1000	920	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 T.I.	1070	900	820	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.5	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1090	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1380	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1690	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1190	1090	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	980	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1600	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1280	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 80 2.0	1380	1260	1140	960	780	—	—	—
Alfa 80 2.5	1580	1430	1200	970	—	—	—	—
Alfa 80 2.4 TD	1560	1430	1280	1080	870	—	—	—
Sprint Veloce	1100	1030	950	830	700	620	—	—
Sprint 1.5	1230	1100	—	—	—	—	—	—
Sprint 1.7 QV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	1270	1180	1030	870	770	680	620	—
GTV 2.5	1620	1490	1300	1100	960	840	760	—
Alfetta 2.0	—	—	—	—	540	450	380	300
Alfetta TD	—	—	—	—	635	550	470	410
Guletta 1.8	—	—	—	—	470	410	370	—
Guletta 2.0	—	—	—	—	570	470	420	—
Spider 2.0	1680	1520	1290	1060	900	730	660	—
Spider 2.0 Q.V.	1900	1700	1500	—	—	—	—	—
164 Twin Spark	2300	—	—	—	—	—	—	—
164 3.0 V6	2380	—	—	—	—	—	—	—
164 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

AUDI

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
80 CL	—	—	—	—	650	580	520	—
80 CD	—	—	—	—	990	900	810	720
80 GTE	—	—	—	—	1080	950	860	—
80 Quattro	—	—	—	—	1770	1680	1440	—
80 CD TD	—	—	—	—	930	830	750	600
80 Special	1660	—	—	—	—	—	—	—
80 1.8 E	1760	—	—	—	—	—	—	—
80 E 2.2	2120	1980	1700	—	—	—	—	—
80 E 2.2 Aut.	2400	2160	1950	—	—	—	—	—
80 2.0 Front	2670	—	—	—	—	—	—	—
80 Quattro	2800	2500	2250	—	—	—	—	—
100 2.2 E	2200	—	—	—	—	—	—	—
100 CC	—	—	1210	1090	930	830	750	670
100 CD	2090	1990	1870	1680	1360	1210	1000	830
100CD Avant	2330	2220	2010	1810	1530	1370	—	—
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1150	980	830	700	610
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1310	1120	1010	900	—
200 Turbo	3570	3220	2950	2600	2220	1930	1690	960
200 Turbo Aut.	3960	3490	—	—	—	—	—	—
200 CD	3760	3420	2220	1820	1430	1280	1110	760
200 Quattro	3760	3420	2950	2560	2180	1980	1760	—
200 V6	3850	—	—	—	—	—	—	—
Coupe GT	2220	1890	1600	1360	1090	930	840	760
Coupe Quattro	2910	2610	2230	1890	1520	1290	1090	980

BMW

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
315	—	—	—	—	850	750	600	—
316	1600	1500	1350	1250	1150	1100	800	700
316 4p	1700	1600	1500	1350	1200	—	—	—
318i	1800	1700	1550	1400	1250	1150	1000	750
318i 4p	1900	1800	1650	1500	1350	—	—	

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Granada Ghia 2.8 i Familiar					770	650	540	480
Granada GLD 2.1								270
Granada GLD 2.5					480	440	380	240
Capri 2.0 S							290	330
Capri 2.8 i							380	330
Sierra 1.6					640	570	510	
Sierra CL 1.8 4p.					1150	1030		
Sierra CL 1.8 4p.					1150	1030		
Sierra CL 1.8 5p.					1330	1200		
Sierra Laser 2.0 y D.					840	710	640	580
Sierra CL y GT 2.0 4p.					1290	1070	970	
Sierra GL 2.0 4p.					1230	1110		
Sierra GL 2.0 4p.					1440	1220		
Sierra Ghia 2.0 4p.					1055	940	880	780
Sierra Ghia 2.0 i 4p.					1750	1560	1350	
Sierra CL 2.0 Catalizad.					1500			
Sierra CLD 4p.					1280	1100	990	
Sierra GLD 4p.					1410	1200	1080	
Sierra CL 2.0 5p.					1320	1110	1020	
Sierra GL y GT 2.0 5p.					1340	1130	1030	
Sierra 2.0 i 5p.					1495	1260	1150	
Sierra Ghia 2.0 i 5p.					1800	1530	1390	
Sierra CLD 5p.					1340	1140		
Sierra GLD 5p.					1450	1220	1120	
Sierra Ghia 2.3					950	800	640	510
Sierra Ghia 2.0 i 4p.					850	780		
Sierra Familiar CL 2.0					1420	1280		
Sierra Familiar GL 2.0					990	960	790	710
Sierra Familiar GL 2.0 i					1360	1240		
Sierra Familiar Ghia 2.0					1140	1010	940	860
Sierra Fam Ghia 4x4 2.9 2810					2390			
Sierra Familiar GLD					990	860	790	710
Sierra Familiar 2.3 D.					1470	1250	1130	980
Sierra Sport 2.0 i 3p.					1490	1260	1150	990
Sierra Sport 2.0 i 5p.					1530	1300	1190	
Sierra XR4 2.8 i							1200	1080
Sierra XR4 Ghia 4x4 2.8 i					1850	1670		
Sierra XR4 4x4 2.9 i					2410			
Sierra Cosworth 2.0 i					2810	2390	2140	
Scorpio CL 2.0 i					1700	1440		
Scorpio GL 2.0 i					1915	1620	1470	1320
Scorpio GL 2.4 i					2005	1700	1540	
Scorpio GL 4x4 2.0 i							1860	1670
Scorpio GL 4x4 2.9 i					2780	2340	2190	
Scorpio Ghia 2.0 i					2220	1860	1710	
Scorpio Ghia 2.4 i					2390	2020	1840	
Scorpio Ghia 2.8 i					1830	1760	1690	
Scorpio Ghia 2.9 i					2610	2210	2000	
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i					2710	2300	2150	
Scorpio CL TurboD.					1740			
Scorpio GL TurboD.					1910			
Scorpio Ghia Turbo D.					2300			
Scorpio Ghia 2.9 Cataliz.					2690			

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
A 112 Junior TC					310	280	230	
A 112 LX					390	300	270	
A 112 Alcantara					400	320	290	
Y 10 Fire	690	580						
Y 10 Fire LX IE	790	680	600	540	460			
Y 10 Turbo	910	770	700	630				
Y 10 1300	920							
Delta 1300	1020	860	790					
Delta 1600 IE	1180	1000	900	820				
Delta HF Turbo IE	1320	1120	1010	900				
Delta 4x4	1880	1680	1500					
Delta Integrale	2680							
Delta Integrale 16 V	2950							
Prisma 1.5 LX	980							
Prisma 1800					650	580		
Prisma 1800 IE	1140	1000	900					
Prisma Symbol	1270	1080	980					
Prisma TD	1330	1130	1020					
Thema 2.0 IE	2050	1820	1620	1440	1300			
Thema IE Turbo	2220	2000	1800	1620	1480			
Thema BV	2090	1850	1680					
Thema Turbo IE SW	2370	2070	2400					
Thema 2.0 IE 16 V	2300							
Thema Turbo IE 16 V	2740	2470						
Thema 8.32	4730	4250						
Thema TD	2050	1840	1660	1490	1340			
Thema TD Nuevo	2250	2000						
Thema Turbo DS SW	2600	2350	2110					
Gamma 2500							400	350
Gamma Coupé							475	420

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
190 D	2600	2450	2250	2050	1850	1600		
190 D 2.5	3100	2850	2650					
200 D					1040	800	570	
200 D	2950	2800	2650	2300	2050			
240 D	3900	3150	2900	2650	2350			
300 D					1470	1230	980	
300 D	3750	3550	3300	3050	2800			
240 TD					1470	1180	900	610
300 TD					1990	1750	1470	1180
300 TD	4200	4000	3700	3400				
300 TD Turbo					2370	2040	1710	1370
300 TD Turbo	5050	4800	4450	4100				
190 E	2950	2800	2600	2400	2200	2000	1800	
190 E 2.3	3250	3100	2900	2700				
190 E 2.3 16V	5200	4950	4550	4100	3650	3200		
190 E 2.6	3700	3550	3300	3050				
200					990	780	520	
230 E	2950	2800	2650	2300	2050			
230 E	3650	3400	3200	2950	2700			
230 CE					1990	1710	14220	1140
230 CE	4550	4350	4050					
230 TE					1900	1680	1420	1140
230 TE	3850	3650	3400	3150				
290 E	4150	3950	3700	3450	3200			

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
280 E					1710	1420	1140	
280 CE					2280	1990	1710	1370
280 TE					2130	1850	1560	1280
300 E	4560	4300	4000	3700	3400			
300 E 4 Matic	5700	5200	4800	4500				
300 CE	5650	5150	4800	4500				
300 TE	5000	4650	4250	3900				
280 SE	4100	3700	3350					
280 S				2250	1900	1550	1200	
280 SE				2850	2500	2200	1850	
280 SEL				3100	2750	2400	2050	
300 SE	5050	4800	4500	4200				
300 SE	6450	6200	5900	5600				
380 SE				3600	3200	2750	2300	
420 SE	5800	5500	5050	4550				
420 SEL	6150	5850	5350	4850				
500 SE	8200	7900	7400	6900	3500	3050	2550	
500 SEL	8800	8450	8000	7500	3600	3100	2600	
560 SE	9800	9100	8350	7400				
280 SL				3800	3200	2800	2350	
300 SL	8500	8200	7800	7300				
380 SL				4600	4000	3500	2950	
380 SEC				4250	3600	2950	2250	
420 SEC	7000	6400	5800					
420 SEL	7450	7000	6450	5850				
500 SL	7700	7050	6400	5700	4500	3900	3300	
500 SEC	7900	7500	6850	6200	4550	3950	3350	
560 SE	8500							
560 SEL	8900							
560 SEC	8850							

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Corse City 1.0 3p.	670	570	510	460	—	—	—	—
Corse Swing 1.0 3p.	720	620	560	—	—	—	—	—
Corse Base, Lotus LS 1.0 3p.	—	—	—	430	370	300	270	—
Corse Swing 1.2 3p.	790	670	610	—	—	—	—	—
Corse B-Luxus LS 1.2 3p.	—	—	—	480	410	340	300	—
Corse TR 1.2 3p.	—	—	—	—	380	320	280	—
Corse Swing 1.2 4p.	850	720	650	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.2 5p.	820	700	630	—	—	—	—	—
Corse Berlina LS 1.2 3p.	—	—	—	—	430	370	320	—
Corse GL 1.2 3p.	840	720	650	—	—	—	—	—
Corse GL 1.2 4p.	890	780	690	—	—	—	—	—
Corse GL 1.2 5p.	870	740	670	—	—	—	—	—
Corse TR 1.3 2p.	—	—	—	—	410	340	300	—
Corse B-Luxus LS 1.3 3p.	—	—	—	520	450	380	340	—
Corse GL 1.3 3p.	870	750	670	—	—	—	—	—
Corse GL 1.3 4p.	920	790	710	—	—	—	—	—
Corse GL 1.3 5p.	900	770	690	—	—	—	—	—
Corse SR y GT 1.3	860	760	680	600	510	460	380	—
Corse Swing 1.5 D 3p.	750	640	580	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.5 TD 3p.	825	700	620	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.5 D 4p.	800	680	620	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.5 TD 4p.	870	740	—	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.5 D 5p.	790	690	—	—	—	—	—	—
Corse Swing 1.5 TD 5p.	850	720	—	—	—	—	—	—
Corse GSI 1.6 5p.	1070	920	—	—	—	—	—	—
Kadett Top 1.6 3p.	—	960	—	—	—	—	—	—
Kadett 1.6 GT 3p.	1050	—	—	—	—	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 3p.	—	—	—	850	770	680	—	—
Kadett 1.8 GT 3p.	1130	—	—	—	—	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p.	1310	1110	1000	—	—	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 16v 3p.	1500	1270	1150	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.3 S 4p.	970	820	740	670	—	—	—	—
Kadett City 1.3 S 5p.	910	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p.	1020	880	780	700	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 5p.	990	840	760	690	—	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 4p.	1100	930	850	780	—	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 5p.	1080	910	830	740	—	—	—	—
Kadett GT 1.8 4p.	1230	1040	940	850	—	—	—	—
Kadett GSI 2.0 5p.	1360	1160	1050	950	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 4p.	1100	930	840	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 4p.	970	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 5p.	1070	910	820	—	—	—	—	—
Kadett City 1.7 D 5p.	920	—	—	—	—	—	—	—



PRODUCTOS KRAFFT

DESDE hace muy pocos meses Krafft está comercializando una nueva gama de selladores. Se trata de los «poliuretanos», una gama de productos diversificada en función de las distintas aplicaciones que se pueden realizar. Por un lado se encuentran los productos indicados para el pegado de las lunas de los vehículos y, por otro, los productos dirigidos a la realización de uniones de carrocerías. Destaca además, la nueva pistola neumática, bautizada con el nombre de «Winchester», que Krafft ha presentado en el mercado con el fin de completar la actual gama de pistolas de este tipo de que dispone.

DIMETAL CON PEGASO

La empresa Dimetal ha firmado un acuerdo de colaboración con Pegaso por el que participará como patrocinador del equipo CS-Pegaso Racing Team en la presente edición del campeonato de Europa de carreras de camiones.

La colaboración entre Dimetal y Pegaso se remonta a las participaciones de la firma del caballo alado en los raids africanos del París-Dakar y Faraones, aunque las relaciones comerciales entre ambas firmas comenzaron hace más de veinte años, durante los cuales Dimetal ha desarrollado sistemas integrales de frenado que



permiten la detención progresiva de los vehículos industriales de una forma progresiva, controlada y predecible.

NUEVO TMA DANCALL 7000

La compañía danesa Dancall ha presentado en nuestro país su último modelo de teléfono automático, el Dancall 7000, que incorpora de serie un sistema «manos libres total» controlado por la voz, además de contestador automático. El nuevo equipo cuenta además con un fil-

tro activo ATD, que investiga continuamente durante la conversación sobre el canal más «limpio» de los disponibles, situándonos en él.

BUGS BUNNY

EL 27 de julio, Bugs Bunny, la estrella de los estudios Warner Bros, cumplirá cincuenta años. Desde su aparición en 1940, ha protagonizado con éxito, ciento sesenta cortos, cinco películas y sin fin de series de televisión, sin olvidar que en 1958, ganó un Oscar.

Para conmemorar esta fecha, la Warner Bros, en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, organizó, el pasado mes de junio en el Parque del Retiro, una exposición en la que no podían faltar sus amigos inseparables: Porky, Elmer, Silvestre, Piolín, Coyote, Correcaminos y el Pato Lucas, protagonistas todos de innumerables escenas de persecuciones, a bordo de trepidantes automóviles.



PRESIDENTE ERGONOMICO

HA sido presentada recientemente la Copa Nacional Monomarca «Suzuki Lucky-Strike». La prueba la disputarán 50 jóvenes pilotos que representarán a 14 federaciones territoriales. Todos ellos montarán una Suzuki RGV de

250 centímetros cúbicos que ha puesto a su disposición la Federación española de Motociclismo.

Esta competición constará de cinco pruebas. La primera de ellas se disputó en el circuito del Jarama el pasado tres de junio con la victoria de Javier Rodríguez. El resto de las pruebas se celebrarán en Albacete, de nuevo en el Jarama, Jerez y por último en el circuito de Cataluña.



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
Telex 50.754 JMMV-E



PORSCHE CARRERA 2 TIPTRONIC

EL CAMBIO MAGICO

Un cambio automático puede ser mucho más divertido, mucho más eficaz que un cambio manual; la demostración llega de la mano de Porsche, de una marca especializada en automóviles de altísimas prestaciones. El nuevo sistema de automatismo, el Tiptronic, aplicado al Carrera 2 transforma la personalidad de este coupé legendario; el deportivo bronco, casi salvaje, reservado para conductores con talante y hechuras de piloto se han convertido en una máquina implacable, de prestaciones espectaculares, que se maneja sin esfuerzo, incluso en las peores congestiones urbanas. El nuevo cambio automático se encarga de filtrar todas las reacciones violentas y su tarea es tan impresionante que el conductor se descubre a sí mismo, en más de una ocasión, gritando: ¡Tip!, ¡Tip!... ¡Tronic!. Esta mejora vale algo menos de seiscientos mil pesetas, sobreprecio que se amortiza en un suspiro.



SIN SECRETOS. El cambio automático Tiptronic permite dos tipos de conducción: cómoda o deportiva, para pasar de una a otra basta mover la palanca unos centímetros.

EN Porsche se habla el lenguaje de la competición, de las prestaciones más espeluzantes y de la manejabilidad más espectacular, dos conceptos que marcan el diseño de cualquier componente de sus automóviles. El cambio automático Tiptronic no es una excepción a una filosofía tan peculiar.

Con el sistema puesto a punto por los técnicos germanos se puede conducir con la dulzura de una venerable ancianita o con la fiereza del velocista más experi-

VIRTUDES

- Cambio excepcional
- Facilidad y suavidad de manejo
- Frenos fabulosos

CARRERA 2 TIPTRONIC
PRECIO: 11.295.093 PTAS.

- Suspensión anterior dura
- Precio muy alto
- Climatización algo justa

DEFECTOS

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Trasero longitudinal de seis cilindros horizontales opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Árbol de levas en cabeza por fila de cilindros accionados mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de ocho apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 3.600 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 100 mm. Carrera: 76,4 mm. Compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 250 CV (184 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 31,6 mkg (309 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Embrague: Multidisco en baño de aceite con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 3ª a

1.000 rpm: 28,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 39,2 km/h. **DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 11,5 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Bosch.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tirados con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 ZR 16 delante y 225/50 ZR 16 detrás. Llantas de aleación, de 6 x 16 pulgadas delante y 8 x 16 pulgadas detrás.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.380 kg. Capacidad del depósito de combustible: 77 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	Tip.	Man.
CIUDAD		
A 27,3 km/h de promedio	16,2	15,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,1	8,0
En conducción rápida	15,9	15,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,2	9,8
A 140 km/h de cruceo	12,9	12,5
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros 100/km	13,2	12,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	540	560

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Tip.	Man.
Km/h	256,8	264
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada	15,0	14,1
1.000 m salida parada	26,8	25,4
De 0 a 100 km/h	6,7	5,8
Recorrido (metros)	100	86
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,1	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	18,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	26,5	29,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	33,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,7	6,8
recorrido (metros)	133	193
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	9,6
recorrido (metros)	-	273

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Diferencial autoblocante: 164.920 pts.
Pintura metalizada: 183.540 pts.
Techo eléctrico corredizo: 277.970 pts.

FRENOS



A 60 Km/h: 14,8.
A 100 Km/h: 39,9.
A 120 Km/h: 57,9.

SONORIDAD



A ralentí: 60,1. A 120 Km/h: 71,8.
A 60 Km/h: 67,3. A 140 Km/h: 73,6.
A 90 Km/h: 69,4. A Tope: 81,5.

mentado, sin el menor esfuerzo físico y con la mecánica a pleno rendimiento.

Para un manejo tranquilo basta situar la palanca de cambio en la posición D; el desafiante Carrera se mueve entonces con la soltura de un utilitario. Los doscientos cincuenta caballos de potencia de su motor muestran una docilidad especial y son capaces de llevar el coche al paso de una persona sin el menor traqueteo; esos «pura sangre» mecánicos despliegan toda su energía en un abrir y cerrar de ojos en cuanto se hunde el pedal derecho sin contemplaciones. El cambio automático piensa y actúa por el conductor, interpreta sus intenciones con toda exactitud gracias al repaso fulminante a cinco parámetros distintos: la velocidad, la posición del pedal del acelerador, el movimiento instantáneo del pedal del acelerador, el régimen de giro del motor y las fuerzas, tanto transversales como longitudinales, que actúan sobre el coche en ese momento.

La capacidad de decisión vuelve a manos de la persona sentada al volante cuando la palanca de cambio, situada en la posición D, se lleva hacia la derecha para engranarla en un carril que sólo tiene tres



FUERZA BRUTA.

El seis cilindros boxer de Porsche tiene el estilo de los pura sangre. Los 250 caballos empujan con furia.

símbolos: M por manual, + como indicativo para el paso de una marcha inferior a otra superior y - como indicativo del paso de una marcha superior a otra inferior.

Al acceder a ese sistema de utilización se desgustan sensaciones similares a las experimentadas por Alain Prost o Nigel Mansell a los mandos de sus monoplazas Ferrari de Gran Premio. Una ligera pulsación hacia delante, hacia el signo más y el Carrera 2 engrana una marcha superior de forma instantánea, sin trepidación de ningún tipo; hasta el punto de apreciar ese cambio de marcha sólo por el descenso de la rumorosidad del motor y por el salto de la aguja del cuentarrevoluciones.

Cuando se pulsa la palanca hacia atrás se descubre una reacción muy similar. La marcha se engrana de inmediato pero só-

EL ENCANTO DE SIEMPRE.

El Porsche 911 Carrera 2 Tiptronic sigue manteniendo los rasgos que siempre han caracterizado a este mítico deportivo. Con este cambio automático esta fiera se domina con gran facilidad.

por esa razón al levantar el pie del acelerador o al frenar con toda energía se van engranando, por sí mismas, marchas cada vez menores hasta llegar, a la primera si el coche se detiene por completo.

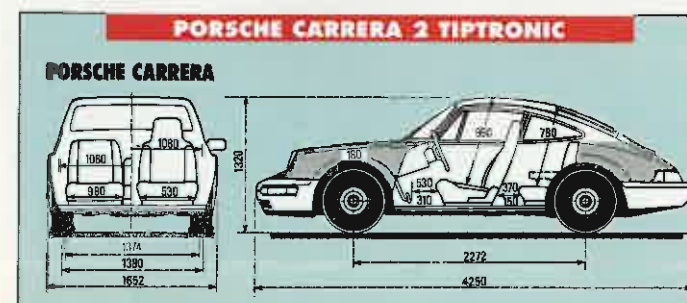
En aceleración se produce el recorrido inverso para facilitar así las arrancadas fulgurantes. Si se acelera sin contemplaciones el sistema Tiptronic pasa de primera a segunda cuando se rueda casi a ochenta por hora con el motor a más de seis mil revoluciones por minuto; pasa de segunda a tercera en la proximidad de los ciento cuarenta por hora y de tercera a cuarta cuando se roza el umbral de los doscientos por hora. Los cambios son, en cualquier caso, un prodigio de suavidad y la mecánica no sufre el menor castigo.

El Tiptronic modifica la fisonomía del Carrera 2 de forma radical al liberar al conductor de una carga: la búsqueda de la marcha adecuada en cada tramo del recorrido para que se centre por completo en el volante, en el acelerador y el freno.



lo en aquellos casos en los que la mecánica no sufre con el cambio, cuando el motor no supera el régimen máximo permitido. En caso contrario la orden queda en suspenso durante algunos instantes para ejecutarse en el momento en que no existe el riesgo de un sobrerégimen dañino.

Esa posición automático-manual no suprime, en ningún caso, las respuestas habituales en un cambio automático clásico,



El sistema Tiptronic ha modificado el carácter del Carrera 2, ahora es más dócil sin perder su eficacia.

El cambio automático Porsche, derivado del cambio puesto a punto por los prototipos 962 C en dos temporadas de carreras, no sacrifica ninguno de los capítulos clave en un deportivo de altos vuelos, no sacrifica ni las prestaciones ni los consumos. Las prestaciones del Carrera 2 Tiptronic, la velocidad pura y las aceleraciones, no se reducen ni un cinco por ciento con respecto al Carrera 2 de cambio manual, mientras que las recuperaciones son mucho más energéticas en el «coche inteligente». Los consumos se mueven, por su parte, en esa misma línea y aumentan algo menos de un cinco por ciento con respecto al modelo que está equipado con cambio manual de cinco velocidades.

Todos estos datos sobre el Tiptronic son un buen entremés para atacar el plato principal del menú, el Carrera 2 en su jugo, un concentrado de energía pura que se sirve aderezado con unos frenos de ex-

cepción y con un sonido mecánico digno de los mejores piropos.

El Porsche «inteligente» permite conducir a un ritmo endiablado sin renunciar, en ningún momento, a una seguridad espectacular. El Carrera 2 es un deportivo pensado para autopistas y autovías, un proyectil que avanza a más de doscientos por hora sin sentir las ráfagas de viento transversal. La forma aerodinámica del frontal y la presencia del deflector posterior, de un deflector que entra en acción al superar los ochenta por hora, han suprimido aquella sensación de flotación que caracterizaba a los 911 más veteranos.

La arrogancia del Carrera 2 en recorridos rectilíneos se transforma en efectividad casi terrorífica cuando se abordan carreteras sinuosas con piso en buen estado. El tren delantero del Porsche más joven responde de inmediato a las órdenes dadas al volante y el tren trasero sigue la trayectoria marcada sin rechistar; sólo si se fuerza mucho el ritmo, si se elige una marcha corta y se acelera sin piedad es posible sentir un atisbo de deslizamiento de la «popa». La reacción que les ha dado fama en todas sus participaciones deportivas, controlable sin grandes problemas.

Este panorama positivo se enturbia un poco en las curvas más rápidas, en esas curvas de autopista que el Porsche invita a tomar con toda la alegría del mundo; el motor colgado atrás actúa como un péndulo que genera ciertos «latigazos» del tren trasero, movimientos mínimos pero capaces de enfriar los ánimos velocistas de los usuarios menos expertos.

Los frenos del Carrera 2 actúan como cuatro garfios bien afilados. Son impresionantes e incansables.

En carreteras de asfalto bacheado es mejor tomarse las cosas con calma; la dureza de la suspensión anterior resta parte de su aplomo al tren delantero, que bota y rebota con más energía de la deseable, esas sacudidas pasan al volante y se sienten en las muñecas con demasiada intensidad. El Carrera 2 descubre así su estilo viril, el estilo de un coche derivado, en línea directa, de la competición.

El Porsche más joven pone en juego unos frenos de excepción, unos frenos que actúan como verdaderos garfios y «clavan» el coche en distancias verdaderamente increíbles. El Carrera 2 acaba de conseguir el título oficioso de campeón del mundo de frenada, título otorgado por una de las publicaciones alemanas del motor con más prestigio, y confirma tal galardón desde el primer momento; los cuatro discos, autoventilados,



SOLO PARA DOS.

Los asientos del 911 están reservados para dos pasajeros. Los traseros son poco menos que simbólicos.



INTERIOR DEPORTIVO.

Dentro del Carrera 2 Triptronic se respira un ambiente deportivo. El cuadro de instrumentos es al más puro estilo con indicadores esféricos. La única diferencia con respecto al Carrera 2 de cambio manual es la palanca del cambio.

hacen gala de una energía terrorífica y se muestran insensibles al trato más duro, un trato que en el caso del modelo Tiptronic se suministra en bastantes ocasiones. El tacto del pedal es casi perfecto; algo duro y con una carrera muy corta, para aumentar así la efectividad hasta límites increíbles. Del ABS sólo puede decirse



PEUGEOT:

SX

TODAS LAS VENTAJAS
DEL SC, PERO CON MÁS
NERVIO Y POTENCIA.



EL SCOOTER

SC

¡Date el capricho!

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



Recomendamos
Lubricantes



RED DE IMPORTADORES DE PEUGEOT MTC

ANCA-Tel (986) 23 26 03 -VIGO • AUCASA-Tel (922) 23 20 77-SANTA CRUZ DE TENERIFE • CIAL NAVARRO HNOS
Tel (952) 22 39 30-MÁLAGA • IBEM AUTOMOCION-Tel (96) 341 49 99-VALENCIA • LUIS GILI VALL LLOSERIA-
Tel (972) 20 76 03-GIRONA • MOTO SERVICIO-Tel (94) 431 85 95-BILBAO • MOTOR GRUP-Tel (93) 200 11 86-
BARCELONA • OSAKA MOTOR'S-Tel (91) 730 27 77-MADRID



El bramido del motor Porsche seduce desde el primer instante, es un grito de poder casi salvaje.

una cosa, pasa casi desapercibido, que es el mejor halago para el sistema. La dirección es muy precisa y se maneja sin esfuerzo gracias al mecanismo de servoasistencia, pero transmite, por contra, las irregularidades del suelo con demasiada facilidad. Las ruedas se llevan de un extremo a otro con poco más de dos vueltas y media de volante, rapidez bien adaptada al agilísimo estilo del coche.

Todos estos elementos valoran en su justa medida el potencial de un motor fuera de serie, del motor con seis cilindros horizontales y opuestos refrigerado por aire que el Doctor Ferry Porsche puso a punto hace más de un cuarto de siglo.

La mecánica del Carrera 2 sorprende por sus modales educados, por la progresividad de sus reacciones, impensable en un coche de raza. Los doscientos cincuen-

FRENTE A SUS RIVALES

El Carrera 2 Tiptronic no tiene demasiados rivales. El sistema de cambio automático puesto a punto por Porsche está muy lejos de los sistemas tradicionales y no admite comparación. Valeo trabaja ahora mismo un sistema similar, probado con éxito en los Lancia Delta de rallyes, que podría dar réplica al conjunto electrónico de gran complejidad que se esconde bajo el nombre Tiptronic. El futuro Alpine Renault será el primer coche preparado para adoptar el mecanismo Valeo.

ta caballos de potencia van entrando en escena con una fuerza majestuosa hasta alcanzar las 4.500/4.800 revoluciones por minuto, para demostrar la energía casi salvaje de los mejores «pura sangre» una vez superada esa barrera. Disparan el coche hacia delante con furia pero sin per-



SIGUE EL MITO.

El Porsche 911 parece un modelo que va a seguir vigente todavía por mucho tiempo.

Sobre todo después de las modificaciones que les realizaron los técnicos de la marca.

der la compostura, mientras la persona sentada a los mandos aprecia, tan sólo, un ligero aumento del sonido, del claqueo metálico, que caracteriza al motor de seis cilindros Porsche cuando respira a pleno pulmón.

El Carrera 2 Tiptronic es un coche acabado a las mil maravillas que ofrece una sensación de solidez. La postura de conducción se adapta bien a las tallas más extremas.

Los pedales y la palanca de cambios están bien dispuestos y la única crítica posible va para el volante, no por el grosor de su aro ni por la calidad del cuero de su recubrimiento, sino por su diámetro, algo exagerado.

Los asientos delanteros hacen gala de una forma anatómica excelente. La base y el respaldo tienen un mullido firme que se agradece en los trayectos más largos. ○

Angel Marco

Fotos: José Antonio Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Porsche España, S.A., Avenida de Burgos 87, 28050 Madrid. Teléfono: 459 15 61. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 20 puntos de asistencia técnica en toda España.

SEAT IBIZA II. LIDER EN VENTAS '89

TEMPERAMENTO SXi

EL IBIZA SXi.

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

Estos son algunos de sus éxitos:

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

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

1.599.000 PTAS.

Prezo final recomendado por el fabricante (IVA y transporte incluidos)

SEAT. MAS POR MENOS.

IBIZA. Desde 980.000 Ptas.

SEAT
Grupo Volkswagen



MECANICA		
MOTOR	Excelente	El seis cilindros Porsche tiene el estilo de los «pura sangre», sus 250 caballos empujan con furia.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Es la clave de esta versión especial del Carrera 2. Es un prodigio de eficacia. Se adelanta al futuro.
TRANSMISION	Excelente	Obtiene el máximo rendimiento de un motor que pide guerra en todo momento.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Se adapta sin problemas al usuario español de talla media. Asientos con buena forma anatómica.
CLIMATIZACION	Normal	El caudal de aire no es demasiado importante. El aire acondicionado, de serie, es imprescindible.
SONORIDAD	Excelente	El sonido del motor Porsche, apasionante, llega muy filtrado y no molesta ni al rodar deprisa.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Es precisa, es rápida y se maneja sin esfuerzo; pasa las irregularidades del suelo a las manos.
FRENOS	Excelente	Se merece el título de campeón del mundo de eficacia en frenada. Energía y buen tacto.
SUSPENSION	Buena	Trabaja de forma impecable sobre pisos en buen estado. Saltarina en suelos bacheados.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Es un coche para dos ocupantes. Las plazas posteriores sólo son útiles para niños pequeños.
MALETERO	Regular	Es bastante reducido y obliga a elegir unas maletas especiales.
CALIDAD	Excelente	El Carrera es un coche hecho para durar, está acabado a las mil maravillas.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Rondar a 260 por hora con un coche automático es un ejercicio espectacular de eficacia.
ACELERACION	Excelente	El Carrera 2 Tiptronic acelera como un misil. Los resultados admiten los mejores propósitos.
RECUPERACION	Excelente	El modelo automático consigue mejores resultados que el coche de cambio manual.

ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	El Tiptronic es respetuoso con los consumos que sólo empeoran un cinco por ciento.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Es difícil pedir más. El Carrera 2 lleva todo lo imaginable.
PRECIO	Regular	El suplemento por el sistema Tiptronic no es excesivo; los diez millones de pesetas si lo son.



El Golf Syncro es un coche discreto pero eficaz, pensado para aquellos que vivan en climas difíciles, en donde la lluvia y la nieve hacen frecuente acto de presencia, o simplemente gusten de los deportes de montaña y esquí.

VW GOLF CL SYNCRO

MUY SEGURO

PARA adquirir un vehículo de tracción integral ya no tenemos que recurrir a las versiones deportivas, cada vez son más los fabricantes que incluyen este tipo de transmisiones a sus modelos básicos.

Volkswagen comercializa ahora la tracción a las cuatro ruedas en la versión CL del Golf, que pasa así a ofrecer un amplio espectro de posibilidades. Se ofrece con mecánica de 75 y 90 caballos, con gasolina y diesel, de transmisión automática y manual, con carrocería de tres y cinco puertas y de tracción delantera o la ya mencionada versión de tracción total.

El motor del Syncro CL es un viejo conocido, es el mismo del Sprinter de 90 caballos.

Es un motor que, a pesar de perder algo de potencia al tener que distribuir su fuerza a cuatro ruedas en vez de dos, empuja suave y decididamente hasta su régimen máximo; no muestra pereza alguna para subir de vueltas y eso a pesar de tener unos desarrollos largos sobre todo en quinta velocidad.

Los consumos recortados del Sprinter

no tienen nada que ver con los del Syncro, la tracción a las cuatro ruedas y el incremento de peso de este último, se dejan notar a la hora de echarle gasolina.

La novedad de este Golf es el sistema syncro de tracción total, ya comercializado en España en el Passat y en el Golf deportivo, el Rallye.

La tracción a las cuatro ruedas del Syncro es permanente, no se puede desconectar desde el habitáculo como ocurre en un todo terreno. Sin embargo al frenar se desconecta el eje trasero mediante un piñón libre y el Syncro actúa sólo como un tracción delantera. Esto ocurre para hacer compatible la tracción permanente con el sistema antibloqueo ABS que el Syncro equipa de serie.

La tracción del nuevo Golf es pues permanente pero no fija, como ocurre en otros coches, varía la proporción de fuerza que se reparte entre los dos ejes, según las condiciones de agarre del suelo.

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- ABS de serie
- Amplitud interior

VOLKSWAGEN GOLF CL SYNCRO
PRECIO: 2.646.140 PTAS.

- Maletero reducido
- Opciones caras
- Rueda repuesto de emergencia

DEFECTOS

Normalmente son las ruedas delanteras las que reciben mayor propulsión, pero en una arrancada fuerte o cuando las condiciones del piso son desfavorables y las ruedas delanteras empiezan a girar en vacío, se transmite parte de la fuerza atrás para evitar que patine.

La tracción integral del Syncro refuerza el comportamiento fuera de toda duda del Golf. El coche tiene un aplomo especial y hay que sudar bastante para conseguir hacerle derrapar.

Por zonas muy viradas nos sorprenderá su buen hacer porque apenas se mueve y por su extraordinaria agilidad. Sin embargo en curvas amplias y con el pavimento irregular, el Volkswagen muestra algunos rebotes en el tren delantero, pero sin perder adherencia en ningún momento.

En el interior, la palanca del cambio no



CARO PERO SEGURO.

Los anagramas laterales distinguen al Syncro de los demás Golf. Su buena estabilidad es reforzada con la tracción a las cuatro ruedas, pero esto repercute en un precio muy elevado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Arbol de levas en cabeza accionado por una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81,0 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 14,2 mkg (145 Nm) a 3.300 rpm. Alimentación: Un carburador de registro con starter automático. Combustible: Gasolina de 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas de distribución variable del par por un viscoacoplador. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,2 km/h. En 3ª a

1.000 rpm: 22,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,75 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: SI.

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

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 R 13. Llantas de chapa 5,5X13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1095 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 27,5 km/h de promedio..... 11,2

CARRETERA
A 90 km/h de cruce..... 6,8

En conducción rápida..... 12,7

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruce..... 10,1

A 140 km/h de cruce..... 11,6

A 180 km/h de cruce..... 19,8

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km..... 9,8

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos..... 511

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h..... 166,4

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada..... 17,8

1.000 m salida parada..... 33,8

De 0 a 100 km/h..... 11,8

Recorriendo (metros)..... 207

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª..... 18,5

400 m desde 40 km/h en 5ª..... 20,0

1.000 m desde 40 km/h en 4ª..... 35,4

1.000 m desde 40 km/h en 5ª..... 37,7

De 80 a 120 km/h en 4ª..... 12,7

recorriendo (metros)..... 358

De 80 a 120 km/h en 5ª..... 15,0

recorriendo (metros)..... 424

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones..... SI

Manómetro de aceite..... NO

Termómetro de agua..... SI

Indicador carga batería..... NO

Ordenador de viaje..... NO

Volante regulable..... NO

Faros antiniebla..... OP

Aire acondicionado..... OP

Asiento regulable en altura..... OP

Asientos regulables eléctricamente..... NO

Retrovisores regulables eléctricam..... NO/NO

Mando a distancia..... NO

Elevalunas eléctricos (D/T)..... SI/-

Cierre centralizado..... SI

Cinturones traseros..... SI

Asiento posterior divisible..... OP

Luz interior orientable..... NO

Faros regulables desde el interior..... NO

FRENOS



A 60 Km/h: 16,0

A 100 Km/h: 47,5

A 120 Km/h: 69,3

SONORIDAD



Al ralentí: 48,7

A 60 Km/h: 63,4

A 90 Km/h: 66,1

A 120 Km/h: 71,2

A 140 Km/h: 74,2

A Tope: 76,4

tiene grandes pegs, es precisa aunque de recorridos un poco largos y se ha sustituido el clásico e incómodo pomo en forma de pelota de golf por uno normal y de tacto suave. En cuanto a la dirección se muestra muy pesada de mover en parado, pero se puede comprar como opción una servodirección por aproximadamente 140.000 pesetas.

El nuevo modelo mantiene la amplitud interior de la gama, pero el maletero ha disminuido mucho su capacidad, para dejar hueco al mecanismo que transmite la tracción a las ruedas traseras. Otra de las pegs de esta nueva versión son los asientos delanteros, que no sujetan demasiado el cuerpo y tienen el defecto de no dejar apoyar del todo la espalda.



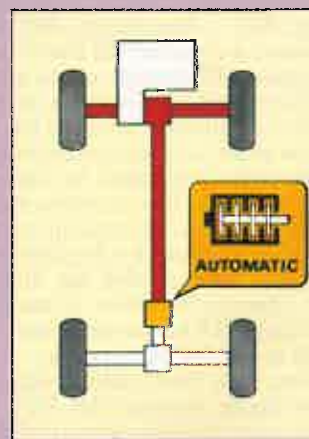
FRETE A SUS RIVALES

Los rivales que más se acercan a las características del Golf CL Syncro son el Citroën BX 4x4, con una potencia de 107 caballos a un precio de 2.527.555 pesetas y el Suzuki Swift Sedan 1.8 4x4, con 91 caballos y un valor de 1.893.787 pesetas. Los otros vehículos de tracción total existentes en el mercado, son de un segmento superior o versiones deportivas con mucha más potencia y un precio también mucho más elevado.

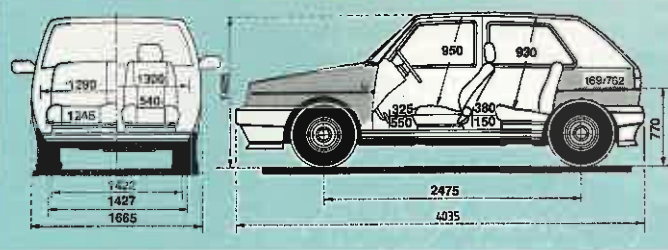
UN SISTEMA EFICAZ

El sistema de tracción total Syncro, reparte la fuerza motriz entre el eje delantero y trasero de forma variable. En condiciones normales son las ruedas delanteras las que reciben la mayor parte de la fuerza del motor, si éstas empiezan a patinar, un viscoacoplador es el que se encarga de pasar parte de la potencia a las ruedas traseras.

El visco-acoplador es una caja compuesta de láminas de acero con muy poca separación entre sí. Parte de las láminas están fijadas, mientras que el resto van montadas al árbol motriz, que a su vez está conectado al eje del diferencial trasero. La caja del visco-acoplador está rellena de un aceite de siliconas viscosas, que cuando las ruedas delanteras empiezan a patinar, el aceite se calienta y pasa a la parte trasera de la caja, accionando las láminas que mueven el eje trasero.



VOLKSWAGEN GOLF CL SYNCRO



El equipamiento del Volkswagen Syncro resulta más bien escaso en función del precio del coche, que cuesta algo más de 2.600.000 pesetas, además hay que considerar que las opciones de la firma Volkswagen son de las más caras del mercado.

El Syncro CL no es un coche nervioso y de altas prestaciones, sino más bien tranquilo y de funcionamiento muy suave. No es un coche barato, pero su seguridad está muy por encima de la de un vehículo normal y, ya se sabe, las nuevas tecnologías se pagan.

Simonetta Garib

Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Volkswagen Golf CL Syncro. Importador: Seat. C/ Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Telf: (93) 335 60 11. Red de Postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

OPCIONES.

Dispositivo remolque: 77.548 ptas. Dirección asistida: 141.041 ptas. Faros antiniebla: 48.961 ptas. Dispositivo lavafaros: 45.171 ptas. Asiento posterior partido: 67.442 ptas. Retrovisores eléctricos: 43.952 ptas. Asiento conductor regulable en altura: 14.373 ptas. Aire acondicionado: 341.999 ptas. Techo corredizo manual: 95.239 ptas. Preinstalación de radio, 4 altavoces: 51.647 ptas.

Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas antirrobo 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, alzacratales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.



758 - 738 - P 38

736 F - 734 F

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Cierre de puertas centralizado, universal.
- Autoalimentación (758).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (758-738).
- Bloqueo motor.

- Telecomando por infrarrojos (el de origen).
- Cierre de puertas centralizado (el de origen).
- Autoalimentación (736 F).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (736 F).
- Bloqueo motor.

734

735 K

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Bloqueo motor.

- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Bloqueo motor.

Otros modelos y accesorios. CONSULTAR

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

Distribuye:

RADIOVOX S.A.

En los mejores establecimientos. Consultanos. Tel. (93) 490 81 40

ESTRATEGIA DE FABRICANTES.

Jean Yves Helmer, Director de la División de Automóviles PSA, aboga por una reciprocidad administrativa en el esfuerzo de los fabricantes por hacer la carretera más segura.



ACCIDENTOLOGIA, UNA CIENCIA EN DESARROLLO

SEGURIDAD SEGUN PSA

PEUGEOT y Citroën, constructores franceses agrupados en el grupo PSA han iniciado un ambicioso proyecto para conseguir carreteras más seguras. Tras la fuerte inversión económica y tecnológica se espera un resultado factible a corto plazo: reducir el número de víctimas a la mitad para el año 2000.

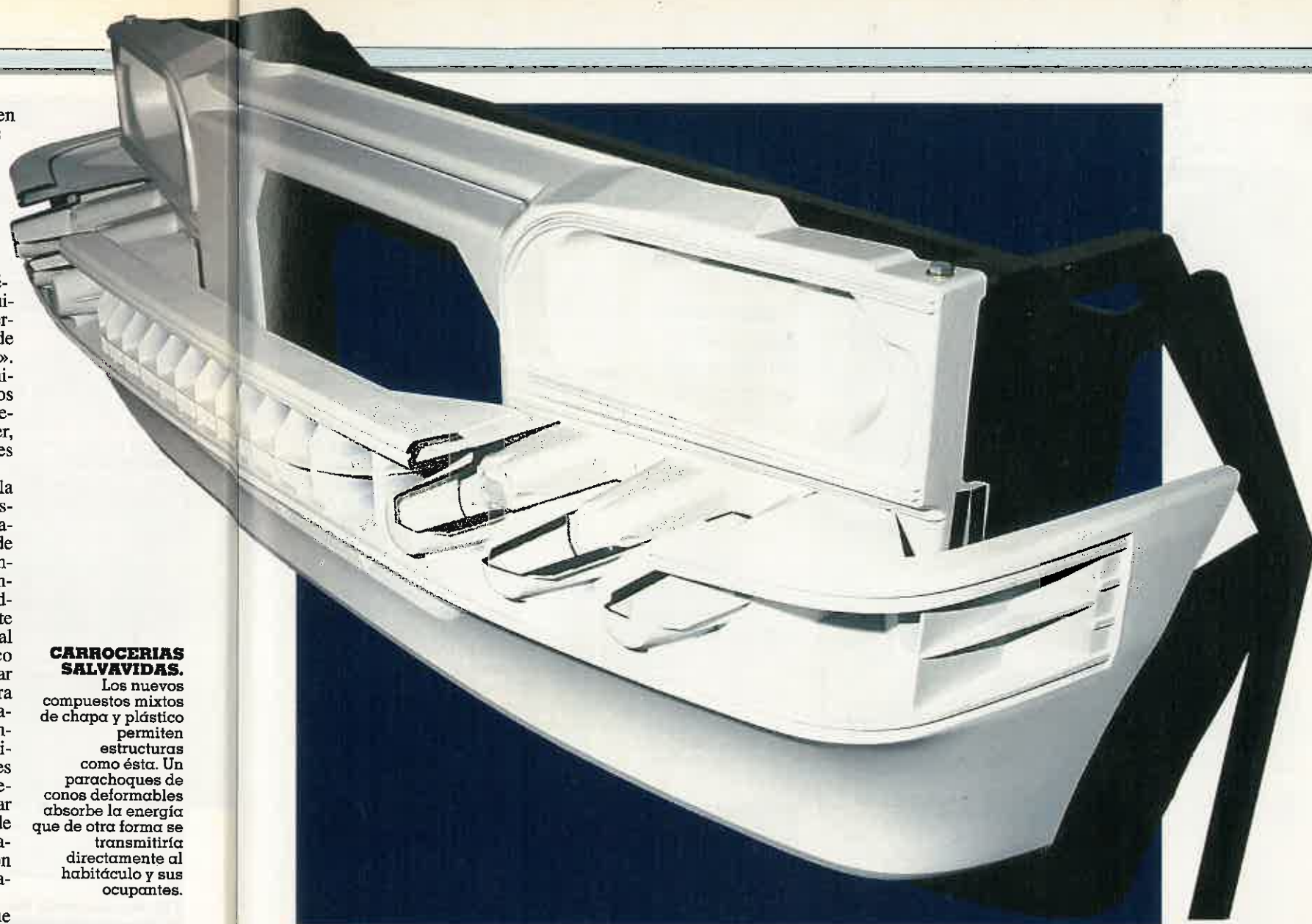
Esto no parece descabellado si se tiene en cuenta que entre 1970 y 1986 el número de muertos en carretera se redujo en Europa un 32 por ciento. Y eso que las medidas adoptadas hasta ahora han signi-

ficado prácticamente palos de ciego en una problemática tan reciente como es el tráfico masivo de vehículos y la falta de un estudio científico formal.

El Laboratorio de Accidentología y Biomecánica, creado conjuntamente entre PSA y Renault en 1969, empieza ahora a cosechar sus frutos tras instituirse mundialmente como una de las mayores autoridades en la materia. Médicos, ingenieros y técnicos han conseguido un grado de conocimientos que ha servido como base para la elaboración de este «Plan por una carretera más segura». Dicho proyecto se basa en cuatro premisas básicas desde donde partirán todos los estudios futuros sobre tan importante tema. Conocer, Prevenir, Evitar y Proteger, son para PSA los cuatro puntos cardinales de la seguridad en carretera.

Para Jean Yves Helmer, Director de la División de Automóviles PSA, las investigaciones en curso permitirán a corto plazo dar un paso de gigante en el campo de la seguridad vial, pero muchas de las innovaciones tecnológicas no podrán ser incorporadas en la práctica hasta que las administraciones se impliquen directamente en ello y aporten un desarrollo paralelo al de los fabricantes. El soporte electrónico de los futuros coches tendrá que encontrar una reciprocidad sobre la infraestructura vial, algo que por ahora parece muy lejano en los planes de obras públicas. La información a los usuarios sobre las condiciones de circulación mediante estaciones automáticas de medida de tráfico o el registro de la meteorología, tendría que estar ya a la orden del día. La transmisión de estos datos puede realizarse mediante paneles con mensajes variables, radio con sistema RDS o, más adelante, visualización en pantalla del propio vehículo.

Como ejemplo a otro nivel, decir que



CARROCERIAS SALVAVIDAS.

Los nuevos compuestos mixtos de chapa y plástico permiten estructuras como ésta. Un parachoques de conos deformables absorbe la energía que de otra forma se transmitiría directamente al habitáculo y sus ocupantes.

AYUDANTES MUY SUFRIDOS

SON dos trabajadores sin nómina en el Departamento de Biomecánica, se cometen sin rechistar a los peores experimentos y, gracias a ellos, los coches son día a día más seguros. Uno es Hybrid III, todo un campeón en su género, mide 1,74 metros y pesa 78 kilos.

Es un «50 por ciento percentil», es decir, la mitad de la población es más grande que él y la otra mitad más pequeña. Su esqueleto metálico contiene 54 canales por los cuales es posible medir de forma muy precisa los torcimientos a los que es sometido a diario el pobre Hybrid III y sus consecuencias en un cuerpo humano.

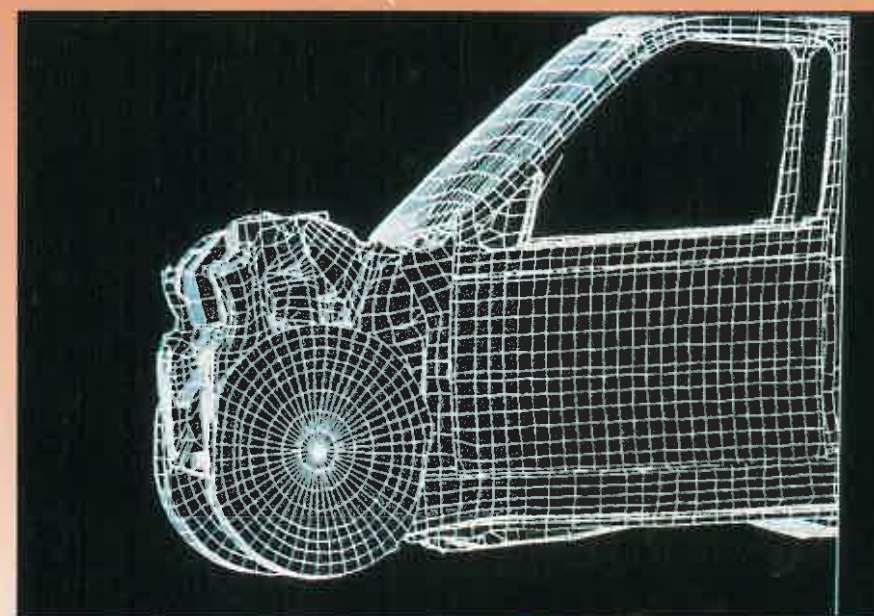
El otro es Prakimod, un auténtico hombreco de la era cibernética. Se trata de una modelización matemática del ser humano y que permite simular cualquier tipo de choque y en todas las situaciones posibles. Sus órganos teóricos soportan conti-



nuamente los peores accidentes, permitiendo por ejemplo conclusiones tan importantes como la de que 10 centímetros de diferencia en la holgura de un cinturón pueden significar la muerte segura para el hipotético automovilista.

CIENCIAS EXACTAS

EL compromiso entre comodidad y seguridad de un coche requiere una investigación exhaustiva en cuanto a suspensiones, ángulos de balanceo, tarados de los amortiguadores, medidas, etc. Para realizar esto en la práctica y sobre un vehículo real, los ensayos pueden eternizarse dadas las infinitas posibilidades de combinar estos diversos elementos. Los modelos matemáticos no sólo son capaces de acelerar este proceso, sino que pueden simular cualquier modelo de coche en cualquier circunstancia y en cualquier carretera. PSA utiliza un vehículo especialmente equipado con sensores de alta precisión para elaborar este programa, de tal complejidad que tiene que utilizarse un super-ordenador CRAY XMP 216. No obstante tan sólo se ha conseguido simular del 60 al 75 por ciento de los problemas, quedando el resto sin respuesta por el momento.



COCHES QUE TOMAN DECISIONES



UN brusco frenazo despierta al adormilado conductor, ha sido su propio vehículo al acercarse peligrosamente al de delante quien ha actuado de forma contundente sobre los frenos evitando así un accidente muy frecuente. Este sistema basado en un radar por rayos infrarrojos y aún en desarrollo será montado en los automóviles del siglo que viene, mucho más «inteligentes» que los de ahora y con poder de decisión ante un peligro inminente.

Otro «copiloto» electrónico en plena fase de perfeccionamiento lo constituye un ojo de televisión que «sigue» las rayas de pintura señalizadora de la cuneta. El conductor puede soltar el volante con total confianza y recuperar la dirección en cuanto lo desee.

La construcción de autopistas y la separación del tráfico pesado por otras vías, medidas fundamentales para reducir el número de víctimas en carretera.

NUEVAS POSIBILIDADES.

La simulación por ordenador ha abierto grandes posibilidades para el estudio del comportamiento dinámico en los automóviles.

por cada muerto registrado en cien kilómetros de autopista, se corresponden cuatro en una carretera general. Las inversiones en autopistas podrían evitar evidentemente muchos miles de muertos al año. Asimismo, sobre un millón de kilómetros recorridos, los accidentes mortales que involucran a conductores de camiones son tres veces más frecuentes que los que implican a automovilistas y este riesgo aumenta rápidamente con la densidad de camiones en circulación. La desviación del tráfico pesado por vías de comunicación especiales sería otra medida altamente eficaz para reducir la mortalidad de carretera. Para PSA, acusar unilateralmente al automóvil del peligro de la carretera y limitar su utilización no se corresponde con la realidad y va en perjuicio del ciudadano que ve mermado así un derecho inapelable: el de desplazarse libremente y disfrutar con la conducción. La encuesta accidentológica va más allá del informe «in situ» que registra todo lo referente a los vehículos, el lugar, las condiciones atmosféricas, etc. Incluye un seguimiento médico de los heridos en los hospitales y otro técnico en el cual los técnicos «auscultan» los automóviles accidentados con un exhaustivo análisis de las deformaciones, calculando la energía disipada, y su relación con las lesiones de los pasajeros.

Como nuevas perspectivas en el estudio de los accidentes, el Laboratorio de Accidentología y Biomecánica ha introducido



EL ANGEL DE LA GUARDA

CARRETERA comarcal poco transitada, niebla, medianoche, un despiste en una curva y el coche queda maltrecho en la cuneta. Esta circunstancia puede ser real en cualquier momento y las posibilidades de ser auxiliado muchas veces se alargan hasta el día siguiente cuando pase algún otro vehículo por el lugar. Los sistemas Mercurio y Pegaso de PSA se encargan de alertar automáticamente en caso de accidente, y por medio de una radio-baliza, a un centro de control que localiza inmediatamente el lugar donde ha ocurrido e informa al equipo de auxilio más cercano.



el concepto de «precolisión». En este se plantean los interrogantes del qué sucedió realmente y si podría haberse evitado el accidente. Aquí ha tomado especial relevancia la informática, con cuyo apoyo se ha logrado reconstruir los momentos anteriores a los accidentes. En ella se diferencian tres etapas: la fase de conducción, la fase de conflicto en la que se puede evitar la colisión y la fase de urgencia, que dura fracciones de segundo y en la que aún puede hacerse algo para mitigar la violencia del choque. Estos instantes vitales antes de que ocurra el tan temido percance de carretera son ahora estudiados exhaustivamente por primera vez en laboratorio y, dentro de pocos años, las conclusiones definitivas serán determinantes para los conductores y sus vehículos.

Juan Luis Soto

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.

Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.



Bridgestone RE 71.
Estructura sin empalmes.
Altas prestaciones.
Diseño unidireccional.
Disponible desde 175/60 HR 13 hasta 335/35 ZR 17.



BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

900 KM POR LA EUROPA DE LOS DOCE

LA «ROMERIA» DE LOS ALFA

CON motivo del 80 aniversario de la fundación de la casa de Arese, el club alfa ha organizado un viaje cultural y turístico que recorrerá todos los países europeos.

Partiendo del impresionante Estadio Olímpico de Atenas, vehículos que reúnen 80 años de historia de la marca italiana, tendrán como objetivo rodar sin prisa, pero sin pausa, durante cuatro semanas por los países de la Comunidad.

Los equipos reunidos, proceden de varios países, fundamentalmente Europeos



ALGO UNICO.

Son pocas las ocasiones que se presentan de ver tantos y tan bellos Alfa Romeo juntos. El próximo día 19 de julio llegarán a Madrid.

EL SIMBOLO.

La evolución del famosísimo escudo del «Biscione» se podía observar en las distintas carrocerías de los vehículos participantes.





TODA EUROPA. Los participantes en el Alfa Romeo Trofeo recorrerán los doce países de la Comunidad Económica Europea, lo que les supondrá hacer alrededor de nueve mil kilómetros

llevándose la palma como el lógico los automóviles italianos.

Pero no sólo en Europa hay pasión por los Alfa y nos sorprendió ver que entre los inscritos se encuentran también dos equipos estadounidenses. Así, en el parque cerrado pudimos encontrar desde un precioso RL Super Sport de 1925 procedente de Alemania, hasta un SZ del 89 o los últimos modelos de los 164.

Tampoco la policía italiana quiso quedarse atrás y viajó hasta la capital ateniense con dos equipos: uno masculino y otro femenino para conducir un 75 y un Giulia Super 1600 respectivamente.

Varios equipos españoles se encontraban entre los inscritos pero tan sólo uno, José María Pueche conduciendo su Giulietta Spider del 56 hará todo el recorrido. Auténticas joyas de la casa de Biscione pudieron contemplar los numerosos ciudadanos atenienses que acudieron a la cita. Varios Mille Miglia 2300 de los años 37 y 38, Gran Sport 1750 de los años 30 y 31, un Gran turismo 2300 del año 34 y el único todo terreno fabricado por Alfa Romeo.

El domingo 24, partía la gran caravana de Atenas para realizar un recorrido de 275 kilómetros. No era ésta de la jornadas

más duras. Pasarían y visitarían Delfos, concluyendo la jornada en Kamena Vourla. La filosofía del Viaje hace que cada participante ruede al ritmo que quiera pero pudimos comprobar como las viejas glorias de Alfa rodaban a una velocidad casi similar a la de cualquier turismo moderno. Impresionante el comportamiento del más antiguo de los coches concentrados, el RL Super Sport conducido por Siegfried Otto y acompañado por la más joven copiloto de la caravana, su hija Simone.

Era sorprendente ver un vehículo con 65 años rodar con la fluidez con la que lo vimos, tanto llaneando como subiendo las importantes cuestas del país helénico.

No hubo problemas este día, tan sólo pequeños calentones sin importancia; todo ello vigilado por un equipo de mecánicos especialistas puestos por la marca que se encargarán de velar por la buena marcha de algunos viejos motores.

La jornada siguiente era más dura, cuatrocientos once kilómetros en estos coches y con el fortísimo calor de Atenas, se hace realmente duro. Así los dejamos con la esperanza de verlos a todos a su paso por Madrid el día 19 de julio, camino de Lisboa.

MUCHO CALOR.

En la primera jornada, los Alfa Romeo históricos tuvieron algunos problemas de calentamiento. La temperatura reinante era muy elevada.



PIRELLI P 2000. DESGASTA LA CARRETERA ANTES DE DESGASTARSE.

Para viajar a plena satisfacción no basta un coche seguro, cómodo y económico. Hacen falta, además, unos neumáticos que garanticen agarre, confort y duración al mismo tiempo.

Por eso son necesarios los nuevos Pirelli P 2000. Porque se adhieren perfectamente al asfalto, absorben todas las irregularidades del terreno y duran mucho más. Con los nuevos

Pirelli P 2000 podrá viajar seguro y cómodo durante más tiempo.



L A B A S E D E U N B U E N V I A J E

CAMEL TROPHY SIBERIA

ESPIRITU CANARIO

M^e Jesús Beneit

Enviada especial

La alegría reinó entre todos los españoles desplazados a Irkutsk, la capital de Siberia, cuando Duncan Lee, el gran jefe de esta aventura, anunció que el equipo canario era el ganador del «Espíritu Camel». Los aplausos estallaron porque Carlos Luengo y Fernando Lorenzo, los hombres más populares del convoy habían ganado este galardón, que se vota entre todos los participantes, casi por unanimidad. Entre los dos apenas podían con el pesado trofeo, un merecido premio de cuarenta y cinco kilos y medio que, turnándose, trasladaron con orgullo hasta su tierra natal.

El triunfo de los canarios completaba el tercer puesto logrado por los representantes peninsulares Alex Baylín y Moisés Tarrallardona, empatados en la clasificación final con el equipo inglés, en un Camel Trophy en el que los vencedores absolutos fueron los holandeses después de las catorce pruebas especiales realizadas, unas pruebas que este año han destacado por su dureza física, pero que no eran adecuadas para definir un ganador en este tipo de aventura.

Al margen de la parte meramente competitiva, controlada desde hace tres años por Terry Harryman, el que fuera copiloto de Vatanen, y que este año no ha tenido muchas posibilidades para hacer las cosas como le hubiera gustado, el verdadero Camel se desarrolló por la taiga siberiana.

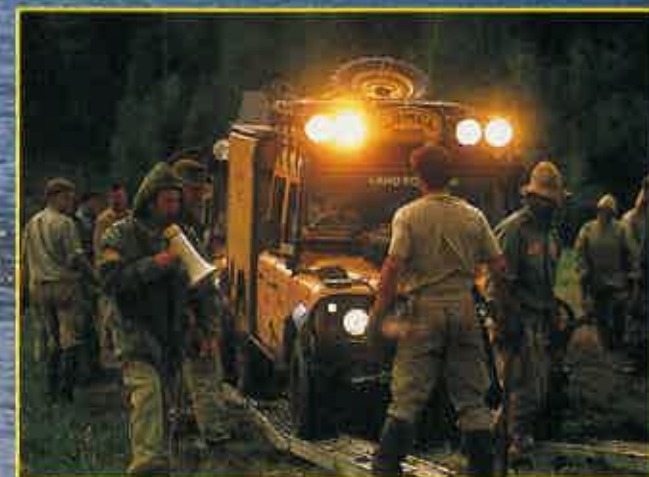
Desde Bratsk hasta Irkutsk los veintidós vehículos integrantes de la caravana efectuaron un viaje irrepetible en el que lo importante era, todos juntos y sin ningún afán competitivo, ir superando las dificultades del camino, un camino que en su primera parte, hasta el río Angara, no presentó excesivos problemas. El barro hacía su aparición a partir de este punto y también las averías mecánicas. Pero lo más duro, aunque también la parte más emocionante del camino, fue la cuarentena de kilómetros que la caravana debió cubrir remontando el cauce de un río. El problema fundamental de este tramo, en el que varios equipos rompieron el diferencial de sus Discovery era la falta de visión. Los coches se veían obligados a avanzar sin saber lo que había bajo las aguas. Al inicio de este complicado tramo nadie estaba dispuesto a ir en cabeza, y fueron Fernando y Carlos, los representantes canarios y los más decididos quienes tomaron la iniciativa. También durante algunas jornadas los dos equipos españoles debieron trabajar duro y dormir

El «Espíritu Camel Trophy», el trofeo que se lleva el equipo más popular y que más trabaja para que toda la caravana supere las dificultades del camino en esta aventura, ha sido en esta edición para los representantes canarios por votación casi unánime de todos los integrantes del convoy. Por su parte, el equipo peninsular acabó tercero en la clasificación final, empatado con los ingleses, mientras que la victoria era para Holanda.



TODOS A UNA.

Dieciséis equipos han tenido que trabajar como un solo hombre para poder superar las dificultades de la Taiga siberiana por donde este año discurría la ruta. No ha sido un Camel que destaque por su dureza, aunque algunas jornadas fueron agotadoras para los integrantes de la expedición que llegaron a la meta un día antes de lo previsto.



AL FINAL DEL CAMINO. Contemplar el Lago Baikal, uno de los más grandes y el más profundo del mundo, era el premio para estos aventureros que durante veinte días vivieron las vicisitudes de avanzar por la Taiga siberiana. Cerca del lago se realizaron las últimas jornadas de pruebas, poco significativas pero muy duras físicamente, sobre todo después de los 1.500 kilómetros recorridos.



ESPAÑA TERCERA. Los representantes peninsulares, Alex Baylin y Moisés Tanallardona -en el centro- compartieron los honores del tercer puesto con los integrantes del equipo inglés.

poco al colocarse al final del convoy en las zonas donde el barro complicaba el paso. Ir en la cola significó trabajo extra pues sobre ellos recayó la mayor parte del esfuerzo de pasar uno a uno los vehículos de apoyo, los especiales Land Rover que con su carga pesaban casi cuatro toneladas.

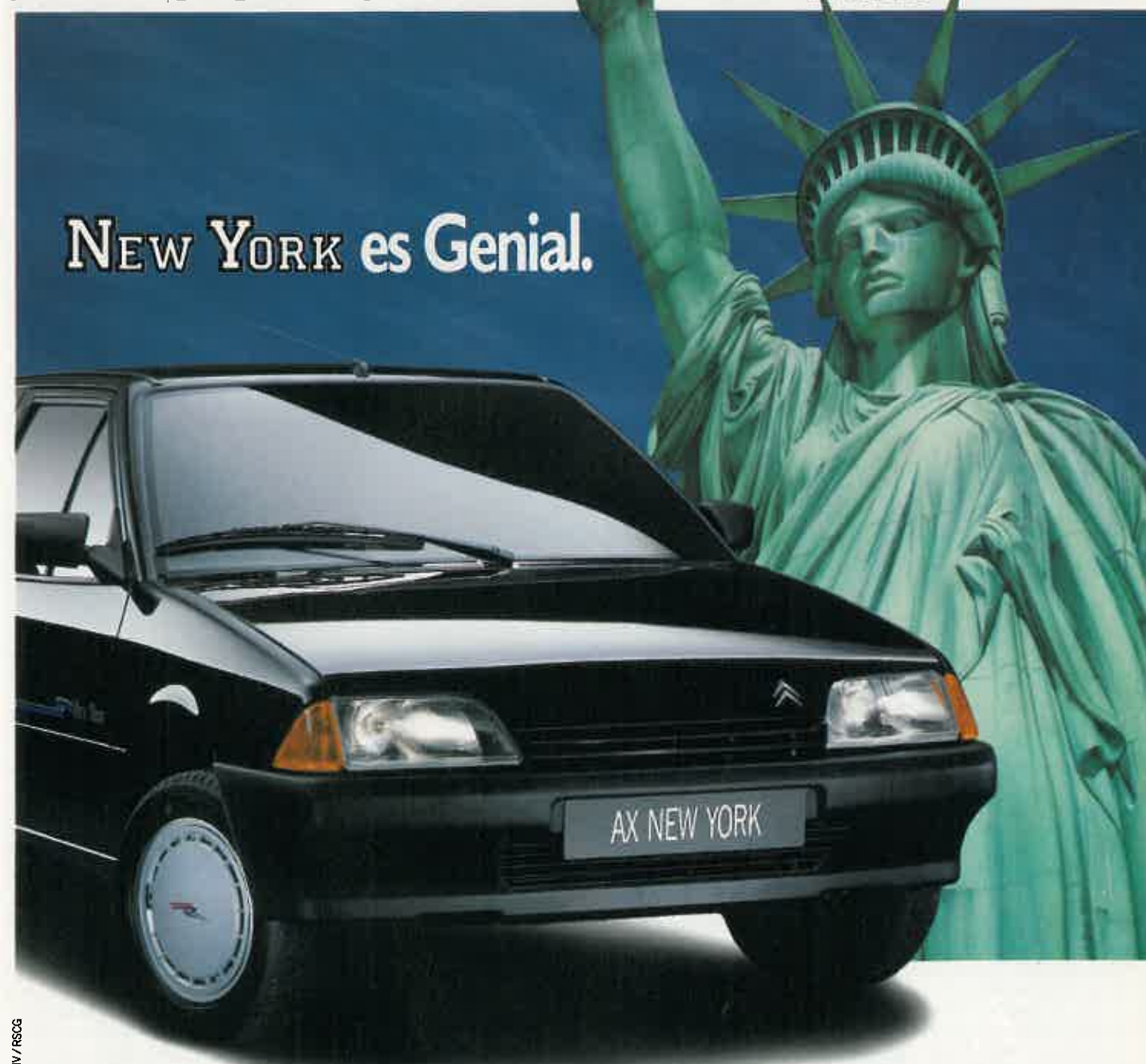
La llegada al Lago Baikal, la meta que todos se ganaron a pulso, valió la pena, esa al menos fue la opinión unánime de los integrantes de la expedición que no



podían describir con palabras el magnífico paisaje brumoso que descubrieron al coronar la cima del último montículo del camino. No en vano el Baikal, el lago más frío, más antiguo y más profundo del mundo es el «mar sagrado» de los siberianos.

Terminaba una aventura de veintidós días de la que todos se llevaban un bagaje importante y sobre todo muchas anécdotas que contar en la mayoría de las cuales el protagonista fue, como siempre, Miguel de la Quadra Salcedo, acompañante del equipo peninsular. Gracias a Miguel que se comunicaba con ingenio con los buriatos, mongoles que habitan estas tierras, los cuatro españoles participantes y los tres periodistas que los acompañaron durante todo el viaje pudieron disponer de leche casi a diario, comer huevos, carne e incluso un fresco salmón a la plancha en lugar de la comida liofilizada que no tenían mas remedio que consumir el resto de los participantes.

NUEVO CITROËN AX New YORK



LEIT MOTIV / RSCG

Tú sabes como es New York, siempre a la moda, siempre actual. Ahora tienes el nuevo Citroën AX New York serie limitada. Su motor con 5 velocidades es capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h en sólo 12,9 segundos. Por fuera es fácil reconocerlo, un Citroën AX personalizado, a la moda, joven... El Citroën AX New York tiene un aire exclusivo. En su Interior encontrarás un equipamiento que incluye: asientos deportivos con tapice-

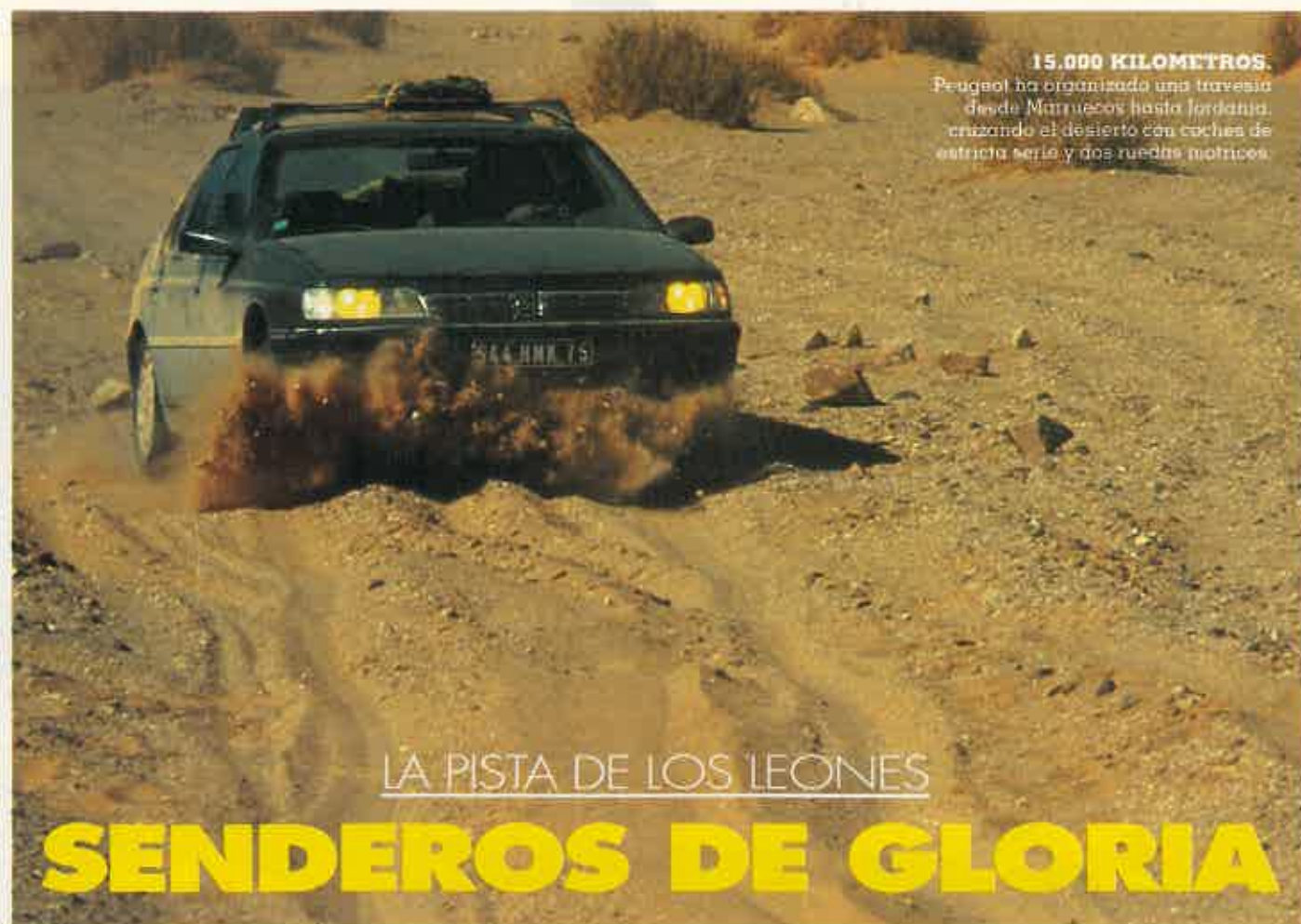
ria de terciopelo, volante sport, elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, retrovisores regulables desde el interior, reloj analógico, limpia-lava luneta trasera y luneta térmica. Además, el Citroën AX New York viene con radio-cassette stereo y altavoces incluidos, totalmente gratis, y un ahorro de 70.000 a 100.000 Pesetas. Ven a conocer el nuevo Citroën AX New York serie limitada. Te gustará.



Nuevo Citroën AX New York. Serie limitada.
1.090.000 Ptas. Precio recomendado por el fabricante (I.E. + IVA. No incluye transporte).

OFERTA VÁLIDA PARA PEDIDOS DE VEHÍCULOS EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES. NO ACUMULABLE A OTRAS OFERTAS PROMOCIONALES.

OTROS MODELOS
150.000 Ptas. de ahorro
ESTE MES EN LOS AX PREMIER. AHORRESE INFORMESE DE LA EXCEPCIONAL OFERTA PARA EL RESTO DE LA GAMA AX



15.000 KILOMETROS.
Peugeot ha organizado una travesía desde Marruecos hasta Jordania, cruzando el desierto con coches de estricta serie y dos ruedas motrices.

LA PISTA DE LOS LEONES

SENDEROS DE GLORIA

EN Africa, Peugeot ha forjado parte de su historia y su presencia se remonta prácticamente a los principios de la fabricación de sus automóviles. El primer coche de la marca que pisó suelo africano fue en 1892 y se trataba de un ejemplar único entregado al Rey de Tunes. A partir de ese momento la marca francesa comenzó a conquistar el desierto; ya desde primeros de siglo, en 1908 el señor Gaston Liegeart con un curioso Peugeot Tipo 93, con unos tapices en sus ruedas haciendo las funciones de orugas, atravesó parte del Sahara. Más tarde se sucedieron algunas carreras transafricanas en las que los vehículos Peugeot utilizados realizaron importantes gestas y en los tiempos actuales han dominado con autoridad en los grandes rallyes africanos, siendo los dueños y señores del París-Dakar.

Para conmemorar su presencia en Africa Peugeot ha organizado una travesía por el desierto con salida en Tarradant en Marruecos y llegada a Amman,



capital de Jordania, un recorrido de más de 15.000 kilómetros por las arenas que han visto triunfar a los Peugeot, y que se realizará durante seis etapas, con una duración de una semana por etapa. Esta aventura iniciará su andadura el día 19 de octubre y finalizará el 2 de diciembre.

Para ello Peugeot ha previsto veinte coches, cinco unidades de cada modelo de su gama (205, 309, 405 y 605), todos ellos de estricta serie, con las especificaciones que se venden en Africa. Esto es: motores preparados para poder funcionar con gasolinas de pobre octanaje, protecciones inferiores del depósito de combustible y cárter, embrague ceramético, dobles depósitos de gasolina y sistema de refrigeración y filtro de aire preparados para aguantar la arena y las altas temperaturas de la zona. Estos coches serán confiados a 240 periodistas que se relevarán a sus volantes. En cada coche viajarán dos periodistas que compartirán volante durante una semana.

Manuel Madrid



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



LENTITUD VOLKSWAGEN

El pasado día 14 de Mayo dejé mi vehículo Golf GTI en los talleres de Castellana Motor, S.A de Madrid, para que me reparasen un golpe de chapa. Previamente había solicitado día y hora.

Después de una serie de reclamaciones realizadas verbalmente al jefe de recambios de la zona de Madrid, ya que tenían que enviar una pieza desde Alemania, me devolvieron el coche casi un mes después, concretamente el día 12 de junio.

Quisiera manifestar desde estas líneas mi malestar y decepción con la casa Volkswagen por su tardanza en las reparaciones y por el deficiente sistema de recambios que emplean para enviar las piezas desde Alemania hasta Barcelona, que es la ciudad en la que está la central. Un envío que parece sencillo en teoría pero que en la práctica puede retrasarse entre 10 y 12 días a los que después hay que sumar el tiempo de montaje. Lo que no entiendo es si hay que pedir día y hora, ¿por qué este retraso? ¿no sería más beneficioso que utilizaran sus medios económicos y técnicos para mejorar sus servicios que en lugar de hacer tanta publicidad?

Belén Rodríguez
Madrid



MANIFIESTO DE TRAFICO

El manifiesto que reproducimos a continuación, nos ha sido remitido por D. Ignacio Gavira. Dado lo extenso del mismo hemos tenido que proceder a reducirlo y condensarlo, esperamos que sea del interés de nuestros lectores.

Ignacio Gavira manifiesta: Que hasta hace poco tiempo la Dirección General de Tráfico había tenido el buen sentido de no controlar demasiado las limitaciones genéricas de velocidad en carretera. Que últimamente se está procediendo al control de las limitaciones genéricas en auto-vías y autopistas con multas que



resultan absolutamente desmesuradas. Que dadas las características de estas carreteras, con dos carriles por mano y un trazado razonable, la limitación actual de 100 kilómetros a la hora resulta absolutamente imprevisible. Que la tecnología de la gran mayoría de los vehículos actuales no admite la quinta velocidad a menos de 100 kilómetros a la hora, por lo que, de cumplirse las prescripciones administrativas al uso, jamás se podría sacar al coche el total de su rendimiento, con el correspondiente perjuicio económico y deterioro técnico, ya que en esas condiciones el motor se machaca en poco tiempo.

También manifiesta que el hecho de que normalmente la gente, no sólo en España, circule a mucha más velocidad de la permitida legalmente, demuestra, no que buena parte de los conductores estén locos, sino que la norma es completamente absurda y está totalmente desfasada, desgraciadamente no sólo en España. Que basta poca experiencia para comprender que son mucho más peligrosos los conductores lentos, que van por el centro obstruyendo el tráfico a lo largo de todo su camino, los que llevan el retrovisor de adorno y muy especialmente los que se resisten denodadamente a ser adelantados que quienes circulan por una buena carretera despejada a más de cien kilómetros sin molestar ni interferir a nadie.

Por último este lector hace constar que hay países en los que no existe limitación de velocidad y en los que la tasa de accidentes es inferior a la española, hecho que debería dar que pensar a nuestros gestores de tráfico.

Ignacio Gavira
Alcazar de San Juan
(Ciudad Real)

YAMAHA ACTIVE

En el número 343 de Motor 16, publicaron una toma de contacto con los nuevos scooter de Yamaha, el Jog y el Active; me gustaría que me pro-

porcionasen la ficha técnica de este último modelo.

Juan Echalecu
Madrid

R.- El Yamaha Active emplea un motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por aire. La cilindrada es de 72,8 centímetros cúbicos y la potencia se sitúa en 6,8 caballos a 8.000 revoluciones por minuto. La alimentación corre a cargo de un carburador TK 3 UP mientras que el encendido es C.D.I. y el sistema de arranque eléctrico. El depósito de combustible del Active tiene capacidad para 5,6 litros. El peso en vacío de este modelo es de 76 kilogramos.

Como suspensiones el Active utiliza en la zona delantera un sistema de brazos oscilantes con dos amortiguadores y en la zona trasera a un brazo oscilante con un sólo amortiguador. Los frenos son de tambor delante y detrás.

ALFA ROMEO

Me gustaría que me explicasen el origen del logotipo de la marca italiana Alfa Romeo.

Juan Ramírez
Madrid

R.- El logotipo de la firma italiana Alfa Romeo se comenzó a emplear en 1910, año en que se fundó la sociedad. Los signos principales de este escudo son la «Cruz Roja» que es el emblema municipal de la ciudad de Milán y el «Culebrón», un emblema de rancia tradición Longobarda.

La «Cruz Roja» proviene del año 1100 y fue adoptada por el Ayuntamiento milanés en homenaje a las tropas que tomaron parte en las cruzadas y que fueron comandadas por Ottone Visconti.

Por su parte el «Culebrón» pertenece a las leyendas Longobardas y fue adoptado por Matteo Visconti para el escudo de su familia tras apoderarse de la ciudad de Milán.

El escudo de la firma Alfa Romeo no sufrió variaciones hasta 1925 año en que después de ganar su primer título Mundial recibió una corona de laurel. Al término de la Segunda Guerra Mundial, el nudo saboyano que unía las palabras Alfa Romeo con Milán fue sustituido por dos trazos ondulados.



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

- | | | |
|--|--------------------------------------|---|
| • Alfa 75, siete meses uso. | • Ford Granada 2.0 I, año 82. | • Opel Corsa, año 87, 32.000 km. |
| • Audi 200 Quattro, 52.000 km. | • Ibiza 1.500 GLX, 36.000 km. | • Peugeot 205 SR, 35.000 km. |
| • Alfa GTV 2.5, aire acondicionado, año 84. | • Jaguar XJ6 4.2, año 82. | • Peugeot 309 GT, aire acondicionado, año 88. |
| • BMW 735i L, 16.000 km, Full. | • Kadett 1.6, cinco puertas, año 87. | • Polo Classic, año 86. |
| • BMW Z-1, tres meses uso. | • Lancia Y-10, 29.000 km. | • Renault 25 V-6 Turbo, 32.000 km. |
| • BMW 325i, año 88. | • Lancia Delta 1.6, 32.000 km. | • Renault 11 Turbo, 58.000 km. |
| • BX 1.9 GTI, aire acondicionado, 40.000 km. | • Mercedes 300 E, año 88, Full. | • Rover 820 Si, 44.000 km. |
| • Fiat Uno Turbo, 38.000 km. | • Mercedes 230 TE Familiar, año 86. | • Volvo 264 GLE, Full Equip. |
| • Fiat Uno Sting, 21.000 km. | • Mercedes 190 E 2.3 16V, año 87. | • Volkswagen Golf GTI 16V, año 84. |

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

¿BUSCA UN MOTOR DETERMINADO AL MEJOR PRECIO?

Nosotros se lo conseguimos.
Llame sin compromiso.
Tel.: (973) 31 20 89

PEUGEOT 205 GTX
gris metalizado
C-AF, tres años,
siempre en garaje,
impecable, equipo de
música.
800.000 ptas.
Tardes (de 7 a 10 horas)
Tel.: (91) 571 50 32

Alfa Romeo
Auto Pérez del Sur
Concesionario Oficial Alfa Romeo
EXPOSICION, TALLER MECANICO
Y REPUESTOS
Ctra. de Toledo, km 17,400. Tel.: 690 60 21
TALLER CHAPA Y PINTURA
Sierra de Gredos, 5
Tel.: 690 40 89
28960 FUENLABRADA (Madrid)
PEUGEOT 505 GTDT, M-1C
CITROËN CX GTI Turbo, M-GJ

AUTOMOVILES CHICA
ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS

- Mercedes 300 Adenaver
- Mercedes 220 SE Cabriolet año 63
- Mercedes 220 SE Coupé
- Mercedes 300 SEL 6.3
- Rolls Royce Silver Shadow año 72
- BMW 730i, año 88
- Mercedes 300 E
- Mercedes 190 E 2.6
- Mercedes 280 SE
- Mercedes 280 SL convertible
- Mercedes 350 SL convertible
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- GMC 8 plazas (video-TV, frigorífico)
- Peugeot 404 Cabriolet.

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

ROBADO TAXI EN MADRID
MATRICULA M-2700-HY
LICENCIA N.º 12.630

Se ruega avisen al teléfono
(91) 773 93 50

NISSAN Patrol 120
CV, M-KB, color tabaco, Full Equip.
2.500.000 ptas. Tel.: 373 69 91 (noches).
ALFA Romeo GTV 2.5, rojo, año 86, 46.000 km, como nuevo, varios extras, aire. 1.400.000 ptas. Tel.: (91) 247 72 48.

SE VENDE
VESPA 200 DN
Regalo casco, pitón, carenado y cierres cofanos.

M-FX, km 16.000.
Precio: 125.000 ptas.
Monse.
Tel.: 407 27 00, ext. 546

POR FIN EN ESPAÑA
LAS AUTENTICAS
FUNDAS



No dejes que se escapen!

IMPORTADO
EN EXCLUSIVA
POR
DECOTTON, S. L.
C/ Cometa de Valladolid, 18.
Tel.: 911 250 36 12

OPEL CORSA

ES TU HORA

- Compra tu Corsa ahora y te descontamos ciento veinte mil pesetas*
- Si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.
- Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara cuentas con la mejor financiación.

*Válido para todos los turismos Corsa en stock, comprados y matriculados durante este mes (Excepto el nuevo Corsa JACA). Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

120.000 *ptas. menos* AHORA



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 58 00
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)
Ctra. de Villaverde a Valdecasas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68. (Zona Carabanchel)
Tel. 469 79 13
Gral. Ricardos, 150. Tel. 472 71 12

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)
Ferrocaril, 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

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 Dr. Esquedo, 106 - Tel. 561 48 00 - Fax 561 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACIÓN
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 1.850.000 ptas.
Golf Cabrio, año 82 1.050.000 ptas.
Orion 1.6 I Ghia RS, año 87 .. 975.000 ptas.
405 MI 16V, A.A., año 88 2.225.000 ptas.
Ascona 2.0 GT, A.A., año 87 . 1.225.000 ptas.
Renault 21 GTS, año 87 1.050.000 ptas.
Sierra 2.0 IS, A.A., d. asist., techo 1.475.000 ptas.
Cardenal Silheo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

ALFA GTV 2.5, año 81, gris oscuro, seis meses de garantía 850.000 pesetas
AUDI 100 CD, aire acondicionado, año 87, gris metalizado, seis meses de garantía 2.425.000 pesetas
BMW 728i, aire acondicionado,

do, techo, año 87, gris oscuro, seis meses de garantía 1.650.000 pesetas
FORD Escort 1.6, año 83, gris metalizado, seis meses de garantía 550.000 pesetas
MERCEDES 500 SL Full, año 85, gris metalizado, seis me-

ses de garantía 3.550.000 pesetas
PEUGEOT Pininfarina Descapotable, año 70, gris metalizado, seis meses de garantía 1.900.000 pesetas
RANGE Rover EFI Vogue, año 86, gris metalizado, seis

meses de garantía 3.300.000 ptas.
SANTANA GX5, aire acondicionado, dirección asistida, año 86, azul, seis meses de garantía 1.500.000 pesetas
GOLF GTI Descapotable, año 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.

F. Tomé. Fiat Argenta 200, aire acondicionado, año 82. 495.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Ibiza 1.5 GLX, rojo, año 86. 625.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Classic, rojo, año 86, garantía doce meses. 645.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Renault 11 TXE, año 86, garantía doce meses. 875.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Renault 11 GTL, año 88, impecable. 945.000 ptas. Doce meses de garantía. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Seat Marbella, 12.000 km, oportunidad, garantía dieciocho meses. 550.000 ptas. Teléfono: (91)

747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Seat Ibiza 1.5, año 89, impecable. 995.000 ptas. Dieciocho meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Golf GTI 16V, año 89. ¡Super nuevo! 1.895.000 ptas. Dieciocho meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Opel Corsa GT 1.3, año 86. 725.000 ptas. Doce meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Passat, impecable, alarma, garantía seis meses. 725.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.
F. Tomé. Ibiza SXI, rojo, M-JN, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.
FORD Fiesta 1.1 C,

año 89, rojo, B-JZ, particular a particular, perfecto estado, 10.700 km. 685.000 ptas. Tel.: (93) 418 20 85 (noches).
VENDO Ferrari 328 GTB, rojo. Teléfono: (96) 365 36 61.
NEUMATICOS (cuatro), totalmente nuevos

metalizado, ABS, clima, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos, computadores, etc., última matrícula. 2.450.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).
MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equip. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

1.700, impecable, verano 88, garantía once meses 16-VI-91, seguro todo riesgo 5-V-91, Full, extras, 28.900 km, recién revisado. 1.350.000 ptas. Oportunidad. Hugo. Tel.: 574 10 48.

VENDO colección completa Motor 16. Tel.: (985) 28 46 91.

RENAULT 5 GT Turbo, blanco, impecable, sin accidentes ni averías, agosto 86. 600.000 ptas. Tel.: (93) 384 55 94. Pedro.

SE vende 127 muy barato en muy buen estado. Tel.: 430 81 57.

SUZUKI rojo, B-HF, 47.000 km. Tel.: (93) 204 23 69. Impecable.

OCASION: Alfa Romeo 90 VG 2.500 l, asientos eléctricos, los cuatro elevallas eléctricos, ordenador Alfa Control, marcadores digitales, pocos kilómetros, radiocassette. 1.500.000 ptas. Teléfono: (948) 83 00 70. Alarma.

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

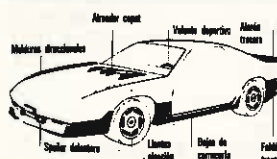
Kleeber, 185/65/R15, 50.000 ptas. Tel.: 239 63 89. Angel.
300 E, año 87, antracita, ABS, clima, asientos, calefacción, eléctricos, 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).
735 I, año 85, negro

PONTIAC Le Mans, descapotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Cadillac Sedan Deville, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Tel.: (986) 84 73 83. Pontevedra. Victor.
ALFA Romeo Sprint

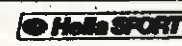
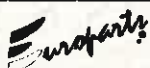


ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



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



DISTINGA SU COCHE
DE LOS DEMAS



BMW 330i NUEVO
• 188 CV Varios
• Cuero, clima, ABS, etc.
• 75.000 mes.
• 4.500.000 total



MERCEDES 300 TE NUEVO
• Azul negro Cuero 5 vel.
• ABS. Aire. Airbag. Elevallas.
• Asientos eléctricos, etc. (Único)
• 80.000 mes. 4.600.000 total



AUDI 200 TURBO FAMILIAR
• 200 CV, último modelo.
• Climatizado, ABS, llantas,
• asientos electr., elevallas, tracción en las cuatro ruedas, etc.
• 3.300.000 total 60.000 mes



MERCEDES 230 E
• 136 CV, último mod.
• Aire, airbag, ABS, llantas,
• elevallas, etc.
• 60.000 mes. 3.450.000 total



BMW 318i ULTIMO MODELO
• Aire acondicionado, etc.
• 1.950.000 total
• 35.000 mes

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



MERCEDES 300 E
• Varios.
• Último modelo.
• 190 CV, todos extras.
• 3.800.000 total.
• 78.000 mes. Última matrícula.

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD



MERCEDES 190 E
• Aire, terciopelo, 5 vel., etc.
• Techo eléctrico.
• Llantas, elevallas, etc.
• 122 CV.
• 2.300.000 total
• 40.000 mes



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



MERCEDES 300 CE NUEVO
• Cuero, climatizado, ABS
• Llantas, etc.
• 6.750.000 total



BMW 728i MODELO 86
• Como estreno. Cinco velocidades (manual).
• Climatizado, llantas, etc.
• 1.800.000 total
• 45.000 mensual



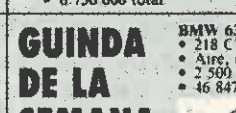
AUDI V8 250 CV
• OKM, nuevo año 90.
• Todos extras.
• Tracción en las cuatro ruedas
• OPORTUNIDAD.



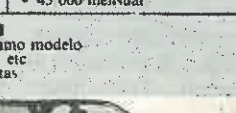
AUDI 200 TURBO QUATTRO 4x4
• 185 CV, último modelo.
• Climatizado, ABS, llantas,
• asientos electr., elevallas, etc.
• 50.000 mes. Tracción 4 ruedas
• 2.850.000



JAGUAR SOVEREIGN
• Nuevo climatizado, cuero.
• Llantas, elevallas, cinco vel.
• 248 CV.
• 3.500.000 total
• 60.000 mensual



BMW 635 CSi
• 218 CV, último modelo.
• Aire, cuero, etc.
• 2.500.000 ptas.
• 46.847 mes



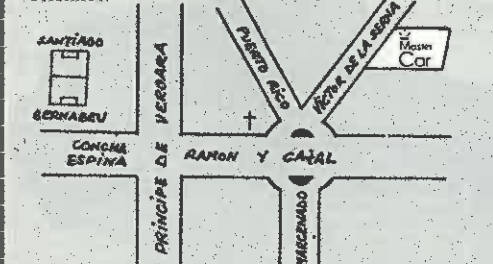
BMW 520i MOD. 86
• Todos los extras.
• Cuero, elevallas, aire, etc.
• 2.200.000 total
• 42.000 mes

GUINDA DE LA SEMANA



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 Baumann 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

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a:

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) 288 00 69.

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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

RANGE Rover V-8,
año 83, blanco, mu-
chos extras. 1.500.000
ptas. Kino. Tel.:
534 13 18.

PORSCHE 944, asien-
tos Recaro, equipo de
música. 2.500.000
ptas. Buen estado.
Tel.: 435 00 23 (de 9 a
15 horas). Tony Gar-
cía.

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

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

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

toda España. Máximo
cuatro años de anti-
güedad. Mitre Auto-
móviles. Ronda Gene-
ral Mitre, 184-186. Bar-
celona. Tels.: (93)
418 40 29/ 48 84/
50 75.

CLASICOS o moder-
nos, restaurados o
para restaurar, incluso
con documentación
extraviada. Compra-
mos y recogemos en
toda España. Pagamos
riguroso contado, in-
cluso nos hacemos
cargo de seguir pagan-
do 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.

MERCEDES 190 16V,
particular, techo eléc-
trico, aire, ABS, alar-
ma, elevallunas, instal.
teléfono. 3.800.000
ptas. Marcelo. Tel.:
593 89 62.

AMERICANOS, nue-
vos o usados, todas
marcas, coches, mo-
tos, vans, precios ne-
tos Estados Unidos
más gastos y 12 por
100 comisión.

PORSCHE Targa,
vendo, 911-S, 2.7 l,
PM-V. 2.900.000 ptas.
Tel.: (987) 41 04 63.
Señor Arias. Noche,
de 9.30 a 10 horas.

MERCEDES 190 D
2.5, plata, 83.000 km,

TALLERES MARION, S. A.

General Moscardó, 35
Teléfonos: 254 47 58/85
MADRID

AIRE ACONDICIONADO

RECAMBIOS INGLESES COCHES ANTIGUOS

MECANICA - CHAPA - PINTURA

ESPECIALISTAS EN OPEL

estrenado España,
30510, libro servicio
coche, dirección, aire
acondicionado, Bec-
ker, extras. 2.850.000.
Tel.: (91) 639 06 60.

VENDO Porsche 944
español, gris roca, Full
Equipe. Tel.: (967)
21 76 57 (noches).

OCASION: Ford
Mutsfing, año 1980,
40.000 km, único due-
ño, aire acondiciona-
do, dirección asistida,
perfecto estado. Inte-
resados, llamar al
248 43 35.

VOLKSWAGEN Esca-
rabajos, a elegir color,
impecables, desde
650.000 ptas. Moder-
nos. Azcona, 62 (gara-

je). Tels.: 256 86 21/22
y 256 17 17.

ALFA Romeo 33 1.5
TI, kit aerodinámico
Zender, único dueño,
50.000 km, perfecto
estado. Teléfono:
255 86 21. Azcona, 62.

PORSCHE 944, blan-
co, precioso. 2.500.000
ptas. Azcona, 62. Tel.:
255 86 21.

BMW 320i, techo eléc-
trico, llantas. 1.450.000
ptas. Azcona, 62. Tel.:
255 86 21.

RENAULT 5 GT Tur-
bo, gris oscuro metali-
zado, llantas, perfecto,
sólo 750.000 ptas. Ga-
rantía doce meses. Az-
cona, 62. Teléfono:
255 86 21.



AUTOMOVILES
TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO
SURTIDO EN VEHICULOS
DE IMPORTACION



POLIGONO IND. AIMAYR C3.
SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID
TEL. 691 30 47/691.34 47/691 56 86

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

PORSCHE 911 SC, in-
terresantísimo, tres li-
tros, 1978, sólo 80.000
km, completamente
todo en perfecto esta-
do original, precio con-
venir, interesante. Az-
cona, 62. Teléfono:
255 86 21.

VOLKSWAGEN 1.303
LS Escarabajo Cabrio,
totalmente restaurado
y revisado, impecable,
color negro, llantas.
Azcona, 62. Teléfono:
255 86 21.

NISSAN Sunny GTI
16 válvulas, aire, servo-
dirección, etc., blanco,
15.000 km, M-JV. Az-
cona, 62. Teléfono:
255 86 21.

RENAULT 11 GTL,

único dueño, bien cui-
dado, M-FX, garantía
doce meses. Azcona,
62. Tel.: 255 86 21.

RANCHERA Merce-
des 230 Inyección,
1984, última serie,
carrocería W 123, im-
pecable, extras. Azco-
na, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 320i, cuatro
puertas, año 1987, co-
lor plata metalizado,
ABS y techo corredizo.
1.890.000 ptas. Auto-
móviles Runar. Tel.:
468 55 80.

MERCEDES 300 D,
88 CV, año 1982, color
marrón, aire acondicio-
nado y techo corredi-
zo. 1.275.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

Motor Villaverde, SA			
Ctra. Andalucía, km 9,200. Tels.: (91) 797 00 13-797 02 00. Villaverde			
MATRICULA	MARCA Y MODELO	AÑO	PRECIO
M-9837-GM	Seat Málaga D	85	500.000 ptas.
M-1023-GT	Renault 9 TSE	85	550.000 ptas.
SO-0963-C	Renault 9 GTD	83	450.000 ptas.
M-7583-GL	Seat Málaga D	85	450.000 ptas.
M-4322-HW	Seat Panda Marbella	87	500.000 ptas.
M-6617-JJ	Warburg 353 Familiar	88	225.000 ptas.
M-5921-GU	Renault 20 TS	86	350.000 ptas.
M-2976-IJ	Fiat Regata D S	87	875.000 ptas.
M-3724-FF	Renault 18 Familiar	83	550.000 ptas.
GU-4485-D	Fiat Regata 70 S	87	700.000 ptas.

MERCEDES 190 E
2.3, año 1987, color
blanco, aire acondicio-
nado. 2.800.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

RENAULT Supercinco
Blue Jeans, año 1989,
color rojo, regalo radio-
cassette. 750.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

RENAULT 11 TSE,

cinco puertas, cinco
velocidades, elevallu-
nas eléctricos, cierres
centralizados, color
plata metalizado, año
1986. 775.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

RENAULT Supercinco
TL, año 1986, color
blanco. 580.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4,
año 1987, color rojo,
cinco velocidades, re-
galo radiocassette.
680.000 ptas. Tel.:
468 55 80.

SEAT Ibiza, tres puer-
tas, año 1987, color
rojo, regalo radiocas-
sette. 575.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

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

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	156 Km/h.
GTLe.	78 CV	6,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO E.C.E. A 90 KM/H.

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 57 44-411 88 44
28028 Madrid

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

Gusta a la Gente que Gusta

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevavinas eléctricos y cierre centralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

CAMBIO o vendo Oldsmobile Ninety-Eight Diesel, aire, asientos eléctricos, Full Equip, H-EG, perfecto estado. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km.

7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Senator CD, año 85, impecable. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

ESPECTACULAR Porsche, carrozado de Testarossa, blanco. 7.000.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

BMW 323 Inyección, impecable, blanco. 1.850.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

300 E, año 87, antraci-

ta, ABS, clima, asientos, calefacción, eléctricos, 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

735 I, año 85, negro metalizado, ABS, clima, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos, computadora, etc., última matrícula. 2.450.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equip. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

AUDI 100 CD Diesel, año 85, extras, baratísimo, impecable, particular. Teléfono: (91) 747 02 31.

MERCEDES 300 E, año 85, muchos extras, particular vende al mejor precio del mercado. Tel.: 747 02 31.

PARTICULAR vende Pontiac Le Mans descapotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas.

BMW M 635i, 286 CV,

Full Equip. Tel.: (911) 22 11 11 (horas oficina).

LANCIA Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a distancia, seguro TR. Tel.: (964) 21 01 65.

NEUMATICOS (cuatro), nuevos totalmente Kleber 185/65/R15. 50.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel.

VENDO 205 GTI 1.600 Bifaro y demás extras, 40.000 km. 850.000 ptas., negociables. Tel.: 248 03 91.

OPEL Kadett GSI 20 I, rojo, B-IF, faros halógenos, alarma, techo cristales electr., siempre en garaje. Precio:

1.385.000 ptas. Tel.: 335 83 13 (horas oficina). Rafael.

GOLF GLI Cabriolet, blanco, año 88, 17.000 km (seminuevo), muchos extras. 1.850.000 ptas. Juan. Teléfono: 259 46 91.

¡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.

¡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 cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

CLASICOS o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada. Compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, in-

CONCESIONARIO OFICIAL

(Vehículos procedentes de cambio)

- BMW 635 CSI, aire acondicionado, año 80, 1.450.000 ptas.
- Golf GTI, aire acondicionado, año 87, 1.550.000 ptas.
- Golf GTI, año 81, 750.000 ptas.
- Porsche 911 Carrera, aire acondicionado, año 86, 5.400.000 ptas.
- Porsche 924, año 82, 1.800.000 ptas.
- Mercedes 190 E 2.3, aire acondicionado, ABS, año 88, 3.400.000 ptas.

Todos ellos totalmente revisados.

C/ Claudio Canale, 17 - MADRID - Tel.: (91) 521 99 22

EL CAMINO MAS COMODO HACIA SU MERCEDES CONDUCE A S.A.C.A.I.



2.000 m² de exposición en pleno centro de Madrid y lleno de facilidades...

- FACILIDADES DE ELECCION: Toda la gama de turismos Mercedes a su vista.
- FACILIDADES DE COMPRA: Los mejores programas de financiación.
- FACILIDADES DE CAMBIO: Su vehículo tendrá la máxima valoración.

Si ha pensado en un Mercedes... S.A.C.A.I. es el mejor camino

VENTAS DE VEHICULOS NUEVOS:
Alcalá, 101. Tel.: 435 11 83

VENTAS VEHICULOS OCASION:
Núñez de Balboa, 3. Tel.: 435 08 53



cluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si no lo terminó de pagar.

FIAT Uno 70 SL, M-IB, blanco, aire acondicionado, particular, impecable. Tel.: 316 34 62.

SUZUKI 410, rojo, B-HF, 47.000 km. Tel.: (93) 204 23 69. Impecable.

PARTICULAR vende Porsche 924, año 85, rojo, original, aire, Full Equip, impecable. 2.000.000 ptas. Tel.: (953) 57 25 85 (mañana).

BMW 320i, M-HZ, 1987, 70.000 km, blanco, spoilers, espejos electrónicos. 1.900.000 ptas. Tel.: 254 69 88.

750.000 ptas. Corsa 1.300, negro, 45.000

km. Tel.: 373 71 66 (noches). Seguro todo riesgo incluido.

FIAT Uno 70 SL, M-IB, blanco, aire acondicionado, particular, impecable. Tel.: 316 34 62.

SUZUKI 410, rojo, B-HF, 47.000 km. Tel.: (93) 204 23 69. Impecable.

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.; 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.

PARTICULAR. Peugeot 405 M116, año 88, aire acondicionado, ABS, alarma, radio. 2.200.000 ptas. M-IV. Tel.: (95) 466 16 23.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Motor Retiro

Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI.



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

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.

C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.

TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

AUTOMOVILES

MARIA ZAYAS, 21
SEMIESO, BRAVO MURILLO, 247
28039 MADRID
TELS.: 571 54 63
571 86 72
FAX: 571 51 15

- BMW 325i (88).
- BMW 520 (89).
- BMW 535i (88).
- BMW M-3 EVOLUCION (88).
- MERCEDES 190 E (89).
- MERCEDES 190 E 2.3 (89).
- MERCEDES 190 2.6 (88).
- MERCEDES 190 2.5 16V (89).
- MERCEDES 190 2.5 16V. EVOLUCION.
- PORSCHE 911 CARRERA (88).
- PORSCHE 911 TARGA (88).
- MINI NUEVO MOD. MAYFAIR

Garantía total por escrito de 18 meses

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 Ibiza 1.5 GL	87	30.000	770.000	Citroën BX 19 GT Direc. Asist.	85	50.000	846.000
Fiat Uno-45	86	35.000	545.000	Citroën BX TRD Turbo Full E. ABS	89	23.000	2.100.000
Lancia Y-10 Fire	88	23.000	725.000	Citroën C-15 Diesel Isotérmica	89	12.000	1.100.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	40.000	925.000	Citroën C-15 Club RE	89	10.000	950.000
Renault Supercinco GTS	85	43.000	625.000	Ford Fiesta 1.1	88	17.000	625.000
Renault 9 TSE	89	15.000	950.000	Ford Fiesta 1.1	88	11.000	775.000
Renault Express Diesel	89	16.000	920.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 4 p.	89	11.000	1.050.000
Renault Express Combi Gasolina	88	13.000	825.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	23.000	875.000
Renault 11 TSE	85	47.000	670.000	Ford Escort 1.8 Ghia	83	68.000	675.000
Renault 11 TXE	88	21.000	1.030.000	Ford Escort 1.8 Ghia A.A.	85	28.000	880.000
Renault 11 GTX A.A.	87	32.000	875.000	Ford Escort 1.8 Ghia	87	31.000	1.050.000
Renault 19 GTX	89	18.000	1.275.000	Ford Escort 1.8 Ghia Diesel	88	29.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S	89	15.000	790.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	15.000	1.100.000
Opel Kadett 1.3 GLS	87	32.000	890.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel Combi	89	25.000	1.025.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	28.000	1.050.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	24.000	1.250.000
Opel Kadett 1.6 LS	89	27.000	1.125.000	Ford Orion 1.6 Turbo Diesel	89	19.000	1.275.000
Opel Kadett GSI	85	36.000	1.250.000	Ford Sierra 2.0 i A.A.	88	32.000	1.570.000
Opel Kadett GSI 16V A.A.	89	17.000	1.975.000	Ford Sierra 2.0 i	88	28.000	1.490.000
Peugeot 205 GT	85	43.000	725.000	Ford Sierra 2.0 GL	88	36.000	1.350.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	20.000	1.525.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	31.000	1.100.000	Alfa Romeo 75 2.0	87	32.000	1.100.000
Peugeot 205 Open Diesel 5 p. A.A.	87	46.000	1.100.000	Alfa Romeo 75 Twin Spark A.A.	87	28.000	1.550.000
Peugeot 205 GR	85	37.000	645.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	21.000	1.225.000
Peugeot 205 GR	89	15.000	890.000	Alfa Romeo 33 1.5	87	31.000	1.050.000
Peugeot 309 SR	87	45.000	890.000	Volkswagen Golf GTI Llantas Techo	85	43.000	1.275.000
Peugeot 505 GTI Aut. A.A.	85	50.000	1.150.000	Volkswagen Golf GTI 16V	89	11.000	1.710.000

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

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)

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

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

COCHE familiar, se vende. Tel.: 777 30 02. **PARTICULAR**. Alfa-sud, 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).

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.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabriolet, blanco metalizado, techo azul, ocasión, M-KX. 1.550.000 ptas. Tel.: (91) 307 96 74.

MATRA Bagehera, Z-K. 950.000 ptas. Toda prueba, particular, extras. Tel.: (911) 29 21 36. Guadalajara.

AIRE ACONDICIONADO

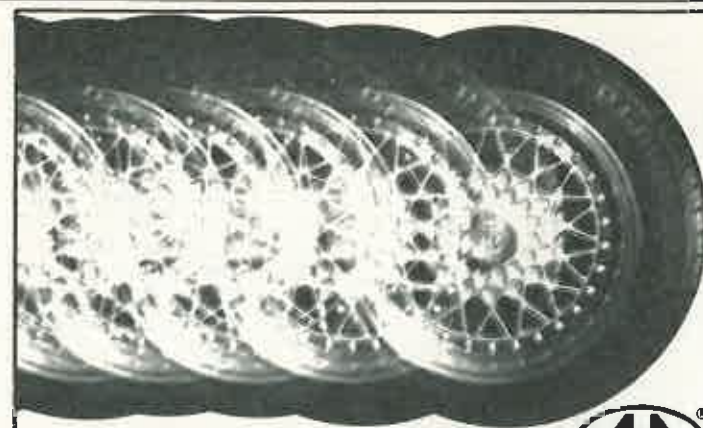
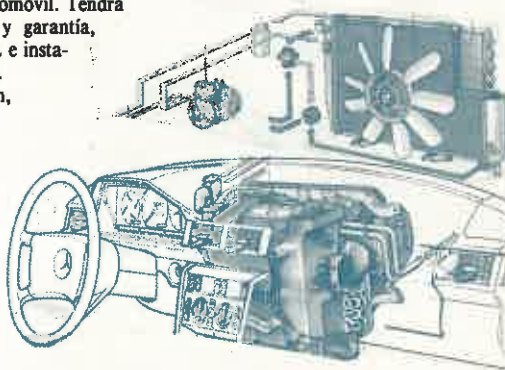
El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.

Y...
no se acalore
Un año de garantía

INSTAL
AUTOMOVIL

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

Autotelfonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios



IMPORTADORES DE
LLANTAS: MIM (ITALIA)
NEUMATICOS: HANKOOK (COREA)



PRECISAMOS DISTRIBUIDORES

PRECIOS MUY INTERESANTES
EUROPNEU S.A.

OFICINAS: AV. BARCELONA, 66
Tel. 93 892 01 47 FAX 93 892 02 00
ALMACENES: Dr. ZAMENHOF, 7
Tel. 93 818 04 96 FAX 93 818 04 96
08720 VILAFRANCA DEL PENEDES (Barna)

ENVIOS CONTRA REEMBOLSO A TODA ESPAÑA

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.

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.

FIAT Uno Turbo, B-KF, 17.000 km, año 89. 1.140.000 ptas. Tel.: (93) 970 33 58.

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

ALFA Romeo Sprint 1.700, impecable, verano 88, garantía once meses, 16-VI-91, seguro todo riesgo 5-V-91, Full, extras, 28.900 km,

recién revisado. 1.350.000 ptas. Oportunidad. Hugo. Tel.: 574 10 48.

RENAULT 5 Turbo, rojo, B-HP, presión turbo variable puesto conductor, muchos extras, impecable. Tel.: (93) 219 66 28 (noches).

OCASION: Alfa Romeo 90 VG 2.500 i, asientos eléctricos, los cuatro elevalunas eléctricos, ordenador Alfa, control marcadores digitales, pocos kilómetros, radiocassette. 1.500.000 ptas. Tel.: (948) 83 00 70. Alarma.

RANGE Rover V-8, año 83, blanco, muchos extras. 1.500.000 ptas. Kino. Teléfono: 534 13 18.

RENAULT 11 Turbo vende particular, noviembre 85, M-GS, 70.000 km, radio, alarma, buen estado. 800.000 ptas. Tel.: (91) 638 81 72 (noches).

AMERICANOS nue-

vos o usados, todas marcas coches, motos, vans. Precios netos USA más gastos y 12 por ciento comisión. Garantía hasta seis años. Servicio. Piezas en veinticuatro horas. Tel.: (91) 245 66 60.

SPIDER 2.000 Alfa Romeo, M-GZ, total-

mente nuevo, 25.000 km, llantas, Hi-Fi, tres fundas, todo original. 2.100.000 ptas. Tel.: oficina, 564 64 25; coches, 314 61 54.

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco. 580.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4,

año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette. 680.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

VENDO ALPINE V6 GT

Año 86, radiocassette, alarma y varios, blanco, estado impecable.

Tel.: (977) 23 07 01
(De 14 a 15 horas y de 22 a 24 horas).

Tarragona

SEAT Ibiza, tres puertas, año 1987, color rojo, regalo radiocassette. 575.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 300 D 88 CV, año 1982, color marrón, aire acondicionado, techo corredizo. 1.275.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MINIS
NUEVOS

MODELO MAYFAIR

VENDE DISTRITO 39

C/ María Zayas, 21
(Semiesq. B. Murillo, 249)
Tels.: 571 54 63 571 86 72

ACCESORIOS BENICALAP

ESPECIALIDAD: BRICOLAJE DEL AUTOMOVIL

VALE 15% DESCUENTO

DPTO. COMERCIAL PEDRO JIMENEZ

Sierra Martés, 2
Avda. Burjassot, 117

Tel. 349 14 58
46015 VALENCIA



BBS

Turisport

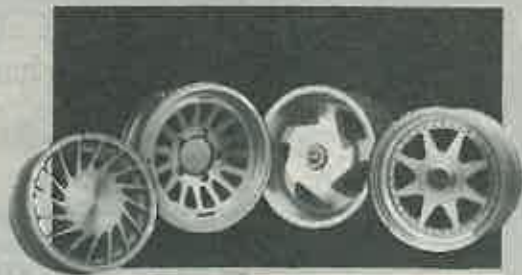
Ruedas de competición
Ruedas de aluminio
Programa aerodinámico

Solicitenos Catálogo BBS
por sólo 500 Ptas. en sellos

Distribuidor MADRID:
S.T. Ace del Automóvil, S.A.
Aldeanueva de Arzobispo, 46
Tel. (91) 534 09 58

Distribuidor BARCELONA:
TURINSA CALLES, D.T.
Tel. 209 57 38

jacsol LLANTAS



ALUMINE, CANONICA, STILAUTO, ZENDER...
Disponibles desde 5x13 hasta 10x17



KITS DE AERODINAMICA EXCLUSIVOS PARA:
ALFA, AUDI, BMW, FIAT,
FORD, MERCEDES, OPEL,
PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc



EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES.
SERIES: 0,50 - 0,60 - 0,65 - 0,70



EL ACCESORIO IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES

Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas y de importación.



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

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS, techo corredizo. 1.890.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80. Madrid.

MERCEDES 190 2.3, antracita, 1987, aire, techo, llantas, suspensión nivel constante, etc. Azcona, 62 (garaje). Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.

MERCEDES 300 E, año 85, muchos extras, particular vende al mejor precio del mercado. Tel.: 747 02 31.

¡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. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

CLASICOS o modernos restaurados o para restaurar, incluso con documentación extrañada. 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.

SEAT Ibiza, tres puertas, año 1987, color rojo, regalo radiocasette. 575.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MG Metro 1.300, de capricho, M-HB, impecable. 600.000 ptas. Facilidades. Tels.: 255 86 21 y 256 86 22.

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco. 580.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

EMPRESA liquida Volkswagen Corrado sin estrenar, 300.000 ptas. menos. Azcona, 62.

BMW 320 I, cuatro puertas, aire, servodirección, llantas. 2.000.000 ptas. Facilidades. Garantía. Tel.: 256 17 17.

LANCIA Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a distancia, seguro T. R. Tel.: 21 01 65.

FIAT Croma Turbo IE, Full Equipe, año 86, seminuevo. Teléfono: 541 74 44. Sr. Mora o Millán.

AX GT, M-IY, pocos kilómetros (no alquiler). Tel.: 541 74 44. Sr. Mora o Millán.

PEUGEOT 205 GT, vendo, año 84, plata, impecable. 625.000 ptas. Tel.: 846 26 72.

MERCEDES 230 E W123, año 86, nacional, automático, aire acondicionado, elevallunas, dif. autob., y otros extras, seis meses garantía, impecable, vende particular por problemas económicos. 1.950.000 ptas. Tel.: 352 55 28 (horas oficina). Marcos. Urgente. Financiación posible.

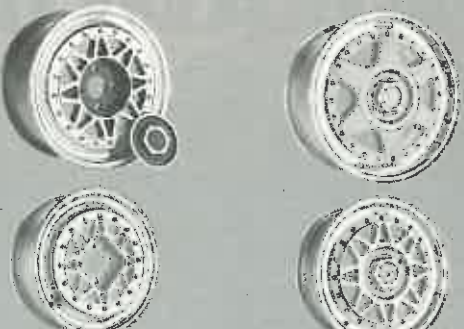
GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.

300 E, año 87, antracita, ABS, climatizado, asientos, calefacción, eléctricos y 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

CABRIOLET GOLF, 1983, llantas, radiocasette, 70.000 km (libro), blanco. 1.390.000 ptas. Teléfono: (91) 556 26 81.

735 I, año 85, negro metalizado, ABS, climatizado, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos, computadora, etc., última matrícula. 2.450.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

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

BMW 325 IE, 1985, llantas, techo, oro metalizado, cuatro puertas, catalizador, 73.000 km (libro). 1.750.000 ptas. Teléfono: (91) 556 26 81.

MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equipe. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 % comisión, garantía hasta seis años. Servicio piezas en veinticuatro horas. Teléfono: (91) 245 66 60.

RENAULT 11 GTD Diesel, cinco puertas, año 1985, color rojo. 775.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocasette. 680.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

VENDO 205 GTI 1.600 Bifaro y demás extras, 40.000 km. 85.000 ptas., negociables. Tel.: 248 03 91.

NISSAN Sunny GTI 16 V, aire, M-JV, sólo 15.000 km. 1.750.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62.

LANCIA Y-10 Fila, M-JN. 750.000 ptas. total. Azcona, 62.

SEAT Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevallunas eléctricos, cierre centralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.

ma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.

CITROËN AX GT, 1988, 24.000 km, blanco, opciones. 850.000 ptas. Teléfono: (93) 447 04 48 (noches).

MERCEDES 190 E 2.3, año 1987, color blanco, aire acondicio-

nado. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

PORSCHE 911 SC IX/80, blanco, 90.000 km, aire acondicionado, alarma, alerón, estreno en España PO-1006N, impecable. 3.900.000 ptas. Pedro. Tel.: (93) 891 06 10.

auto equip

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



TAPIZADOS EN PIEL Y FUNDAS A MEDIDA.

DISEÑO, FABRICACIÓN Y MONTAJE PROPIO

PADROSA

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



FERRARI 641/2

CAVALLINO GANADOR

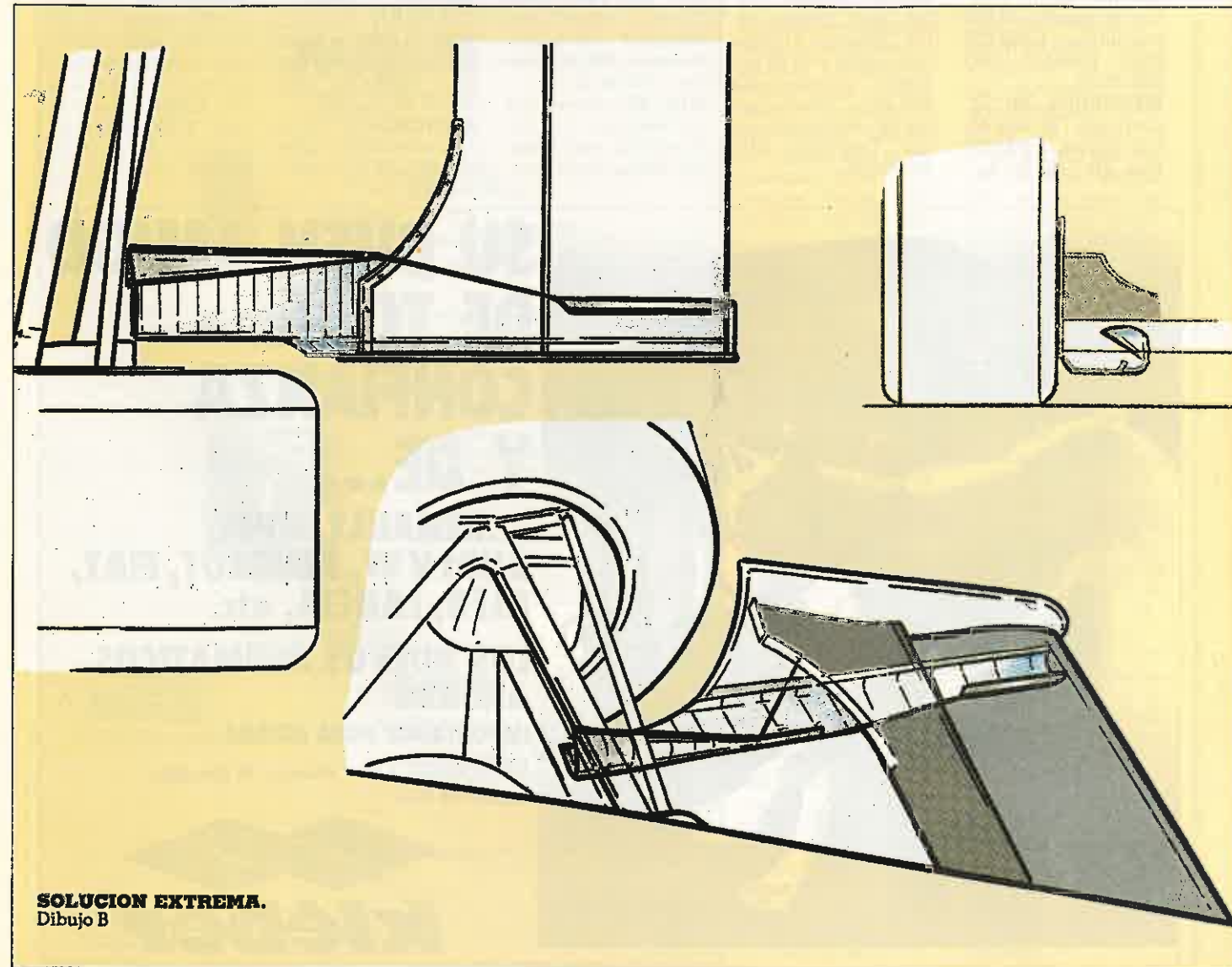
DESPUES del doblete de Ferrari en el Gran Premio de Méjico, las modificaciones hechas por Enrique Scalabroni al 641 han dejado de ser duramente criticadas, para convertirse, como por arte de magia, en un cúmulo de aciertos. En realidad su trabajo ha dado sus frutos, aunque la gloria ha llegado justo en el penoso momento de abandonar Ferrari para regresar a Williams.

No es secreto para nadie, que a Scalabroni el Ferrari 641 no le gustaba por varias razones. Por eso, a la espera de dar forma a un nuevo monoplace totalmente diseñado por él, se dedicó a retocar el 641 para convertirlo en la versión actual.

Al margen de haber redondeado la carrocería para darle un concepto aerodinámico más penetrante, centró su trabajo en rehacer el morro.



SIEMPRE EL PROFESOR. Alain Prost ha logrado los mejores resultados para Ferrari. Su aportación al equipo ha sido de gran importancia.



SOLUCION EXTREMA.
Dibujo B

NUEVOS BIGOTES.
Dibujo A



Además de haber perdido la forma de pico de pato, Scalabroni le ha dotado de dos timones situados en la parte inferior del alerón. Como se puede ver en el dibujo A, estos dispositivos tienen la función de separar el aire que pasa por debajo del alerón de las turbulencias causadas por las ruedas. En los tres puntos de vista que aparecen en el dibujo B, se aprecia que esta solución está

inspirada en lo que hizo Adrian Newey en el Leyton House CG 901. Otra ventaja que proporcionan estos timones, consiste en que el flujo de aire que pasa por debajo del coche, no se ve alterado por extrañas turbulencias.

En el Gran Premio disputado en Méjico, los Ferrari presentaban una nueva modificación en la suspensión trasera. La arquitectura del sistema se ha conservado igual; sin embargo, el anclaje posterior del triángulo superior de la suspensión, está dotado de un punto de sujeción más bajo. Sin modificar la carcasa del cambio, sobre la cual se apoya, se ha utilizado una nueva placa de apoyo que permite rebajar tres centímetros la altura del triángulo. Los resultados prácticos de este cambio de altura, han permitido mejorar ligeramente la sensibilidad de la suspensión en

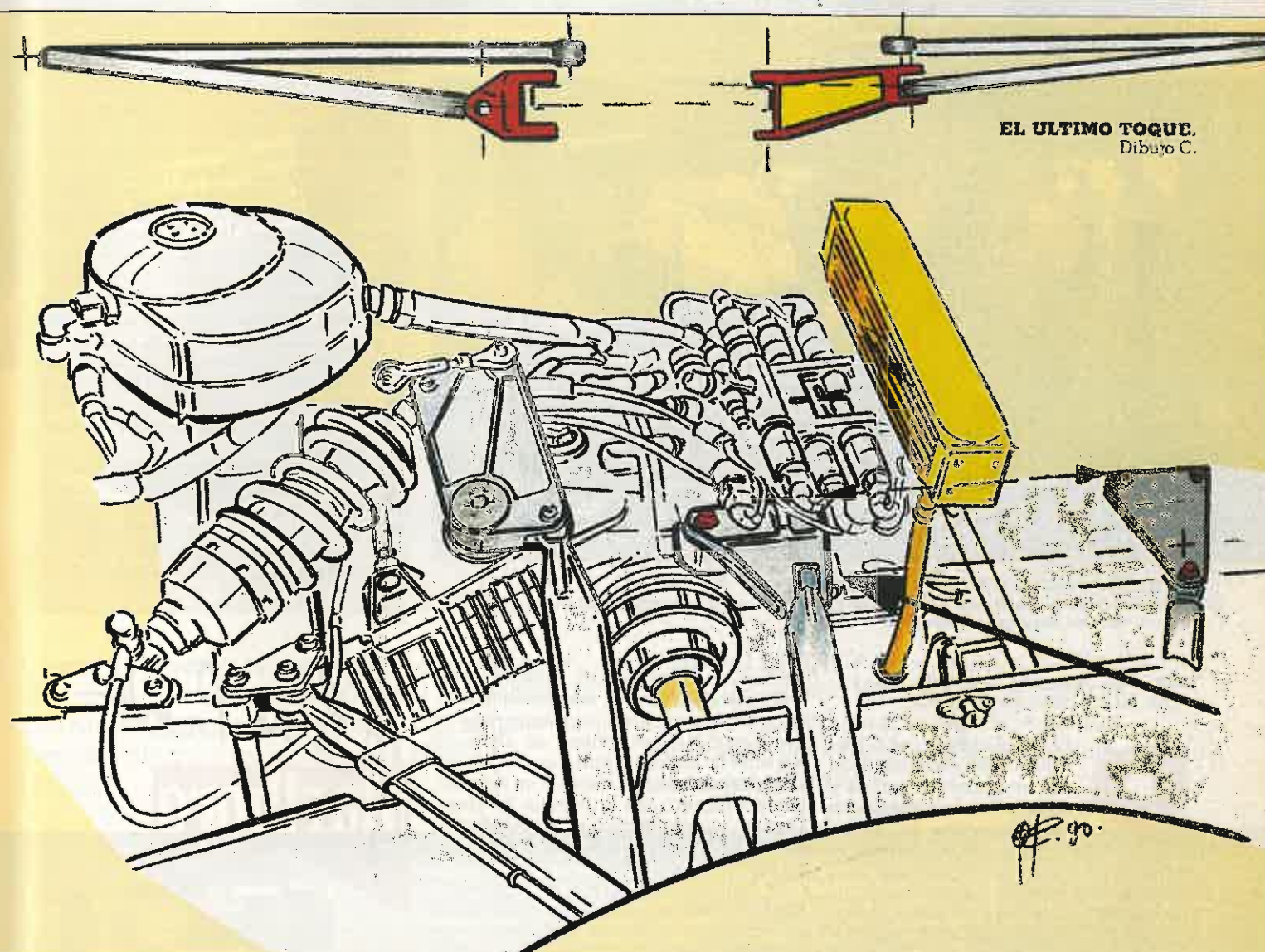
relación con el comportamiento del amortiguador.

A partir del próximo Gran Premio, los Ferrari volverán a ser huérfanos; en este caso de Scalabroni, y sólo cabe esperar que la racha de aciertos siga en el seno del Cavallino.

Gigi Corbetta / Giorgio Piola.

EL LEON INGLES.

Con vistas al resultado de Méjico, Nigel Mansell con el título de Campeón del Mundo.



EL ULTIMO TOQUE.
Dibujo C.



EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**

ASI GANE EN MEJICO

HABIA llegado a Méjico tres días antes del inicio de los entrenamientos de este Gran Premio tan especial, primero por la atmósfera, pues la capital federal de Méjico nunca terminará de sorprenderme, luego por el trazado extremadamente técnico que requiere ajustes difíciles, con una pista de constantes cambios. Se necesitaba encontrar la combinación entre el apoyo aerodinámico, indispensable en las grandes curvas, sin castigar demasiado la velocidad de punta, necesaria para un buen rendimiento y para los adelantamientos. Afortunadamente, en este circuito se puede adelantar sin problema en varias curvas.

Faltaba dominar la pista que depende del calor del sol, de las nubes, de la humedad y hasta de la lluvia y cuya característica principal son los baches. Cayeron varios chaparrones durante nuestra estancia y un charco de humedad permaneció por largo tiempo, hasta cuando hacía más

jar mis investigaciones aunque la situación tuvo lugar por culpa mía. Me coloqué en décimo lugar el viernes y no pude hacer nada para mejorar este tiempo pues no disponía de coche de repuesto.

No obstante, comprendí lo que necesitaba hacer y a partir del sábado por la mañana volví a entrar en la pista con mucho más apoyo que el día anterior y con 150 litros de gasolina para perfeccionar los ajustes de carrera. El coche estaba en óptimas condiciones y pensé que durante la última sesión de entrenamientos podría mejorar mi posición. No pude lograrlo por dos factores: en los neumáticos inmediatamente salieron ampollas, luego el motor dio señales de debilidad con el primer juego de neumáticos y después se fundió completamente con el segundo juego. De la posición diez retrocedí a la decimotercera. Este logro tan pobre me dio al menos la oportunidad de responder a las entrevistas que no se hicieron esperar, debido a la agitación en la dirección

en Méjico es muy difícil prever cualquier cosa. La pista inconstante me inquietaba más. Escogí, probar los neumáticos medios semi-blandos de carrera. Me di cuenta de que mi Ferrari estaba en óptimas condiciones, aunque no se pueda creer con mi octava posición, pero había dado dos vueltas completas y necesita aún más para calentar los neumáticos.

LOGRE 1' 21" y Berger consiguió mejor tiempo, 1' 19", pero sabía que podía hacerlo mejor. Así que tuve confianza en que podía mejorar mi posición sin ningún problema, y esto es lo que hice, utilizando una progresión regular y siendo muy precavido con las ruedas ya que sabía que podían causar una catástrofe. La salida fue buena, excepto que permanecía en la décimo primera posición. Tenía que estar atento a los otros coches y me esforcé en ser prudente a pesar de mis planes iniciales que eran los de atacar desde el inicio. En la vuelta doce, era el séptimo y la parte más difícil estaba aún por venir, ya que tenía delante de mí a Senna, Berger, Piquet, Boutsen, Patrese y Mansell, que se vio forzado a detenerse para un cambio de ruedas, pagando de esta manera el castigo al que las sometió durante las primeras vueltas. Luego, algo sucedió al Renault de Williams y al Benetton de Piquet y en la vuelta número cuarenta y dos me encontraba tercero detrás de Mansell. Fui muy cuidadoso en medir mis esfuerzos para no adelantarlo de manera incorrecta. Y luego el ritmo de Senna, siempre constante, pero sin poder igualar el mío, me dio alas. Una por una hice algunas de mis mejores vueltas y Senna, con su problema de neumáticos, se tuvo que rendir.

Así gané mi Gran Premio, que hace el número cuarenta y uno, sumando nueve puntos que me compensaron después de lo sucedido en el Gran Premio de Canadá, en Montreal. ¿Que más podía pedir? Estaba cansado, pero era feliz.



DE NUEVO, VICTORIA DEL PROFESOR.

Tras el revés de Canadá, el francés Alain Prost obtuvo una importante victoria en el mejicano circuito de Hermanos Rodríguez.

calor. Una situación incómoda especialmente en esa curva en particular.

DESDE el viernes por la mañana, decidí entrar de lleno con los ajustes de carrera y comencé con un chasis con modificaciones en la suspensión delantera. El resultado no fue decisivo ya que Mansell, que tenía el coche de repuesto a su disposición, fue más rápido que yo, con un coche idéntico al que utilizó en Canadá. Patiné haciendo un trompo completo y decidí de-

técnica del equipo Ferrari. Enrique Scalabrini nos abandonó de manera diplomática; no es una situación desesperada ya que Steve Nichols tomará de ahora en adelante la responsabilidad de los chasis. Desafortunadamente antes de su despido, Scalabrini provocó la marcha de Henri Durand, nuestro técnico en aerodinámica, una pérdida considerable que será necesario reparar rápidamente.

El domingo llegó, con el cielo nublado. El informe meteorológico pronosticaba el 70 por ciento de lluvias, pero eso no me preocupó. Con la contaminación existente



SUBARU

Nivel de inteligencia



**RECORD MUNDIAL
100.000 Kms.
RESISTENCIA
NON · STOP**

**LEGACY
4x4**



Conduzca el vehículo que posee actualmente el récord del mundo de 100.000 Km. a una media de 223 Km/h. y que vuelve este año a la carga en el campeonato mundial de rallies SUBARU LEGACY.

SUBARU LEGACY 4 x 4, 2.200 c.c., 16 válvulas, inyección; equipo de serie: aire acondicionado, dirección asistida, tracción total, asientos regulables, volante regulable, elevalunas eléctrico, cierre centralizado.

Importadora oficial para España (Península Ibérica, Baleares e Islas Canarias):

NIPOMOTOR, S. A. Ctra. Barcelona, Km. 16.500. 28830 SAN FERNANDO DE HENARES, MADRID. Teléfono: 672 56 11

NIPONALBA, S. A. Tel: 967 / 29 01 52 ALBACETE • NIPOMOTOR, S. A. Tel: 96 / 546 17 09 EUCLITE (ALICANTE) • NIPOMOTOR, S. A. Tel: 95 / 322 92 35 ALICANTE • AUTO ORIENT, S. L. Tel: 93 / 246 50 91 BARCELONA • TORIA AUTO SPORT, S. A. Tel: 94 / 444 03 41 BILBAO (VIZCAYA) • CARLOS JOSE BARRIOS AGUIRRE, Tel: 943 / 22 49 00 BURGOS • KRONVAL, S. L. Tel: 964 / 25 33 39 CASTELLON • CRONOMOVIL, S. A. Tel: 972 / 20 62 54 GERONA • CARO Y LALLAVE, S. A. Tel: 958 / 11 22 11 GRANADA • TODO AUTO, C. B. Tel: 911 / 33 00 15 GUADALAJARA • CARDONA RIBAS, S. L. Tel: 971 / 31 27 77 IBIZA (BALEARES) • COSIL S. L. Tel: 963 / 25 81 01 JAEN • TRACTORINSA, Tel: 956 / 34 35 34 JEREZ (CADIZ) • SEGUNDA MANO, S. L. Tel: 981 / 10 10 10 LA CORUNA • DEMETRIO CALZON GARCIA, S. L. Tel: 987 / 25 05 18 LEON • CERVERO AUTOMOVILES, S. A. Tel: 973 / 23 28 03 LERIDA • TRIA AUTO, S. A. Tel: 941 / 25 50 24 LOGRONO • REX AUTO, S. A. Tel: 91 / 315 55 32 MADRID • MOTOR MEDITERRANEO MALAGA, S. A. Tel: 952 / 31 24 47 MALAGA • OKI-AUTO, S. L. Tel: 958 / 25 07 07 MURCIA • MOTORDEFEL, S. L. Tel: 965 / 26 12 34 OVIEDO (ASTURIAS) • NIPONAUTO, S. A. Tel: 971 / 75 12 23 PALMA DE MALLORCA • INDARRAUTO, S. L. Tel: 948 / 17 21 22 PAMPLONA (NAVARRA) • SERVICIOS TECNICOS DEL AUTOMOVIL, S. L. Tel: 911 / 42 34 18 SEGOVIA • AUTO ITALIA, S. A. Tel: 95 / 427 45 26 SEVILLA • SANFOMOTOR, C. B. Tel: 977 / 31 60 99 REUS (TARRAGONA) • JESUS MACHUCA, S. A. Tel: 925 / 80 57 00 TALAVERA (TOLEDO) • BASSET SERVICIOS, S. L. (AUTO INTEGRAL) Tel: 96 / 373 70 13 VALENCIA • D. CESAR GOMEZ GARCIA (GOMAUTO) Tel: 978 / 31 31 16 ZARAGOZA

CENTRO DE ADMIRACION

KADETT CABRIO

Diseño Bertone, corazón Opel.
Evasión y libertad. Kadett Cabrio GSi
y los nuevos modelos 1.6 y 2.0i Serie
limitada. Hasta 115 CV y 195 Km/h.

Kadett Cabrio. Original en toda la
línea.

P.V.P. desde 2.118.000* ptas.



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

OPEL 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

CIRCUIT DE CATALUNYA



Sini Pius, Campeón Mundial de Motociclismo de 250 cc y mejor técnico del Circuit de Catalunya, superando su récord.

“Ahora doy la vuelta al Circuit de Catalunya en 1 hora. En 1991 lo haré en menos de 2 minutos.”

[Signature]



Le regalamos un póster con información detallada sobre las características e instalaciones del Circuit de Catalunya.

Pídalo al RACC

900 365 365

De Lunes a Viernes, de 9 a 20 horas.

Llamada gratuita.

También puede solicitarlo enviando este cupón.

☐ Quiero saber cómo es el Circuit de Catalunya.

Envíeme gratuitamente un póster con explicaciones detalladas sobre las características del Circuit de Catalunya.

Nombre y apellidos:

Dirección:

Tel.

Localidad:

Código postal:

Fecha de nacimiento:

Socio del RACC: ☐ Sí ☐ No N°

☐ Hombre ☐ Mujer

Firma:

Re llene, corte y envíe este cupón al Real Automóvil Club de Catalunya, Apdo. de Correos N° 2690, 08080-Barcelona. También puede entregarlo en cualquier oficina del RACC.

CIRCUIT DE CATALUNYA

02063 Ogilvy & Mather Direct

DEPORTE



RALLYE DE NUEVA ZELANDA

SAINZ, NI FACIL NI CÓMODO



El piloto español Carlos Sainz y su copiloto Luis Moya dominan en el momento de escribir estas líneas, el rallye de Nueva Zelanda después de haber logrado obtener una diferencia de 2 minutos y 17 segundos al término de la tercera etapa sobre su más directo rival, el sueco Ingvar Carlsson y su Mazda 323 4WD.

Por lo tanto, tocando madera, el madrileño deberá haber obtenido la victoria cuando usted, lector de MOTOR 16, tenga este ejemplar en sus manos, toda vez que la llegada está prevista a las ocho de la mañana del martes, hora española. Sin embargo, la ventaja que actualmente os-

SIN SORPRESAS.

Con más dificultad de lo previsto, Carlos Sainz es líder al final de la tercera etapa por delante de un tenaz Ingvar Carlsson.

tenta Carlos Sainz no refleja en absoluto las dificultades que su equipo ha debido que afrontar en las primeras etapas de la prueba neozelandesa.

A un entrenamiento mínimo, debido al escaso tiempo existente después de tomar la decisión de acudir a las Antipodas y a las especiales características del entrenamiento, con vehículos de serie y en determinados bosques en caravana, Carlos Sainz no pudo efectuar más de dos pasadas por tramo, teniendo como resultado unas notas muy bajas respecto a las reales y que tuvo que ir corrigiendo durante toda la carrera. Además, después de romper el embrague de su vehículo de entrenamien-



tos, un Toyota Celica grupo N, Carlos se tuvo que contentar con uno estrictamente de serie.

Su vehículo no era otro que la unidad de Córcega, que le permitiera luchar de tú a tú con los Lancia en el asfalto, convenientemente reforzada. Pero lo cierto es que el motor comenzó no rindiendo lo que de él se esperaba, incapaz de subir más allá de las 5.500 rpm durante la primera etapa. Un problema de tipo eléctrico impidió al español lograr el liderato hasta el último de los tramos del primer día, a pesar de lograr seis de los nueve mejores tiempos de la etapa, después de haber perdido 20 segundos en el segundo tramo por esa causa. Igualmente, Luis Moya no se mostraba contento en absoluto con los tiempos dados por la organización y los registrados manualmente por él mismo.

Ni el cambio de la centralita, ni del turbo en la llegada a Auckland, llevaban, a descubrir a los hombres del Toyota Team Europe la verdadera causa del problema que sólo permitía a Sainz finalizar la etapa con un solo segundo de ventaja sobre Carlsson.

Al día siguiente Carlos perdía el liderato en el primer tramo, pero lo que era peor, en el decimotercero, Maramurua Forest, de 10,6 kilómetros, el Toyota Celica del español se detenía en dos ocasiones a causa de un motor que cambiar el turbocompresor de su Lancia durante la tercera etapa lo que le costó penalizar un minuto

EL ÚNICO LANCIA.
Después de su excelente resultado en Grecia, el italiano Michele Rayneri ha vuelto a dejar su profesión de dentista por un volante.

NARIZ CONTRA NARIZ.
Calurosa acogida para Carlos Sainz y Luis Moya por las tribus maoríes. También Luisa Aitken saludó a la manera local.



UNA DAMA EN LAS ANTIPODAS.
Aitken, con Kadett GSi, es la única dama.

SE QUEDÓ EN LA CUNETETA.
Rod Millen no podrá repetir con el Mazda su segundo puesto.

y veinte segundos, aunque peor lo tuvo su compatriota Ernesto Soto que después de sufrir problemas de turbo el primer día, se veía obligado al abandono durante la tercera etapa con pistón roto en su Lancia. En cuanto al actual líder de la Copa FIA de grupo N, el francés Alain Oreille se encuentra demasiado retrasado en un terreno nada favorable a su Renault 5 GT Turbo de dos ruedas motrices.

Esteban Delgado

CLASIFICACIONES

DESPUES DE 29 TRAMOS

1º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 4h, 1m, 36s; 2º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD), a 1m 56s; 3º Weber-Feltz (VW Golf Rallye G-60), a 6m; 4º Rayneri-Roggia (Lancia Delta Integrale 16V), a 9m 51s; 5º Dunkerton-Gocentas (Mitsubishi Galant VR 4), a 10m 48s; 6º Bourne-Freeth (Subaru Legacy), a 11m 15s; 7º Carr-Stewart (Lancia Delta Integrale 16V), a 14m 50s; 8º Trelles-Muzio (Lancia Delta Integrale, Gr N), a 15m 52s; 9º Makien-Harjanne (Mitsubishi Galant VR 4), a 16m 29s; 10º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale), a 17m 58s



José Mari Ponce con el BMW M-3 del equipo Sauerman. Competición ha sido el dominador de los dos últimos rallyes de la Copa de España celebrados en las Islas Canarias.

COPA DE ESPAÑA EN CANARIAS

PLENO DE PONCE

Manuel Madrid
Enviado especial

CON el Rallye Maspalomas y el Isla de Tenerife la Copa de España de Rallyes abandona las Islas Canarias. Dos pruebas muy bien organizadas, sobre todo el Maspalomas, en el que la escudería que lleva su nombre ha vuelto a cumplir a la perfección y ha dado muestras de sus buenas cualidades organizativas.

El Rallye Maspalomas fue dominado con total autoridad por José M. Ponce-Gaspar León, que con un BMW M-3 del equipo Sauerman Competición además de anotarse la victoria, se permitieron el lujo de marcar los mejores tiempos en cada uno de los tramos. Sus rivales más serios fueron Carlos A. Lamberti-José Sarmiento, que con un Alfa Romeo 75 América muy evolucionado no pudieron plantarle cara a Ponce al verse obligados a correr con un motor mucho menos potente al



ETERNO SEGUNDO.

Lamberti ha sido el rival más serio de Ponce, llevando al Alfa Romeo 75 a la segunda posición. Monzón en el Maspalomas se clasificó tercero con el Cosworth de Gr. N.

romperse unos días antes el suyo habitual. En esta prueba había mucha expectación con Seph Haider, actual campeón de la especialidad de Alemania, que acudió a Canarias con un Mercedes 190 2.3 16v del equipo Friker, copilotado además por Geistdoerfer, copiloto habitual de Walter Rorhl. Pero con poco tiempo para entrenar y sin estar bien habituado a este coche, no olvidemos que él corre con vehículos de tracción delantera, no pudo realizar un brillante actuación, ocupando

la cuarta posición final, viéndose rebasado por Luis Monzón-José M. Rodríguez con un Ford Sierra Cosworth de Gr. N. En el Rallye Isla de Tenerife estaban presentes todos los protagonistas del Maspalomas por lo que se esperaba que la lucha por la victoria se disputase entre Ponce, Lamberti y Haider, a los que se unía Tomás Gimeno, con un Mercedes 190 2.3 16v. Desde el primer tramo Ponce comenzó a poner tierra de por medio, marcando en la primera sección de la prueba todos



TOMÁS GIMENO.

Con algunos problemas en el Mercedes 190 se tuvo que conformar con la tercera posición.

los mejores tiempos afianzándose en la primera posición. En el segundo puesto y calcado del rallye anterior se situó Lamberti, que en esta ocasión si disponía del motor bueno, aunque el piloto del Alfa Romeo se quejaba de disponer de una

medida muy pequeña de neumático que obligaba a dosificar muy bien el acelerador para no llevarse sustos y en la primera pasada por el famoso tramo de Atogo se le soltó la varilla del aceite, cayendo el lubricante sobre los colectores de escape ocasionando un humo muy sospechoso alarmando a Lamberti, que pensando que era algo grave realizó parte del tramo a medio gas. De todos modos la diferencia con Ponce fue mucho menor y se permitió marcar algunos mejores tiempos en la segunda sección. Tomás Gimeno se clasificó al final del rallye en una cómoda tercera posición, un problema con la servodirección del Mercedes le hizo perder mucho tiempo al término de la primera sección y con ello la posibilidad de acercarse a los pilotos de cabeza. Por detrás no se vio inquietado en ningún momento por Seph Haider, que finalizó cuarto. Pero el campeón de Alemania tuvo que emplearse a fondo cuando se vio rebasado por Gregorio Picar-Luis Eizaguirre, que con un Ford Sierra Cosworth de Gr. N realizaron una magnífica actuación, pero al final se vieron superados por Haider conformándose con la quinta posición. O

CANARIAS EN BREVE

LOS organizadores y federaciones canarias se están cuestionando renunciar a la Copa de España de Rallyes. Estiman que los costos para poner en marcha estas carreras son muy elevados. Pienzan que sería rentable si tuviesen opción a poder ascender al Campeonato.

de estas pruebas no dudó al afirmar que se había divertido mucho y que los tramos eran muy bonitos y selectivos.



LOS hermanos Ponce, José Mari y Antonio, van a tener muchas posibilidades de participar en las dos últimas pruebas del Campeonato de Rallyes de Tierra con los BMW 325 de tracción a las cuatro ruedas, ex-Chamonix, con los que están tomando parte con mucho éxito en los rallyes canarios de la especialidad.

UNO de los invitados de lujo de estos dos rallyes canarios ha sido Cristian Geistdoerfer, copiloto durante mucho tiempo de Walter Rorhl. Al término

CLASIFICACIONES

RALLYE MASPALOMAS

1º Ponce-León (BMW M-3), en 1.39.38. 2º Lamberti-Sarmiento (Alfa Romeo 75 América), a 1'47". 3º Monzón-Rodríguez (Ford Sierra Cosworth), a 3'30". 1º Gr. N. 4º Haider-Geistdoerfer (Mercedes 190 2.3 16v.), a 4'03". 5º Herrera-Negrín (Toyota Corolla), a 8'07".

RALLYE ISLA DE TENERIFE

1º Ponce-León (BMW M-3), en 1.14.50. 2º Lamberti-Sarmiento (Alfa Romeo 75), a 0'43". 3º Gimeno-Duranza (Mercedes 190 2.3 16v.), a 1'11". 4º Haider-Geistdoerfer (Mercedes 190 2.3 16v.), a 2'03". 5º Picar-Eizaguirre (Ford Sierra Cosworth), a 2'40". 1º Gr. N.

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



- 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	985	14 50 98
CANARIAS	928	26 19 21
CANTABRIA	942	34 49 89
CATALUNA	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

24 horas de Le Mans 1990.



Gracias a todos.

Por haber estado a 10 minutos del triunfo, demostrando vuestra madera de campeones frente a potentes equipos oficiales.

Por habernos dado 23 horas y 50 minutos de emoción, estilo y saber hacer en Le Mans.

A los pilotos que estuvieron 24 horas en cabeza luchando sobre el asfalto.

A los mecánicos que no escatimaron esfuerzos para el triunfo.

A todos los que apoyaron, sufrieron y vibraron con el equipo REPSOL-PORSCHE, gracias de Repsol.



ANTES de la salida de la carrera de 125, los ánimos de «Aspar» no podían estar muy altos porque en los entrenamientos pese a ser de los más veloces en curva, su moto era claramente superada por las de sus rivales. No era especialmente la velocidad punta el principal problema sino la aceleración. Unas tomas de aire distintas a las habituales perjudicaban la «respiración» del motor y éste no rendía lo esperado. En el «Warm-up» matinal se volvió a la configuración primitiva y las cosas parecían volver a estar en su sitio, o así se esperaba...

En la salida el más presto era Gramigni pero el primer líder era Romboni a quien perseguía todo el grupo. Ahí estaban «Aspar», Capirossi, Spaan, Casanova, Debbia, etc. Para nuestro representante la lucha era difícil porque si bien la moto ya iba mejor que en los entrenamientos todavía era superada por las de sus rivales y así, pese a que en un giro llegó a ir segundo, normalmente era adelantado en las rectas por los otros pilotos que con él formaban el grupo perseguidor del inaccesible Romboni que al ritmo de un segundo por vuelta se iba escapando de ellos. Era pues evidente que salvo un fallo mecánico, nada apartaría al italiano de la victoria y que la segunda plaza se jugaría en el último giro. Para el joven Romboni todo fue bien y así conseguía su segunda victoria de la temporada, pero para el segundo puesto la última vuelta fue dramática; Gramigni la iniciaba como segundo con «Aspar» y Stadler detrás pero el italiano se iba por los suelos. «Aspar» pasaba a Stadler pero éste recuperaba de nuevo su posición y cuando ambos llegaban a la chicane, la que para los españoles hicieron famosa hace dos años Sito Pons y Dominique Sarron, el germano entró «colado». Ello obligaba al de Alcira a frenar para evitarlo, lo que permitió a Casanova -que entró el segundo-superarlo. Stadler tercero, Debbia cuarto y «Aspar» «sólo» quinto. Este en la meta estaba decepcionado cuando explicaba el lance aunque a la postre se conformaba porque sus máximos rivales habían quedado tras él; Capirossi y Spaan habían abandonado con problemas en sus motos, mientras que Prein terminaba sexto.

Para el resto de españoles al Gran Premio no resultó muy brillante ya que Hernández no era más que decimoséptimo a causa de problemas de cambio y neumáticos, decimonoveno era Sánchez y vigésimo Mariano, mientras que no terminaban los dos pilotos de Coronas, Miralles con problemas en la válvula de admisión y «Champi Herreros», que tras salirse a la hierba decidía retirarse.

La segunda carrera de la jornada era la de 500 que tenía como aliciente el retorno de Gardner, Lawson y Sarron. Precisamente era Gardner el que mejor arrancaba pese a que Schwantz había marcado el mejor tiempo en los entrenamientos, pero su liderato era fugaz ya que en el segundo giro Rainey lo adelantaba e intentaba distanciarse al tiempo que el austra-

ASSEN GRAN PREMIO DE HOLANDA

KOCINSKI VUELVE A LA CARGA

Los problemas mecánicos han impedido las posibles victorias de Carlos Cardús y Jorge Martínez «Aspar» en la «catedral motociclista» que es el circuito de Assen, pero para ambos el segundo y quinto puestos conseguidos resultan una buena operación de cara al Campeonato. Para Cardús, porque asciende un puesto en la clasificación y es segundo a veintidós puntos de Kocinski mientras que el de Alcira sigue tercero pero ha reducido distancias con respecto a Prein y Capirossi que son quienes le preceden.

José Luis Aznar
Enviado especial



TRES GANADORES. Romboni, Kocinski y Schwantz hicieron vibrar de emoción a los miles de aficionados que se agolparon en las gradas de Assen. Carlos Cardús (foto grande) comandó la prueba de 250 durante la mayoría de las vueltas; al final se tuvo que conformar con un segundo puesto que no hace honor a los méritos que demostró sobre la pista.



ASSEN EN BREVE

Dieter Stappert, responsable del equipo HB en el que milita Reinhold Roth, manifestó que el germano experimenta una ligera mejora y si ya prácticamente no se teme por su vida, si en cambio su estado futuro ofrece serias dudas. Su recuperación podría durar más de un año.

Bimota puede debutar en la máxima categoría en el Gran Premio de Francia. La suspensión delantera no es una horquilla convencional y el motor es un bicilíndrico, mientras que como piloto piensa que sea Michael Hudson.

Gran papel de Quique de Juan en la prueba de TT-1 que disputó con su Honda RC-30 preparada por Flis-Flas. Se hizo con la «pole position» y terminó el tercero de la carrera.

El circuito de Assen ha sido recondicionado, asfalto nuevo, pista un metro más ancha y uno de los virajes más lentos ha sido sensiblemente suavizado. Ello indica que los récords han sido pulverizados ampliamente.

Torrontegui, de acuerdo con Honda y Repsol decidió ausentarse en esta carrera y en la de Bélgica para entrenar. El sigue poniéndose a sí mismo como culpable y Honda no

descarta que se pruebe algún otro piloto: Miralles, Hernández, etc.

Bradl se rompió el tobillo por tres sitios y no pudo participar. Su moto la ha pilotado Schmidt que ya había sustituido a Cornu en Nurburgring.

Sito Pons está recuperándose a marchas forzadas y si los médicos cuantifican su recuperación es seis semanas, puede que reaparezca en Francia aunque sólo sea como una toma de contacto.



Estuvieron presentes en Assen, Maxmolar para asistir a una reunión del Irta y César Rojo. Este, como manager interino, está resolviendo temas técnicos puesto que son prioritarios a los de la búsqueda de un nuevo responsable.

El presidente de la FIM anunció la formación de un Comité Ejecutivo de los Grandes Premios compuesto por seis personas y con poder decisorio. Ello es para evitar situaciones como las creadas en Yugoslavia.

Excelente la carrera de Alberto Puig ya que con su maltrecha pierna terminó en décima posición. Por su parte «Aspar», que se quedó sin gasolina en la meta, acabó décimo.

Desde su «Pole position» Carlos Cardús partía con muchas posibilidades de victoria, pese a que Kocinski, segundo en los entrenamientos, no estaba dispuesto a ceder. En primera línea, con el quinto tiempo también se encontraba Alex Crivillé pero éste, tras la vuelta de calentamiento ya supo que estaba condenado. Una fuga de aceite del cambio, imposible de reparar en aquel momento era la responsable de tanta decepción ya que una solución de emergencia sólo le iba a permitir dar una vuelta. El local Zeelenberg arrancó como una exhalación pero no tardó Cardús en ser líder. El de Tiana mandaba en un gru-

liano entraba en boxes a causa de problemas con el carburador. La emoción iba a ponerla Schwantz porque era segundo e iba reduciendo distancias sobre Rainey. Ello sería cosa hecha en el giro undécimo y desde ese momento la suerte estaba echada y de ese modo el tejano iba disparado hacia su tercera victoria de la temporada. Excelente en su retorno, Lawson era quien les acompañaba en el podio aunque el californiano declaraba haber sufrido mucho en las últimas vueltas.

Tras este trío tampoco faltó emoción esta vez porque si Doohan era cuarto en solitario, tras él lucharon por la quinta posición McKenzie, Sarron y Garriga. El español en esta ocasión tuvo una lucida actuación puesto que pese a haber salido mal, pronto se puso a rueda del piloto de Suzuki. «Incluso creo que hubiese podido intentar pasarlo, pero tampoco me he querido arriesgar a una caída. Cuando hemos cogido a Sarron, él lo ha pasado más fácilmente que yo y ya se ha escapado», decía satisfecho tras ser sexto. Además el piloto español había tenido que correr

con el brazo infiltrado porque en la semana anterior al Gran Premio le habían hecho un chequeo y a causa de una de las extracciones de sangre le habían producido una lesión. Sin embargo lo más importante es que en esta ocasión el piloto barcelonés ha vuelto a sacar aquel genio que desde hacía tiempo sólo se le veía en contadas ocasiones y superaba a pilotos como Chili y Ruggia que últimamente estaban delante de él.

Después de su «Pole position» Carlos Cardús



CADALORA POR LOS SUELOS.

El piloto italiano tomó la plaza al final termino por los suelos. Alberto Puig, consiguió los primeros puntos de la temporada en una excelente carrera. Por su parte Aspar, tanto en 125 como en 250, tuvo excelentes actuaciones, a pesar de contar con dos máquinas netamente inferiores a las de sus rivales.



RETORNO LAWSON.

Eddie Lawson (izquierda) volvió a las pistas después de estar tres meses recuperándose de su lesión. El norteamericano terminó tercero y despejó todas las dudas existentes sobre su retirada. Juan Garriga (arriba) acabó sexto en la que fue su mejor actuación en lo que va de temporada.

po que formaban Cornu, Cadalora, Kocinski, Preining -este con la moto de Dominique Sarron-, Shimizu y el citado Zeelenberg.

En cabeza el trabajo más duro lo hizo el español Carlos Cardús pues fue quién más tiempo estuvo tirando de este grupo pero ello no era sin problemas ya que su neumático tenía un defecto de fabricación que hacía que saltase en los virajes a izquierdas. Ello le perjudicaba ostensiblemente en un rápido curvón en el que perdía lo que ganaba en otras porciones del circuito. Cornu le disputó el liderato en varias ocasiones y ocupó la cabeza de la carrera durante varias vueltas, pero en el

decimoquinto giro se iba a los suelos. Ello coincidió con una tremenda reacción del norteamericano John Kocinski que primero dio cuenta de Cadalora y luego atacó a Cardús. Una vez hecho esto se escapó irremisiblemente aunque Cadalora no se dio por vencido y se colocó a su rebufo.

Al italiano le costaría cara su osadía y en el último giro, primero se marcaba una pasada de frenada que le hacía hacer una larga excursión por la hierba y luego, cuando llegaba muy retrasado a la última chicane, volvía a caer al encontrarse sin frenos. Con todo ello eran pues Carlos Cardús y el holandés Wilco Zeelenberg quienes acompañaban a Kocinski en el podio. Cansado el americano declaraba que ésta había sido una dura carrera, y aseguraba que sin el citado problema de neumáticos hubiese ganado la carrera con toda seguridad. Ahora con este resultado, el piloto de Honda es segundo del Campeonato del Mundo. «Todavía quedan siete carreras...» decía con cierto tono desafiante.

CLASIFICACIONES

125cc

1º D. Romboni (Honda) 42'25.595; 2º B. Casanova (Honda) a 11"133; 3º A. Stadler (J.J. Cobas) a 11"391; 4º G. Debbia (Aprilia) a 12"389; 5º J. Martínez Aspar (J.J. Cobas) a 12"397; 17º M. Hernández (J.J. Cobas) a 1'08"355; 19º A. Sánchez (J.J. Cobas) a 1'08"765; 20º J. Mariano (Honda) a 1'10"147.

250cc

1º J. Kocinski (Yamaha) 43'35"983; 2º C. Cardús (Honda) a 0"976; 3º W. Zeelenberg (Honda) a 5"613; 4º M. Shimizu (Honda) a 11"252; 5º A. Preining (Honda) a 20"484; 10º A. Puig (Yamaha) a 44"359; 14º J. Martínez Aspar (J.J. Cobas) a 44"378.

500cc

1º K. Schwantz (Suzuki) 45"39"074; 2º W. Rainey (Yamaha) a 0"636; 3º E. Lawson (Yamaha) a 65"450; 4º M. Doohan (Honda) a 65"560; 5º N. Mackenzie (Suzuki) a 96"530; 6º J. Garriga (Yamaha) a 1'04"564.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º S. Prein, 90 puntos; 2º Loris Capirossi, 83; 3º Aspar, 71; 4º D. Romboni, 61; 5º D. Raudies, 61; 11º M. Hernández, 35; 18º J. Miralles, 16; 23º H. Torrontegui, 8.

250cc

1º J. Kocinski, 129 puntos; 2º C. Cardús, 107; 3º L. Cadalora, 93; 4º W. Zeelenberg, 93; 5º H. Bradl, 75; 14º A. Crivillé, 14; 26º «Aspar», 8; 27º A. Puig, 6.

500cc

1º W. Rainey, 148 puntos; 2º K. Schwantz, 124; 3º M. Doohan, 86; 4º N. McKenzie, 71; 5º J. P. Ruggia, 59; 6º J. Garriga, 57; 9º Sito Pons, 52.

CITROËN ZX

EL GRANDE DE LA BAJA

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Trasero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 7 a 1. Potencia máxima: 320 caballos (235 Kw) a 5.000 revoluciones por minuto. Par máximo: 51 mkg (490 Nm) a 4.000 revoluciones por minuto. Alimentación: Inyección electrónica y turbo. Combustible: Gasolina 85 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de seis marchas. Diferencial central de tipo Ferguson. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre ambos topos: 2,5 vueltas.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con triángulo superior, doble amortiguador con muelle y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con triángulo superior, doble amortiguador con muelle y amortiguador independiente. **RUEDAS:** Neumáticos: 195 SR 15. Llantas de chapa de 5,5 x 15.

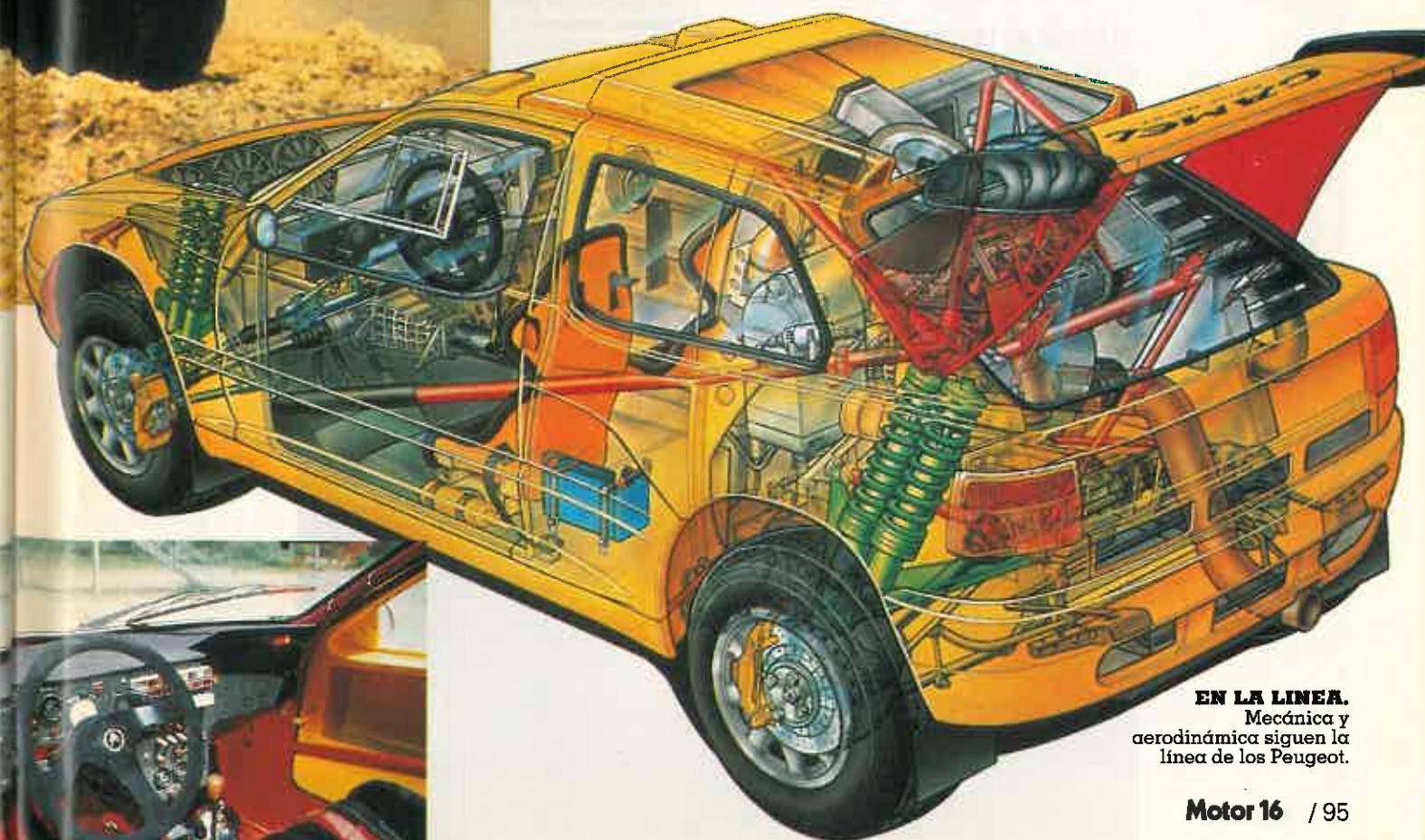
PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Capacidad del depósito de combustible: variable.

y SM que lograron superar el por entonces ya durísimo recorrido.

Tras los primeros ensayos en Almería, la configuración definitiva de la carrocería, realizada en kevlar y fibra de carbono, presenta unas formas de coupé con un espectacular alerón aerodinámico en su parte trasera, al estilo de sus antecesores Peugeot. La decoración correrá a cargo del principal patrocinador en colaboración con Citroën. Camel, al igual que en pasados años con Peugeot, unirá sus colores al equipo durante las temporadas de 1990 y 1991.

El equipo Citroën Sport estará dirigido por Guy Frequelín, tomando las funciones que en Peugeot desempeñaba Jean Todt, y tendrá como primer piloto a Ari Vatanen, personaje principal en el desarrollo de los Peugeot Grand Raid y ahora en el del Citroën ZX Rallye-Raid. Su copiloto seguirá siendo el sueco Berglund, estando acompañados por otros dos coches pilotados a su vez por Waldegaard-Gallagher e Ickx-Tarín. Como se ve, el equipo no ha sufrido cambios y todo queda en casa. ○

Juan Luis Soto



EN LA LÍNEA. Mecánica y aerodinámica siguen la línea de los Peugeot.

HEREDANDO EL PRESTIGIO.

Citroën se enfrenta a un rasero muy alto dejado por Peugeot. Las ininterrumpidas victorias de la marca del León son un auténtico reto para el nuevo equipo dirigido por Guy Frequelín.

EL relevo ha llegado y, dentro de PSA, Peugeot cede este año el testigo deportivo a Citroën. Para la ocasión, se ha presentado el modelo que entrará en liza sobre las ardientes arenas de la Baja Aragón, primera prueba del campeonato internacional de raids de la presente temporada.

Se trata de un prototipo que aprovecha el diseño y experiencia de los Peugeot Grand Raid y bautizado con el nombre de ZX Rallye-Raid. Este nombre toma especial significado al tratarse de la denominación que poseerá el coche medio que la marca comercializará en breve plazo y que se saldrá de todo lo conocido hasta ahora, al distanciarse de los AX, BX o XM. En contra de la costumbre, sería la primera vez que un prototipo de competición apareciera antes que la serie. Mien-

tras Peugeot encaminará sus pasos hacia los Sport-Prototipos, Citroën centrará todos sus esfuerzos en perpetuar la dominación francesa en el terreno de los raids. No será la primera vez que la marca compita en este tipo de carreras, pues ya estuvo presente con éxito en las primeras ediciones del París-Dakar, tomando parte DS

ANTICIPO DE CARRERAS.

El nuevo coche medio de Citroën se llamará ZX, nombre anticipado ya con este prototipo de competición.



MUNDIAL DE RALLIES LANCIA A TOPE EN ARGENTINA

TRAS unos días de deliberación los responsables del equipo oficial Lancia-Martini han decidido acudir al Rallye de Argentina con sus pilotos estrella: Biondani, Kankkunen y Auriol. Para esta prueba tenían un compromiso con Alessandro Fiorio, pero tal como está la situación del Campeonato, con Carlos Sainz a la cabeza, han decidido dar a Fiorio esa oportunidad en otra ocasión. Por otro lado existe un gran malestar en el equipo italiano con Kankkunen. En el Acrópolis tenía orden de atacar a fondo para presionar a Sainz e intentar que el piloto español cometiese algún error, pero al ver que no lo conseguía en contra de las ordenes del equipo prefirió conservar el segundo puesto.



RALLYE DE ARGENTINA TAMBIEN KIKO CIMA

ES probable que el piloto asturiano Francisco Cima pueda participar en el próximo Rallye de la Argentina. En el país hermano, se alquilan los Renault 18 grupo A por apenas un millón de pesetas y Kiko, que ya tiene la Copa Renault en el bolsillo, podría intentar la aventura mundialista. Estos Renault 18 son muy competitivos aunque puedan parecer vetustos. Tras los coches oficiales de las escuderías del mundial, son los más punteros y el precio del alquiler comprende también una pequeña asistencia.

De hecho, el pasado año Guillermo Barreras estuvo a punto de cruzar el charco, aunque él contaba con el asesoramiento de Simon Racing. Esperemos que a Cima le salgan bien los planes y haya otro español entre los mejores.

AYRTON SENNA SUPER CONTRATO

EL rápido piloto brasileño ha sorprendido recientemente a propios y extraños, cuando en unas declaraciones ha afirmado que ha pedido a Marlboro para la próxima temporada un contrato de quince millones de dólares. Si la marca de cigarrillos se lo concede, sería el contrato más elevado de la historia.

MIEDO A SAINZ.
El equipo Lancia estará al completo en el Rallye de Argentina.

MAS MILLONES.
Senna pretende quince millones de dólares por firmar con Marlboro.



MOTOS SUBIDA DEL DIABLO

EL día de San Fermín se celebrará en el puerto de la Cruz Verde, entre las provincias de Madrid y Avila, la I Subida del Diablo. Al estilo de las «subidas imposibles» americanas, la competición consistirá en superar la pendiente trazada por la organización. Como particularidades de tan original carrera, se celebrará una espectacular prueba prólogo, con mangas de seis en seis participantes, para después dar la salida de dos en dos, con lo que se gana emoción durante todo el recorrido. Por lo pronto ya han confirmado su asistencia pilotos como Vall, Boluda, Pons, Hernández y Fernández. Las inscripciones se realizan en Motor Gas, telf.: (91) 637 24 88.



BARDOLET TRAS CARLOS SAINZ

MIA Bardolet realizará a finales de mes un test en Gran Bretaña con el Sierra 4x4 y junto a otros pilotos que cumplen programas en los distintos campeonatos nacionales. Ford, que quiere hacer el Campeonato del Mundo en el 91, busca un piloto que haga olvidar a las dos estrellas que corrieron para la marca de Boreham en el 88: Sainz y Auriol. En cuanto al debut del Sierra 4x4, parece que en el rallye Osona es un poco difícil, por problemas con la homologación, por lo que es más probable la fecha del Príncipe de Asturias. También se rumorea la posibilidad de que Mía corra el RAC de este año, en lo que sería su debut internacional y para el que Ford quiere hacer todo un despliegue. Bardolet es por ahora el único piloto que ha llevado el Sierra 4x4 y además, en rallyes de tierra y secretos; su experiencia es pues única.

BOXES

LA SAGA Fittipaldi no tiene fin. Wilson, hermano de Emerson y padre de Christian (actualmente corriendo en la F-3 británica), va a realizar un test en Alemania. Si todo sale bien, Wilson hará alguna carrera antes de fin de año. Wilson tiene en la actualidad 47 años (5 más que Emerson) y hace 18 que debutó en la F-1.

CAMBIOS de fecha en algunas pruebas de distintos campeonatos nacionales. El Autocross que debía disputarse en Extremadura el día 17 de junio queda definitivamente anulado. Las pruebas previstas en el circuito de Jerez el día 28 de octubre pasan a disputarse el 18 de noviembre. La primera carrera prevista en el circuito de Cataluña se adelanta unos días pasando del 11 de noviembre al 4 de ese mismo mes, mientras que la subida a Corvera se realizará definitivamente el 26 de agosto en vez del 17 de junio.

PEDRO MARTINEZ DE LA ROSA está cuajando una magnífica temporada en su primer año a los mandos de un Fórmula Ford 1.600. En los campeonatos ingleses de la especialidad en que toma parte el equipo Racing For Spain, el piloto catalán se está mostrando muy rápido y está clasificado en la tercera posición. Su compañero Alvaro de Arenzana está atravesando un momento de mala suerte y no está teniendo oportunidad de demostrar en Inglaterra su gran valía.



ERIK COMAS con su victoria conseguida en el circuito de Monza se afianza en la primera posición del Campeonato Internacional de Fórmula 3000 con 32 puntos en su casillero, mientras que su inmediato seguidor, Eric Van de Poele tiene tan sólo 12.



JUAN LOPEZ MELLA tiene ya definido el equipo con el que va a tomar parte en el Campeonato del Mundo de Superbikes. Lo hará integrado en el equipo Nivea For Men con motos Honda oficiales. El piloto gallego cuenta con una gran experiencia en el Mundial de 500 centímetros cúbicos y tras los resultados que ha obtenido en Superbikes es de esperar buenos resultados con este nuevo equipo.

FERNANDO CAPDEVILA está ultimando el proyecto de participar en el próximo París-Dakar con un Toyota Four Runner de la Categoría Marathon. Este proyecto cuenta con el apoyo de Blandy, importador de Toyota en Canarias. Tenían también previsto participar en la Baja Aragón pero no dispondrán a tiempo del coche.

PEPE LOPEZ tras su magnífica actuación en el Raid Alta Alcarria está muy animado y pletórico de moral. En los próximos días se va a desplazar a los Monegros con intención de preparar la Baja Aragón. Va a realizar diferentes test con la Yamaha de 250 centímetros cúbicos con la que toma parte en este certamen, que van a consistir principalmente en comprobar su rendimiento bajo las elevadas temperaturas habituales en la zona.

CARRETERAS EN OBRAS.

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

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

DE VACACIONES POR LOS PIRINEOS

DURANTE todo el verano, la empresa Crom, Raid & Aventura, ofrece la posibilidad de conocer a fondo los Pirineos. Se trata de raids turísticos, con una duración de siete días, en los que el interesado sólo debe decidirse entre un Nissan Patrol 4x4 Cabrio o una Yamaha 600 Z Teneré, todo lo demás corre a cargo de la empresa. Cuesta 74.400 pesetas, para las motos y 58.500 pesetas en coche, con cuatro personas.

Próximo encuentro: 14 de julio.

DE PELICULA

CUANDO ALGO FALLA

CUARENTA y cinco minutos, en los que los adjetivos de asombro por parte del espectador, se suceden en cada escena. Errores, fallos y comportamientos divertidos en momentos y jugadas recopiladas de carreras de coches, golf, baloncesto, béisbol, fútbol americano, etc. Toda la espontaneidad de las imágenes recogidas por las cámaras de video y televisión.

Distribuye: Video Colección. Precio: 2.490 pesetas.



VIAJAR EN VESPA

MOTO Vespa, en colaboración con el Instituto de la Juventud, ha organizado una vuelta a España, para jóvenes con edades comprendidas entre los 18 y 26 años, del 16 al 30 de julio. A lo largo de quince días, los participantes tendrán

oportunidad de acercarse a diferentes puntos de alto valor natural, en un ambiente de aventura y con alojamiento en tiendas de campaña y albergues. El precio es lo mejor, sólo 10.000 pesetas.

Inscripciones: Concesionarios de Moto Vespa y Oficinas Nacionales de Turismo.

AGENDA

DEPORTE

F-1 EN PAUL RICARD

EL día 8 del presente mes de julio, se celebrará en el circuito francés de Paul Ricard, la séptima prueba del Mundial de Fórmula 1. El mismo día, tendrá lugar la prueba del Campeonato Europeo de Montaña de Città Potenza, Italia, la Subida del Mármol (Almería) y la prueba de Autocross de La Bañeza (León), ambas puntuables para los Campeonatos de España de su especialidad. Entre los días 6 y 8 se celebrará en Polonia otra prueba del Europeo de Rallyes.

MOTOCICLISMO DE ELITE

EL sábado día 7 de julio, Bélgica recibirá el Campeonato Mundial de Motociclismo en el circuito de Spa. El día 8, se celebrarán en Suecia, las pruebas correspondientes al Europeo de Motociclismo y al Mundial de Superbikes, Mundial de Trial en Modena (Italia), Mundial de Motocross de 500 c.c. en Gran Bretaña, y en Cantabria, el Campeonato de España de Motocross de 250 c.c. y 80 c.c. (Juvenil B). Entre los días 7 y 8, el Mundial de Enduro viajará hasta Hungría.

LO QUE HAY QUE VER

SEMANA PARABOLICA

EUROSPORT no descansa ni un momento en lo que a información deportiva del motor se refiere. El martes día 3 de julio tendremos, a las 13:00, la octava prueba del Campeonato Alemán de Turismos, con repeticiones de la emisión el día 4 a las 15:00 y el día 6 a las 12:30. El martes también, veremos las últimas pruebas de los Campeonatos de Fórmula 3 de Alemania y de Gran Bretaña. El domingo 8 ofrecerá la prueba del Mundial de F-1, desde el circuito de Paul Ricard, a las 14:30. Antes realizará previos, con jornadas de entrenamientos y entrevistas a personalidades destacadas de la Fórmula 1. Será el día 6 a las 22:30, el sábado a las 10:30 y a las 22:30.

MOTOS Y F-1 EN TELEVISION

EL sábado 7, la segunda cadena de la televisión nacional TVE-2, tiene previsto retransmitir el Mundial de Motociclismo desde el circuito de Spa. También ofrecerá en directo, la séptima prueba del Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

TVE-2, Motos: día 7 de julio, 250 c.c. a las 11:30, 250 c.c. a las 13:30 y 500 c.c. a las 14:45. F-1, domingo 8 a las 13:45.

TELEFONOS

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

CAMPSA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. 900 10 08 99

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

RACC
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 13 65 24

Coordina Lourdes Bravo

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.

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.

Motor 16

7 de julio 1990

Núm.350 • 300 ptas.

NUEVOS FORD ESCORT Y ORION



**PROST: ASI
GANE EN
MEJICO**



**SAINZ
EN NUEVA
ZELANDA**

PRUEBAS

**PORSCHE
TIPTRONIC**



**VW GOLF
SYNCR0**



EXCLUSIVA



MERCEDES C 112 MEGASTAR

