

# OBJETIVO DAKAR



**PRUEBA**

**FOTOS  
ESPIA**

**EL LOTUS  
ELAN  
EN ESPAÑA**

● LA AVENTURA ● LA CARRERA  
● LOS HOMBRES ● LAS MAQUINAS  
● EL ITINERARIO

**BMW M8  
300 KM/H  
550 CABALLOS**



00375  
8 413042 641506



**Philishave.**  
**Más Cerca de la Perfección.**



**NUEVOS BENEFICIOS**



Sistema exclusivo Philishave Doble Acción con hoja elevadora de autoafilado constante.



Nueva Cortapatillas con mando individual y mayor visibilidad.



Nuevo regulador de apurado para un mayor confort de la piel.



Cabezales flotantes de Rutenio grabados con láser. Mayor longitud de ranuras. Mejor apurado.



Carga completa (FULL) en 30 minutos. Nueva indicador «MIN. LEFT» de minutos que quedan de afeitado.



Nuevo diseño con prestaciones mejoradas de afeitado y confort personal. La nueva Philishave.

**PHILIPS**

**SUMARIO**

**6**  
**PUNTO DE MIRA**  
**12**  
**LO ÚLTIMO**  
El último monstruo de BMW ha visto la luz: se trata del M-8

**18**  
**AL VOLANTE**  
Maserati Shamal

**24**  
**MERCADO**  
Todas las ofertas del mercado español

**26**  
Todos los precios y características de los coches que se comercializan en el mercado español

**36**  
**CUENTENOS SU CASO**  
**38**  
**AL VOLANTE**  
Fiat ha presentado el Tipo 1.8 IE, un vehículo con «maneras» de un GTi

**40**  
**ACTUALIDAD**  
El tráfico no tiene solución para los participantes en el Simposio sobre la Gestión de la Movilidad Urbana

**44**  
**A FONDO**  
El Lotus Elan llegará a España el próximo año. Motor 16 ya lo ha probado

**50**  
Nuevo Escort Cabrio

**54**  
**FUERA DE SERIE**  
Los coches más raros y estrambóticos se han dado cita en el Salón de Essen

**56**  
**A FONDO**  
El Volkswagen Golf Rallye Oettinger ha ganado 30 caballos a la versión de serie

**59**  
**COMPRAR Y VENDER**

**69**  
**AUTOSONIDO**  
Nuevos cassettes digitales

**70**  
**MOTOS**  
Nueva Honda CBR 600 F

**74**  
**DEPORTE**  
Nace la Fórmula Renault

**78**  
Todo lo necesario para conocer el París-Dakar

**88**  
**A TODO GAS**

**90**  
**AGENDA**

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



**EDITORIAL**

**LA NUEVA EUROPA**

**C**UANDO las ventas de automóviles continúan su imparable descenso en la mayoría de los mercados europeos, las mentes preclaras del sector se deciden a poner en práctica las nuevas estrategias, largamente planeadas, con las cuales se pueda dar la vuelta a la situación.

La historia del automóvil ha pasado por diversos ciclos. Cíclicas son también estas variaciones, estas situaciones «de crisis», que llevan a los fabricantes a encaminar sus esfuerzos por nuevos derroteros. En la mayoría de los casos, con nuevas cabezas pensantes que hagan la correspondiente revolución con total libertad. Revolucionarias van a ser, por ejemplo, las tendencias de los nuevos equipos directivos de los dos grandes europeos, Volkswagen y Fiat, que tienen ante sí la ardua tarea de enfrentarse a un mercado más que único, ilimitado, en el que la Europa Oriental ha cambiado sus planteamientos. Pero los plantea-

mientos comerciales son una parte, nada más, del fenómeno automovilístico de este fin de siglo. Hay una nueva filosofía, una vocación conciliadora entre el automóvil y el medio ambiente, entre el automóvil y las personas que se mueven a su alrededor. Si la sociedad ha girado en torno al automóvil, ahora será el automóvil el que gire en torno a la sociedad.



Es una exigencia del guión. Materiales reciclables, motores «limpios» (llegarán incluso soluciones mejores que el catalizador), nuevas fuentes de energía... Todo esto lo veremos más pronto de lo

que puede parecer, dando a esa nueva Europa que se perfila un cariz innovador y ejemplar. Las primeras experiencias piloto se desarrollan con éxito. El automóvil europeo está a punto de entrar en una nueva época de vanguardia, antesala del siglo XXI.

**Alberto Mallo**

**A FONDO**

**NUEVO FORD ESCORT CABRIO**

Ford ha presentado su nuevo producto para la próxima temporada veraniega. Se trata del Escort Cabrio que destaca por su acabado, comportamiento y fácil manejo de la capota.



**AL VOLANTE**

**MASERATI SHAMAL**

El Maserati Shamal es la última creación de Alejandro de Tomaso para la firma del tridente. La combinación entre esta firma y el creador del nuevo Shamal hacen que el resultado sea una mezcla que está a camino entre la genialidad y la locura. 322 caballos de potencia y una carrocería que posee las formas entusiastas de los mejores Maserati harán las delicias de los fanáticos de esta firma italiana.

**MOTOS**

**HONDA CBR 600 F**

Honda ha presentado su nueva Honda CBR 600 F. Esta es la única moto nueva que presentará esta firma japonesa en su catálogo de 1991. 100 caballos de potencia y un motor completamente rediseñado son una garantía en un segmento muy reñido.



# NUEVO RENAULT 19 CHAMADE 16 VALVULAS 140 C.V



Nunca 16 válvulas  
han hecho tan exclusivo a un coche.

*Le invitamos a formar parte de la élite. Suba a un coche exclusivo. Con 16 válvulas, 140 C.V. y un estilo absolutamente personal, se establecen distinciones.*

*Es el nuevo Renault 19 Chamade 16 válvulas: motor de 1.764 c.c. y 4 válvulas por cilindro. 215 Km/h. de velocidad máxima. Con un consumo de 6 litros a 90 Km/h.*

*Su línea perfilada seduce con elegancia y dinamismo: alerón trasero, spoilers, alargadores de caja, llantas de aleación ligera, faros halógenos dobles y antiniebla...*

*En su interior se respira un aire marcadamente deportivo y confortable: asientos y volante sport, ordenador de a bordo con 7 funciones, cinturones de seguridad traseros, elevallunas eléctricos en puertas delanteras, apertura de puertas con mando a distancia.*

*Y para dotarle de mayor exclusividad, la posibilidad de ABS, techo deslizante eléctrico y asientos de cuero, en opción. Suba y sienta el placer de vivir un coche exclusivo.*

Desde  
**2.365.000** PTS.

Precio Península y Baleares (IVA y transporte incluidos)



1.950 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **elf**  
Más información llamando al 900 100 500

**RENAULT**  
El placer de vivirlos.



DESDE **TURIN**  
GIAN CARLO PERINI

● **PIAGGIO**, la marca europea que domina los campos de las dos y las tres ruedas ha llegado a un acuerdo con Daihatsu para crear una compañía especializada en la fabricación de furgonetas. Los objetivos iniciales hablan de 35.000 unidades por año. Piaggio poseerá el 51 por ciento de las acciones y Daihatsu el 49 por ciento restante. Las furgonetas se construirán en la planta italiana de Pontedera. El acuerdo destina 20.000 unidades para el italiano y las quince mil restantes para el mercado nipón.

● **EL** mercado también sufre la invasión de los coches de segunda mano que provienen de otros países europeos. En el último año se han vendido más de cien mil coches dentro de ese mercado gris.

● **GENERAL** Motors pretende llegar a un acuerdo con la firma polaca FSO para construir los futuros Kadett/Astra que saldrán a la luz a finales de 1991 o los actuales Vectra. Este acuerdo desplazaría a FSO de la órbita Fiat, unión que se ha mantenido durante décadas.

● **LAS** ventas en el mercado italiano han descendido un 0,6 por ciento de enero a noviembre de 1990. Las importaciones han subido un 46,8 por ciento en esos mismos once meses.

● **EL** super deportivo Iso Grifo estará a punto en 1993. La compañía, continuación de la mítica Iso Rivolta, se ha puesto en marcha bajo el impulso del fundador de la firma. El coche, con motor delantero de origen Corvette, saldrá de los lápices del diseñador de moda, Marcelo Gandini.

NUEVA DIRECTIVA

LOS CAMBIOS DE FIAT

**C**ON la nueva estructura organizativa, el grupo Fiat sigue imparable en su expansión dentro del sector de automoción. Cesare Romiti, hombre fuerte tras el «patrón» Agnelli, va a contar con Giorgio Garuzzo (a la izquierda) como director general del área de automoción, apoyado a su vez por Paolo Cantarella (en el centro), nuevo director general de Fiat Auto, y de Luigi Francione (a la derecha), encargado de los sectores de componentes. Por otra parte, Fiat y Fininvest han decidido aliarse con la firma británica de telecomunicación Racal Telecom, mientras que



el grupo italiano estudia la compra de una participación del 42 por ciento del fabricante belga de motores FN Moteurs. Finalmente, decir que Fiat y Ford han firmado los acuerdos finales para la creación de una nueva empresa que unirá sus actividades mundiales de maquinaria agrícola y de movimiento de tierras. La política de diversificación propugnada por Romiti continúa su avance.



AUTOMOVILES EN HOLANDA

AUTO RAI EN MARCHA

**E**L Salón automovilístico de Amsterdam, Auto Rai, ya está en plena ebullición; la feria holandesa, que se celebrará entre los días 7 y 17 de febrero, será el trampolín de lanzamiento de uno de los coches más esperados de los últimos tiempos, del BMW serie 3, que mostrará los rasgos de su carrocería con cuatro puertas en la capital de los canales.

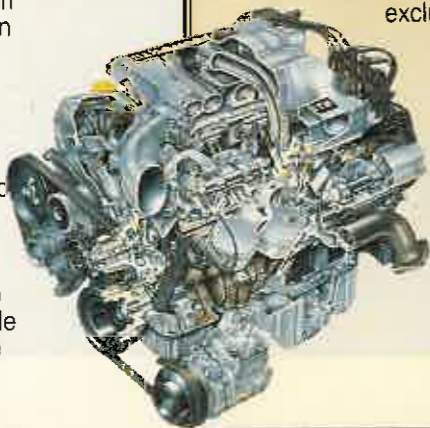
OPERACION FINAL

SEAT EN ALEMAN

**E**L Instituto Nacional de Industria ha traspasado ya a Volkswagen los veinte millones de acciones de Seat que todavía poseía el «holding» público, equivalente al 23,79 por ciento del total de las acciones de la firma automovilística. Tras desembolsar 20.000 millones de pesetas, VW ya posee el 99,98 por ciento del capital de Seat, según lo acordado en su día.

CON 24 VALVULAS

**E**L familiar más lujoso de la gama Ford, el Scorpio, acaba de recibir un motor a la altura de sus posibilidades, un seis cilindros en V de 2,9 litros de cubaje coronado con culatas de cuatro válvulas, un motor con 195 caballos de potencia que ha salido de las manos de Cosworth. Los nuevos Scorpio 24 V entrarán en el mercado durante los primeros compases de marzo y los precios de las dos versiones, con carrocería clásica y con carrocería de cinco puertas, rondarán los cinco millones de pesetas. Los últimos descendientes de la familia Ford superarán los 230 por hora de velocidad punta y acelerarán de cero a cien en poco más de 8,8 segundos, valores espectaculares para berlinas de lujo equipadas, exclusivamente, con cambio automático de cuatro velocidades.



VERDE Y ROJO



● Sólo un reconocimiento. Un sólo agradecimiento. Una única felicitación, pero enorme y a muchas personas.

Esta es la historia. Porsche España decide rendir un homenaje a Carlos Sainz. Hasta ahí, nada de particular. Todo apuntaba a una fiesta más que sumar a las decenas que en estos días recibe el Campeón del Mundo.

Sin embargo, Carolina Sintes, responsable de Prensa y RRPP se puso a trabajar y con la colaboración de JML Asociados, organizaron el acto más entrañable de cuantos Carlos ha recibido. Excelentemente presentado por Jesús Álvarez, alrededor de Sainz se reunieron todos sus amigos, entre los que se contaron Stig Blomqvist y Michael Eriksson, venidos expresamente a Madrid para estar con su compañero Miguel Bosé, Hermenegildo Baylos, Juan José Pérez de Vargas, Bernard Tramont, Antonio Boto, Michel, Ricardo Gallego y todos los mecánicos que han ayudado a Carlos en estos últimos años, rodearon de cariño y admiración al nuevo Campeón del Mundo.



Sainz, ante Patzer, recibe de Pareja el Premio Aplauso.



Con su amigo Miguel Bosé, Carlos emocionado.



DESDE **PARIS**  
EDOUARD SEIDLER

● **RAYMOND** Levy, presidente de Renault, no está de acuerdo con la postura adoptada por el gobierno francés empeñado en cerrar las instalaciones de Boulogne-Billancourt. Por ello ha escrito al primer ministro Michel Rocard solicitándole una nueva oferta para la compra de estos terrenos.

● **LAS** ventas de coches con motores diesel supondrán el 31 por ciento del total de mercado; el nueve por ciento más que en el año 89 ya que el gasóleo está menos gravado fiscalmente. Los diesel más vendidos son Renault 21, Peugeot 405 y Citroën BX.

● **LOS** fabricantes de señales de circulación van a hacerse ricos con las nuevas limitaciones de velocidad impuestas en territorio francés. Se sustituirán todos los paneles indicadores de sesenta kilómetros por hora de velocidad máxima, por otros que indicarán cincuenta kilómetros por hora.

● Si va a París, tenga cuidado al aparcar. La grúa se lleva cada día 800 vehículos mal estacionados.

● **MICHELIN** va a crear un holding en Estados Unidos para producir los neumáticos Michelin y Uniroyal-Goodrich.

MAQUINA BRUTAL

QUINIENTOS CABALLOS

**L**A imagen violenta del Koenig KS 500, da una idea bastante aproximada de su furia mecánica. Los apéndices aerodinámicos sólo tienen parangón con el motor de ocho cilindros en V y cinco litros de

cubicaje, un motor sobrealimentado por dos turbos que ofrece quinientos caballos de potencia. Este biplaza terrorífico alcanza los 308 kilómetros por hora de velocidad punta y acelera de cero a cien en 5,2 segundos. Los precios de las transformaciones Koenig son: 5.600.000 pesetas para los elementos plásticos y cinco millones para el retoque de la mecánica.



# El amarillo brillará en Dakar.

El más espectacular de todos los raids vuelve a la arena. Allí, un año más, estará el equipo Camel. Día a día, duna tras duna, los pilotos del Camel Team-Vatanen, Waldegaard, Ickx y Ambrosino trazarán la ruta que les lleve a su objetivo: El pódium de Dakar. Ellos pondrán la fuerza. El amarillo brillará en Dakar.

**CAMEL**  
TEAM  
PARIS-DAKAR '91



PUNTO DE MIRA

## EN VOZ BAJA



Las firmas fabricantes de accesorios están muy molestas con los organizadores del Salón de Barcelona por la drástica reducción de espacio en la próxima feria, esta primavera. Los organizadores del Salón consideran que la Industria de Partes y Componentes ya está suficientemente representada en Expomóvil y que su presencia en el Salón debe ser solamente testimonial.

Se conocen ya algunos detalles sobre el lanzamiento del Citroën ZX, que confir-

ma además este nombre, cualquiera que sea el resultado del París-Dakar. El embargo informativo mundial finaliza el 25 de enero y como novedad técnica desvelada, un eje trasero semidireccional.

En los dos primeros meses tras la supresión de la frontera entre las dos Alemanias, se vendieron en la ex-RDA 320.000 coches, casi 4 veces más que en el mismo periodo del año anterior. Sorpresa inexplicable: en esos días se vendieron 350 Porsche, los coches más caros del mercado.



DESDE CATALUÑA

## FANGIO CON MOTOR 16

JUAN Manuel Fangio, pentacampeón mundial sorprendió a todos los periodistas presentes durante su visita al Museo del Antic Car Club de Cataluña cuando exclamó: «A mí me mandan libros y revistas de todo el mundo, pero hay una que recibo cada semana, viene de acá, de España y se llama Motor 16». En ese momento sentimos un enorme orgullo. No

sólo nos recibe sino que, además, nos lee. Sobre lo comentado con respecto a su salida de pista en Adelaida comentó: «Ya lo vi, pero eso no fue ni un accidente y fue por culpa de uno que salió de donde no debía, ¡los periodistas exageráis demasiado!». El «Chueco» tenía razón.



BALLESA



PUNTO DE VISTA

DESDE  
**TOKIO**  
DANIEL MONTEVERDE

● EL teléfono móvil se ha convertido en un objeto de moda en Japón, ya que en menos de un año y según la compañía telefónica nacional de Japón el número de radiotelefonos para coche se ha duplicado, pasando de los 239.000 que existían en el año 89 a los 502.000 que existen en la actualidad.

● NISSAN e Hitachi tienen previsto crear una empresa común que se dedicará a desarrollar y comercializar equipos y sistemas de comunicación en información para automóviles. La nueva empresa se denominará Xanavi Informatics e iniciará sus actividades el 1 de abril de 1991.

● TOYOTA piensa crear su segunda planta de montaje en Indonesia para satisfacer la demanda de automóviles en el sudeste asiático. Las ventas han aumentado este año en la zona en un 50 por cien y han llegado a las 220.000 unidades.

● EL sr. Toyota, presidente de la marca que lleva su nombre espera que las ventas de automóviles nacionales en Japón lleguen en 1991 a los 7,92 millones de unidades. Con respecto a su marca, el presidente confía en vender el próximo año la cifra récord de 2,6 millones de unidades.

● La producción acumulada de Mazda en el Japón y en el extranjero, sin contar a los Estados Unidos, ha logrado superar los 25 millones de vehículos. Mazda ha conseguido llegar a esta cifra 59 años después de su fundación que fue en 1931. Los turismos representan el 61 por ciento del total de la cifra conseguida.

ASIENTOS INTEGRADOS

## PARA NIÑOS Y BEBES

LA firma sueca Volvo, siempre avanzada en materia de seguridad, acaba de recibir el reconocimiento internacional por su último asiento infantil, un asiento integrado en los recientes 940/960. El diseño de Volvo combina el cinturón de tres puntos dispuesto en el centro del asiento posterior, con el asiento especial para niños.



SIGUEN LOS PREMIOS

## LOS CUATRO GRANDES

LOS premios de todo tipo alcanzan su apogeo en los últimos días del año. Los últimos trofeos, los más importantes concedidos en España, los premios votados por los 110 componentes de la Asociación Nacional de la Prensa del Motor han recaído en: Renault Clio, coche del año 91; Fiat Tempra, coche importado del año 91; Land Rover Discovery, todo terreno del año 91 y Vespa Cosa, moto del año 91. Renault ha iniciado, por otro lado, la comercialización de versiones de los R-19 y Clio destinadas a autoescuelas. Los coches, equipados con mandos dobles, salen



MAS AUTOVIAS

## A TODA VELOCIDAD

EL MOPU ha acelerado la apertura de distintas obras. En esta ocasión le ha tocado el turno al Nudo del Puente de los Franceses, en la madrileña M-30, ha costado unos 2.400 millones de pesetas y pasarán cien mil vehículos al día. Se ha abierto la variante de Santa Olalla, en la autovía de Extremadura, con 5,7 kilómetros y el tramo La Luisiana-Carmona, de 32 kilómetros en la Nacional IV.

de los concesionarios preparados para trabajar de inmediato por cuanto la propia Renault se encarga de pasar los trámites de la ITV. La marca ha puesto a punto un nuevo tipo de seguro para estos vehículos, el seguro de inactividad que garantiza los ingresos por lucro cesante.

## CONTANTE Y SONANTE

**Louis Schewitzer**, que hasta ahora ocupaba la Dirección Financiera y de Planificación de Renault, ha sido nombrado nuevo **director general** de la marca.

El **Instituto Nacional de Hidrocarburos** invertirá, a través de su empresa petroquímica **Repsol**, un total de 36.000 millones de pesetas para potenciar el desarrollo de la filial **Petronor**.

La **Autopista Concesionaria Astur-Leonesa (AUCALSA)**, integrada en la **Empresa Nacional de Autopistas**, registrará este año **beneficios** por primera vez, cifrados en 468 millones de pesetas.

**Mercedes-Benz** exportará sus vehículos a **Japón** el próximo año a través de la red de ventas de la japonesa **Mitsubishi**, tras el acuerdo alcanzado entre ambas partes.

**Vauxhall Motors**, filial británica de GM, espera colocar en el Continente europeo durante el próximo año un total de 61.000 vehículos, frente a las 20.000 unidades de 1990.

La firma surcoreana **Hyundai** ha creado una sociedad mixta en **Alemania** para comercializar sus vehículos en ese país a partir de 1991. Llega el terror coreano.



Cid

# Master II Ahora con todo el Aire de Volvo.

Nueva gama MASTER II de VOLVO desde 2.990.000 ptas. (IVA incluido y aire acondicionado de serie sólo hasta el 31/1/1991).

Ante la decisiva acogida del Master, VOLVO lanza una edición perfeccionada en toda su gama: el MASTER II.

Con una elección entre motor de 2 l., inyección electrónica y 121 CV o motor de 2.3 l., inyección electrónica con catalizador y 130 CV, el MASTER II incorpora en todos sus modelos un nuevo tablero de instrumentos y un sistema de frenado aún más eficaz entre otras novedades.

Consiga un MASTER II. Entre en el año nuevo con todo el aire de VOLVO.



Gama MASTER II	
Sedán 2.0 l.	2.990.000 Ptas.
Station Wagon 2.0 l.	3.090.000 Ptas.
Sedán 2.3 l.	3.120.000 Ptas.
Station Wagon 2.3 l.	3.220.000 Ptas.

**VOLVO**  
Respuesta segura.

Desde 1987 todos los motores Volvo pueden utilizar gasolina sin plomo.

BMW M8

# CON M DE MOTORSPORT



Motorsport GmbH, empresa filial de BMW, no ha perdido el tiempo y desde que el BMW 850i vio la luz se pusieron a trabajar para poner a punto su último monstruo: el M8. Con esta creación, BMW espera dar respuesta a su rival Mercedes.

**H**OY por hoy, el M8 es sólo un prototipo, que no dudamos que en un plazo no muy largo, pasará a la producción más o menos limitada. Las modificaciones externas, tal y como se aprecia en las fotos, están ya muy

definidas y en su interior también hay grandes sorpresas, pero todavía no está tomada la decisión final.

El M8 mantiene las formas generales del 850, pero la aerodinámica se ha mejorado de acuerdo con las nuevas prestacio-

nes del modelo. Por delante se aprecia un nuevo faldón que cumple con dos misiones. Por una parte mejorar la aerodinámica y por otro lado aumentar el flujo de aire encargado de refrigerar el motor. Sobre el capó del motor se aprecia una rejilla



MOTORSPORT

UNA TRADICIÓN DE CARRERAS

**B** MW Motorsport nació como una filial de la marca bávara dedicada al desarrollo de las actividades deportivas y a la evolución e incluso producción de coches marcadamente deportivos o de competición. Cualquier producto de la marca con la M en sus siglas, es una garantía de alta tecnología y prestaciones de primera.

A lo largo de su historia han sido varias las creaciones de Motorsport que han destacado. Sin duda, el BMW M1 está en el recuerdo de todos como un supercoche. Fue un deportivo de motor

central y seis cilindros en línea que desarrollaba 277 caballos, pero que en su versión de competición, empleada en la serie Procar, llegaba a 450 caballos. Este fabuloso BMW fue diseñado por Itai Design, que también fabricaba las carrocerías. Finalmente se ensamblaba en un carrocería alemán, Baur, para después pasar la última verificación en la propia BMW.

El M3 tampoco necesita presentación. Aunque está directamente derivado de los serie 3, es un coche especialmente pensado para la competición. Se

fabrica en las cadenas de BMW. En cambio, el BMW M5 se fabrica directamente en las plantas de Motorsport. Su motor de 315 caballos con culata de 24 válvulas, lo convierte en la berlina de cuatro puertas más rápida que existe en el mundo. Por último hay que recordar al recientemente desaparecido M6, que con su motor de 286 caballos, pasará a la historia como uno de los coupés más agradables y efectivos que han existido.

El M8 toma la antorcha del M6 para mantener el espíritu deportivo de la marca.

que favorece el paso del aire por el vano del motor. En el lado se aprecian unos pasos de rueda ensanchados para dejar sitio a las nuevas ruedas montadas sobre llantas de 17 pulgadas, así como unas nuevas molduras laterales. Por detrás también hay un nuevo paragolpes. Todos estos elementos están realizados en fibra de vidrio

y dan un toque diferente al coche que ahora resulta mucho más agresivo.

En las fotos también se puede apreciar que las nuevas llantas son descaradamente deportivas, sin apenas concesiones a la estética. La fijación de las ruedas se realiza por un único tornillo central en lugar de los cinco que se utilizan en el coche de se-

rie. Esto deja claro que el futuro M8 será un deportivo sin contemplaciones.

Como en cualquier deportivo que se precie, el peso es algo fundamental y los técnicos de Motorsport han sometido al 850 a una cura de adelgazamiento, en la cual ha desaparecido todo aquello que no era estrictamente necesario, hasta el punto

de que los cristales posteriores se han sustituido por plástico, mucho más ligero.

Aunque los responsables de la marca no lo reconocen, la misión secundaria que se ha encomendado al M8 es la de responder al duro ataque de Mercedes con su potentísimo motor de doce cilindros en V y 48 válvulas. La rivalidad entre la marca de Munich y la de Stuttgart ha llevado a los técnicos munitenses a realizar una importante modificación en el motor para superar los 408 caballos del motor Mercedes. En estos momentos hay varios prototipos rodando a título experimental, con motores de 5,7 litros de doce cilindros y culatas de cuatro válvulas por cilindro, que van desde los 450 a los 550 caballos.

En principio la intención es llegar al máximo de potencia que se pueda con toda garantía de fiabilidad, por lo que no es nada descabellado pensar que la cifra final será de 550 caballos. De ser así, la cifra de los 300 kilómetros por hora dejaría de ser mítica para convertirse en una realidad, dejando a un lado el acuerdo de limitación a 250 kilómetros por hora.

Con esta inyección de potencia, ha sido necesario revisar las suspensiones y la transmisión. En el eje trasero se está desarrollando un sistema de guiado que mejora la motricidad y el comportamiento. De modo experimental se han realizado algunos ensayos con un sistema de tracción a las cuatro ruedas que se engrana en cuanto hay problemas de motricidad y se desengrana a alta velocidad.

**SIN LIMITES**  
EL M8 será capaz de superar la barrera de los 300 kilómetros por hora.



Aunque el coche está ya muy adelantado, los planes de comercialización no están todavía nada claros. En cualquier caso parece evidente que en principio todos los esfuerzos comerciales van dirigidos al lanzamiento del 850 cabrio en septiembre de 1991. A continuación se podría iniciar la producción del M8 de forma casi artesanal y con unas cantidades muy escasas. Por supuesto que de precio es mejor no hablar, pero está claro que este Ferrari alemán costará tanto como sus homólogos italianos.

Victor Piccione



ACCESORIO  
AUTOMOVIL

ALERONES ORIGINALES

*Sencillemente diferente*

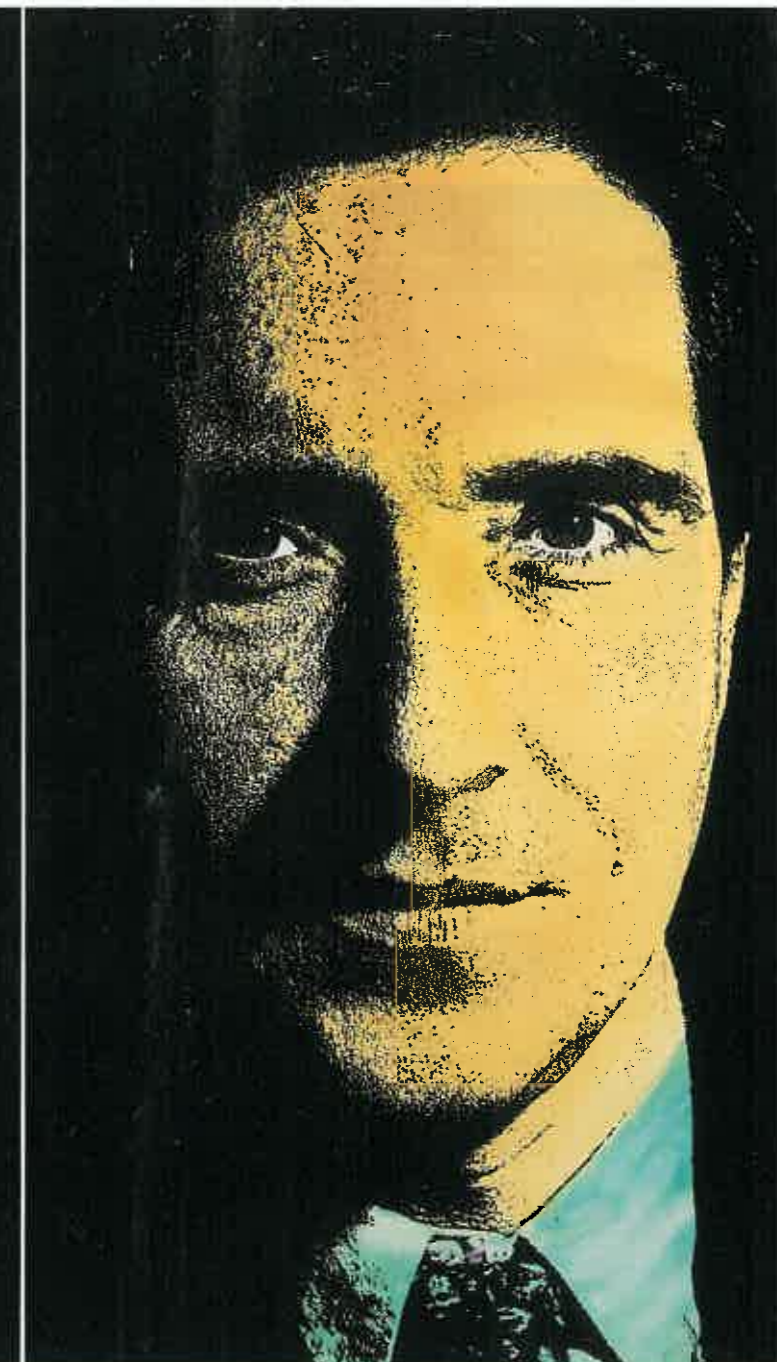
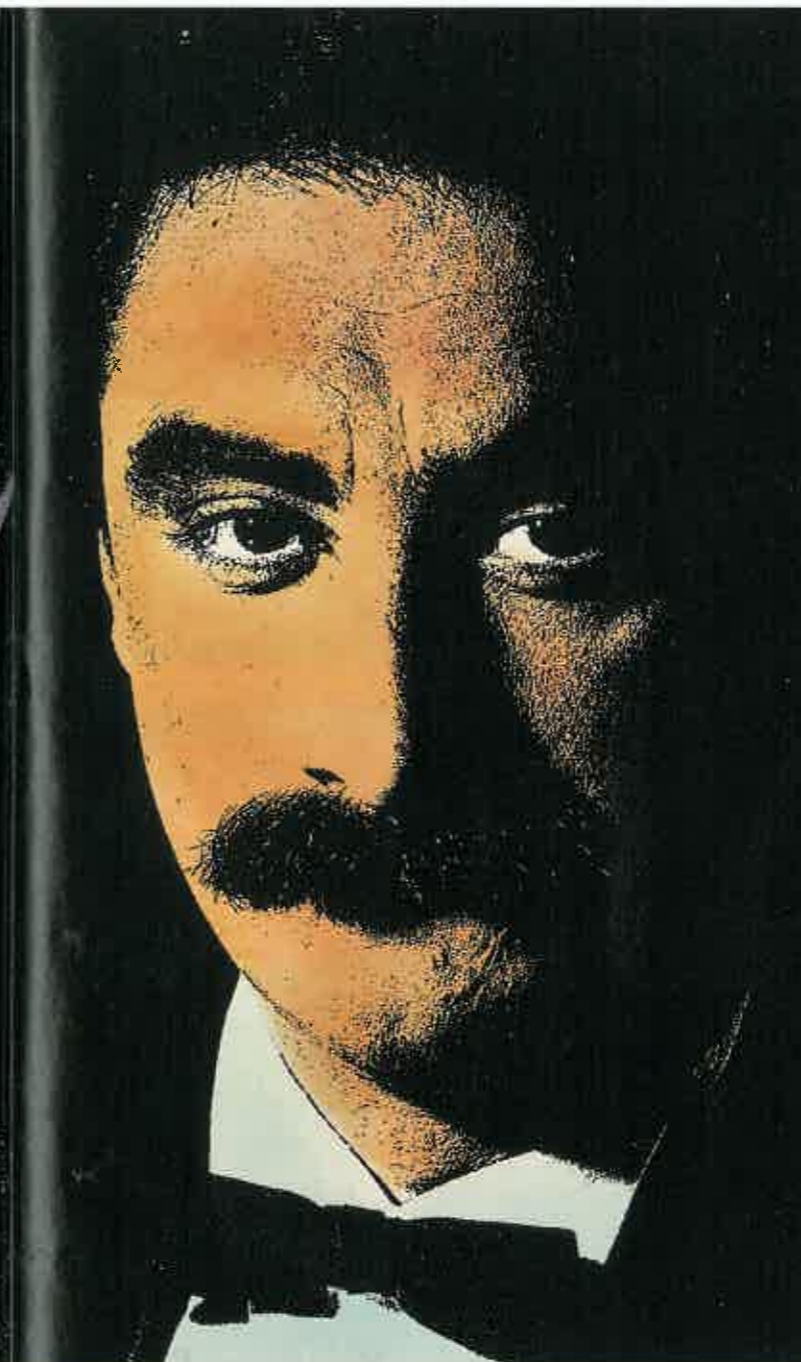
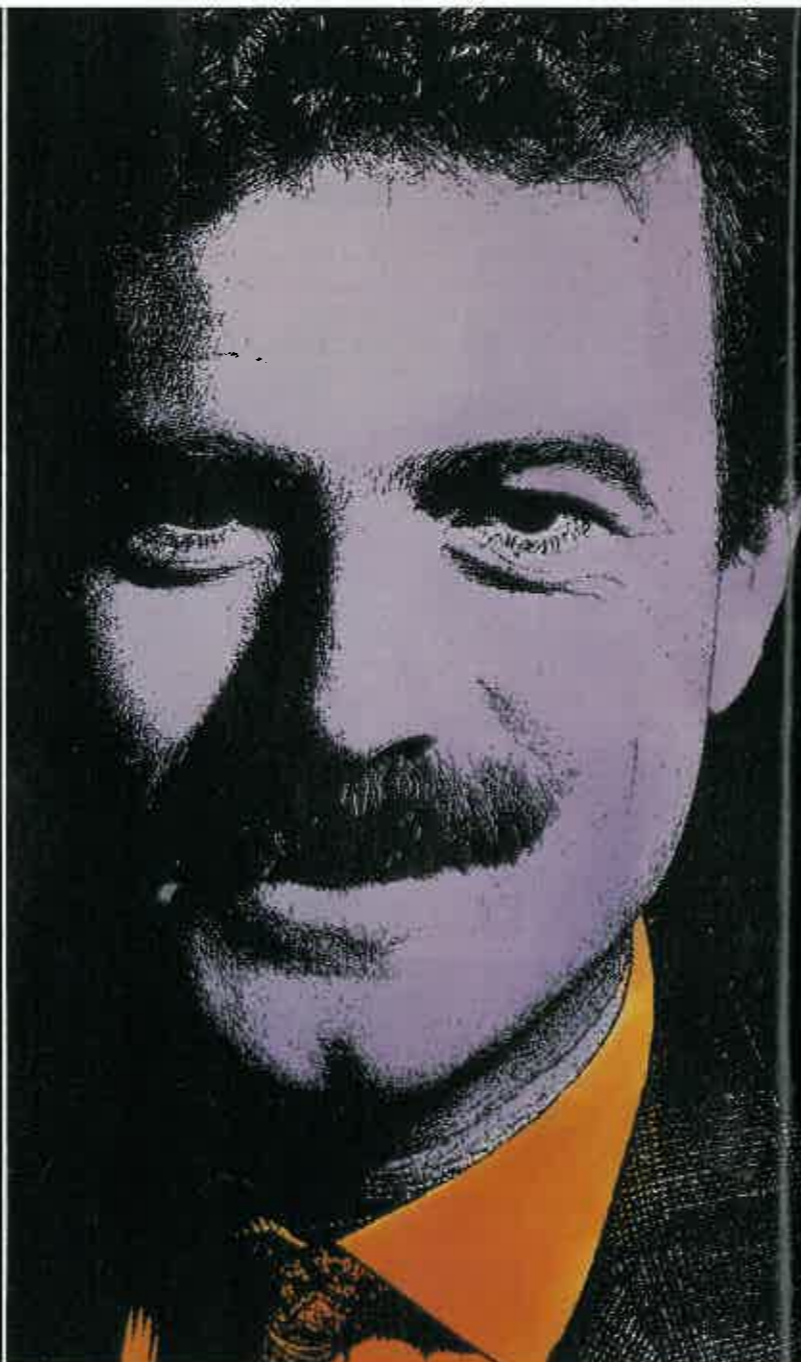
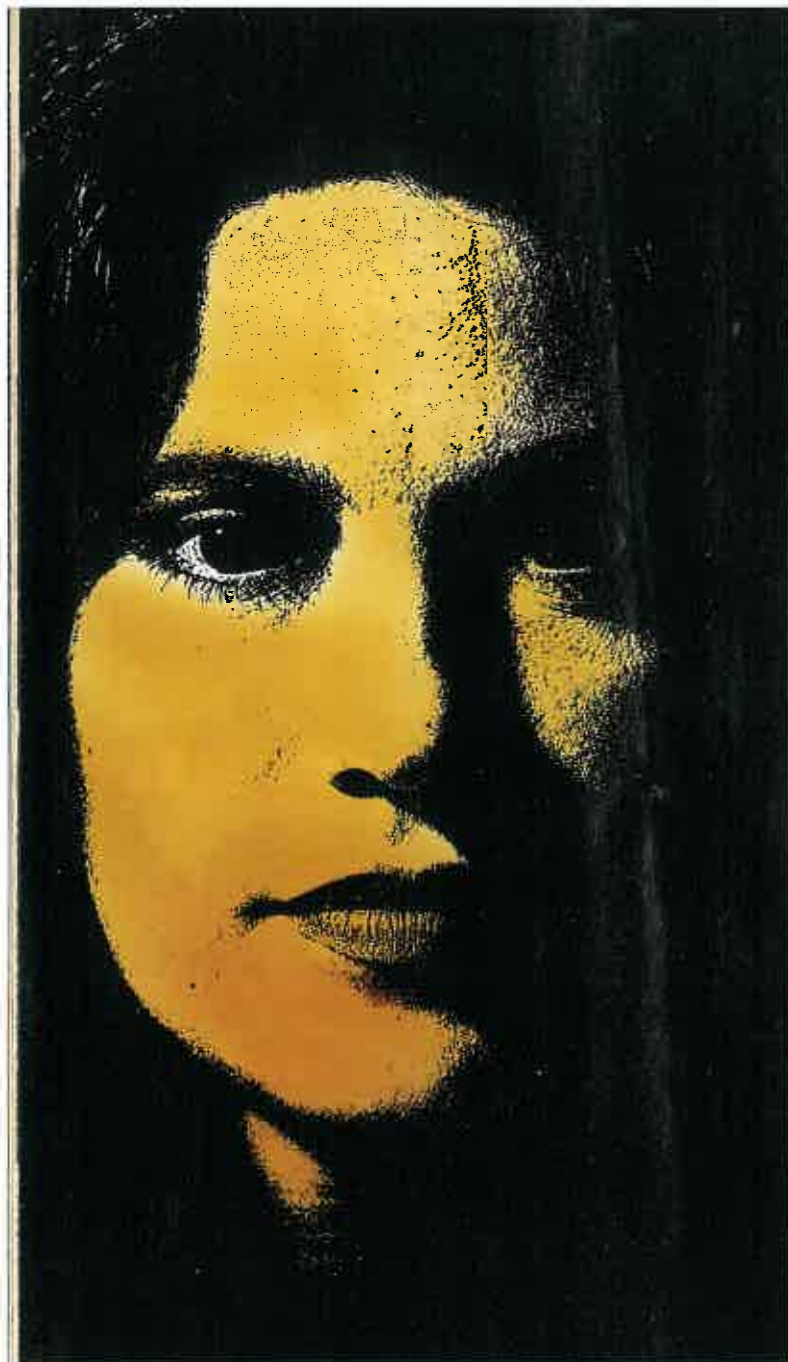


Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96-344 26 11	KIWI	Vitoria	Tel. 94-620 21 88
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91-643 18 30	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 946-13 12 41
TECSEI	Gatuzcoa	Tel. 943-28 10 11	AUTOSCRATCH	Bilbao	Tel. 971-46 88 88
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947 21 48 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91-850 77 82	REPUESTOS GUALSAN	Zaragoza	Tel. 976-22 52 56
GHAELX	De. Antabria	Tel. 999-20 00 98	ADAVCO	Oviedo	Tel. 985-23 28 00
ESCARTI, S. A.	Vallencia	Tel. 96-274 04 41	AUTO RECAMBIO PIM	Nesara	Tel. 948-23 00 00
SEMAUTO, S. A.	Galicia León	Tel. 987-41 08 96	SPORT-AUTO	Valladolid	Tel. 943-23 28 34
				Santander	Tel. 942-37 27 58





# MIRA LA SER

ÉSTA ES LA CARA DE LA SER.  
LOS ROSTROS FAMILIARES QUE HABLAN CONTIGO CADA DÍA.  
QUE TE INFORMAN, TE EMOCIONAN Y TE ENTRETIEENEN.  
CÓMPLICES EN TU VIDA Y EN TUS SUEÑOS.  
COMPAÑEROS DE AVENTURAS.  
AMIGOS QUE NO TE FALLAN NUNCA.  
MÍRALOS BIEN, Y NO LES PIERDAS DE VISTA.  
ELLOS SON LA SER.



## MASERATI SHAMAL



Maserati es una fábrica capaz de diseñar y fabricar un coche propio y completamente nuevo en dos años. Esta circunstancia y la genialidad de Alejandro de Tomaso, han hecho posible el Shamal, un deportivo de excepción.

**D**E Tomaso ha elegido evidentemente vivir en la frontera entre la genialidad y la locura. Aunque él disienta de esta opinión, no podrá negar que todavía disfruta de una forma especial al hacer sus coches y que día a día ha demostrado poder hacer cosas que otros constructores no han conseguido.

Cuando hace un año, con motivo del anuncio de su colaboración con Fiat, presentó el Shamal, ya aclaró que se trataba de un coche totalmente nuevo. Sin embargo, y aunque el aspecto suene efectivamente a algo nunca visto, el diseño no puede esconder que su estructura está heredada de aquel efímero Karif que tan corta vida tuvo en los catálogos de la marca de Módena.

Ahora, Maserati reparte los primeros Shamal por todo el mundo, excepto en el Reino Unido que tendrá que esperar algo más hasta tener sus unidades especiales



con volante a la derecha. De Tomaso ha cumplido así su idea de diseñar, desarrollar y distribuir un coche «sustancialmente nuevo» en menos de dos años.

Mecánicamente, este coupé de altas prestaciones se beneficia del propulsor Biturbo con el bloque de ocho cilindros en V y de 3,2 litros de cilindrada, nueva caja de cambios de seis velocidades Getrag y suspensión regulada electrónicamente.

Para probar el nuevo Shamal se dispuso del circuito de Verano de Melegari, a cuarenta minutos en coche desde Módena. Se trataba de una unidad experimental con la cual han trabajado los ingenieros de la firma durante los últimos doce meses. Esto se evidencia a simple vista si nos fijamos por ejemplo en el parachoques delantero, cuyo corte dista de lejos de ser perfecto y, una vez en su interior, se echa de menos

# REVOLUCION A LA ITALIANA

# TU, CHITA.



**HERENCIA DEPORTIVA**  
Todo el carisma de la fábrica de Módena está reflejado en cada detalle del nuevo Shamal. La carrocería, sin ser especialmente aerodinámica, posee las formas entusiastas de los mejores Maserati.



el olor característico del coche nuevo recién sacado del concesionario.

Después de que el expiloto de Fórmula 1 Giancarlo Baghetti hubiese rodado durante algunas vueltas al circuito «para calentar neumáticos», lo cierto es que el reenvío de la palanca de cambios para la nueva transmisión de seis velocidades pareció haberse aflojado un poco y los neumáticos se quedaron algo más que calientes. La potencia del Shamal (322 caballos) es una verdadera tentación y un circuito no es el lugar idóneo para probarlo, aunque es el más seguro y donde el Shamal demostró todo lo divertido que puede llegar a ser.

No puede hablarse de un estilo perfecto, la arquitectura original que Gandini no

**NOVEDADES EXTERIORES**  
El Shamal incorpora por primera vez en la marca un original spoiler entre el capó y el parabrisa para deflectar el flujo de aire hacia éste y mantenerlo limpio durante la marcha.



pudo modificar, especialmente en la parte frontal y en la de las puertas, evita conseguir una aerodinámica perfecta. Un spoiler nuevo entre el capó y el parabrisa no aporta ningún beneficio aerodinámico, su única función es la de mantener limpio el parabrisa y mejorar la función del limpia.

Los interiores presentan la tradicional elegancia y adopta el cuadro de mandos parecido aunque sin reloj analógico ni acabado en madera del salpicadero; los asientos están forrados de piel y el ajuste es bueno, pero no lo suficiente como para que el piloto y el copiloto se encuentren totalmente a gusto en un coche de estas características. Por otra parte, en el asiento trasero es materialmente imposible que se sienten dos adultos al estar muy próxi-

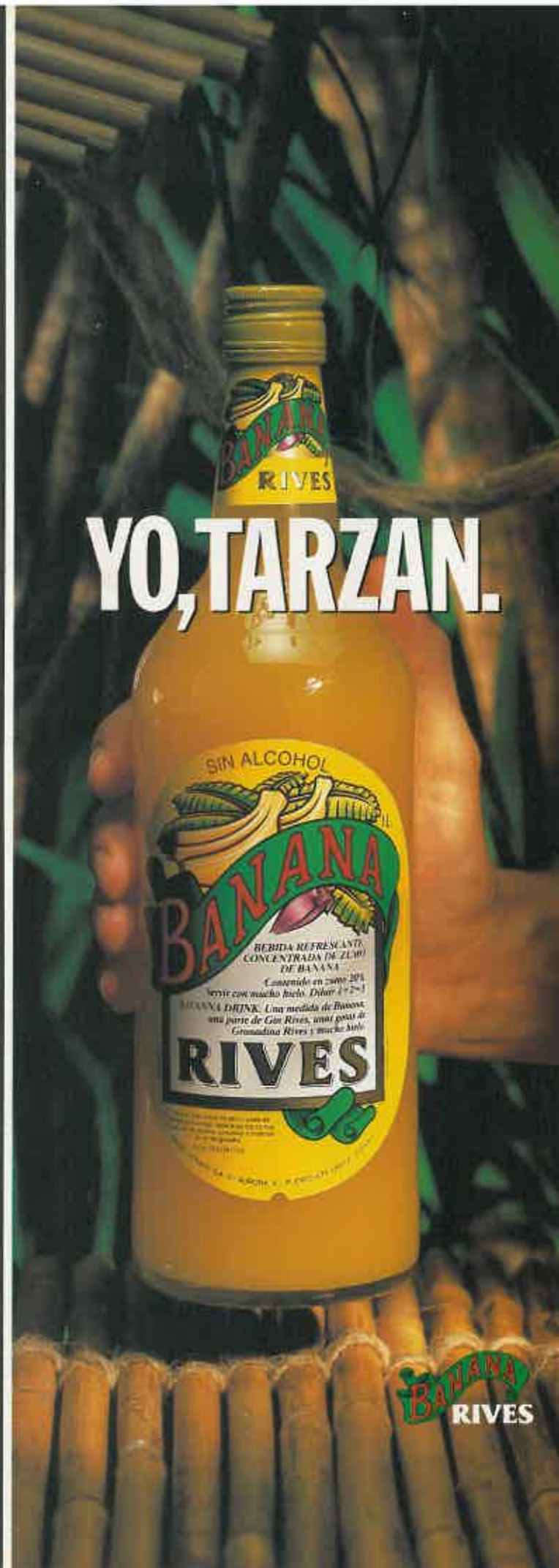
### MASERATI RACING

## TECNICA DE CARRERAS

**O**TRA novedad de la casa de Módena es el Maserati Racing, modelo especialmente destinado a los amantes de la conducción. Dispone de un motor de seis cilindros realizado enteramente en aluminio con dos árboles de levas en cada culata y 24 válvulas; rinde 285 caballos y, por ello, se convierte en el coche de serie más potente del mundo en la cilindrada de dos litros. El motor en V ha sido profundamente revisado y adopta la caja de cambios Getrag con cinco velocidades. Asimismo dispone de una suspensión desarrollada en colaboración con la casa Koni llamada mecánica activa y regulada electrónicamente en cuatro posiciones que mejora la estabilidad en cualquier circunstancia y, sobre todo, en la frenada. Esta última está confiada a un potente equipo constituido por dos discos autoventilados con dobles pinzas flotantes y a unos discos macizos traseros de gran rigidez. La transmisión se realiza por medio de un nuevo diferencial de seis satélites denominado Ranger por su disposición en estrella.



# YO, TARZAN.



BANANA RIVES



mo de los delanteros y no dejar espacio para las piernas.

El motor Biturbo de ocho cilindros en V ofrece un par motor asombroso, aprovechable por encima de las 1.500 revoluciones por minuto y se utiliza sobre todo en segunda o tercera velocidad en trazados virados. Los enormes Michelin MXX tienen bastante trabajo que hacer, el Shamal tiene tendencia a derrapar y cuando se conduce rápidamente el piloto debe poner mucha atención en controlar el apoyo del coche. Temperamental y bronco, el Maserati es también noble y predecible, con una dirección servoasistida muy precisa.



**POTENTE Y COMPACTO**  
Los 322 caballos del Shamal invitan a la conducción. Las dimensiones exteriores permiten una compacidad que confiere una manejabilidad asombrosa, sobre todo si se aprovecha el excelente par motor.



A pesar de la elevada potencia de este coche, sólo mide 4.100 milímetros de longitud, con lo que se consigue una compacidad muy agradable y una gran agilidad. Según la fábrica, la velocidad máxima es de 270 por hora y acelera de cero a cien por hora en 5,3 segundos. Para hacer frente a cifras tan importantes, los frenos siguen a la altura de lo que nos viene acostumbrando Maserati, aunque siguen sin adoptar ningún sistema de antibloqueo.

El Shamal no pretende ser un alarde de la última tecnología, como el Mercedes SL o el BMW 850. Se trata del típico y tradicional coche deportivo, italiano y hecho a mano con su particular carisma presente en cada uno de sus detalles. Mucho más divertido que la mayoría de los automáticos supersofisticados, sólo pide ser conducido y hereda toda la técnica que ha hecho famosa a la ciudad de Módena en todo el mundo.

La producción inicialmente prevista por De Tomaso es de unos 1.000 coches montados antes de que acabe 1992 y en Italia se ha adelantado un precio para este modelo de 125 millones de liras, unos diez millones de pesetas.

Giancarlo Perini



*Drogarse... ¡esta pasado de moda!*  
*Que Obregon*

DROGARSE... ¡ESTÁ PASADO DE MODA!  
ANA OBREGÓN.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

**MADRID** **BMW 325i CABRIO** de color verde es el primer coche que ofrece CAR 10, calle Infanta M<sup>a</sup> Teresa nº 10. El BMW se matriculó en 1987, pero no ha recorrido muchos kilómetros. Dispone de tapicería de cuero, elevalunas, etc. La garantía cubre las averías que se produzcan en seis meses. El precio en el que se comercializa es de 3.200.000 pesetas.



**RANGE ROVER EFI** 4 puertas también en Car 10. El Range es de color plata, se matriculó en el año 87 y va equipado con radio-cassette, cuero, etc. La garantía es de tres meses y el precio en el que se puede adquirir es interesante 2.950.000 pesetas.

**MERCEDES 190 EVOLUCION** de principios del año 90 es la tercera oferta de Car 10, es de color negro antracita y sólo ha recorrido 8.000 kilómetros. Cuenta con un amplio equipamiento y un compact-disc. La garantía es de ocho meses y su precio 7.600.000 pesetas.

**BARCELONA** **RENAULT 5 SAGA** 5 puertas matriculado en 1990 es el primero de los automóviles que nos ofrece **Consava 3** que está en el Prat del Llobregat. Ha recorrido 14.000 kilómetros y disfruta de una garantía de 12 meses. El Renault es de color turgsteno y cuesta 1.150.000 ptas.

**SUZUKI SX 1.300** con 5 velocidades es la segunda oferta de Consava. Este modelo matriculado en el año 87 cuenta con 33.000 kilómetros. El Suzuki lleva techo de fibra desmontable y en la tienda le dan una garantía de tres meses. El color es gris plata y el precio de venta es de 1.097.000 pesetas.

**RENAULT 19 TXE** con aire acondicionado y dirección asistida de color azul ozono es la última oferta de esta tienda. Sólo tiene 11.000 kilómetros y se matriculó en 1990. La garantía es por seis meses y el precio de venta es de 1.700.000 pesetas. Más información en el (93) 3703411



## TODAS LAS OFERTAS

CUANDO las ventas siguen cayendo, a las marcas no les queda más que seguir aferrándose a las grandes ofertas y rebajas.

Todas las marcas están sacando a la calle sus mejores ofertas y algunas van más lejos y desde el primer día del mes las ponen en el mercado sin esperar las decisiones que puedan tomar los demás. De esta manera, Ford y Peugeot mantienen sus

anteriores ofertas, mientras que Citroën la extiende a las versiones del AX Sport y a toda la gama de los BX. Por su parte Opel mantiene la oferta de los Kadett e in-

cluye las versiones comerciales. Renault tiene en el mercado una oferta especial que mediante el pago del 10 por ciento como entrada se aplaza el pago

MARCA	MODELO	OFERTAS
CITROEN	AX PREMIER AX SPORT BX (gama)	150.000 ptas. de ahorro, sin condiciones De 70.000 a 100.000 ptas. de ahorro De 80.000 a 125.000 ptas. de ahorro, dependiendo de la financiación.
FORD	FIESTA SIERRA SCORPIO	De 50.000 a 80.000 ptas. de descuento, s/v 150.000 ptas. de descuento, sin condiciones 150.000 ptas. de descuento, excepto versiones Ghia
OPEL	KADETT (gama) V. Comerciales	100.000 ptas. de descuento, sin condiciones Hasta 150.000 ptas. de descuento, excepto el Corsa Van
PEUGEOT	205 309 405	100.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado 100.000 ptas. de descuento, dejando el coche usado Hasta 150.000 ptas. de ahorro dejando el coche usado
RENAULT	GAMA (toda)	Financiación especial: solamente 10% de entrada y primer pago en Abril del 91, en financiaciones a 24, 36 y 48 meses
SEAT - VW	MARBELLA IBIZA (gama) MALAGA  TERRA POLO GOLF Manhattan GOLF CL Street y Sprinter JETTA GOLF RALLYE PASSAT CORRADO	77.000 ptas. de descuento Mínimo de 150.000 ptas. de descuento, sin condiciones 100.000 ptas. a 150.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado 150.000 ptas. de descuento 150.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado 120.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado  80.000 ptas. de sobretasación, dejando el coche usado 80.000 ptas. de sobretasación, dejando el coche usado 400.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado 110.000 ptas. de descuento, dejando el coche usado 200.000 ptas. de descuento, dejando el coche usado
FIAT	UNO (gama) UNO TURBO TIPO	100.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado. 150.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado 150.000 ptas. de ahorro, dejando el coche usado
YUGO	YUGO	Hasta 100.000 ptas. de ahorro dejando el coche usado
LADA	SAMARA	100.000 ptas. de descuento, sin condiciones

Las ofertas se entienden que son válidas hasta final de mes, para Península y Baleares, no acumulables a otras promociones y sólo para modelos en stock.



## BBS: AHORA KITS Y VOLANTES

La firma germana BBS es mundialmente conocida por sus llantas, pero ahora acaba de ampliar su oferta fabricando kits aerodinámicos y volantes. Los primeros se componen de spoilers frontales, parrillas delanteras completas, alerones y bajos de carrocería. Están disponibles para muchos de los modelos de

las marcas siguientes: Volkswagen, BMW, Audi y Mercedes y obviamente van a la par de la calidad de las llantas que ya todos conocemos.

En cuanto a los volantes hay un amplio surtido en base a diferentes combinaciones de materiales nobles como son la madera y el cuero y la recientísima fibra de carbono que da un toque tecnológico de vanguardia.

Se trata de unos volantes de alta calidad y excelente factura, realizados en las versiones de tres y cuatro brazos, combinando los materiales con un diseño de modernidad y elegancia.



hasta el próximo mes de abril. El grupo Seat-Volkswagen mantiene las ofertas anteriores, ampliándola con un descuento especial en las versiones Rallye e incluye por vez primera en las ofertas a los Passat y Corrado. Los importadores, también están ofertando sus productos. Fiat sobretasa el valor de los usados en la compra del Tipo y del Uno y Lada oferta el Samara.

## PIRELLI: A DAKAR

EN la factoría que Pirelli posee en Manresa es donde se están fabricando los neumáticos que se utilizarán en el próximo París-Dakar. Este dato no es una casualidad, ya que la planta catalana es la segunda en el ranking de calidad dentro de las 22 que Pirelli tiene repartidas por el mundo. El neumático Dakar está pensado para vehículos de peso elevado, entre 1,5 y 2 toneladas, como son la mayor parte de los 4x4 que toman parte en la prueba y en ellos se ha buscado un compromiso para que se desenvuelvan correctamente en todas las condiciones. Los técnicos de la casa se han basado en las experiencias recogidas en el Campeonato del Mundo de Rallyes y el dibujo recuerda al del modelo Montecarlo, con mayor número de tacos. Estos neumáticos deben tener un comportamiento preciso, tanto en terreno duro como en terreno blando. Para conseguir este objetivo se ha construido un neumático en cuya estructura se utilizan trestelas de reforzamiento de flanco, todo ello en disposición de «vendajes», con técnica Pirelli «Cero grados» y aros realizados en kevlar.

Para pruebas menos duras pero en terreno difícil, como pueden ser los raids tipo «Baja Aragón» se ha diseñado el modelo SG 35. Como el anterior también recoge la experiencia de la casa en el Mundial de Rallyes pudiendo decirse de este modelo que se trata de un neumático de mayores dimensiones destinado a satisfacer las características de peso de los todo terreno y proporcionar al mismo tiempo una suficiente altura con respecto al suelo, para así proteger mejor la parte inferior del vehículo.



## ACUERDO MONTALBAN-SKODA

MONTALBAN, S.A. importador desde hace 30 años de los productos de Zetor, Skoda y Jawa acaba de llegar a un acuerdo con la sociedad Motokov de Praga para su conversión en una empresa de carácter mixto con mayoría de capital checoslovaco, con lo que se consolida la importación para España de los productos checos y eslovacos.

## VOLVO SE DIVIDE

A partir del próximo día 1 de Enero, Volvo España va a diversificar sus actividades con la creación de tres sociedades, una compañía de automóviles, una de motores marinos y por último una de vehículos industriales.

## ROBOT BRIDGESTONE

La empresa Bridgestone Corporation ha desarrollado un nuevo robot para ayudar a personas impedidas mediante el empleo de elementos «actuantes» de caucho también desarrollados con tecnología Bridgestone. El movimiento elástico y su ligero peso proporcionan a este ingenio metálico una máxima seguridad y facilidad operativa.



## DESCUENTO FIAT

FIAT acaba de iniciar una fuerte campaña de promoción de los modelos de la gama Croma. El modelo que se beneficia de un mayor descuento es el Croma Turbo que ve rebajado su precio en 300.000 pesetas, mientras que el resto de modelos pueden ver reducido su precio hasta en 200.000 pesetas.

## HERRAMIENTAS BOSCH

La firma de origen alemán Bosch acaba de lanzar al mercado una nueva lijadora ideal para ser utilizada en chapa de automóviles. Se trata de la PEX 9,6 VA con plato lijador.

Esta nueva herramienta tiene una medida de 115 milímetros de diámetro. La PEX 9,6 VA dispone de una carga autónoma que permite trabajar durante un total de 20 minutos.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Jetta Pacific 90	1.781	90	175	8,8	13,16	1.873.140
Jetta Pacific TD	1.588	70	158	5,7	7,34	2.021.290
Corrado 16 V	1.781	136	209	11,8	16,19	3.578.013
Corrado G-60	1.781	160	219	9,6	14,45	4.107.236
Passat 90 CL*	1.781	90	171	8,7	13,25	2.183.450
Passat 90 GL	1.781	90	171	8,7	13,66	2.555.501
Passat 112 GL	1.781	112	192	8,6	13,59	2.842.201
Passat 136 GT	1.781	136	208	11,0	15,81	3.051.048
Passat GT Sincro G-60	1.781	160	210	10,3	15,01	3.915.238
Passat CL Turbo Diesel	1.988	90	175	8,5	8,64	2.498.664
Passat Variant 90	1.781	90	171	8,0	12,94	2.403.170
Passat Variant 112	1.781	112	185	8,8	13,53	2.887.120
Passat Variant Sincro G-60	1.781	160	210	10,3	15,01	4.185.238
Passat Variant TD	1.588	80	171	6,0	8,14	2.721.819
Passat TD	1.588	80	171	6,0	8,14	2.498.194

**OPCIONES: Pintura metalizada:** Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel 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: 62.000 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: 162.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 162.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevalunas 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: 63.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versión 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV y los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.549 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. Versión Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16 V y 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: 359.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V: 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Golf Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quartett: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quartett: 45.171 ptas. **Asiento Posterior Partido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. **Retrovisores 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 Cabrio 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 Cabrio 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 con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>VOLVO</b>						
Volvo España, S.A. Tel.: (91) 372 84 77.						
340 Plus	1.387	72	155	7,9	12,50	1.872.731
440 GL	1.721	82	170	9,1	13,79	2.148.343
440 GLE	1.721	105	183	9,2	14,13	2.773.443
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	16,84	3.265.536
460 GL	1.721	109	185	9,2	15,93	2.932.043
460 GLE	1.721	120	200	9,5	16,31	3.388.538
460 Turbo	1.721	120	200	9,3	14,96	3.752.388
240 Polar	1.986	115	178	10,0	15,49	2.832.442
740 Master II Sédán	1.986	121	181	10,3	16,83	3.063.538
740 Master II S. Wagon	1.986	121	180	10,4	16,92	3.183.638
740 Master II Cabrio	2.316	130	185	10,5	16,01	3.193.552
740 Master II Cab. ST	2.316	130	175	11,8	17,38	3.298.757
940 GLE Sédán	1.986	139	200	11,1	16,53	4.149.027
940 GLE S. Wagon	1.986	139	190	11,2	16,06	4.348.507

Copyright Motor 16, 1990. Prohibida su reproducción

**CRITICA DE TIENDAS**  
**AUTOSA**  
**NUEVO SERVICIO**

**AUTOSA** es uno de los concesionarios con más tradición en el norte de España, concretamente en Oviedo. En esta ciudad Autosa abrió sus puertas al público en el año 86 y desde entonces ha conseguido mantenerse en la zona más alta de las concesiones de automóviles de



la capital asturiana. Pero Autosa es novedad en estos días por las nuevas instalaciones que ha inaugurado. Unas instalaciones en las que se ha buscado y se ha conseguido crear un ambiente

muy adecuado para los productores que comercializan. La superficie total de estas nuevas instalaciones es de 2.459 metros cuadrados que han sido repartidos procurando potenciar las secciones más llamativas, es decir la exposición y el taller. En ambos casos el resultado ha sido

● **Exposición:** Funcional pero agradable. Dispone de 367 metros cuadrados en los que tienen cabida todos los modelos de la gama BMW.  
● **Boutique:** Colocada estratégicamente, en ella se pueden adquirir gran número de accesorios con el emblema de la marca germana, desde carteras hasta cazadoras, pasando por llaveros, etc.

● **Taller:** Cuenta con 1.439 metros cuadrados en los que se pueden efectuar servicios de mecánica, diagnosis, electricidad, chapa y pintura. Se trata de un servicio eficaz.  
● **Ocasión:** La sección de vehículos de segunda mano tiene una superficie de 162 metros cuadrados y en ella pueden apreciarse algunos vehículos sumamente interesantes.

● **Seguros y Financiaciones:** En ambos casos, Autosa acepta las sugerencias que pueda realizar el comprador.

● **Dirección:** Las nuevas instalaciones de Autosa se encuentran situadas en la carretera de Santandes, en el número 31 de Cerdeño.

Gonzalo Serrano

**Puntuaciones:**  
exposición: 8,5  
vendedores: 7,5  
taller: 8  
recambios: 7,5  
financiaciones: 7

**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.

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>ALFA ROMEO</b>								
Alfasud	-	-	-	-	370	340	300	-
Alfasud TI	-	-	-	-	470	420	370	330
Alfa 33 SL	-	-	-	750	820	580	-	-
Alfa 33 CO	-	-	-	780	650	580	-	-
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 CV	1220	1050	940	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.6	1200	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8	1280	1080	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1380	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 América	1880	1590	1450	1230	-	-	-	-
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	930	-	-	-	-
Alfa 75 2.4 TD	1600	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.5 CV	1690	1580	1430	1220	-	-	-	-
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	-	-	-	-	-
Alfa 80 2.0	1170	1070	970	770	630	-	-	-
Alfa 80 2.5	1340	1210	970	780	-	-	-	-
Alfa 80 2.4 TD	1320	1210	1090	870	700	-	-	-
Alfa 80 1.4	1372	70	160	9,2	12,86	1.335.559	-	-

**WARTBURG-TRABANT**

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.  
Wartburg Berlina\* ..... 982 50 122 9,9 12,88 700.740  
Wartburg Familiar\* ..... 982 90 130 7,4 11,61 764.581

**YUGO**

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

Yugo 45 A	803	45	135	8,0	10,77	834.513
Yugo 45 A Star	803	45	135	8,0	10,77	912.889
Yugo 55 A	1.116	65	145	8,5	11,44	914.184
Yugo 55 AGL	1.116	65	145	8,5	11,44	1.111.289
Yugo 65 A	1.298	85	155	9,0	12,60	1.028.968
Yugo 65 AGLS	1.298	85	155	9,0	12,60	1.242.718
Yugo 1.4	1.372	70	160	9,2	12,86	1.335.559

**OPCIONES: Llantas de aluminio:** Toda la gama: 66.000 ptas. **Spolier delantero:** 56GL: 22.000 ptas. **Spolier 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. **Elevalunas 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. **Guanteros Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Toda la gama: 2.490 ptas. **Barra de remolque:** 15.200 ptas. **Alfombrillas Yugo:** Toda la gama: 5.300 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

**AUDI**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
80 CL	-	-	-	-	580	520	460	-
80 CD	-	-	-	940	870	730	640	580
80 CTE	-	-	-	1000	850	780	-	-
80 Quattro	-	-	-	1680	1430	1300	-	-
80 CD TD	-	-	-	880	750	670	590	540
80 Special	1690	-	-	-	-	-	-	-
80 1.8 E	1750	-	-	-	-	-	-	-
90 2.2 E	2120	1880	1700	-	-	-	-	-
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	-	-	-	-	-
90 2.0 Front.	2670	-	-	-	-	-	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	-	-	-	-	-
100 2.2 E	2200	-	-	-	-	-	-	-
100 CC	-	1210	1030	930	760	670	580	-
100 CD	2090	1590	1870	1590	1220	1090	720	570
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1370	1230	-	-
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1060	880	750	620	550
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	1000	910	800	-
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	2000	1210	970	780
200 Turbo Aut.	3650	3290	-	-	-	-	-	-
200 CD	-	2510	2110	1640	1290	1150	990	680
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1990	1760	1580	-
200 V8	5650	-	-	-	-	-	-	-
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	990	830	780	580
Coupé Quattro	2760	2490	2120	1700	1360	1160	980	880

**BMW**

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
315	-	-	-	-	800	710	570	-
316	1600	1500	1350	1180	1030	950	780	670
316 4p	1700	1600	1500	1280	1140	-	-	-
318 i	1800	1700	1550	1330	1180	1090	950	710
318 i 4p	1900	1800	1650	1420	1280	-	-	-
320	-	-	-	-	-	-	-	730
320 i 2p	2100	1950	1800	1610	1420	1280	1140	-
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520	1370	-	-
323 i	-	-	-	-	1480	1340	1210	800
323 i 4p	-	-	-	-	1710	1560	-	-
324 D	2050	1900	1800	-	-	-	-	-
324 TD	2450	2200	-	-	-	-	-	-
325 i	2600	2600	2400	2180	-	-	-	-
325 i 4p	2900	2700	2500	2280	-	-	-	-
325 X	3250	3000	2850	-	-	-	-	-
M-3	4950	4560	4100	-	-	-	-	-
520 i	-	1520	1210	1030	940	850	780	-
520 i (nuevo)	3150	2850	-	-	-	-	-	-
525 i	-	1800	1520	1340	1120	940	850	-
525 i (nuevo)	3650	3650	-	-	-	-	-	-
M 635 i	-	2130	1800	1620	1440	1260	1080	-
535 i (nuevo)	4750	4370	-	-	-	-	-	-
524 TD	-	2090	1750	1620	1390	1260	-	-
524 TD (nuevo)	3420	3130	-	-	-	-	-	-
728 i	-	2000	1750	1470	1280	1140	-	-
730 i	4800	4100	3800	-	-	-	-	-

## GILERA RC 600

**E**STOY interesado en adquirir una Gilera RC 600, versión 91, y me gustaría que ustedes me proporcionasen algunos datos de carácter técnico de esta moto y también que me dijeran cuándo se va a iniciar su comercialización.

**Víctor Hernández**  
Burgos

**R.-** La nueva Gilera RC 600 dispondrá de algunos elementos que la diferenciarán de la versión anterior; estos elementos se concretan en un nuevo amortiguador trasero que ha sido rebajado tres milímetros, la altura del sillín que ha sido rebajada en 20 milímetros, un nuevo sistema de tensado de cadena y un incremento del



diámetro de la horquilla delantera que ahora tiene barras de 42 milímetros. En el apartado mecánico se continúa manteniendo el tradicional motor monocilíndrico de cuatro tiempos con 569 centímetros cúbicos y 48 caballos de potencia.

La fecha del inicio de comercialización de este modelo está fijada para los primeros días del mes de enero del próximo año.

## OSCURA ACTUACION

**E**N 1989 la Federación Española de Automovilismo decidió apoyar a algunos pilotos. ¿Es lícito que una Federación compita con un equipo propio contra los demás federados? Una situación que sucede en la Fórmula Fiat y en la Fórmula Ford y que da lugar a que los demás pilotos

piensen que estos afortunados corren con el dinero recaudado con el resto de las licencias. Además, la Federación, al contar con los mejores medios, se hace con los mejores patrocinadores. Realizan programas millonarios, pagan a los pilotos hoteles de lujo, comidas y billetes de avión, mientras que los demás tenemos que comernos un bocadillo y dormir en



cualquier hotelucho, cuando no en el coche para pagar la gasolina o un juego de neumáticos.

Pero lo peor es el ánimo que mueve a la omnipotente Federación que parece tener interés únicamente en ganar campeonatos fomentando la desigualdad de medios. Para ello contratan los equipos británicos más caros y hacen que los demás competidores pierdan sus esperanzas.

Me gustaría saber quién controla las verificaciones de los coches de la propia Federación. Puede que la propia Federación diga que ellos no saben nada de estos temas y que sus coches están perfectamente revisados.

De todas maneras el último caso de antideportividad lo demostró la Federación en la última carrera de Formula Fiat disputada en Jerez, en la que sólo colocaban un coche entre los tres primeros, pero decidieron descalificar al cuarto clasificado y de esta manera colocaron a dos de sus pilotos en los primeros puestos. Así se produce la primera reclamación de oficio en los cuatro años de esta especialidad y no se le aplica a ninguno de los tres primeros, sino al cuarto que es el que molesta.

**Un piloto**  
Madrid

## CLARO FUTURO

**E**N un hueco del campeonato de Las Palmas nos decidimos a correr tres pruebas del campeonato de España de rallyes de tierra. Como no teníamos un gran presupuesto salimos de Las Palmas únicamente con el vehículo de carreras, llevando en él todo el material de asistencia del que disponíamos y por supuesto sin vehículo de asistencia. Hemos realizado nuestros desplazamientos como hemos podido, es decir en tren y por carretera.

Nuestra suerte ha sido diversa, abandonamos en Talavera y en Murcia, en ambos casos por problemas en la transmisión y en los dos casos en la segunda prueba especial. En la última prueba disputada en Madrid, por fin conseguimos que el coche funcionase y sin ningún problema serio terminamos en décimo octavo lugar. El coche que usamos es un 205 GTi de serie con la excepción de un diferencial autoblocante.

En la próxima temporada esperamos repetir esta experiencia y



conseguir unas mejores actuaciones.

**Domingo Suarez y**  
**Ruben Tejedor**  
Las Palmas de Gran Canaria

### CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas, número 41, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 96.

# AGIP LA ENERGIA



## FERRARI EL MOTOR

Pura energía. Así son los lubricantes y carburantes AGIP. La fuerza imprescindible para que el motor FERRARI pase a la acción y de la mano de pilotos como Alain Prost. En AGIP somos fieles a una sola idea: Ser los mejores. Porque en la carrera tecnológica hacia los primeros puestos, AGIP y FERRARI se llevan todos los laureles. Los de los vencedores.



FIAT TIPO 1.8 I.E.

# TODO UN GTI



Fiat acaba de reeditar en el Tipo el concepto GTI con una versión que responde a la imagen de los coches ornados con estas siglas. Sin llegar a la deportividad del 16 válvulas, sus casi 190 kilómetros por hora son una buena tarjeta de presentación.

**C**IENTO diez caballos de potencia, un comportamiento que transmite seguridad, y una habitabilidad inmejorable, son las bazas del Tipo 1.8 GT i.e. Con elementos de serie como la servodirección, el volante regulable en altura o las cerraduras y los elevavinas eléctricos, responde asimismo a las exigencias de los usuarios que buscan un modelo bien equipado y que incluso pueden completarlo a base de opciones como el aire acondicionado, el sistema antibloqueo de frenos, el asiento del conductor regulable en altura o el asiento posterior abatible por mitades desiguales.

Esta variante del Tipo hacía falta en la gama; había un hueco por llenar entre los 83 caballos de potencia del 1.6 y los 138 del 16 válvulas. La solución ha sido sencilla. Se ha adoptado el motor de 1.800 centímetros cúbicos alimentado por inyección electrónica, que ya utilizan los Fiat Tempra y Lancia Dedra. El resultado es positivo. Este motor funciona con suavidad a cualquier régimen, es progresivo y satisface al conductor porque también es potente. Tiene las suficientes reservas para adelantar con seguridad y mantener



**GRAN TURISMO**  
Esta mención destaca sobre la matrícula trasera. En las aletas delanteras el nuevo Tipo se identifica por las siglas 1.8 i.e..

una buena velocidad de cruce. Se combina acertadamente con un cambio, cuyo manejo destaca por la precisión con que se insertan las diferentes marchas.

Los frenos responden con eficacia y tienen el argumento suplementario, aunque sea con sobrepeso, del sistema antibloqueo. La dirección se maneja con suavidad gracias al sistema de asistencia, que elimina cualquier esfuerzo al volante sin que el conductor deje de «sentir» la carretera. El usuario del 1.8 GT i.e. se encuentra a gusto pero tiene que conformarse obligatoriamente con la instrumentación de tipo digital, que no es del agrado de la totalidad de los conductores. El volante regulable en altura facilita la postura de conducción.

A la hora de analizar el confort de marcha, es muy positiva la amplitud del habitáculo por el desahogo con que se acomodan todos los ocupantes. El maletero, sin embargo, se ha tenido que sacrificar. Pero si se necesita una mayor capacidad de carga, se puede abatir una de las dos mitades del asiento posterior. En tal caso sigue habiendo suficiente espacio para ser ocupado por dos personas, conformándose

**DIGITAL.**  
Este tipo de instrumentación obliga a leer las cifras en vez de controlar velocidad, régimen del motor, etc. simplemente con ver la situación de las agujas, tal y como es habitual en la analógica.



**BRILLANTE**  
El motor Fiat de toda la vida, el motor de doble árbol de levas en cabeza, alcanza su madurez en la cilindrada de 1.800 centímetros cúbicos. Responde a las exigencias de la gran mayoría de los conductores.



FICHA TECNICA	
FIAT TIPO 1.8 GT I.E.	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.756
Árbol de levas	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,5 : 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (80 Kw) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	14,5 Mkg. (140 Nm) / 2.500
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,3
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del/Tras)	Discos / Tambores
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.100
Largo/ancho/alto (mm)	3.958 / 1.700 / 1.440
Capacidad del depósito (l.)	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,9
Velocidad Máxima (km/h)	187
Consumo Urbano (l/100 km)	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	6,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,4



los asientos premeditadamente con este fin. Esta versatilidad es una de las características de este nuevo «GTI», un coche polivalente, de buena capacidad interior y con un nivel de prestaciones capaz de satisfacer a esos usuarios que gustan de la conducción brillante, pero que no necesitan el empuje suplementario, los 138 caballos de potencia, de la versión 16 válvulas. Todo, por 1.936.000 pesetas.

**SUAVE**  
La palanca del cambio se maneja con suavidad y precisión. Los materiales empleados en el habitáculo son de mejor calidad y el plástico no tiene el olor característico de los Fiat de hace unos años.

Alberto Mallo



EXPERTOS Y TRAFICO

# ABSOLUTA IMPOTENCIA

Las grandes ciudades del mundo son cada día menos habitables, ante un problema que empieza a ser alarmante y no tiene solución a corto plazo. Esta es la principal conclusión a la que han llegado los expertos que han asistido en Madrid al Simposio sobre la Gestión de la Movilidad Urbana.

LOS problemas del tráfico rodado, considerados por un 41 por ciento de los residentes en la Comunidad de Madrid como los más graves de su vida cotidiana, no van a tener solución en un plazo breve. Si algo ha quedado claro tras la riada de opiniones y ponencias oídas en el transcurso del Simposio celebrado la pasada semana sobre la Gestión de Movilidad Urbana, organizado por el Ayuntamiento de Madrid y la Fundación BBV, es que no hay un remedio mágico que dé al traste con el caos circulatorio que afecta a la mayoría de las ciudades del mundo.

La política de movilidad urbana no puede estar basada

en un único criterio, sino que por el contrario deberán adoptarse un compendio de soluciones complementarias y en cualquier caso, personalizadas para cada situación concreta de acuerdo a las necesidades y posibilidades de la urbe. De las experiencias de otros países se desprende que las medidas radicales y asiladas no funcionan a la larga.

Sin embargo los técnicos ingleses, franceses, griegos e italianos presentes en las jornadas han coincidido en la necesidad de no descartar ninguna de las soluciones de antemano argumentando que el fracaso en una determinada ciudad no implica ne-

cesariamente los mismos resultados en otra.

El británico Geoffrey Steeley propuso un «enfriamiento» del tráfico, que consiste en frenar el tránsito rodado mediante badenes o barreras que obliguen al conductor a reducir la velocidad y a que comparta determinadas zonas con los peatones. Esta idea, que ya ha sido implantada con éxito en Holanda, Alemania y otros países del norte de Europa, es la que más ha «encandilado» al concejal de Circulación y Transporte del Ayuntamiento de la capital, Eduardo Larraz, quien aseguró que «un cierre al tráfico del centro urbano



de Madrid actualmente es inviable». Pese a ello los responsables municipales «no descartamos el cierre de una parte de éste, aunque primero haría falta tener una infraestructura del transporte público adecuado, de la que por el momento carecemos».

El edil, que al igual que el resto de los ponentes considera que no existen fórmulas mágicas ni rápidas para acabar con el caos circulatorio, y cree en «la necesidad de una mayor conciencia de los ciudadanos a la hora de respetar las normas de tráfico y de un buen sistema regional de transporte que evite la llegada cada día

de 600.00 vehículos procedentes de las áreas metropolitanas».

El economista y matemático Pedro García Alarcó, presidente de una empresa de asesoramiento en materia de transportes, considera que es preciso hacer una inversión de al menos dos billones de pesetas para la adopción de una serie de medidas destinadas a mitigar el tránsito rodado, en un plazo de cinco o seis años, y señaló igualmente que «el problema estriba en la procedencia de la financiación».

En su opinión Madrid padece un desequilibrio acusado entre el lugar de trabajo y el de residencia. El empleo se sigue gene-

EXPERIENCIAS AJENAS

## LAS OTRAS CIUDADES

El principal objetivo de las jornadas sobre Gestión de Movilidad Urbana era analizar las medidas adoptadas en otros países y calibrar cuáles han sido sus consecuencias a largo plazo.

De esta forma no podían dejar de salir a la palestra casos como el de **Bolonia** que después de varios años de estudios e incluso un referéndum en el que el 70 por ciento de la población estaba a favor, se decidió en 1989 que el cierre del casco urbano de la ciudad y la potenciación del transporte público sería la vía de escape a la grave intensidad del tráfico. La falta de efectivos municipales y las continuas protestas de comerciantes y de los sectores empresariales, han dado al traste con el plan en tan sólo un año.

Otro caso es el de **Atenas** donde las restricciones de tráfico comenzaron en 1982 utilizando el conocido sistema de matrículas impares y pares en días alternos. Aunque en un principio los responsables se encontraban satisfechos, al cabo del tiempo se ha demostrado que el aumento del número de taxis y motocicletas, sumado al incremento del tráfico privado en los días autorizados, están acarreando graves problemas medioambientales, sin que tampoco se hayan logrado los objetivos marcados.

Los responsables del Ayuntamiento de **Oxford** llevan dos décadas luchando contra el caos circulatorio en el centro histórico, mediante la construcción de vías de circunvalación y aparcamientos disuasorios a las afueras, conectados con el centro de la ciudad mediante transporte público.

En lo que a nuevas tecnologías y estudios novedosos se refiere, **Hong Kong** se lleva la palma. La última idea era instalar un sistema de lectura electrónica de la matrícula al paso por los peajes, y que enviará automáticamente una factura al conductor. La propuesta ha sido rechazada ante el clamor popular que veía en la medida un nuevo impuesto.

Desde 1973 **Singapur** tiene veintiséis zonas de entrada a la ciudad con peajes a determinadas horas del día. Los buenos resultados de la medida estaban garantizados por el propio régimen político del país: quien no paga va a la cárcel.



rando en la «almendra central», mientras que el ciudadano es expulsado hacia el exterior de la ciudad, con una oferta de transporte colectivo deficiente. Las líneas de actuación que propone son mejorar la calidad de estas redes de transporte, complementar la articulación de la red viaria (M-30 y M-60), crear una nueva centralidad en el sureste, mejorar la disciplina vial, fomentar la descentralización del empleo, así como introducir una política de regulación de tasas de aparcamiento e introducir medidas de «enfriamiento» del tráfico en el centro histórico.

El griego Karamitsos, director de la oficina central DRIVE, manifestó que este plan está destinado a mejorar el tráfico de cara al Mercado Unico en 1992, teniendo en cuenta primordialmente las necesidades de los conductores junto a las criterios industriales y urbanísticos. Si los usuarios no aceptan las medidas, los resultados difícilmente podrán ser positivos. En este

**E**duardo Larraz ha asegurado que «un cierre del tráfico en el centro de Madrid actualmente es inviable»

sentido han sido varios los técnicos que han asegurado que los gobiernos no ponen en práctica la mayoría de las iniciativas por temor a las críticas y su riesgo electoral.

La integración al plan POLIS (aplicación urbana del DRIVE) se efectuará de diversas formas. Quince ciudades europeas, entre las que se encuentra Barcelona, se ofrecen como lugares de ensa-

yo de sus ideas, y otras dieciocho -Madrid, Valencia y Sevilla incluidas en este segundo bloque- seguirán de cerca el desarrollo de los resultados experimentales antes de acceder a él.

Ambos programas pretenden también el ahorro económico que suponen los atascos, cifrado por la Comunidad Europea en 100 millones de ecus (13.000 millones de pesetas), los gastos ocasionados por los accidentes de tráfico y las cuantías correspondientes al deterioro del medio ambiente.

El alcalde de Madrid, Agustín Rodríguez Sahagún, señaló en el acto de clausura que planteará de forma inmediata la creación de un comité permanente de la movilidad urbana para garantizar el intercambio de experiencias de las ciudades frente a lo que empieza a ser su gran «enemigo», un problema que se les escapa de las manos. ○

Lourdes Bravo

ESTA SEMANA

IMPORTADORES: PELIGRAN LAS INVERSIONES

La estructura de inversión de los importadores de automóviles instalados en nuestro país está en peligro. Este es el mensaje que el nuevo presidente de la asociación que agrupa a este sector (ANIACAM), Alberto Aguelo, ha lanzado a la sociedad y a la Administración, en un momento de claro proceso recesivo en las ventas que está trastocando sus expectativas.

Estas palabras tenían lugar en la presentación de la nueva Junta Directiva de ANIACAM, que en su asamblea del pasado día 17 eligió al consejero-delegado de DAF España, Alberto Aguelo, como nuevo presidente, pasando el «histórico» Germán López a ocupar la Presidencia de Honor. Como vicepresidente primero figura Beniamino de Santis, de Fiat Auto España; como vicepresidente segundo, Jacques Muller, de Rover España, y como secretario general Arturo Coriasso, de Tayre.

En su presentación ante los medios de comunicación, los importadores hicieron hincapié en la pérdida de rentabilidad derivada del descenso de las ventas -«y eso que éstas no nos han afectado como a los vehículos nacionales», señaló Aguelo- y en las perspectivas de crecimiento de las marcas, que no se cumplirán en los próximos años. En concreto se habló de una estabilización o un aumento de tan sólo el 0,3 por ciento para este año, de una caída

de un 1 por ciento para 1991, y del mantenimiento de esta tendencia en 1992.

Las dificultades para amortizar las inversiones realizadas pueden llevar incluso a la desaparición de alguna de sus instalaciones. Además, la aparición de stocks tendrá como consecuencia la reducción de empleo que afectará sobre todo a concesionarios y talleres. Según Aguelo este ritmo no puede mantenerse ya que la amortización de las inversiones requiere un crecimiento mayor. En este sentido remachó que un parque doméstico de diez

millones de vehículos permite unas ventas anuales de un millón como mínimo por la vía de la renovación. De lo contrario, el parque envejecerá hasta límites alarmantes.

Finalmente los importadores pidieron una reducción del IVA de forma progresiva de aquí a 1993 y la mejora de las infraestructuras, acusando al Gobierno de fomentar con su política el deterioro que sufre el sector de automoción. ○

Raúl R. Sáez



ENTRA EN EL CLUB DE LOS BUENOS CONDUCTORES

Con Seguros hechos para quienes se sienten así de bien. Seguros exclusivos y llenos de ventajas, que se adaptan a las condiciones personales de conducción de cada cliente.

Porque FENIX AUTOMOVIL premia al buen conductor.

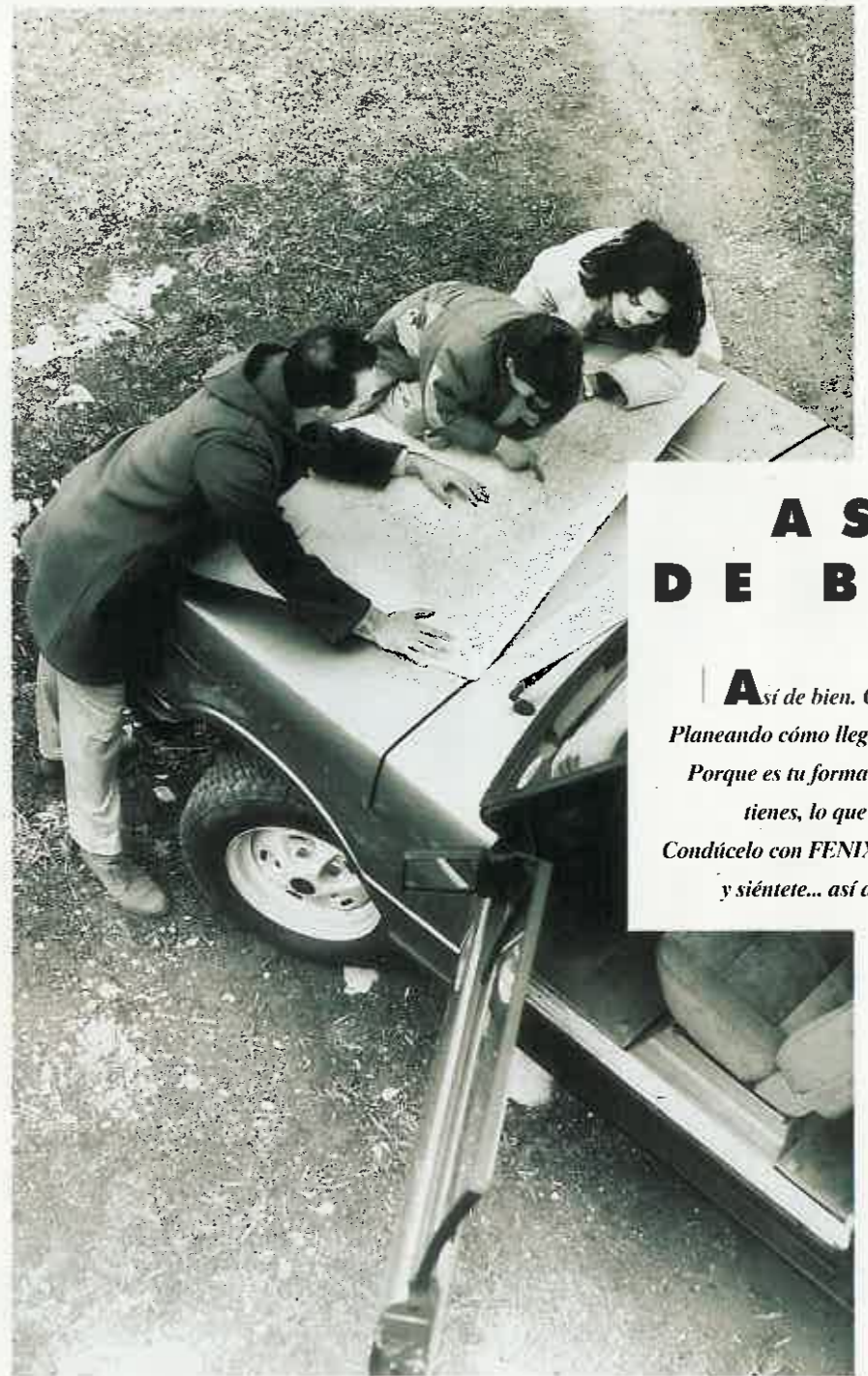
- Reducciones de tarifa a partir del primer año, pudiendo llegar hasta el 50 %.
- No todos los siniestros a tu cargo se computan (Sistema Bonus-Malus).
- Los menores de 27 años, con padres clientes de La Unión y El Fénix, estáis de suerte: hasta el 50 % de reducción sobre los recargos.
- Y además, si eres hijo de un buen conductor, obtienes bonificaciones en los seguros que contrates con nosotros.

Infórmate de todas las ventajas de FENIX AUTOMOVIL.

Para que siempre salgas beneficiado.

Para que siempre te sientas así de bien.

FENIX AUTOMOVIL



ASÍ DE BIEN

Así de bien. Con tu coche. Planeando cómo llegar donde deseas. Porque es tu forma de vivir lo que tienes, lo que te gusta. Conducélo con FENIX AUTOMOVIL, y siéntete... así de bien.

CREATIVOS



Prestaciones salvajes, manejabilidad diabólica y carácter exclusivo son los primeros fogonazos descriptivos del Lotus Elan, el deportivo británico que entrará en el mercado español durante los primeros compases del 91.

LOTUS ELAN

## ALTO VOLTAJE

**E**l embrujo permanente del nombre Lotus, respaldado por más de noventa victorias en Fórmula 1, se ha materializado en un descapotable compacto y fácil de conducir, en un misil energético que invita a conducir sin descansar. Este capricho mecánico, con alto poder de seducción, saldrá a la venta con un precio próximo a los seis millones de pesetas.

Un motor nervioso y repleto de poder, que sube de vueltas con una facilidad prodigiosa y libera toda su caballería, sus 165

pura sangre mecánicos, en cuanto se supera la barrera de las cuatro mil revoluciones por minuto; unos frenos de impresión, cuatro discos de tamaño considerable que actúan con la contundencia habitual en los monoplasas de competición; una dirección super precisa, capaz de responder a las exigencias del conductor en milésimas de segundo y unas suspensiones de eficacia excepcional que dan un aplomo impresionante al conjunto, no sólo en autovías rectilíneas sino también en carreteras de montaña, son los datos fundamentales

para componer el retrato rápido de un biplaza que roza los 220 por hora de velocidad punta, de un deportivo de cuerpo entero que acelera de cero a cien en 7,4 segundos y cubre el kilómetro con salida parada en 28 segundos justos.

El descapotable creado por dos estilistas de vanguardia, por Colin Spooner, padre de Lotus Design, y por Peter Stevens, el diseñador de moda en Inglaterra, volcado ya en el McLaren de calle tras haber dado vida al Jaguar XJR 15, hace gala de un comportamiento impecable en todo tipo de trazados.

El Elan se mueve con insolencia en los trayectos rápidos, en autopistas o autovías, incluso si se enfrenta a ráfagas violentas de viento lateral, y en los trayectos lentos, en carreteras difíciles repletas de curvas más o menos traicioneras. El Lotus



**BOCADO EXQUISITO**  
El Lotus Elan anima a rodar, anima a cubrir cientos de kilómetros disfrutando del aire.



### VIRTUDES

- Comportamiento impecable
- Frenos de carreras
- Capota muy manejable

LOTUS ELAN  
PRECIO: 6.000.000 Ptas

- Ajuste de elementos plásticos
- Tres llaves diferentes
- Sonido del motor

### DEFECTOS

PRUEBA

Motor 16

FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero 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: 1.588 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 79 mm. Compresión: 8,2 a 1. Potencia máxima: 165 CV(123 Kw) a 6.600 rpm. Par máximo: 20,4 mkg (200 Nm) a 4.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y turbo. Combustible: super 97 octanos o sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1º a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2º a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3º a 1.000

rpm: 20,9 km/h. En 4º a 1.000 rpm: 27,2 km/h. En 5º a 1.000 rpm: 33,6 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 2,9 vueltas. Diámetro de giro: 10,7 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados con pinzas de simple pistón. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con triángulo superpuestos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: Michelin MXX2 205/50 ZR15. Llantas de aleación de aluminio 6.5J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.020 kg. Capacidad del depósito de combustible: 46,4 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	10,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	7,4
En conducción rápida	9,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,9
A 140 km/h de crucero	11,5
A 180 km/h de crucero	13,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	440

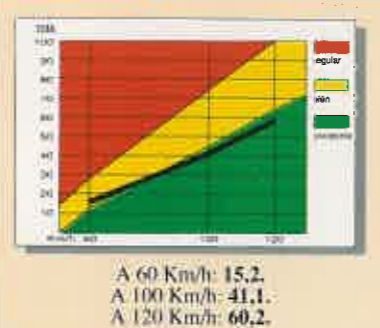
PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	219,2
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	15,4
1.000 m salida parada	27,9
De 0 a 100 km/h	7,4
Recorriendo (metros)	120,3
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,6
recorriendo (metros)	210
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,5
recorriendo (metros)	295

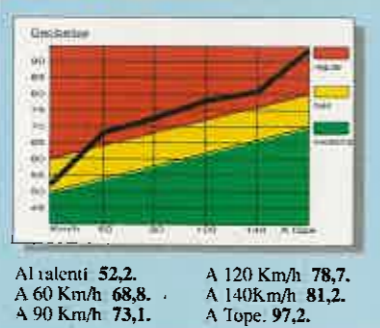
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



**VANGUARDISTA**  
Los diseñadores del último Elan, los ingleses Colin Spooner y Peter Stevens han dado vida a unas formas espectaculares. Han roto esquemas para conseguir un coche inconfundible, con una personalidad muy marcada.



**LOS DETALLES**  
Son los elementos que caracterizan a este biplaza compacto de mecánica agresiva. El alerón posterior, muy efectivo a velocidad elevada; la tapa del depósito de gasolina, con mando interior, o las llantas de aleación ponen el toque de distinción en un coche para automovilistas caprichosos.

DINASTIA VICTORIOSA

NIVEL MAXIMO

EN Lotus se respira el aroma peculiar de la competición. Desde el primer coche creado por Colin Chapman, el legendario MK 1, un prototipo para participar en pruebas de trial automovilístico, hasta el Elan actual, hay una historia completa de innovaciones mecánicas, una historia marcada por la persecución de la ligereza, por la búsqueda continua de la manejabilidad. El último Elan es el heredero esperado de un coche que sedujo a la juventud conductora de los años sesenta, un coche tan ágil como manejable.



más joven se pega al suelo con rabia, casi con desesperación, y da confianza plena a la persona sentada ante sus mandos, que pasa de la conducción al pilotaje en un suspiro.

Los especialistas de la marca británica, capitaneados por el ingeniero John Miles, antiguo piloto de la escudería Lotus de Fórmula 1, han dado un equilibrio impresionante a este biplaza de dimensiones reducidas; su tren delantero reacciona con rapidez y precisión al menor toque de volante, mientras que el eje posterior sigue la trayectoria impuesta por las ruedas directrices con absoluta fidelidad, incluso en las situaciones más extremas.

El Elan recurre a un esquema mecánico poco habitual en los deportivos de prestaciones elevadas, recurre al motor anterior trasversal y a la tracción delantera, como en un GTI cualquiera, pero los técnicos de la marca han borrado los vicios clásicos en coches de este tipo. El frontal del Lotus no sigue recto a la entrada de las curvas, incluso con el acelerador pisado a fondo; la rueda motriz más descargada no patina ni en giros muy cerrados; y la zaga se mantiene en su posición, sin latigazos nerviosos. Para sentir cierto deslizamiento del tren trasero, un deslizamiento muy progresivo, es preciso levantar el pie del acelerador en plena curva y de una forma

violenta o frenar sin conciencia, sin el menor tacto.

La suspensión del último Lotus, muy energética, agita a los ocupantes con rudeza cuando se rueda a ritmo familiar, de paseo; pero esos rebotes energéticos se van difuminando a medida que aumenta la velocidad. La rigidez del sistema evidencia toda su valía en zonas bacheadas, que se dejan atrás en un suspiro, sin perder la trayectoria exacta en ningún momento, o en curvas enlazadas, que se superan con simples toques de volante, sin padecer inclinaciones de carrocería, siempre molestas, que restan eficacia y precisión.

La dirección del Elan refuerza la agilidad del conjunto. Es muy rápida, ya que las ruedas se llevan de un extremo a otro en menos de tres vueltas de volante, y tie-

ne la dureza exacta para un coche de prestaciones muy deportivas. El mecanismo de servoasistencia evita los esfuerzos físicos tanto en maniobras a coche parado como en circulación lenta, pero no borra los mensajes emitidos por la carretera cuando se rueda a todo trapo. La única crítica en este capítulo va para el diámetro de giro, superior a diez metros y medio, elevado para un coche de formas tan compactas.

Los frenos del Lotus hacen gala de una eficacia terrorífica y detienen los mil kilos del Elan en distancias mínimas. Los cuatro discos trabajan de forma incansable y no dan síntomas de fatiga tras padecer los tratos más despiadados. Son frenos de competición que dan la medida exacta de

**DE PURA RAZA**  
El cuadro de mandos del Elan ofrece sus datos con suma claridad. La mecánica está controlada a la perfección. El interior tiene un estilo deportivo que cautiva por su funcionalidad.



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Tira con toda energía entre 4.000 y 7.000 revoluciones por minuto. 165 caballos de verdad.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Muy precisa y fácil de manejar. Los recorridos entre las distintas posiciones son algo largos.
TRANSMISION	Excelente	Permite extraer la quintaesencia de la mecánica. Tiene un carácter muy ágil.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Muy rápida, ya que exige menos de tres vueltas para llevar las ruedas de tope a tope.
FRENOS	Excelente	Los cuatro discos hacen gala de una fuerza diabólica. Son, además, incansables.
SUSPENSION	Excelente	Enérgica, como corresponde a un super deportivo. El coche tiene un aplomo espectacular.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Bien adaptado a los usuarios de talla media. Los asientos recogen bien el cuerpo.
CLIMATIZACION	Buena	El Elan hace gala de un sistema de climatización muy eficaz, con buen rendimiento.
SONORIDAD	Normal	El motor turbo no tiene el tono deportivo de un buen atmosférico.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	El último Lotus roza los 220 por hora, un valor de primera clase que se alcanza en un suspiro.
ACELERACION	Excelente	Los resultados ante el cronómetro son espectaculares. Buen agarre y caballos en abundancia.
RECUPERACION	Buena	El motor Isuzu, con 16 válvulas y turbocompresor, empuja con ganas.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	Dos plazas únicamente, pero muy espaciosas. No se siente agobio de ningún tipo.
MALETERO	Buena	El deportivo británico permite llevar las maletas necesarias para unas vacaciones.
CALIDAD	Buena	El trabajo artesanal de los especialistas de Lotus admite mejotas muy ligeras.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buenos	Peso reducido y potencia elevada, un cocktail ideal para conseguir consumos ajustados.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Es difícil detectar alguna ausencia importante. Un nivel de primera clase.
PRECIO	Normal	Precio elevado, pero justificable por la exclusividad del producto. El Elan ya es un clásico.

sus posibilidades cuando alcanzan cierta temperatura. El pedal tiene una carrera corta y un tacto algo duro, dos factores clave para conseguir retenciones enérgicas sin tiempos muertos, siempre peligroso, habituales en modelos más tranquilos.

El corazón del Lotus más joven, el cuatro cilindros Isuzu, combina la fiera del mejor kamikaze nipón con los modales exquisitos de un dandy británico. Responde con energía a la menor presión sobre el acelerador y libera toda su fuerza sin tirones, sin brusquedades de ningún tipo. El Elan se conduce como cualquier familiar tradicional mientras el régimen del motor se mantiene por debajo de las 3.500/4.000 revoluciones por minuto, es posible callejear en cuarta o en quinta sin traqueteos de ningún tipo. Ese tono apacible cambia

**CON CAPOTA**  
El techo de lona se pliega y despliega en pocos segundos. Son operaciones fáciles de realizar que no exigen el menor esfuerzo físico. La capota desaparece por completo en el espacio reservado para su alojamiento.



por completo en cuanto la aguja del tacómetro supera tal barrera, los percherones dejan paso a los «pura sangre» y el coche sale disparado en medio de una aceleración fulgurante; los 165 caballos entran en escena sin violencia y despliegan todo su poderío entre las cuatro mil y las siete mil revoluciones por minuto, un margen amplísimo de utilización que convencerá a los conductores de talante deportivo.

La mecánica Isuzu-Lotus funciona sin vibraciones y con un sonido discreto, el sonido típico de los motores turbo, carente de esa agresividad habitual en los mejores cuatro cilindros atmosféricos.

El cambio del Elan se maneja con precisión pero carece del tacto consistente que caracteriza a los deportivos más brutales. Los recorridos entre las diferentes posiciones son algo largos y la quinta está un poco desplazada hacia la derecha. La transmisión tiene un carácter muy alegre, un carácter acorde con el tono del coche, que permite extraer la quintaesencia de la mecánica.

El Elan es un coche que se disfruta con alegría, un automóvil exclusivo con las ventajas y los inconvenientes de los productos artesanales.

Una capota que se pliega o despliega en pocos segundos y sin el menor esfuerzo físico; un interior biplaza muy confortable; un cuadro de mandos completísimo o un volante del más puro estilo carrerista, con dos realces dispuestos a las «diez y diez», justo en los puntos de apoyo de las manos, son elementos que hablan de una sabiduría especial acuñada a lo largo de más de tres décadas.

El último Lotus se disfruta con la capota abierta, con el cielo por techo. Al circular en esa configuración se comprueba que las corrientes de aire no son demasiado violentas, y que los ruidos, siempre importantes en un convertible, no molestan en demasía.

La persona sentada a los mandos del



**COMO UN FORMULA**  
El Elan pide carreteras difíciles para demostrar todo su agarre, las cualidades de su suspensión. El último Lotus ha recibido la herencia de los mejores monoplazas de Fórmula 1.



Elan se acopla como una mano al guante de su medida. El asiento tiene una forma anatómica excelente tanto en la base como en el respaldo y los apoyos laterales sujetan el cuerpo a la perfección. El volante es regulable en altura y los pedales están dispuestos como en un fórmula, con acelerador y frenos casi pegados para facilitar así una conducción rápida, de ataque.

Los inconvenientes de un montaje artesanal, de una producción reducida a poco

más de mil unidades por año, se aprecian en varios detalles: los ajustes de elementos plásticos, todavía mejorables; o la utilización de tres llaves diferentes; o la estanqueidad de la capota en túneles de lavado.

El Lotus Elan llega para seducir a los amantes de los deportivos sin concesiones. Tiene los argumentos necesarios para conseguir dicho objetivo.

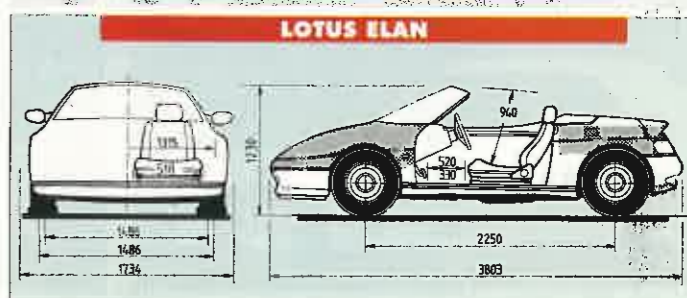
Angel Marco  
Fotos: Jose Robledo

## FRENTE A SUS RIVALES

El Lotus Elan se mueve en una categoría muy restringida, la categoría de los descapotables puros. El BMW Z-1 y el Mazda MX-5 son sus rivales más directos, dos coches que encuadrarán al recién llegado tanto en precio como por prestaciones. El BMW Z-1 es el más caro del grupo, con una factura final que se acerca a los ocho millones y medio de pesetas, también es el más rápido con una punta próxima a los doscientos cuarenta por hora. El Mazda se sitúa en el otro extremo, su precio ronda los tres millones y medio de pesetas y su velocidad máxima no llega a los 185 por hora. El Lotus soporta la comparación con ambos modelos, es más ágil que sus rivales, más agresivo, pero su calidad de acabado no alcanza el elevadísimo nivel impuesto por los constructores alemanes y japoneses. El Lotus es, sin embargo, más exclusivo ya que sólo se construirán mil unidades al año.

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tayre, S.A. Príncipe de Vergara 253. 28016 Madrid. Teléfono: (91) 259 94 63. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 50 puntos en toda España.



FORD ESCORT CABRIO 1.6 i

# CON VIENTO FRESCO

Los descapotables siempre cuentan con el atractivo adicional que les brinda ese techo escamoteable que permite disfrutar más con la conducción. El nuevo Escort Cabrio es un buen exponente de esta filosofía.

**P**ROBAR un descapotable en invierno puede parecer una idea descabellada, pero hay días preciosos en esa época del año en los que el sol calienta con fuerza, si llueve -cosa bastante probable-, se puede comprobar la estanqueidad de la capota y también el tiempo que se tarda en cubrir el habitáculo sin que se moje el interior.

Por último, se pone a prueba el aislamiento acústico de la capota y sobre todo la calefacción.

Dicho esto y teniendo en cuenta que no todos los coches se lanzan al mercado en verano -aunque sean versiones cabrio- y que hay que probarlos cuanto antes, entramos de lleno en la prueba del nuevo Ford Escort Cabrio, un modelo atractivo, rápido y con un precio razonable en relación a su exclusividad, que se ha puesto a la venta con numerosos e interesantes cambios respecto al anterior modelo.

De momento el cabrio de Ford se ofrece exclusivamente con el motor de 1.596 centímetros cúbicos y 108 caballos, una mecánica de excelente y suave funciona-

miento aunque algo ruidosa en cuanto se la exprime al máximo. En cualquier caso nos ha sorprendido la excelente cifra de velocidad máxima alcanzada para tratarse de un modelo de sus características, velocidad sin duda suficiente para un vehículo del que se disfruta de otra manera.

El preparador alemán Karmann, encargado de realizar, en colaboración con el departa-

mento de vehículos especiales de Ford, el nuevo Escort Cabrio, ha completado un trabajo excepcional optimizando aspectos problemáticos del anterior modelo. Así se ha ampliado el hueco donde se guarda la capota plegada, consiguiendo una línea más estilizada. También han anclado los cinturones al arco central y se ha pensado en la seguridad de los pasajeros de atrás con sendos cinturones de inercia. En esta barra antivuelco se ha integrado una luz interior y unos curiosos asideros escamoteables muy prácticos.

El comportamiento de un cabrio en terreno virado y con el suelo algo irregular



**VIRTUDES**

- Acabado perfecto
- Comportamiento satisfactorio
- Fácil manejo de la capota

FORD ESCORT CABRIO 1.6 i  
PRECIO: 2.369.105 PTAS.

- Dirección asistida en opción
- Motor ruidoso en alta
- Quinta un poco larga

**DEFECTOS**

**COMODA CAPOTA**  
Tanto si se cuenta con un mecanismo eléctrico, como si hay que hacerlo manualmente, la operación de poner o quitar la capota se realiza sin problemas y en poco tiempo.



FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 9,75 a 1. Potencia máxima: 108 CV(79 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14,1 mkg (138 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco de diafragma con accionamiento por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h; En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h; En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h; En 4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h; En 5ª a

1.000 rpm: 36,4 kilómetros por hora.

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

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional semiindependiente, con amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/70 R 13. Llantas de acero estampado de 5 x 13 pulgadas. Opcionales de aleación.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 955 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.



**SEGURIDAD**  
El acabado continúa en unos niveles muy altos. El arco de seguridad se ha reforzado y aumenta la resistencia torsional del coche.



re con el maletero, ahora de menor capacidad, es en definitiva el precio a pagar por esa sensación de libertad que proporciona un vehículo descapotable. En este sentido se han preocupado de eliminar, siempre que la climatología lo permita, todos los obstáculos que impedian el contacto directo con el viento. Por ello en el nuevo modelo las ventanillas traseras de-

saparecen totalmente tras el guarnecido de los laterales. Existen cinco colores de carrocería a elegir que se pueden combinar con cuatro de la capota, sin duda un abanico de posibilidades suficientes para darse el capricho completo.

Andrés Mas  
Fotos: José Robledo

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 30 km/h de promedio	9,1
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción rápida	10,0
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,6
A 180 km/h de cruceo	--
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	8,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	620

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		191,3
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		18,2
400 m salida parada.....		33,5
1.000 m salida parada.....		12,2
De 0 a 100 km/h.....		211
Recomendo (metros)		
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	20,5	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	23,6	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	38,1	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	46,1	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	15,1	
recorriendo (metros).....	422	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	29,1	
recorriendo (metros).....	820	

EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



A 60 Km/h: 15,7  
A 100 Km/h: 44,5  
A 120 Km/h: 74,8

SONORIDAD



Al ralentí: 54,5  
A 60 Km/h: 64,5  
A 90 Km/h: 67,8  
A 120 Km/h: 72,2  
A 140 Km/h: 74,6  
A Tope: 80,2

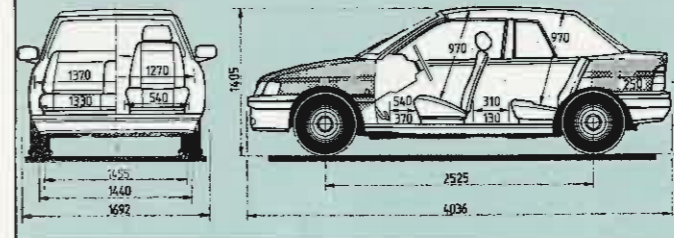
suele ser bastante comprometido, ya que las torsiones a las que se ve obligada la carrocería se enfrentan con una estructura de alguna manera incompleta. El nuevo cabrio de Ford ha superado esta prueba con nota ya que se han reforzado las partes más débiles y se puede circular sin la sensación de que el coche se va a partir en dos. Este modelo además, monta de fábrica la misma suspensión deportiva de los Escort S y XR3i. Unos muelles más rígidos -sobre todo delante- y unos amortiguadores de mayor tarado. Con ello la comodidad no se ve perjudicada de ninguna manera y en cambio el coche se muestra considerablemente más estable.

El coche viene de fábrica con una capota de plegado manual aunque en opción y tras el desembolso de 92.000 pesetas, se puede disponer de un sistema eléctrico obviamente mucho más cómodo que se maneja con sólo apretar un botón situado tras la palanca de cambios. Eso sí, el enganche de las mordazas al montante delantero se realiza en cualquier caso de forma manual y en pocos segundos.

Tampoco la luna trasera va a dar problemas ya que es de cristal y lleva incorporado el sistema térmico, lo que no tiene nada que ver con las piezas plásticas de otros modelos que terminan con pliegues y pierden casi totalmente la transparencia.

El espacio en las plazas traseras es amplio aunque disminuye en relación con la berlina de cuatro puertas. Lo mismo ocu-

FORD ESCORT CABRIO 1.6I



DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.114 puntos de asistencia en toda España.

FRENTE A SUS RIVALES

El segmento de los descapotables no está muy concurrido y realmente no hay mucho donde elegir. Para el Escort Cabrio hemos encontrado dos duros contrincantes: el Kadett Cabrio con motor de 82 caballos (hay otra versión de 130 CV) y un precio de 2.300.000 pesetas, el Volkswagen Golf Cabrio Quartett con 112 caballos y un precio de 2.464.000 pesetas. El más moderno es sin duda el Ford ya que el Opel sólo ha recibido ligeros retoques y el Volkswagen continúa con la carrocería de siempre, que no por ello menos interesante. Este último es el más potente y el que cuenta con el mejor historial de ventas, aunque también hay que decir que es el más caro de los tres. Por ser el recién llegado, el Escort cuenta con la mayor rigidez en el conjunto, seguido muy de cerca por Volkswagen y Opel. Los tres están muy bien acabados y en cuanto al cierre de la capota no hay un vencedor claro aunque la opción de capota eléctrica es francamente recomendable.

GOLF RALLYE 190 CV



CONCESIONARIO EXCLUSIVO

EQUIPADO CON EL NUEVO KIT OETTINGER

AUTOALEMANIA

Avda. Meridiana, 311 jto. Garcilaso Tel. (93) 351 62 52 BARCELONA





**MONSTRUOSO**  
El último «Zapatones» llegado de los talleres especializados de América: carrocería de Citroën 2CV, con 2,6 metros de altura y un motor de 180 caballos capaz de mover a este monstruo de 4 toneladas a 140 kilómetros por hora.



**ESTRAMBOTICO**  
Un coche (?) para la Pandilla Basura. Con más de siete metros de largo, decorado con fondos de cubos de basura. Obviamente, viene de USA.



**DIMINUTO**  
El coche más pequeño del mundo (o al menos así va a figurar en el Guinness), es este Austin Mini de 1,5 metros de longitud, dos plazas y capaz de alcanzar los 100 kilómetros por hora.



**RECORD DE VELOCIDAD**  
Fruto de la colaboración entre I. Design y Fritz Egli, es esta motocicleta con la que se quiere batir el récord del mundo de velocidad. La Egli Red Shark utiliza un motor de 4 cilindros Kawasaki de 300 caballos y supera los 450 kilómetros por hora.



SALON DE ESSEN

**COCHES DE REMATE**

**L**OCOS. Absolutamente locos. Locos de remate están la mayoría de los expositores que volvieron a darse cita en Essen (Alemania) para el tradicional Car Show. Aunque en la muestra no sólo se exponen estos vehículos especiales, lo cierto es que son los que más llaman la atención y lo que va buscando la mayoría de los más de 200.000 visitantes que han acudido en

este año. Las posibilidades de la fibra de vidrio y la imaginación de creadores y publicitarios, vuelven a ponerse de manifiesto. Pero es importante señalar que en muchos casos, estos divertidos automóviles han nacido alrededor de una idea publicitaria o como elementos de comunicación; protagonistas de películas o buscadores de récords. Desde el fórmula (pretenciosamente

llamado Fórmula 1) con dos motores y cerca de mil caballos de potencia, al modesto Citroën 2 CV de 4 toneladas de peso. Todo vale si lo que trabaja es la imaginación. Pero sin duda ha sido la motocicleta caza-records Egli Red Shark el vehículo que más ha llamado la atención. Utilizando un motor Kawasaki de 300 caballos, es capaz de superar los 450 kilómetros por hora.

**MAS DE MIL CABALLOS**  
El «Invader», una especie de Fórmula 1 con ocho ruedas, dos motores de 8 cilindros en V y una potencia superior a los mil caballos.





VOLKSWAGEN GOLF RALLYE OETTINGER

# EVOLUCION ESPERADA

Es la lucha por unos segundos valiosos en prestaciones, por un número mayor de caballos. Algunos preparadores se encargan de hacer realidad todo esto sin que corra peligro alguno la mecánica.



**P**AGAR cuatro millones de pesetas por un Volkswagen Golf aunque éste cuente con tracción total, sobrealimentación mediante el ingenioso compresor G, o un aspecto tremendamente atractivo, sigue suponiendo una cantidad demasiado elevada para una potencia de tan sólo 160 caballos y teniendo alternativas en el mercado como el Lancia Delta Integrale (200 CV), su más directo rival. Las diferencias a la hora de la verdad entre el alemán y el italiano no son exageradas (ver Motor 16 nº

328), pero sí determinantes, sobre todo para el cliente de uno de estos modelos que ante todo busca «patada» y caballos, aunque a la larga y a nuestro parecer esto no le sirva para pasar mucho más deprisa por un tramo determinado.

En cualquier caso la firma Kernel, representante para nuestro país de la casa alemana Oettinger, comercializa una preparación especial para el Golf Rallye con la que se consigue una potencia de 190 caballos.

Para comprobar las diferencias entre

ambos modelos sobre el terreno, nos trasladamos con nuestro inseparable Correvit a Barcelona donde ponían a nuestra disposición dos vehículos, un Golf Rallye de serie con 160 caballos y el Rallye Oettinger de 190 caballos.

Antes de montar el ordenador y realizar las pruebas de aceleración, recuperación y velocidad máxima, nos dirigimos hacia un tramo del Costa Brava y realizamos varias pasadas con ambos modelos, lo que nos serviría para descubrir las primeras diferencias. Al principio apenas notamos

cambios; el Rallye de serie culebrea ágilmente por las curvas enlazadas, nos gustó entonces y nos gusta ahora. Es cierto, no es brutal, pero es fácil de conducir y muy noble. Conducimos ahora el Golf Rallye preparado por la firma alemana. En el mismo tramo de curvas el Oettinger se muestra muy vivo; la aguja del cuentavuelts apenas cae en los cambios a una marcha superior. El Oettinger admite sin rechistar una marcha superior en un determinado recorrido que hemos tenido que pasar en segunda con el Rallye de serie.

## OETTINGER

### AFINANDO AL MAXIMO

**L**A preparación realizada por Oettinger en el Golf Rallye se ha centrado en el aspecto mecánico sin tocar suspensiones, frenos, etc. Básicamente se ha trabajado en la culata, ensanchando y puliendo los conductos de admisión y escape. Se ha sustituido el árbol de levas de admisión y el compresor se ha retocado aumentando la presión. Conducciones de aire y un intercooler mejorados también forman parte de la preparación alemana. El motor potenciado funciona gobernado por una nueva centralita electrónica de la misma marca pero rediseñada por Oettinger. Varía el reglaje del encendido, y se le ha montado un radiador de aceite adicional en la parte frontal tras el spoiler para mejorar su refrigeración.

En ningún momento, por lo menos hasta que llegamos a una curva muy cerrada, nos encontramos vendidos; el preparador alemán ha conseguido una fuerza adicional en baja muy aprovechable.

Más tarde el Correvit confirmará en prestaciones nuestras primeras impresiones aunque lo cierto es que en este terreno el Oettinger ya nos ha parecido lo suficientemente interesante.

Exteriormente el trabajo de la firma alemana se ha visto bastante limitado ya que poco más se le podía añadir al Rallye y aunque Oettinger también distribuye kits aerodinámicos, han preferido dejar el coche como está sin recargarlo más, a excepción del logotipo del preparador en los cuatro costados (quitándolo se puede dar más de una sorpresa). Interiormente tres cuartos de lo mismo, salvo la placa Oettinger en la tapa de la guantera.

Nos adelantamos por carretera de montaña en la provincia de Gerona. En este terreno el Oettinger gasta ligeramente menos combustible pues hay que realizar menos cambios, sin embargo el aumento de potencia hace sus estragos en determinados casos aunque sin alcanzar cifras escandalosas.

Al caer la tarde volvemos hacia la autopista disponiéndonos a realizar las prestaciones. La pantalla digital nos lo anuncia ya, y la impresora comienza a proporcionar los primeros datos: en aceleración apenas hay diferencias, pero en recupera-

**IMPRESINDIBLE**  
Sin el Correvit no habríamos podido comprobar las diferencias entre ambos modelos.



ción descubrimos unas significativas mejoras.

El Golf Rallye Oettinger no gasta más, ni suena más -en este sentido el preparador alemán lo tiene muy claro-, solamente se ha trabajado en puntos concretos del motor que especificamos en un recuadro aparte y con los que se ha conseguido dar un empujón importante a la ya de por sí interesante mecánica del coche. Sin embargo no se ha completado la información del cuadro de instrumentos que ya en el Rallye se quedaba bastante escasa, algo que realmente se echa en falta y que con la experiencia del preparador no habría sido muy difícil de realizar.

El precio del kit para este modelo es de 427.600 pesetas, montaje e IVA incluido y algún concesionario lo está incluyendo en modelos nuevos sin recargo de precio. Su montaje en modelos muy rodados requiere una revisión preliminar para confirmar que todas las piezas están en perfecto estado.

A nuestro parecer la inversión merece la pena siempre que realmente se aproveche la potencia del motor al máximo y se valoren en su justa medida esos segundos ganados en recuperación y esa elasticidad extra que brinda Oettinger.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez

FICHA TÉCNICA		
	RALLYE	OETTINGER
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro, en línea	Cuatro, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.763	1.763
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyec. + compresor G	Inyec. + compresor G
Compresión	8,1 a 1	8,0 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	160 CV (118 Kw) / 5.600	190 CV (140 Kw) / 5.600
Par máximo / 1 p.m.	23 Mkg (226 Nm) / 4.000	25 Mkg (246 Nm) / 4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Traacción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/13,8/21,8	7,7/13,8/21,8
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,1/36,5	30,1/36,5
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCIÓN</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,1	3,1
Diámetro de giro (m)	10,8	10,8
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Teves	Teves
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delanteras	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Traseras	Tipo McPherson	Tipo McPherson
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J X 15)	Aleación (6J X 15)
Neumáticos	205/50 VR 15	205/50 VR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	1.195	1.195
Capacidad del depósito de combus.	55	55

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	RALLYE	OETTINGER
<b>CIUDAD</b>		
A 29 km/h de promedio	10,8	10,9
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	7,8	7,8
En conducción rápida	17,0	15,2
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	10,6	10,0
A 140 km/h de cruceo	12,8	12,9
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	9,9	9,0
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	505	560

PRESTACIONES		
	RALLYE	OETTINGER
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h.	209	212
<b>ACELERACION</b>		
400 m salida parada (seg.)	15,6	15,5
1.000 m salida parada (seg.)	28,7	28,3
0-100 km/h (seg.)	7,9	7,8
Metros recorridos	136	132
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	18,3	17,3
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	18,7
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	32,9	30,9
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	37,7	35,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,8	7,4
Metros recorridos	246	204,9
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,2	11,0
Metros recorridos	339	298

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 33 1.5 T.I., año 86.
- Alfa 75 1.8, A.A., 26.000 km.
- Alfa 75 TD, A.A., 42.000 km.
- Audi 90 Quattro, A.A., 22.000 km.
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW 2-1, tres meses uso.
- BMW 325i, 46.000 km.
- BMW 735i, full, 23.000 km.
- BMW 730i, año 87.
- BMW M-3, 42.000 km.
- Ford Sierra Cosworth, 13.000 km.
- Ford Sierra 2.0 IS, 43.000 km.
- Ford Scorpio 2.6 I 4x4, 50.000 km.
- Fiat Uno 45, 18 meses uso.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Lancia Delta 1.6 I, 40.000 km.
- Málaga Inyección, cinco meses uso.
- Mercedes 300 E, año 88, Full.
- Mercedes 190 E, 58.000 km.
- Opel Corsa 1.3 GL, 22.000 km.
- Peugeot 405 SRI, año 88.
- Peugeot 505 Familiar, nueve plazas.
- Porsche 944, 43.000 km.
- Porsche 924 S, 79.000 km.
- Renault 21 TXE, A.A., 46.000 km.
- Renault 21 Turbo Diesel, año 88.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Renault 11 TXE, A.A., año 88.
- Renault 18 Diesel Familiar, 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

**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/5919.

**CARAVANA** 4 plazas. 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.

**CHEVROLET** Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras, particular, poquísimos kilómetros. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

**PARTICULAR** vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.

**VENDO** Land Cruiser «L.J. 70 turbo», A.A.,

full equip, está como nuevo. Teléfono: (96) 535 63 98 y (96) 535 67 50. Oficina. Paco hijo.

**VENDO** Fórmula Fiat Uno. Perfecto. Teléfono: (93) 692 18 24.

**VENDO** Triumph TRG clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches.

**¡OCASION!** Mercedes 300 E y 190 E, todos los extras, perfecto estado. Teléfono: (968) 61 21 26 Oficina y (968) 64 11 59 Particular.

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda cla-

se de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Teléfono: (968) 61 21 26 Oficina, fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**SEMINUEVO** Ronda System Porsche, llantas aleación, 60.000 km, siempre en garaje. 550.000 ptas. negociables. Teléfono: (988) 64 72 45.

**VENDO** Triumph TRG, clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches.

**Y**

**YAMOVIL**

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

**YAMOVIL:**  
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68  
METRO OPORTO - MADRID 28019

Cambiaría el mejor, único e inmejorable apartamento de alto standing, a estrenar, frente al Club Náutico de Cambrils (Tarragona), primera línea de playa y puerto, por Ferrari, Porsche, etc., en muy buen estado. Según valoración, uno o más coches. Tel.: (976) 35 55 80. Señor de Nacho

**VOLKSWAGEN GOLF CABRIOLET 1.8**, gris metalizado, llantas, equipo música, M-JW, 20.000 km. Precio a negociar. Tel.: 261 50 14. Preguntar por Alvaro.

**AUTOMOVILES**

**TEO**

• ¡VISITANOS Y TE SORPRENDERAS!  
• TENEMOS TODA LA GAMA DEL 91

POLIGONO IND. AIMAYR C3.  
SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID  
TEL. 691 30 47/691,34 47/691 56 86

# Los Nuevos Kadett vienen dando.



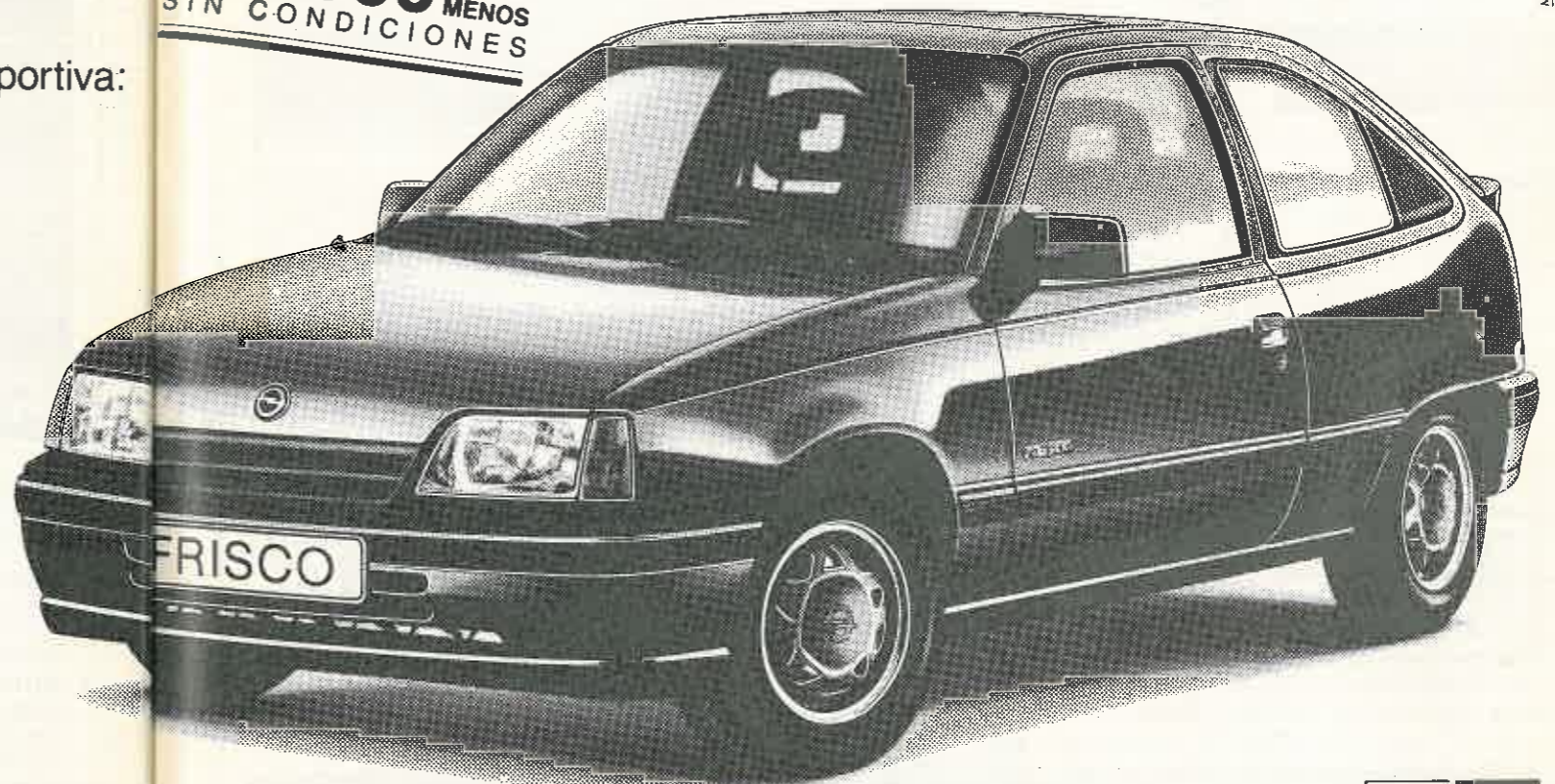
4 versiones para una seducción deportiva:

- 3 ó 4 puertas.
- Motor 1.8i con 112 CV. (También disponible en 1.6).
- Spoilers delantero y trasero.
- Elevalunas delanteros eléctricos.
- Equipo musical Hi-Fi.
- Cierre centralizado.
- Retrovisores electrotérmicos.
- Asientos delanteros deportivos.
- Tubo de escape deportivo.

**KADETT FRISCO 1.6 3 p.**  
P.V.P. 1.836.000 Ptas.\*

\* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte y gastos de pre-entrega incluidos. No incluido descuento. Promoción válida para todos los turismos Kadett en stock comprados y matriculados durante este mes. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

Y ADemás  
PARA TODOS LOS TURISMOS  
KADETT  
**100.000 PTAS.\***  
MENOS  
SIN CONDICIONES



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

EN MADRID CAPITAL  
**AUTOMOVILES  
HISPANO  
ALEMAN, S. A.**  
Pº de la Castellana, 244  
(zona Plaza de Castilla)  
Tels. 733 94 45 / 62

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

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

**MOTORAMA, S. A.**  
Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)  
Tel. 458 03 54

**MOTOR GAS**  
Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 519 76 11  
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**  
Alberto Aguilera, 30. (zona Princesa)  
Tel. 447 53 43  
Avda. de Valladolid, 45.  
Tels. 541 74 44 / 541 78 03.

**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 ALCALÁ 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  
Exposición: Avda. de la Sierra, 27  
SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

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, 68. Tels. 345 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  
Exposición: PARQUESUR. Tel. 680 11 93

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 Cr. Esquerdo, 108 Tel. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



AUTO PEREZ del SUR Concesionario Oficial Alfa Romeo

Guinda de la semana

ALFA ROMEO 164 V6, MKY A CLIMATIZADO, ABS Y TODOS EXTRAS  
MES ABRIL '90, COLOR PLATA 3.700.000 ptas.

Tels.: 690 40 89-690 60 21

**AUTO-MASER**

Lancia Thema IE T., A.A., D.A., 86 1.550.000 ptas.  
Citroën CX TAD Turbo 2, Full E., 89 1.700.000 ptas.  
Seat Ibiza 1.2 XL, 89 725.000 ptas.  
Opel Kadett 1.8 GT, 4p. 1.250.000 ptas.  
Alfa Romeo Sprint 1.5 TI, 88 925.000 ptas.  
MG Maestro 2.0 I, A.A., D.A., techo, 87 950.000 ptas.  
Renault 5 GT Turbo, 87 877.000 ptas.  
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

**PARTICULAR** vende Renault 19 TXI, aire acondicionado, dirección asistida, ordenador a bordo, sin estrenar, matriculado el 16-11-90. Contado 1.800.000 ptas. Llamar al teléfono: 785 50 87. Cierre electromagnético.

**CADILLAC** Fleetwood FWD, año 86, azul, full equip, 3 meses. 2.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

**CADILLAC** El Dorado, año 76, marrón, full equip, 3 meses. 1.500.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

**CADILLAC** Limousine, año 83, negra, full equip, 3 meses. 1.500.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

**CORVETTE** Coupe, manual, año 84, oro, full equip, 3 meses. 3.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.

**CX** GTI, año 84, 62.000 km. Teléfono: 549 57 88

**LANCIA** Delta HF4 WD Turbo, impecable, particular, M-HV, blanco, aire, techo, llantas, alarma, radio cassette Pioneer, 29.000 km. 2.000.000 ptas. Teléfono: 429 55 00. Mañanas.

**PEUGEOT** 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servodirección. 850.000

ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.

**FORD** Probe GT Turbo (año 90), Ford Mustang GT 5.0 (año 90). Martí. Teléfono: (971) 72 36 31/60 24 12.

**MERCEDES** 2.3 16 v. 3.900.000 ptas. Impecable, full equip, 53.000 km reales. A matricular. Teléfono: (968) 55 02 72. Cartagena.

**CHEVROLET** Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras, particular, poquísimos km. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

**PIEZAS** seminuevas para Porsche. Chapa mecan., portón, kits para transformación. Teléfono: (93) 664 15 92/665 67 34.

**VW** Golf GTI 16 v, extras, rojo. 1.350.000 ptas. Azcona, 62.

**PORSCHE** 924 Targa, techo desmontable, único, tapicería especial. Perfecto estado. 1.300.000 ptas. Azcona, 62.

**BX** GTI, aire, todos extras. Perfecto estado. Garantía. 48.000 km. 1.350.000 ptas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

**SCORPIO** nuevo a estrenar, sólo matriculado, 2.9i Ghia. Preparado gasolina sin plomo.

Todos extras. Precio: 3.900.000 ptas. Azcona, 62.

**¡OCASIONI** Mercedes 300 E y 190 E, todos los extras. Perfecto estado. Teléfonos: (968) 61 21 26 oficina y (968) 64 11 59 particular.

**KIT** amortiguadores y muelles Golf 16 v.

255 86 22. Azcona, 62.

**PORSCHE** 911 SC, 204 cv, impecable estado, radiocassette, llantas Fuchs magnesio, lavafaros, alarma, merece la pena verlo. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI, nuevos, liquida-

terezante. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

**MB** 190 E 16 v Sec, full equip, B-LM. Precio: 3.575.000 ptas. Porsche 944 Turbo, cuero, full equip, PM-AT. 4.400.000 ptas. MB 190 E, aire, kit BBS, B-JM. 1.875.000 ptas.

**KADETT** GSI 2.0 16v, B-7717-KN, rojo, 3 puertas, techo solar, dirección asistida, alarma, cierre centralizado, mando distancia, radiocassette Blaupunkt, 13.000 km, año 89, llamar 22 horas. Teléfono: (93) 351 38 41 Barcelona. 2.200.000 ptas. a negociar, a toda prueba.

**MERCEDES** 230 CE, tapicería y techo de cuero, ABS, ASD, asientos eléctricos, climatización automática, llantas de aluminio, suspensión deportiva, techo eléctrico, madera en el salpicadero, cambio automático, cortinilla trasera eléctrica, compact disc. Teléfono: (911) 43 78 13.

**PORSCHE** 911 SC, 204 cv, impecable estado, radio, llantas Fuchs, etc... 3.600.000 ptas. Admitimos cambio. Teléfono: 256 17 17.

**BMW** 320i, techo, llantas. Mes: 28.874 ptas. Teléfono: (91) 244 11 91.

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sras. MORA Echevarría Corpas Martínez Peñacoba

**UNA OCASION DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

**Castellana Motor S. A.**

También GTI más duros y bajos. 65.000 ptas. Teléfono: (93) 674 77 48. José.

**FORD** Sierra 2.0i coupé, aire, servodirección, techo, elevallunas eléctricos, cierre centralizado, super cuidado. Rojo. 1.300.000 ptas. total. Teléfono:

ción excedentes flota. Azcona, 62. Precios especiales.

**LANCIA** Delta Integrale, rojo, 30.000 km, 1988. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

**BMW** 528i, aire, techo, llantas, calefacción estacionaria, etc..., 1985, precio in-

**RALLYE MANZANARES**

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



**RONAL TARGA** **momo** **BRAID** **Zender** **BBS**

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



VEN A VERNOS Y ¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!



**TREMA OSNUR, S.A.**

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

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

**AMPLIO STOCK**

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



**¡ GARANTIA SI !**

**MALAGA** 1.5 GL, 1986, garantizado. Mes: 13.731 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

**RITMO** Abarth 130 TC, blanco, pintura nueva, última fabricación (10/86). Revisado, techo corredizo, interior Rekaró-Baquet. Llantas. Perfecto esta-

do. Un solo dueño. 1.000.000 ptas. Tel.: (91) 542 11 20.

**CABRIO** BMW 325i, año 87, ABS, tapicería de piel, dirección asistida, aire centralizado, lavafaros, suspensión M-Tech, stereo Clarion extraíble, llantas, alarma, impecable, motivo

cambio de residencia, nuevo. 6.400.000 ptas; ahora 3.650.000 ptas. Información: (976) 53 61 17/21 52 61.

**RENAULT** 11 Turbo, seminuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan

los turbos éste te vencerá.

**VENDO** Alfa Romeo GTV 2.500 con aire acondicionado, ventanillas eléctricas, 1 año de seguro. 975.000 ptas. Teléfono contacto: 457 86 52/658 28 63.

**AX** GT, rapidísimo, sólo 3 carreras, 8 llan-

tas y cubiertas de agua. Preparado en Davakar, muy barato, urge vender. Ramón Alvarez. Teléfono: 413 03 75 y 519 14 23.

**LANCIA** Thema turbo inyección, 1986, impecable, todos extras. Garantía 12 meses. Azcona, 62.



Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo. Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**



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

**Amixauto Sport**

**LUNAS DEL AUTOMOVIL**  
NACIONALES E IMPORTADOS  
INSTALACION EN EL ACTO  
ABIERTO SABADOS Y FESTIVOS

SAN ANDRES, 21  
MAJADAHONDA

**¡ANUNCIESE HOY!**

**Motor 16**  
ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
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 el 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 6.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

Envíanos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante telón bancario a nombre de Cambio-Rusconi (CARUSA).

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

## ¡¡ NUEVO TELEFONO !! ERICSSON POCKET

SERIE 900 DIGITAL

EN EL COCHE, EN LA CALLE, EN CASA, EN CUALQUIER LUGAR, VD. SOLO NECESITA ESTE PEQUEÑO TELEFONO PARA HABLAR CON TODO EL MUNDO

¡¡ AHORA TAMBIEN EN BARCELONA !!  
INSTALAUTO-PSO. DE GRACIA 7 - AVDA C.R. 08007  
TEL: 3 01 35 35 - 3 01 36 76. FAX: 3 18 34 23 BARCELONA

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIA
- LINEA INMEDIATA

INSTAL  
AUTO

MIGUEL ARACIL, 66  
(PENIA GRANDE)  
Tels. 3 73 82 56 - 3 73 84 56  
FAX: 3 73 84 56 - 28035 MADRID

Hot line  
ERICSSON

**MERCEDES 350 SLC** deportivo, 2 puertas, 1979, colección gris metalizado, elevelunas eléctrico, techo corredizo eléctrico, llantas aluminio. Precio interés. Teléfono: (96) 579 15 70. A partir de las 20 horas.

**M-IX.** 2.000.000 ptas. en extras. 5.500.000 ptas. Impecable. Teléfono: (91) 549 35 78.  
**CORVETTE 84,** manual, bronce. Precio: 3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.  
**CORVETTE 84,** automático, negro. Precio:

3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

**CORVETTE 90,** automático, negro. Precio: 6.800.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

**CORVETTE 90,** ZR-1, manual, rojo. Precio: 13.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

**DODGE Custom Van,** año 90, azul. 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

**MERCEDES 190 E,** año 87, azul, techo. 2.200.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

**PATROL** corto 6 cilindros, diesel Top Line, pintado, B-IF, 58.000 km, 8 amortiguadores gas autoblocante, defensas, luces esp., dirección asistida, radio-cassette, alarma v. metacrilado y más extras. 2.200.000 ptas. a negociar. Año 87. Llamar 22 horas. Teléfono: (93) 351 38 41.

**BMW 525i,** moderno, año 88. Teléfono: (91) 43 78 13.

**RENAULT 11 Turbo,** año 86, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

**RENAULT 5 Oasis,** 3.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**BMW M-3,** año 88, 22.000 km, full. Teléfono: 549 57 88.

## AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



Mercedes 300 SL 24v. (Varios colores).  
Mercedes 280 SL descapotable.  
Mercedes 300 SE completo extras.  
Mercedes 190 E 2.6 completo extras.  
Jaguar XJG 4.0 Sovereign.  
Furgoneta Chevrolet, 9 plazas (Microbús) completo, extras.

### CLASICOS

Mercedes 300 Adenaver.  
Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet.  
Mercedes 280 SE Coupé.  
Mercedes 220 SE Coupé.  
Mercedes 300 SEL 6.3 1969.  
Rolls Roice Silver Shadow.  
**LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO**

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

**AUDI 200 Quattro,** 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.

**PORSCHE 944,** año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**BMW 633 CSI,** año 82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.

**PORSCHE 924 S,** M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.

**SIERRA Cosworth,** 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**CARAVANA 4 plazas,** 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.



XR-7000 Radiocassette con control de Compact Disc y alta potencia 20w x 4.  
TUNER: Sintetizador PLL-SSIR. 24 presintonías: 18 FM/6 AM. Automemory Scan.  
CASSETTE: Autosever. Dolby B. Metal. AMS. ATA. Respuesta de frecuencia: 30-18.000 Hz.  
CD: Control del CDX-A15 y CDX-A100. Funciones: Disc Scan AMS - Shuffle 1-2 ATA Manual Search.  
GENERAL: Potencia: 20w x 4. Pre-out. Loudness. Iluminación verde-ámbar. Extraible.

## Car Hi-Fi Sony



CDX-A15 Reproductor de Compact Disc de 10 discos.  
Funciones de control en radiocassette o mando a distancia.  
Filtro digital de 16 bits cuadruple frecuencia de muestreo.  
Relación señal/ruído 90 dB.  
Distorsión armónica 0,006%.  
Instalable en posición vertical u horizontal.

## CUESTION DE LOGICA

Combinado de radio cassette SONY y reproductor de compact disc SONY, PVP: 92.000 ptas. (sin IVA) y además le regalamos 10 compact disc.



radio  
automovil s.a.

HIFI - CAR - STEREO

Conde de Aranda, 14 - Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74 - Fax: 377 88 16  
28001 Madrid  
Menéndez Valdés, 28 - Tel.: 445 41 04/50 y 447 58 01 - 28015 Madrid

## JEEP CHEROKEE 4 x 4

Aire acondicionado, Cuero, Elevelunas eléctrico, Asientos eléctricos, pintura metalizada. Turbo Diesel. Desde 4.300.000 Ptas. Gasolina, 4.0 L. Desde 4.530.000 Ptas.



## IMPORTADORES

# DITECNICA

HUERTAS DE ABAJO, S/N  
PARACUELLOS (MADRID) - TEL.: (91) 658 11 97 - FAX: (91) 658 13 60

## GARANTIA SERVICIO POST-VENTA

## JEEP WRANGLER 4 x 4

Motor 2.500 c.c.  
- Inyección  
- Servodirección  
- Descapotable  
Techo lona  
Techo duro  
- Cabrestante  
Desde 1.960.000 Ptas.



# 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

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

**ESTA SEMANA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 Inyección	89	23.000	1.245.000	Citroën AX 14 T2S	89	36.000	845.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	86	47.000	675.000	Citroën BX Diesel	89	30.000	1.450.000
Seat Ibiza Diesel	89	21.000	850.000	Citroën BX 16 TRS Athena, A.A.	89	25.000	1.390.000
Fiat Uno 45 S p.	89	11.000	820.000	Citroën BX TRD Turbo, A.A.	89	23.000	1.850.000
Fiat Uno 60 S 5 p.	89	12.000	940.000	Ford Fiesta 1.1 GLX	90	18.000	890.000
Lancia Thema Turbo IE, ABS, F. E.	87	47.000	1.850.000	Ford Fiesta 1.4 S	89	26.000	745.000
Renault Express Diesel	88	32.000	870.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	10.000	990.000
Renault Supercinco GT Turbo	87	43.000	975.000	Ford Fiesta XR2	87	31.000	790.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	37.000	690.000	Ford Escort RS Turbo ABL Techo	88	32.000	1.350.000
Renault 21 TXE, A.A.	88	32.000	1.575.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	35.000	875.000
Renault 21 GTS 5 p., A.A.	90	17.000	1.850.000	Ford Escort 1.6 Diesel	87	40.000	870.000
Renault 21 Nevada GTS, 7 p., A.A.	87	36.000	1.350.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van	89	31.000	990.000
Renault 25 TX, A.A.	89	18.000	1.960.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección RS	89	19.000	1.395.000
Opel Corsa 1.3 GT	88	23.000	790.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	31.000	1.100.000
Opel Kadett 1.3 S	87	32.000	875.000	Ford Orion Mark I	90	15.000	1.275.000
Opel Kadett 1.3 City	89	15.000	975.000	Ford Sierra 2.0 CL	88	31.000	1.250.000
Opel Kadett 1.6 S	86	46.000	840.000	Ford Sierra 2.0 I	88	27.000	1.375.000
Opel Kadett GSI 16 válvulas	90	3.500	2.070.000	Ford Sierra 2.0 I Ghia Full Equip	89	19.000	1.850.000
Opel Kadett GSI 2.0 I	88	31.000	1.425.000	Alfa Romeo 33 1.7 QV, A.A.	89	27.000	1.345.000
Opel Kadett 1.7 Diesel 5 p.	89	19.000	1.250.000	Alfa Romeo 75 2.0 TS, A.A.	89	20.000	1.550.000
Peugeot 309 GTI 16 válvulas, A.A.	90	100	2.150.000	Volvo 344, A.A.	87	43.000	1.475.000
Peugeot 405 GL	89	27.000	1.380.000	Montego Austin EFI, A.A.	86	47.000	970.000
Rover 216 EFI, A.A.	87	39.000	1.150.000	Volkswagen Golf Cabriolet	84	51.000	1.290.000
				Volkswagen Golf GTI, A.A., llantas	88	30.000	1.675.000
				Volkswagen Polo Fox	87	31.000	590.000
				Volkswagen Polo Classic Diesel	87	35.000	690.000

**CORVETTE** UNIDADES LIMITADAS

- Aire climatizado.
- Compact Disk.
- 6 Velocidades.
- Potencia desde 250 hasta 400 cv/Airbag.
- Convertible, 2 techos.



C/ HUERTAS DE ABAJO, S/N. PARACUELLOS (MADRID)  
TEL.: (91) 658 11 97. FAX: (91) 656 13 60.

**DITECNICA**

**RENAULT 11**, semi-nuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos éste te convendrá.

**VENDO** Alfa Romeo GTV 2.500 con aire acondicionado, ventanillas eléctricas, 1 año de seguro. 975.000 ptas. Teléfono contacto: 457 86 52/658 28 63.

**TALLER** chapa pintura 500 metros. Nuevos Ministerios. Teléfonos: 544 67 43 y 243 32 77.

**PARTICULAR** vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción.

Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Teléfono: (968) 61 21 26 oficina, (968) 64 11 78 fax. Seriedad absoluta.

**PORSCHE 944**, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**BMW M-3**, año 88, 22.000 km, full. Teléfono: 549 57 88.

**AUDI 200 Quattro**, 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.

**BMW 633 CSI**, año 82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.

**PORSCHE 924 S**, M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.

**RENAULT 11 Turbo**, año 86, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

**PARTICULAR** vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.

**ANTIGUO** descapotable Fiat Balilla, sin res-

**ESTA LLAMADA ES PARA USTED**



Radio Automóvil le instala en 24 horas el teléfono en su automóvil.



Comprando este teléfono **NEC** le regalamos un radio cassette

Car Hi-Fi Sony

**Móvil NEC**

Dimensiones y peso:  
Transmisor: 230 x 160 x 29 mm.  
1,4 kg.  
Microteléfono: 56 x 204 x 35 mm.  
270 g.  
Kit transportable con batería:  
173 x 265 x 64 mm. 1,5 kg.  
Número de canales: 1.320.

**PVP: 199.800 ptas. (sin IVA).**

regalo Reproductor de radiocassette **SONY**



... LA LLAMADA QUE ESTABA ESPERANDO

radio distribuidor oficial de **CA** automovil s.a.

Conde de Aranda, 14 - Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74 - Fax: 577 58 16  
28001 MADRID

Menéndez Valdés, 28 - Tel.: 445 41 04/50 - 447 58 01 - 28015 MADRID

taur, documentación moderna. Precio: 850.000 ptas. Teléfono: (93) 843 91 55.

**OPEL Kadett GLS 1.6**, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 850.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**VOLKSWAGEN Polo Classic Cl 1.3**, color verde petróleo metalizado, año 87, regalo radiocassette. 675.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**RENAULT 11 GTL**, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette y transfe-

rencia, año 86. 725.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**RENAULT Supercinco TL**, color blanco, regalo radiocassette, año 86. 475.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**SEAT Ibiza Special 1.2**, color blanco, regalo radiocassette, año 89. 775.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**PORSCHE 944**, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**PEUGEOT 205 GTX 1.6**, color blanco, spoilers, llantas aluminio, radiocassette Blaupunkt, año 87. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**RENAULT 11 GTL**, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette, año 86. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**CX GTI**, año 84, 62.000 km. Teléfono: 549 57 88.

**SIERRA Cosworth**, 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**FORD Probe GT Turbo**, año 90. Ford Mustang GT 5.0, año 90. Martí. Teléfono: (971) 72 36 31/60 24 12.

**MERCEDES 2.3 16 v**. 3.900.000 ptas. Impecable, full equip, 53.000 km reales, a matricular. Teléfono: (968) 55 02 72. Cartagena.

**VOLKSWAGEN Golf GTI**, año 1988, ABS, aire acondicionado, llantas BBS, impecable. Teléfono: (968) 13 53 88.

**OPEL Kadett GLS 1.6**, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**MERCEDES 190 E 2.3**, color blanco, aire acondicionado, llantas aluminio, año 87. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

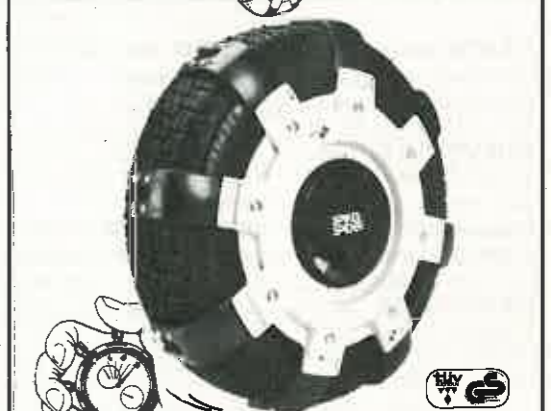
**AUDI 200 Quattro**, 68.000 km, todos extras. Teléfono: 549 64 71.

**BMW 633 CSI**, año

**BMW 325i**, 2 puertas, full equip, color antracita metalizado, año 87. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**COLECCIONISTAS** Triumph TR-7, techo, B-ET, todos extras, servo, perfecto estado. Barcelona. Tel.: (93) 258 85 43.

## Sólo 30 segundos para vencer el invierno con: SPIKES-SPIDER



- El sistema antideslizante más convincente desde que existe el neumático.
- Los SPIKES-SPIDER se montan en 30 segundos.
- Los SPIKES-SPIDER están homologados en todos los países europeos.

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisport**  
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24

82, cuero, aire, llantas. Teléfono: 549 57 88.

**PORSCHE 924 S**, M-KG, 66.000 km, llantas. Tel.: 549 57 88.

**RENAULT 11 Turbo**, año 86, muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

**PORSCHE 924 S**, M-KG, 66.000 km, llantas. Tel.: 549 57 88.

**RENAULT 11 Turbo**, año 86, muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

**OPEL Kadett GSI**, color blanco, regalo radiocassette, año 85. 925.000 ptas. Tel.: 468 55 80.



José Noriega, 9. 28017 MADRID Telf: (91) 403 77 92  
Corcega 654 08026 BARCELONA Tel: (93) 256 43 90

## ALARMAS PARA AUTOMOVILES

Homologados por: ALFA ROMEO, AUDI-VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, OPEL Y RENAULT.



**DELTA LINE**

DELTA MICS SPAIN, S.L. MONTSERRAT, 178. 08201-SABADELL-SPAIN

KITS AERODINAMICOS EXCLUSIVOS PARA:  
ALFA ROMEO - AUDI - BMW - CITROEN  
FIAT - FORD - MERCEDES - OPEL - SEAT  
PEUGEOT - RENAULT - VOLKSWAGEN



Llantas y accesorios

LLANTAS DE ALEACION disponibles en 13, 14 y 15 pulgadas



TEL. 93-727 50 66 93-727 40 82 93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

**NOVEDAD**



GOLF GTI 16V de 150 a 162 CV.  
GOLF G-60 de 175 a 200 CV.

**oettinger**

**Kits motor para  
VW GOLF y CORRADO  
AUDI y MERCEDES**



CORRADO G-60 de 175 a 190 CV.

**KERNEL**  
TECNICAS  
AUXILIARES, S.A.

Importadores en exclusiva

C/ Muntaner, 83, A-08011 BARCELONA - Teléfono: 254 44 04-Fax: 253 58 12

**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 31 40/ 59 19.  
**CHEVROLET** Blazer V8 6.2 Diesel, 130 CV, aire, extras, particular, poquísimos kilómetros. 4.500.000 ptas. Tel.: (91) 639 27 46.  
**PARTICULAR** vende Porsche 911 Turbo, año 82, Full Equip, perfecto estado, Miguel Angel. Tel.: (93) 422 43 18 (comidas).  
**VENDO** Land Cruiser «LJ 70 Turbo», aire acondicionado, Full Equip, está como nuevo. Teléfonos: (96) 535 63 98 y 535 67 50 (oficina). Paco hijo.

**VENDO** Fórmula Fiat Uno, perfecto. Tel.: (93) 692 18 24.  
**VENDO** Triumph, TRG, clásico. Tel.: (977) 64 34 18 (noches).  
**BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.  
**¡OCASION!** Mercedes 300E y 190E, todos los extras, perfecto estado. Teléfonos: (968) 61 21 26 (oficina) y 64 11 59 (particular).  
**RENAULT** Alpine V-6, turbo, aire, cuero, radiocassette, original, cuatro años de garantía, 20.000 km, octubre 89. Tel.: 21 70 11. José Angel.  
**LANCIA** Delta GTle, particular, nuevo, un año, todos los extras, rojo, garaje, 30.000 km. Vendo. Tel.: (943) 11 12 13.  
**MERCEDES** 230 CE, tapicería y techo de cuero, ABS, ASD, asientos eléctricos, climatización automática,

llantas de aluminio, suspensión deportiva, techo eléctrico, madera en el salpicadero, cortinilla trasera eléctrica, compact disc. Tel.: (911) 43 78 13.  
**BMW** 525i, moderno, año 88. Tel.: (911) 43 78 13.  
**MERCEDES** 280 SE, año 85, gris, oportunidad, impecable, Full Equip. 2.400.000 ptas. Señor Sáez. Tel.: (911) 21 86 78.  
**PARTICULAR.** Vendo varios Ferrari y Rolls Royce. Lista de precios a su disposición. Tel.: (96) 672 27 40.  
**VENDO** 124 Sport 1800, ITV 91, muy buen estado. 350.000 ptas. También 124 Sport 1600, ITV 91, con avería motor. 180.000 ptas. Tel.: (93) 794 21 53

945.000 pesetas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Rover 216i Vitesse, impecable, año 87. Garantía 12 meses. 1.075.000 pesetas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Opel Senator 3.0, full equip, «precioso», año 85. 1.350.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00.  
**F. Tomé.** Seat Marbella Special, abril 90, sólo 575.000 pesetas. Garantía vehículo nuevo. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** BMW 732i, «oportunidad» por sólo 690.000 pesetas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

(91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Renault 25, año 86. Garantía 12 meses. 1.100.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Citroën BX 19 GT, año 86. Garantía 12 meses. 850.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Rover 2.600 Vanden Plas, año 86. Garantía 12 meses. 975.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00.  
**F. Tomé.** Ibiza 5 puertas, año 90. Garantía 18 meses, desde 775.000 pesetas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.

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

- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Mercedes 500 SL-Nuevo
- Ferrari 348 TB/TS-Nuevos
- Mercedes 300 CE 24V-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo
- Morgan Plus 4-Nuevo
- Ferrari F40-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
- Honda NSX-Nuevo
- BMW 850i (6 velocidades)

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

**KARTS INFANTILES  
Y DE COMPETICION**

Motor gasolina 50 c.c.  
Embrague automático

MASALLES  
C/ INDUSTRIA, 6  
Tel.: (93) 692 18 24  
08291 Ripolllet



**Neumáticos  
y accesorios  
para el  
automóvil**

**Turini**

C/ Calvet 73-75 Tel. 209 67 33  
08021 Barcelona

C/ Santa Maria, 5 y 7.  
Tel. (972) 22 25 50 Girona



KENWOOD KDT-99R

**LA ERA DIGITAL**

**Una nueva era para el sonido en el automóvil se abre con los cassettes digitales. Por calidad de sonido y facilidad de uso, son una excelente opción.**

EL reproductor de cassettes de cinta audiodigital KDT-99R se perfila como una de las opciones de futuro para una perfecta audición en el automóvil. Este tipo de cassette se emplea como los analógicos, pero además el acceso a las canciones es tan rápido como en los CD. Lo que marca la diferencia en relación con los discos compactos, es que en este medio se pueden efectuar grabaciones. Tiene una excepcional calidad acústica que supera ampliamente lo hasta ahora conocido. Sus funciones incluyen programación, repetición de una canción o de toda la cinta y muestreo sucesivo de cada canción. Todo esto se puede controlar con un man-

do a distancia que funciona por rayos infrarrojos. Un potente microordenador permite el control global del sistema. Al emplear un tambor de cabezas de giro lento, como el de una vídeo-grabadora, el acceso a las canciones es muy rápido, y emplea menos de un minuto en llegar al final de una cinta de dos horas. Las posibilidades del sintonizador de radio son también de primer orden e incluye la búsqueda bidireccional de emisoras, posibilidad de memorización de 20 emisoras, control electrónico de volumen, equilibrio entre los altavoces delanteros y traseros y entre canales. El precio del KDT-99R es de 83.900 pesetas.

**PANASONIC CQ-DP25**

**TOTAL FIDELIDAD**

UN nuevo reproductor de CD de gran calidad de la prestigiosa marca Panasonic está ya en el mercado de autosonido. La sección de CD tiene un lector láser de un haz, memoria de 6 canciones, reproducción aleatoria del disco, búsqueda de canciones y un sistema exclusivo de corrección de errores.



**BANDEJAS CON SONIDO INTEGRAL STEREO**

Equipo: 2 WOOFER + 2 MID RANGE + 2 TWEETER + 2 SEPARADORES DE FRECUENCIAS.

Potencia: Hasta 250 W (máx.) por canal.

Aspecto igual al original, sustitución rápida y sencilla sin modificación alguna en su automóvil.

Disponibles para: VW GOLF, FIAT UNO, PEUGEOT 205, OPEL CORSA, RENAULT SUPER 5, etc.

**Kindvox**  
CAR AUDIO

Made by RADIOVOX  
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)  
(Continuación Marqués de Sentmenat)  
Tels. (93) 490 81 40  
Telefax (93) 490 11 16



## PRESENTACION HONDA CBR 600

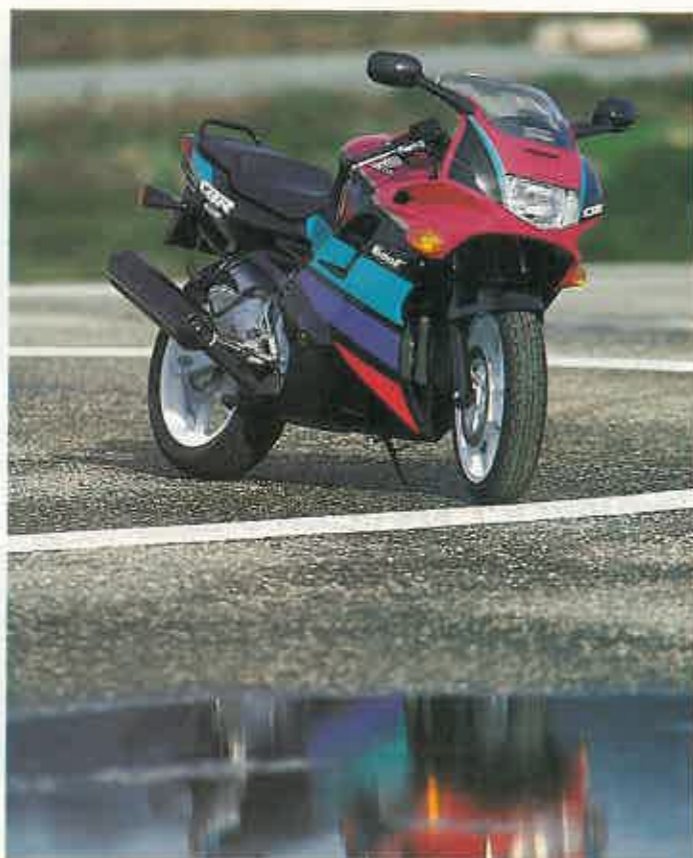
**DE CASTA LE VIENE AL GALGO**

En el circuito portugués de Estoril, Honda ha presentado a la prensa europea la única moto auténticamente nueva de su gama para 1991. Se trata de la CBR 600 F, denominación que sin embargo no es novedosa y representa una moto con una excelente acogida en el mercado y que, por tanto, ahora no se conforma con un «lifting» sino con un total rediseño.

José Luis Aznar y José Robledo  
Enviados especiales

**P**ARA los japoneses una moto super deportiva ha de tener tres factores: «hashiru», «magaru» y «tomaru». Nosotros los traduciríamos por potencia, estabilidad y frenada. Han sido estos tres puntos, tan ligados entre sí, los que los ingenieros de Honda han querido mejorar a fondo. Para conseguirlo, primero el motor es enteramente nuevo aunque siga siendo un cuatro cilindros en línea de cuatro tiempos, dieciséis válvulas, refrigerado por agua, y doble árbol de levas en cabeza. No es posible hablar de novedades en el motor ya que todo ha cambiado y así los carburadores, las válvulas, los conductos de admisión y escape, el em-

brague, el encendido, etc. varían con respecto al existente para obtener así una mayor potencia pero sobre todo con el objetivo de que ésta se entregue de un modo lineal, sin bajones ni tirones a lo largo de la curva desde las 6.000 revoluciones pasando por las 10.500, momento en el que se obtiene el par máximo, hasta llegar a las 12.000, régimen en el que se obtienen los cien caballos de potencia, siete más que en el modelo anterior. Para ello los conductos de admisión, además de tener mayor diámetro, son ahora rectos y los carburadores quedan completamente alineados con lo que el flujo de llenado es muchísimo mejor. Las válvulas y carburadores son nuevos. Las primeras, de un nuevo material que las hacen más resistentes y ligeras, mientras que los carbura-



**LA NUEVA CBR 600**  
Tiene el mismo nombre del modelo anterior pero características totalmente diferentes. Es ésta la única moto completamente nueva en el amplio catálogo de Honda para el año 91.

70/ Motor 16

**CARACTER DEPORTIVO**  
La CBR 600 F del 91 es una moto con mayores pretensiones deportivas que su antecesora. Una moto llamada a liderar su categoría.

dores se denominan tipo CV. Estos son inclinados, con la campana plana y de 34 milímetros de diámetro de difusor, dos más que los anteriormente usados. Los pistones son también ahora más ligeros, 24 gramos menos, y de mayor diámetro que los viejos. También es más rígido y liviano el cigüeñal que tiene ocho contrapesos al tiempo que los tornillos de las bielas son de un nuevo material que permite un apriete más ajustado. También la disposición de los escapes es bastante distinta y si antes era de cuatro en uno, ahora es

de cuatro en dos, para luego terminar en uno sólo.

Importante es la modificación de las cotas internas puesto que ahora el diámetro es mayor que antes, 65 milímetros, lo que implica una carrera más corta, una menor velocidad de los pistones y por ello autoriza un mayor régimen de giro, a lo cual también contribuye el que la cadena del árbol de levas se ha desplazado lateralmente con lo que permite el empleo de un engranaje de menor tamaño que también contribuye a un mayor régimen de rota-

Motor 16/ 71





**POTENCIA, ESTABILIDAD Y FRENADA**  
Tres premisas básicas para lograr una buena moto. Honda lo ha logrado. La estabilidad está asegurada con un nuevo chasis y nuevas suspensiones.



ción. Una novedad importante es que el aceite del motor es refrigerado por el mismo líquido refrigerante del motor en una suerte de radiador situado en el cárter del cigüeñal.

El mecanismo del cambio de velocidades es también nuevo y en lugar de emplear un sistema de émbolo y trinquete utiliza uno de tipo dentado que proporciona un mayor suavidad, a lo que también contribuye el nuevo embrague. En cuanto al encendido hay que hablar de un circuito electrónico digital programado y de un nuevo tacómetro electrónico de mayor precisión.

En lo que respecta al segundo concepto, «magaru», veremos que en el chasis y suspensiones también hay novedades. Por una parte se han centrado mejor las masas como son el motor y todos sus accesorios, y por otro el chasis propiamente dicho también es nuevo aunque mantiene la forma de «U». Se emplean como equipamiento de serie los neumáticos radiales Michelin en unas nuevas llantas de seis radios y 17 pulgadas. La suspensión delantera consta de una nueva horquilla de barras más anchas, 41 contra 37 milímetros, y con una nueva válvula interna llamada válvula libre cónica. Detrás, al sistema ProLink se le han definido nuevas cotas y consta de un nuevo amortiguador regulable en extensión y en siete posiciones de precarga y en el que el flujo interno del aceite es rotacional. La aerodinámica y la estética también han cambiado aunque se conserva un cierto aire de familia con las antiguas CBR. Por fin, el tercer parámetro, el «tomaru», se centra en los frenos. Como no podía ser de otro modo, también son nuevos. Delante nos encontramos con dos discos taladrados de 276 milímetros de diámetro y pinzas de doble pistón. Detrás, el disco de freno es también taladrado y tiene 220 milímetros de diámetro.

Hecha esta exhaustiva descripción de la moto no queda más que montarse en ella para comprobar si todas esas virtudes teóricas se corroboran una vez en marcha. Y a fe que así fue tras la generosa sesión de pruebas a la que sometimos la moto en el bonito pero peligroso trazado de Estoril. El motor cumple todas las expectativas y su suavidad tanto de funcionamiento como de entrega de la potencia son ejemplares. Sube de vueltas linealmente, sin vacíos ni titubeos, ni en el caso de no haber negociado el viraje con la marcha más apropiada.

Las suspensiones precisaron para rodar rápido un tarado más duro de lo normal, lo que hizo cambiar por completo el carácter de la moto. Con el tarado inicial era

**FIGHA TECNICA**

**MOTOR:** De cuatro cilindros en línea de cuatro tiempos y refrigerado por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 65 X 45,2 milímetros. Cilindrada total: 599 centímetros cúbicos. Compresión total: 11,6 a 1. Potencia máxima: 100 caballos a 12.000 revoluciones por minuto. Par máximo: 6,4 mkg a 10.500 revoluciones por minuto.  
**ALIMENTACION:** 4 Carburadores Keihin 34 mm.  
**ENCENDIDO:** Transistorizado de tipo digital controlado por una computadora.  
**TRANSMISION:** Cambio de seis velocidades con embrague multidisco en aceite.  
**BASTIDOR:** Chasis en acero tipo dia-

mante, cuna interrumpida, motor portante.  
**SUSPENSION:** Delantera: horquilla del tipo telehidráulico de 41 milímetros de diámetro y 130 milímetros de recorrido. Trasera: Sistema Pro-Link con amortiguador regulable.  
**FRENOS:** Delantero: Doble disco 276 milímetros. Pinzas de doble pistón. Trasero: Disco 220 milímetros. Pinza de doble pistón.  
**RUEDAS:** Delantera. Llantas 3,50 x 17. Neumático Michelin radial 120/60 ZR 17. Trasera: Llanta 4,50 x 17. Michelin radial 160/60 ZR 17  
**DIMENSIONES:** Distancia entre ejes: 1.410 milímetros. Altura asiento: 810 milímetros. Peso en vacío: 185 kilogramos.



**TOTALMENTE NUEVO**  
Todo ha cambiado en el motor de la CBR 91. Nuevos carburadores inclinados de 34 mm de difusor. Nuevas válvulas y nuevos conductos de admisión y escape. El embrague también es nuevo y se ha variado el sistema del mecanismo de cambio, ahora mediante un sistema dentado.

un poco flan pero luego se volvió de una precisión y estabilidad dignas si no olvidamos que se trata de una moto de serie. Los frenos nos parecieron potentes e infatigables, especialmente los delanteros, que unidos al agarre del neumático Michelin radial, mordían con fuerza el asfalto. El trasero en fuertes apuradas debía ser tratado con precaución para evitar ser bloqueado.

En cuanto a acabados, éstos están en la línea del fabricante, es decir de primera calidad aunque puestos a pedir, encontramos a faltar un medidor del nivel de gasolina. La línea del nuevo carenado es bonita, pero los colores y su disposición no saben sacarle partido. Las configuraciones roja y blanca y roja y negra ya están muy vistas, y por el contrario la negra, verde y rosa, con ser muy actual aparece como demasiado variopinta.

En resumen, Honda ha logrado lo que se había propuesto, mejorar una moto que parecía difícilmente superable. Y es que no hay quién detenga al progreso. ○

**PIAGGIO, UN GIGANTE ITALIANO**

**PROYECTO SFERA**

El grupo italiano Piaggio, compuesto por 50 empresas entre las que destaca la marca Vespa, ha presentado en Montecarlo su último proyecto. Por el momento los 120 periodistas del motor reunidos allí, tuvimos ocasión de ver y probar el Sfera, un futurista scooter de 50 centímetros cúbicos con diseño típicamente italiano y con un acabado realmente destacable. La versión de este scooter que Motovespa fabricará en España, tendrá una cilindrada de 75 cc y

será presentada posiblemente en el Salón del Automóvil de Barcelona en la próxima primavera. Las características del Sfera se ajustan a los más modernos cánones estéticos y tecnológicos de este tipo de vehículos. Bajo una impactante carrocería de plástico indeformable se esconde un chasis de acero y una mecánica de dos tiempos con lubricación separada y cambio automático con variador. En el diseño y construcción de este nuevo scooter se han tenido muy en

cuenta valores como la ergonomía, adaptando las medidas de asiento y altura del manillar a las medidas medias europeas y situando todos los mandos al alcance de la mano. También es destacable el esfuerzo realizado por Piaggio para ofrecer un acabado de primer orden con un cuadro de mandos impresionante para un vehículo de estas características, un espacio para el casco bajo el asiento y materiales de gran calidad.

FC.

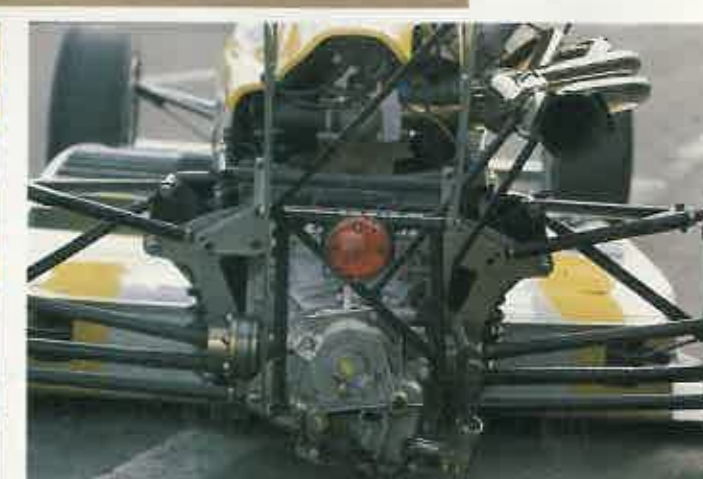


**SFERA**  
Un nombre redondo para el nuevo scooter de Piaggio.

Tras 22 años de vida en los diferentes campeonatos de promoción, FASA Renault da un paso más poniendo en marcha la Primera Fórmula Renault, llamada a ser el semillero de los especialistas de velocidad en circuito.



**FORMULA PARA MAYORES**  
Sin menospreciar a las fórmulas existentes, la Renault viene a cubrir un hueco, de más nivel y mejores perspectivas deportivas. En la parte inferior, diversos detalles de los monoplazas: motor de 135 caballos, ruedas lisas de competición, detalle del variador de los reglajes de inyección y la caja de cambios derivada de la del R-25.



TEMPORADA '91

# NACE LA FORMULA RENAULT

**G**RANDES e importantes cambios introduce este año Renault en sus tradicionales Trofeos y Campeonatos: los R-5 GT Turbo de la Copa Nacional y la Copa de Rallyes se sustituyen por el Clio 16 V de 140 ca-

ballos de potencia y la Copa Iniciación utilizará el Clio 1.4, con una potencia máxima de 80 caballos.

Pero la gran primicia es la creación de una Fórmula Renault, que desde el instante mismo de su anuncio, ha sido recibida

con el mayor interés por parte de los posibles pilotos, aficionados y entidades federativas.

Renault tuvo, a mediados de los años 70 su famosa fórmula, de la que surgieron pilotos del máximo nivel, como Cevert, Pironi, Depailler, Jabouille... toda una generación de pilotos franceses que pasaron a la F-1 con apenas un periodo breve de adaptación a la desaparecida Fórmula 2. Por las razones que fuesen, lo cierto es que la Fórmula Renault desapareció.

El pasado año, Renault decidió retornar a los monoplazas, pero en un escalón ligeramente inferior, creando la nueva fórmula, que podemos ubicar justo por debajo de la Lotus-Opel, a parecido nivel de las F-3 y Fórmula Ford, ambas muy de capa caída. Podemos pues considerarla como un segundo escalón, justo tras las «baby-Fórmula» del tipo Fiat Uno y similares,

que existen ya en la mayoría de los países.

El monoplaza tiene una estructura tubular (obligatoria, no se autorizan monocascos), que abarata bastante el coche. Cualquier constructor puede realizarlo y de hecho hay ya al menos media docena de constructores que ofrecen sus coches: Martini, Orion, Van Diemen... Incorpora una estructura de aluminio en la parte delantera, sobre la que se articulan los elementos de suspensión, «in board».

El motor, longitudinal, es el conocido 1.721 con inyección, que con un árbol de levas específico y relación de compresión de 10,7 a 1, desarrolla una potencia de 135 caballos a 6.000 vueltas. Es un motor muy elástico, que responde bien a partir de 3.500 vueltas.

La caja de cambios es de serie. Concretamente, la del R-25, de 5 velocidades, con sincros. Tiene los desarrollos de un

turismo, permitiéndose únicamente el cambio de la quinta marcha por otra más larga, para circuitos muy rápidos. Los neumáticos son slicks (lisos, sin dibujo), de llanta de 13 pulgadas de diámetro y de 18 pulgadas de anchura delante y de 20 detrás. Sólo se permitirá la utilización de tres ruedas delanteras y otras tres traseras en cada carrera y entrenamientos oficiales, también para limitar sus costes.

El peso mínimo autorizado es de 540 kilos y la velocidad máxima (con el grupo largo), es de 220 kilómetros por hora.

Dispone de dos elementos aerodinámicos de incidencia variable: unos «bigotes» delanteros y un alerón posterior. El fondo de la carrocería es totalmente plano y se prohíben expresamente las soluciones aerodinámicas del tipo Venturi.

Es un monoplaza coqueto, eficaz y que, por su diseño, va a servir como excelente

escuela, porque los pilotos deberán reglar atinadamente todas las variables de suspensiones, apoyos aerodinámicos e incluso alimentación del motor.

Desde el punto de vista deportivo, el calendario aún está sin definir. Se quiere realizar ocho o nueve carreras en este primer campeonato, de las cuales, tres de carácter internacional (en Gran Bretaña, Francia y coincidiendo con el Gran Premio de España de Fórmula 1, en Barcelona) y el resto en los circuitos de Jarama, Jerez, Albacete y Calafat.

El coste del coche rondará los 3,5 millones de pesetas. Algo caro, pero FASA Renault ofrecerá 900.000 pesetas de ayuda a la compra y los premios son verdaderamente importantes. El ganador de cada carrera recibirá medio millón de pesetas. El clasificado en vigésimo quinta posición, 50.000 pesetas. Y los premios fina-



**MUESTRARIO INTERNACIONAL**  
Al circuito del Jarama acudieron los constructores europeos para mostrar sus monoplazas, tanto a los medios informativos, como a los muchos pilotos interesados en su utilización en la temporada que comienza.

les para el ganador del Primer Campeonato, no son desdeñables: al primero, un R-21 Turbo (3,3 millones); un R-19 16 V al segundo y un Clio 16 V al tercero. A todo esto hay que añadir que se están haciendo gestiones para que todas las carreras sean retransmitidas por una cadena de TV, posiblemente las autonómicas o Antena 3.

La mayor parte de los pilotos de circuito españoles están siguiendo el tema con enorme interés. Así, se asegura que Luis Pérez Sala quiere formar un equipo para llevar a algún valor joven y pilotos como Hernando Cuadros, Luis Díaz Villarroel, Víctor López o Balba Camino podrían participar en esta primera edición de la Fórmula Renault.

José María Cernuda  
Fotos: José Antonio Díaz

AL VOLANTE DE LOS FORMULA RENAULT

ESCUELA DE CAMPEONES

EN una gélida mañana, en el circuito del Jarama, tuvimos la oportunidad de tener un breve contacto con los monoplazas de Fórmula Renault que este año inician su andadura en nuestro país.

Tras ponernos la terna de faena, (mono, casco, guantes...) requisito casi imprescindible para conducir un monoplaza, nos introdujimos en el Martini que FASA había traído a España para sus primeras pruebas.

Como suele ocurrir con los monoplazas de «uso público», el puesto de conducción no se ajustaba a nuestras medidas... o al revés, que esto nunca se sabe. Lo cierto es que los pedales nos quedaban muy lejos con lo que no podíamos apoyar la espalda y por tanto los cinturones quedaban bastante flojos.

Pese a las incomodidades, llenos de moral, nos decidimos a continuar con la prueba. Arrancar presenta algunas dificultades, porque hay que subir de vueltas el motor y soltar el embrague con

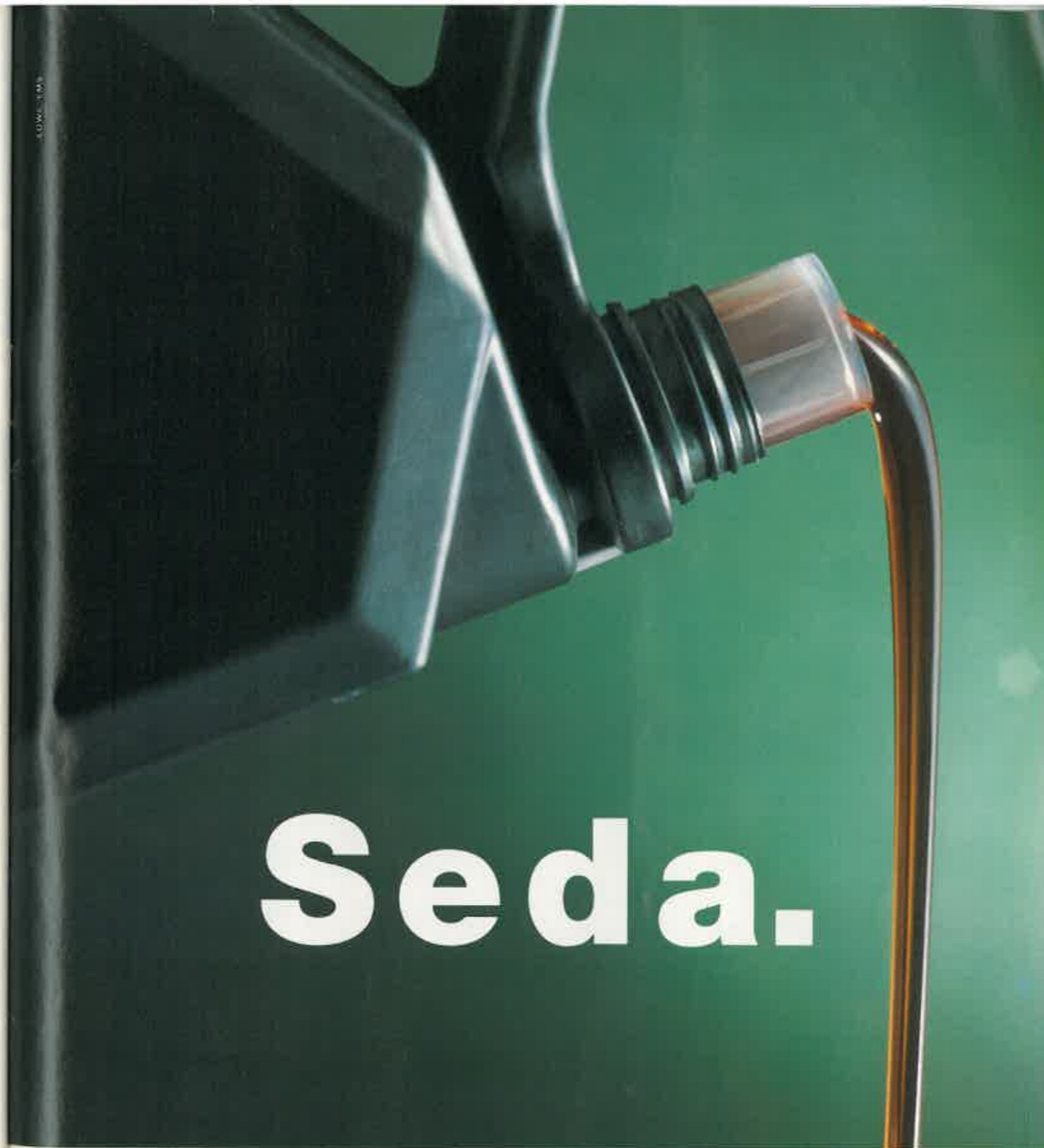
brusquedad. Tiene muy pocos centímetros de recorrido y está muy duro.

En los 400 metros hasta la curva de final, engranamos hasta la cuarta marcha, sin pasar de 4 000 vueltas. Los neumáticos están helados, la pista con humedades y los mandos del coche presentan más dificultades de las que deseamos. En esas condiciones, todas las precauciones son pocas. Aún así, rodando al 40 por ciento de sus posibilidades, apreciamos dos cosas en estos primeros instantes: la falta de reglajes del tren delantero y la buena respuesta del motor a regímenes bajos.

En la parte nueva del Jarama la pista está mojada y quedan restos de barro de la carrera de rallysprint. Es una zona «ciega», que con los ojos a menos de un metro del suelo, hay que intuir más que ver. Aún con el motor poco más que al ralentí, el coche se cruza. Tercera apreciación: la dirección es rápida pero de gran precisión. No se producen los tí-

picos bandazos de las correcciones demasiado rápidas y bruscas. La horquilla de Bugatti se toma perfectamente en tercera, recuperando muy bien el motor.

En la recta, en esta primera vuelta, comenzamos ya a pisar el acelerador. Cambiamos a 5 500 vueltas. El paso de cuarta a quinta no es todo lo preciso que quisiéramos y fallamos el cambio, quedándonos en punto muerto. Pero ya las cosas comienzan a ir mejor. Nos adaptamos a las características del coche. El paso por curva es muy noble. En curva rápida, no es fácil encontrar el límite. En curva lenta, en una primera fase, es el morro el que tiende a escaparse (ya hemos mencionado que no está reglado), para pasar en un segundo momento, a colear progresivamente, lo que se corrige con docilidad. En una cuarta vuelta, ya nos decidimos a apretar el acelerador, al menos en las zonas completamente secas. La fatiga comienza a flaquear los brazos, obligados a una postura en que es difícil hacer fuerza. Incluso en la recta, en estas circunstancias, no se puede mantener una trayectoria limpia y menos, cuando, con una mano en el cambio, debemos sujetar el volante con una sola mano. Al terminar la miniprueba, podemos extraer algunas conclusiones: el coche es muy sensible a los diferentes reglajes y a la forma de conducir. Mientras se trate con delicadeza, responde como un turismo. Si se conduce con energía, comienza a mostrar su personalidad. Es un coche muy adecuado para aprender a conducir un monoplaza. Tras una sesión de entrenamientos intensa, un piloto con un mínimo de conocimientos puede empezar a dominar el fórmula y pasar a aprender a reglarlo en muy poco tiempo.



Para que todo funcione con la máxima suavidad. Para proteger su motor pieza a pieza, alargando su vida y mejorando las prestaciones del vehículo, BP pone a su alcance una amplia gama de lubricantes automotivos.

Productos que cuentan con la capacidad de servicio y la experiencia internacional de la tercera compañía petrolífera mundial. Aceites, grasas y fluidos especiales, adaptados a las exigencias de cada tipo de motor y sometidos a rigurosos controles de calidad. Los lubricantes BP son pura seda. Seda en su motor.

Lubricantes BP



Respete el Medio Ambiente.



## RALLYE PARIS-DAKAR

# COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS

Llega una nueva edición del Rallye Paris-Dakar, que se va a caracterizar por tener un recorrido duro y selectivo, en el que los equipos menos potentes tendrán algo que decir y en el que va a volver el espíritu de aventura de los primeros años.

**L**a Navidad se como una tradición: todos los años cada año el París-Dakar, hoy por hoy la carrera que más expectación levanta en todo el mundo, y la que más medios de comunicación convoca. Y como manda la tradición, con la despedida del año los partici-

pantes tomarán la salida desde el mismo centro de París con rumbo a Dakar, donde llegarán tras recorrer 9.186 kilómetros. Antes de llegar a territorio africano, los participantes tendrán un pequeño aperitivo el día 29 de diciembre en Clermont Ferrand, localidad francesa en la que dispu-

titran una etapa prólogo con un recorrido de cinco kilómetros. Una vez celebrado esta prólogo partirán hacia Marsella donde embarcarán y partirán rumbo a Túnez. El día 2 de enero del 91, la caravana que compone la carrera partirá desde la capital de Libia y dará comienzo la verdadera carrera.

Esta nueva edición del Rallye París-Dakar se va a caracterizar por tener una duración en días menor a la de otros años, pero

DICCIONARIO

PARA NO INICIADOS

A lo largo de estos días, en crónicas y reportajes, se leen y oyen algunos términos que no todo el mundo domina. Queremos con este mini diccionario aclarar las dudas de lenguaje que los aficionados puedan tener.

**Baliza** - Marca fija puesta por la organización o las autoridades locales para señalar una ruta determinada. Puede ser cualquier objeto fácilmente identificable, como un poste, una pila de neumáticos viejos o, lo más frecuente, un bidón.

**Enlace** - Parte del recorrido en el que no se cronometra el tiempo. Simplemente hay que cubrirla en un tiempo máximo que si no se cumple, se penaliza.

**Erg** - Zona de dunas continuas y de arena blanda, de difícil franqueo.

**Especial** - (También llamado tramo cronometrado, etapa cronometrada o etapa especial) Parte del recorrido que los participantes tienen que hacer en el menor tiempo posible.

**Fez-Fez** - Zona de polvo depositado por el viento, excepcionalmente blanda, prácticamente imposible de



franquear por cualquier tipo de vehículo. Auténtica trampa de arena, muy difícil de apreciar.

**Navegar** - Conducir fuera de cualquier ruta, siguiendo un rumbo previamente determinado.

**Qued** - Lecho o cauce seco de una torrentera.

**Road Book** - Libro de ruta. Libro que la organización entrega a los participantes en el que se determina la ruta a seguir, los principales accidentes de la pista y los rumbos que hay que seguir en cada trayecto o etapa.

**Tole Ondule** - Palabras francesas que significan chapa ondulada. Define el terreno que se asemeja a esta chapa, formado por la acción del viento sobre la arena, muy fatigosa para las mecánicas y para los pasajeros de los vehículos a causa de las continuas vibraciones.



**LA AVENTURA ESTA SERVIDA**  
Lada confía en repetir el triunfo del Rallye de los Faraones. En camiones estaremos perfectamente representados por Salvador Cañellas.

con un kilometraje similar y lo que es novedad, un recorrido prácticamente desconocido, el 60 por ciento es totalmente nuevo. También se va a distinguir por tener un trazado muy duro y selectivo, en el que la organización ha intentado que vuelva a prevalecer el espíritu de aventura que caracterizó a las primeras ediciones de esta popular carrera. Con ese ánimo han previsto cuatro etapas marathon que serán decisivas y una etapa sorpresa sin «road book» (cuaderno de anotaciones que llevan los participantes en el que están reseñados los puntos clave del recorri-

do con el rumbo a seguir). Estas etapas están pensadas de esta forma para favorecer a los vehículos menos potentes y equilibrar un poco las mecánicas, para intentar que los equipos más modestos también tengan algo que decir.

ETAPAS MARATHON

Una de las claves de esta edición del Rallye París-Dakar van a ser las cuatro etapas marathon. Tres de ellas con un recorrido de más de mil kilómetros, su dureza no va a residir en su largo recorrido,



DIA	ETAPA	PAIS	ENLACE Kms.	ESPECIAL kms.	TOTAL kms.
29/12/90	Clermond-Ferrand (prólogo)	Francia			5
30/12/90	Cl-Ferrand-Marsella (Embarque)	Francia	450		450
31/12/90	Travesía				
2/1/91	Tripoli-Ghadames	Libia	604		604
3 y 4/1/91	Ghadames-Ghat (Marathon)	Libia		1.095	1.095
5/1/91	Ghat-Tumu	Libia		681	681
6/1/91	Tumu-Dirkou	Niger		601	601
7 y 8/1/91	Dirkou-Agadez (Marathon)	Niger		840	840
9/1/91	Agadez (jornada de descanso)	Niger			
10 y 11/1/91	Agadez-Gao (Marathon)	Niger-Mali	60	1.086	1.146
12/1/91	Gao-Tombouctou	Mali		410	410
13/1/91	Tombouctou-Nema	Mali-Mauritania	672	672	
14 y 15/1/91	Nema-Kiffa	Mauritania		1.014	1.014
16/1/91	Kiffa-Tambacounda	Senegambia	289	283	572
17/1/91	Tambacounda-Dakar	Senegambia	476	60	536

Total kilómetros: 9.186. Kilómetros cronometrados: 6.747. Kilómetros de enlace: 2.439.

lo más importante de estas cuatro etapas, es que los participantes una vez que han cruzado la línea de meta no van a poder disponer de sus vehículos para repararlos y ponerlos a punto para el día siguiente. Esto va a obligar a los pilotos a conservar al máximo las mecánicas, lo que se va a traducir en una bajada de ritmo. Con esto los equipos más modestos con mecánicas menos potentes y veloces van a verse beneficiados, al poder mantener una velocidad similar a la de los más rápidos y tendrán la ocasión de no descolgarse mucho en la clasificación; además, en el caso de que los equipos punteros entablen una lucha a muerte pueden verse favorecidos si se producen abandonos.

También los prototipos que aspiran a la

victoria tendrán que tener especial cuidado, al ser más sofisticados necesitan mucha más asistencia técnica, y al no tenerla se vuelven mucho más frágiles y vulnerables. Otras de las claves de esta edición del París-Dakar van a ser unas etapas en las que la orientación va a ser fundamental, aquí los equipos con buenos navegantes a bordo tendrán mucho que decir. Por supuesto no podemos olvidar la etapa sorpresa sin «road book» en la que habrá que utilizar intensivamente la brújula y el compás para encontrar el rumbo bueno.

En definitiva va a ser un París-Dakar que va a hacer recordar un poco las primeras ediciones, en el que va a predominar el espíritu de aventura que siempre lo caracterizó, con un recorrido muy selectivo

vo en el que unos buenos conocimientos de orientación y del desierto van a ser vitales para obtener una buena clasificación.

UN DAKAR ABIERTO

Como cada año, a esta prestigiosa carrera acuden los mejores equipos de la especialidad; no en vano una victoria en el Dakar puede compensar toda una temporada. Pero esta edición que está a punto de comenzar, a diferencia de otras recientes, se presenta más competida que nunca. A priori parte como favorito el equipo Citroën, que ha heredado toda la tecnología de Peugeot y con los ZX y con pilotos de la talla de Vatanen, Ickx y Waldegaard, con una gran experiencia en el desierto y unos medios ilimitados, son prácticamente invencibles. Aunque todo puede pasar, tras la derrota sufrida en el Rallye de los Faraones, habrán tomado buena nota y será muy difícil que de nuevo los vuelvan a sorprender.



**MUCHAS POSIBILIDADES**  
Carlos Mas es uno de los favoritos para alzarse con la victoria en motos.

Además del equipo francés habrá que tener en cuenta a Mitsubishi y a Lada. El primero de ellos con unos prototipos nuevos se han reforzado para la ocasión, y a pilotos de la talla de Lartigue o Sinozuka se une Kenneth Erickson, que debuta en este tipo de carreras y puede ser un buen valiente para el equipo japonés. Erickson en el Mundial de Rallyes ha defendido los colores de esta marca brillantemente y en las pruebas que han efectuado en Africa para terminar de poner a punto los coches, ha dado muestras de una perfecta adaptación.

Otro equipo a tener en cuenta es el que presenta Lada, que tras la victoria conseguida en el Faraones está plétórico de moral y hará lo imposible por conseguir al-

## LOS OTROS DAKAR

## DURA COMPETENCIA

El Rallye Paris-Dakar es hoy por hoy el acontecimiento automovilístico que más medios de información convoca, no sólo se interesan por él los medios especializados, todo tipo de prensa tiene una excusa para hablar de él. Muchos han cuestionado su continuidad, uno de sus perseguidores más enérgicos es el Vaticano, que desde su periódico oficial dirige cada año sus críticas hacia esta carrera.

Lo cierto es que a pesar de las críti-

cas que aguanta en cada edición desde distintos sectores de la sociedad; la gente que vive en las zonas por donde pasa la carrera ha descubierto una nueva forma de ganarse la vida. Basta echar un vistazo a algunos países como Argelia, para ver como prosperan las agencias de viajes que ofrecen guías y todo tipo de servicio a los aventureros que pretenden montarse su Dakar particular. Esto hace unos años era inimaginable, y el mundo ni se paraba a pensar que esa zona del globo existía.

El París-Dakar además de sus detractores, tiene que luchar contra otras carreras de este tipo que se están afianzando cada vez más. La oposición más fuerte le va a venir de la mano del Raid París-Moscú-Pekín, que se disputará del 1 al 27 de septiembre del 91. Esta carrera organizada por René Metge, uno de los organizadores hace años del París-Dakar y vencedor en la edición 86, va a llevar a los participantes a través de toda Europa y Asia desde París hasta Pekín, después de recorrer 16.000 kilómetros por unos parajes inimitables.

zarse con la victoria en el París-Dakar. Además tiene a su favor el tener pilotos de la talla de Tambahy y de Hubert Oriol. Este último tiene una gran experiencia en el desierto y en las etapas de navegación es un hombre a tener en cuenta. Tampoco hay que olvidar que tiene unos enormes conocimientos del desierto, ya ganó en dos ocasiones esta dura prueba a los mandos de una moto.

A estos grandes equipos y principales favoritos de cara a la victoria final se unen dos equipos españoles, el Team Nissan-Repsol, que a priori es el más fuerte de todos los españoles presentes en esta edición del Dakar y que tienen en sus filas a grandes y experimentados pilotos como es el caso de Miguel Prieto, Hansi Babler y Juan Porcar, todos ellos acompañados de magníficos navegantes y conocedores de la zona: Juvanteny, Touriñán y Ortiz. Este equipo que ya ha obtenido éxitos muy importantes en África, va a jugar sus bazas más importantes en las etapas más duras y en las que la navegación es primordial. Con la misma mentalidad parte el equipo Trident, que con dos Range Rover preparados por Halt Up y con unas suspensiones muy elaboradas, diseñadas



**A POR TODAS**  
Servia con un Range Rover muy evolucionado tiene muchas posibilidades. Vatanen es uno de los máximos favoritos a la victoria.

por Ignacio Bultó, que tiene un aspecto muy similar a la de las motos de motocross, y que permiten que las ruedas estén siempre en contacto con el suelo asegurando en cada momento la tracción, también van a jugarsela en las etapas en las que las condiciones son más difíciles. Otro de los puntos que han retocado en estos vehículos ha sido el motor, en el que han rebajado la potencia, buscando sobre todo una mayor robustez y elasticidad. Al

volante de estos coches estarán Salvador Serviá, al que acompaña Jaime Puig y en el otro irá el propio Ignacio Bultó con el experto Ramón Termens.

La presencia española en esta competición se completa con José María Serviá que con Jordi Sabater van a participar con un Range Rover también preparado en Halt Up. Otros españoles son Enrique Palacios-Ignacio Bosch, con un coche similar, Juan Regas-Florencio Rius, con

un Land Rover, y Enrique Gilberga-Pedro Romeu, con un Nissan Patrol.

Por supuesto, como cada año, será muy interesante ver la lucha entre los camiones, auténticos pesos pesados que asombran por la velocidad a la que se desenvuelven en el desierto. En esta categoría los favoritos son los Perlini, Mercedes y los camiones procedentes de los países del Este, Tatra y Liaz. A este grupo hay que sumar a los Pegaso españoles. Salva-

## LA CURVA MAS PELIGROSA PUEDE EMPEZAR EN LA BARRA DE UN BAR

Vacaciones, buena compañía, copas y toda la noche por delante. A veces, no basta la confianza en sí mismo para evitar que el fin de semana se convierta en el fin de una vida.

Aunque esté cerca de casa.

Aunque conozca muy bien la carretera no deje que el alcohol le juegue una mala pasada. Porque la curva más peligrosa puede empezar en la barra de un bar.



LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO.  
Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior



**FIEL A LA CITA**  
El equipo Nissan-Repsol una vez más estará en el Dakar luchando por la victoria.

### LOS RIGORES DEL DESIERTO

## ORIENTARSE O SUFRIR

CUALQUIER crónica dakariana nos habla de las dificultades de tal o cual piloto para orientarse o para navegar por el desierto, pero ¿qué es verdaderamente esto de conducir con una brújula?

Alguna de las etapas del Dakar y de otros raids africanos se desarrollan fuera de toda pista, camino o simple sendero. En el sentido más absoluto del concepto «fuera de carretera». Normalmente, en estas zonas de la etapa, el libro de ruta indica que rumbo tienen que seguir los participantes para llegar de un punto a otro. Un ejemplo. Tras unos cuantos kilómetros por pistas, indicadas en el «road book», se llega a la Baliza nº6. Para llegar a la Baliza nº7, donde de nuevo proseguimos la etapa a través de pistas marcadas, hay que seguir rumbo 155 grados, muy próximo por tanto al sur-sureste.

Llegado a este punto, el copiloto (que previamente habrá ajustado su brújula o compás), deberá ir mirando constantemente el dial de este instrumento y el piloto ajustándose lo más posible a este rumbo.

Pero es imposible mantener este rum-

bo constante, ya que una duna o cualquier otro obstáculo, hacen que cada poco trecho el coche tenga que desviarse del rumbo teórico. Aunque se vuelva al rumbo («cap» en el argot automovilístico) lo más pronto posible, hay que calcular cuánto nos hemos desviado y durante cuánto espacio. De no rectificar, seguiríamos una ruta paralela que, variada constantemente, nos llevaría a errores finales de decenas de kilómetros. Los suficientes para no encontrar la siguiente referencia (la Baliza 7ª de nuestro ejemplo) y perdernos de la ruta del road book. Encontrar la buena ruta, que no sabemos si está al norte, o al sur, puede llevarnos, minutos, horas o días. Ya es cuestión de suerte.

Si es una zona con referencias, la navegación es más sencilla. La teoría aconseja que, en cuanto lleguemos a un «punto conocido» (que aparezca en el «road book» o en el mapa y sepamos con certeza que estamos allí), tomenos un punto de referencia, en el horizonte, lo más lejos posible, en el rumbo deseado. A partir de entonces, podemos alejarnos del rumbo todo lo que necesi-

temos, siempre teniendo en cuenta que, tarde o temprano, tenemos que llegar al punto referenciado. Esto es más difícil de lo que parece porque todas las dunas son iguales (eso parece) y es fácil confundir las referencias. Si además es de noche, la cosa es imposible y habrá que tomar como referencia una estrella calculando su movimiento en el cielo.

Lo único que verdaderamente sirve, aparte de un sexto sentido que tienen los buenos navegantes, es un sistema de navegación por satélite. Están prohibidos, pero los indicadores son ya tan pequeños, que se escamotean en cualquier lugar del coche. Estos sistemas tienen que complementarse con una buena cartografía. No suele haberla para el Dakar. La que hay está solicitadísima y guardada celosamente. Suele proceder del ejército francés o de organismos de aviación civil y militar. Según rumores, el equipo Peugeot contaba con una cartografía propia, realizada por medio de reconocimientos aéreos y fotogrametría en las zonas más conflictivas. Lo cierto es que sus pilotos y copilotos apenas se pierden.

**EN BUSCA DEL RUMBO PERDIDO**  
Saber orientarse en el desierto es vital para la supervivencia. En una carrera es fundamental para conseguir un buen resultado.



### PALMARES

## TRECE AÑOS DE RECUERDOS

### 1979

Poco más de 150 participantes (casi todos motociclistas) tomaron la salida a las 12 de la noche del 31 de diciembre, a los pies de la Torre Eiffel, dirigidos por un visionario llamado Thierry Sabine. En Argelia, los siete primeros se perdieron, siendo objeto de una fuerte penalización. La clasificación no establecía diferencias entre coches y motos, no permitiéndose la participación de camiones.

- 1º Neveu (moto Yamaha)
- 2º Comte (moto Yamaha)
- 3º Vassard (moto Yamaha)
- 4º Genestier (Range Rover, 1º coche)

### 1980

El Dakar es todavía una prueba de aficionados, con escasa repercusión en los medios informativos. Pese a ello, participan cerca de 200 equipos, también motociclistas en su mayor parte y por primera vez se establecen tres categorías, coche, moto y camión.

- 1º Kotulinski (VW Ittis)
- 2º Zaniroli (VW Ittis)
- 1º en motos: Neveu (Yamaha)

### 1981

La participación de un Rolls Royce, patrocinado por los perfumes Jules, aporta cierta notoriedad a un rallye en el que participan ya 275 equipos entre los que se encuentra Jackie Ickx, conduciendo un Citroën CX con apoyo semioficial, aunque no consigue finalizar la prueba.

- 1º Metge (Range Rover)
- 2º Cottel (Buggy)
- 1º en motos: Auriol (BMW)

### 1982

La pérdida durante tres días en el desierto del hijo de la primer ministro británica, Mark Thatcher, dará una repercusión a la prueba que el propio organizador Thierry Sabine no podía sospechar. Son ya 320 los equipos participantes, prohibiéndose por vez primera las comunicaciones por radio y las asistencias aéreas.

### LAS MOTOS, LOS HEROES

La categoría más dura de todas es la de motos. Los pilotos, solos sobre sus monturas van descubriendo los secretos de la ruta poniendo su vida en peligro infinidad de veces. Cada año en esta categoría se pueden contemplar unos sensacionales duelos por la victoria. Esta edición que está a punto de comenzar no va a ser menos, y seguro que la lucha por la victoria será muy intensa.

- 1º Marreau (Renault 20)
- 2º Briavoine (Lada)
- 1º en motos: Neveu (Honda)

### 1983

Una impresionante tormenta de arena en pleno desierto del Ténéré a punto está de anular la prueba, cuyo ganador moral, René Metge, es descalificado a la llegada a Dakar por haber cambiado el tren delantero de su vehículo.

- 1º Ickx (Mercedes G)
- 2º Trossat (Lada)
- 1º en motos: Auriol (BMW)

### 1984

Los grandes constructores comienzan a mostrar interés por la prueba, que es foco de interés informativo en unos días en los que la Navidad no ofrece otros acontecimientos de interés. Desembarca Porsche con un despliegue de medios inusitado.

- 1º Metge (Porsche)
- 2º Zaniroli (Range Rover)
- 1º en motos: Rahier (BMW)

### 1985

Por primera vez en su historia, el Dakar tiene que modificar su itinerario a causa de una brutal tormenta de arena en Mauritania. Sigue Porsche demostrando su superioridad en los medios puestos a juego, pero un accidente de Ickx le impide ganar.

- 1º Zaniroli (Mitsubishi)
- 2º Cowan (Mitsubishi)
- 1º en motos: Rahier (BMW)

### 1986

En un accidente de helicóptero, se mata Thierry Sabine produciendo una tremenda conmoción dentro del grupo. Se salva el rallye gracias a un grupo de pilotos de élite, entre los que se cuenta Ickx, que no puede impedir que gane su compañero.

- 1º Metge (Porsche)
- 2º Ickx (Porsche)
- 1º en motos: Neveu (Honda)

### 1987

Pese a la ausencia de Sabine, el rallye sigue adelante, con el apoyo de René Metge y la dirección de Sabine padre. Exito de la participación española con tres pilotos entre los 10 primeros y Carlos Mas quinto entre las motos. Pero esta edición marca el inicio de la era Peugeot y su dominio insolente.

- 1º Vatanen (Peugeot 205)
- 2º Zaniroli (Range Rover)
- 1º en motos: Neveu (Honda)

### 1988

El robo del coche de Vatanen sólo fue un incidente más en una polémica edición, marcada por los enfrentamientos entre la organización y los poderes federativos, celosos del auge del gran raid. Peugeot sigue dominando sin contemplaciones.

- 1º Kankkunen (Peugeot 205)
- 2º Shinozuka (Mitsubishi)
- 1º en motos: Orioli (Honda)

### 1989

Mientras siguen dominando los Peugeot, ahora en la versión 405, su director deportivo Jean Todt decide jugarse la victoria por una moneda al aire, para evitar luchar fratricidas entre Vatanen e Ickx. Los españoles Prieto y Servá pierden la posibilidad de clasificarse entre los 5 primeros por quedarse ambos atascados en el vado de un riachuelo.

- 1º Vatanen (Peugeot 405)
- 2º Ickx (Peugeot 405)
- 1º en motos: Lalay (Honda)

### 1990

Ultima demostración de los Peugeot sin que ninguno de sus equipos pudiese contestarla. Cuanto más tiempo pasa, más lejos están los rivales. El interés pasa a las motos entre las que los españoles brillan, con el segundo puesto de Mas y el séptimo de Arcarons.

- 1º Vatanen (Peugeot 405)
- 2º Waldegaard (Peugeot 405)
- 1º en motos: Orioli (Cagiva).

Los favoritos de cara al triunfo final son muchos, de entre ellos hay que destacar a Orioli integrado en el equipo Cagiva, vencedor de la pasada edición, Franco Pico con una Suzuki, Gaston Rahier también con Suzuki, Perterhansel con Yamaha y un largo etc., a los que se sumará una magnífica representación española que parte con muchas posibilidades de conseguir la primera victoria para nuestro país. De esta forma hay que tener muy en cuenta a Jordi Arcarons que a los mandos de

una Cagiva oficial es uno de los máximos favoritos; ya el año anterior demostró que había que contar con él. Por supuesto, y fiel a la cita, estará también Carlos Mas con una Yamaha oficial y que en esta edición puede ser su gran ocasión, varias veces ha estado luchando por la victoria, pero siempre la mala suerte se ha aliado con él impidiéndoselo. A estos dos pilotos se unirán los hermanos Gil, ambos con Yamaha; Xavi Riva también con Yamaha; Agustín Fernández, que sigue fiel a Suzu-



**PREPARADOS PARA LA OCASION**  
El equipo Mitsubishi se ha reforzado a conciencia para luchar por el triunfo.

ki y al que se ha unido en el equipo un piloto de primera como es el caso de Agustín Vall.

No podemos olvidar a Antonio Boluda, que con una Honda 750 de la categoría Marathon va a luchar para revalidar el triunfo que consiguió el año pasado dentro de esta categoría. Otro piloto español que estará presente en motos será Carlos Sotelo, integrado dentro del equipo Gilera italiano, en el que hará labor de equipo para intentar que Medardo, el primer piloto de este equipo, se alce con el triunfo final.

JACKIE ICKX

DE LE MANS A DAKAR

El rallye París-Dakar ha sido cuna de muchos mitos y la consagración de otros tantos, pero si hay un hombre verdaderamente carismático, éste es el belga Jackie Ickx. Su carrera deportiva ha conocido todo tipo de éxitos. Desde los campeonatos europeos, hasta sus triunfos en Fórmula 1 a los mandos de los míticos Ferrari, pasando por sus victorias en las 24 horas de Le Mans. Finalmente la actividad que llena su actividad deportiva son los raids.

Una constante a lo largo de su actividad deportiva ha sido su gran humanidad que lo ha llevado a ser uno de los personajes más queridos del mundillo.

Su salto a la fama del automovilismo internacional se materializó en Fórmula 1, en la cual llegó a ser subcampeón del mundo, por detrás del malogrado Jochen Rindt, y fue reconocido por todo el mundo por su capacidad para superar las situaciones más complicadas, así como su gran habilidad para conducir sobre mojado. Al dejar la Fórmula 1, Jackie centró su atención en el mundial de marcas, en el cual ostenta el título del pi-

loto que más veces ha ganado las 24 Horas de Le Mans con seis victorias, dos con Ford y cuatro con Porsche.

Su actividad en los raids se inició a los mandos de un Citroën CX y posteriormente a los mandos de un Mercedes G, con el cual consigue la victoria en 1983. Su gran personalidad le llevó a tener una excelente relación con René Metge y con el mismo Thierry Sabine.

La participación de Porsche en el París-Dakar le permitió contar con más medios, pero no le apartó del verdadero espíritu de la prueba. En el 85 perdió el rallye, a causa de un accidente, cuando lo tenía ya prácticamente ganado. De hecho en 1986, cuando un accidente de helicóptero truncó la vida de Thierry Sabine, él y René Metge salvaron la carrera y le dieron continuidad. En esta ocasión se le volvió a escapar la victoria que cayó en manos de su compañero de equipo René Metge.

A pesar de su privilegiada posición como piloto oficial de potentes equipos como Porsche, Lada, Peugeot y Citroën, Jackie sigue fiel a la doctrina de Sabine.

Por esto es fácil ver cómo por las noches, después de una dura etapa, había tranquilamente con otros participantes más modestos, o simplemente convivía con el resto de los integrantes de la caravana de la carrera. Mientras el resto de las super estrellas se refugian en hoteles de lujo o en zonas acotadas con todo tipo de comodidades, es corriente ver al jovial Jackie Ickx bañándose en los manantiales de un oasis o sabiendo los rigores de las comidas ofrecidas por los organizadores. Estas vivencias lo han convertido en un personaje afable y muy querido por todos los habituales en esta modalidad.

Tal vez una de las fases más duras que le ha tocado vivir en el París-Dakar fue en 1989, cuando una moneda de diez francos lanzada al aire por Jean Todt, su jefe de equipo, le relegó de nuevo al segundo puesto, por detrás de Vatanen, cuando quedaba todavía mucha carrera por delante.

Este año vuelve a la carga a los mandos de un Citroën en el cual es uno de los más serios candidatos al triunfo final.

UN HOMBRE CARISMÁTICO

Jackie Ickx es hoy por hoy el piloto más carismático de todos los que participan en el Rallye París-Dakar.



**MUCHAS POSIBILIDADES**  
Otro piloto español de la categoría de motos que tiene muchas posibilidades de éxito es Jordi Arcarons. Ya ha demostrado que puede vencer.

EL CAMINO DEL ÉXITO

En estos días, todo el mundo está loco con los preparativos de la 13ª edición del Rallye París-Dakar, todo son nervios y prisas para ultimar los detalles que faltan. Una vez que todos se pongan en camino con destino a las playas del Lago Rosa en Dakar, todo esto se olvidará y tan sólo tendrán en su mente alcanzar su objetivo y cruzar la meta. Unos, los menos, con unos presupuestos y unos medios infinitos, confían en llegar vencedores, y harán para ello lo imposible. Los demás, que sirven de mera comparsa, tan sólo se conformarán con atravesar el desierto y ver el turbio agua de las playas de Dakar. Pero en definitiva todos los que lleguen estarán contentos de haberlo conseguido y estarán esperando ansiosos que llegue una nueva edición para repetir la aventura. Con todos sus ingredientes, el París-Dakar acaparará la atención de todos en estos días navideños y a pesar de sus detractores que se empeñan en argumentar que va en contra de los principios de las gentes que habitan en la zona, sigue adelante.

Manuel Madrid

No te pesará



- 30 W. + 30 W.
- Toma para Compact Disc.
- Auto-reverso.
- 24 Memorias.
- Pre-set scan.
- Sistema disuasorio anti-robo (Regleta extraíble).
- (Patentado por A. R. SYSTEMS).



MADRID: Miguel Fleita, 12 - Teléf. (91) 754 46 65 - 28037 Madrid  
CATALUÑA: Juliá Comercial, París, 145 - Teléf. (93) 430 66 36 - 08036 Barcelona



● **JOSE GARCIA «BASTEIRO»** es uno de los mejores preparadores actuales de competición. Iniciado como piloto en el equipo de Zanini, este gallego de 37 años pasó después a dedicarse a la preparación de motores. Prueba de sus mágicas manos es el **R-5 GT Turbo** de **Carina Boronat**, uno de los orgullos del **Basteiro Racing**, sito en la Zona Franca barcelonesa.



● **SOICHIRO HONDA** ha sido condecorado recientemente por la **FISA**. El motivo ha sido el haber dedicado toda su vida al deporte del motor a partir de los 16 años en que empezó como mecánico. Otros hombres galardonados anteriormente con esta distinción federativa fueron **Ferrari** y **Porsche**.

● **BRIDGESTONE**, la fábrica japonesa de neumáticos, va a irrumpir en **Fórmula 1** en la temporada del 91. Para poner a punto las futuras gomas para monoplaça, ya está realizando pruebas con el **Reynard-Mugen** de **F-3** con el piloto **Cristian Danner** al volante.

● **EDUARDO DE AYSA** definitivamente vencedor de la **Copa Renault 5 Turbo**, tras la descalificación de **Moya**, tiene intención de participar la próxima temporada que viene en el **Campeonato de España de Velocidad** siempre que disponga de un coche competitivo. En caso contrario optaría por el **Campeonato de Rallyes de Tierra**



## UNA TEMPORADA ABSURDA

LA Federación Española ha presentado el programa deportivo para el 91. Hay algunas cosas más que sorprendentes. El Campeonato de España de rallyes tiene un calendario descabellado: arranca la temporada con los dos rallyes canarios; luego, mes y medio de inactividad, para iniciar un sprint de 5 pruebas separadas únicamente por 10 días cada una, excepto el Osona, separado del anterior, el Orense, en 18 días. Tras este bloque, dos meses de inactividad, el Príncipe de Asturias y otros dos meses parados hasta el Cataluña. El Valeo no tiene fecha. Totalmente absurdo.

El Rallye de Cataluña tiene coeficiente 15, frente a los 9 de El Corte Inglés y los 8 del Príncipe de Asturias. Siete para el Valeo y el resto, 6. Un piloto que gane su clase en el RACC, se asegura 225 puntos, con lo que asegura un puesto entre los 10 primeros del todo el campeonato.

Item más. Para que un piloto puntúe en el campeonato de tierra tiene que pagar unos derechos de 50.000 pesetas. ¿Para qué sirven entonces las licencias de conductor y de concursante? Entre licencias, inscripciones y derechos al campeonato, un piloto tiene que desembolsar en este campeonato más de 300.000 pesetas.

Otro ejemplo: La tarifa de utilización de la báscula de la FEA es de 50.000 pesetas por día más gastos de desplazamiento de la persona que la lleve. ¡Sale más barata comprarla!

LA CARRERA DEL MILLON DE DOLARES

## DESAFIO INTERCONTINENTAL

JAGUAR Sport ha anunciado una serie de carreras reservadas a dueños de XJR-15, afortunados poseedores de los mejores coches británicos de competición, que se iniciarán con motivo del Grand Prix de Mónaco en mayo. A ésta seguirán otras dos, a disputar en los grandes premios británico y belga.

Con una participación máxima de treinta coches idénticos, los premios consistirán en un Jaguar XJR-S 6.0 para el piloto que consiga la mejor media en las dos primeras carreras, una maqueta del coche realizada en plata para quien gane el campeonato y, para el dueño del coche, un millón de dólares.

El XJR-15 está basado mecánicamente en el V-12 XJR-9 de carreras que la marca británica ha desarrollado, rinde 450 caballos y será fabricado en una serie limitada de cincuenta unidades.



LUIS MONZON

## DEL SIERRA AL DELTA

EN el momento de cierre de este número, siguen las incógnitas sobre el piloto del Lancia para el 91. Tras una reunión de los responsables de Fiat Hispania se ha pospuesto la decisión. Los candidatos han quedado reducidos a Moratal y Bassas, con ventaja para el madrileño. Trelles tiene casi segura su participación en el español de Tierra con el prototipo del Lancia Delta que se utilizará en el '92 de pasos de rueda ensanchados y aligeramiento general. Además, se está estudiando la posibilidad de que Luis Monzón, uno de los pilotos revelación canarios, realice un programa nacional con un segundo Integrale de la Jolly o de Nocentini.



SUZUKI-LUCKY STRIKE

## A ESCENA

EL equipo Suzuki ha sido el primero en realizar la presentación oficial de los pilotos con los que la firma nipona piensa intentar la consecución del Campeonato del Mundo de Motociclismo. El escenario elegido para esta presentación fue el circuito de Jerez de la Frontera y en él se hizo público que el equipo japonés contará por segundo año consecutivo con el patrocinio de la marca tabaquera Lucky-Strike. El equipo estará integrado por el norteamericano Kevin Schwantz y el belga Didier de Radigues, que regresa a la categoría reina tras dos años de militancia en los 250 centímetros cúbicos. Kevin Magee será el piloto probador de Suzuki en esta cilindrada del medio litro y todavía no está confirmado que pueda tomar parte en algún gran premio.

En este mismo acto, los responsables de Suzuki presentaron la nueva 250 Gamma. Una moto que aún no es definitiva y que será evolucionada a los largo de la temporada por el germano Martin Wimmer.

Durante la presentación del equipo Suzuki-Lucky Strike, tuvimos la oportunidad de conversar con Kevin Schwantz. El espectacular piloto teitano, confirmó a Motor 16 la total recuperación de la muñeca que se dañó la temporada pasada y sus expectativas para las que está a punto de comenzar. Con respecto a la nueva moto, Schwantz manifestó que «pese a que hemos tenido que volver a replantearnos la moto debido a los 15 kilos de más con que contará la 500 esta temporada, los técnicos de la marca han conseguido repararlos perfectamente». El incremento de potencia de la RGV 500 Gamma tampoco preocupa al teitano «este año dispondré de más

de 168 caballos de potencia, pero de todas formas la moto es mucho más manejable ya que en la pruebas que hemos realizado hasta el momento he podido apreciar que ahora la rueda delantera va más tiempo en contacto con el suelo, algo que resultaba muy difícil de conseguir con la moto anterior».

RALLYE SPRINT DE CAMPEONES

## POCO APOCO

LA Federación Española de Automovilismo, al igual que sucedió el año pasado a final de temporada organizó en el Circuito del Jarama el II Rallye Sprint de Campeones. Una iniciativa con televisión en directo, en este caso Antena 3, pensada para que los participantes puedan ofrecer a sus patrocinadores unos instantes ante las cámaras, que les haga más rentable su aportación.

A diferencia del año anterior el espectáculo estuvo muchísimo mejor organizado, y poco a poco con experiencia puede llegar a convertirse en un magnífico evento. Los pilotos presentes dieron un buen recital de trompos y derrapajes a los aficionados presentes, que a pesar de la poca difusión que tuvo acudieron en buen número. Se pudieron contemplar momentos muy bonitos con duelos magníficos, también hubo algunos momentos de peligro, como en el caso del absurdo pique que protagonizaron Fernando Medina y Javier Mora, que quedaron fuera de la pista a pocos metros de la meta. Otro momento delicado fue la manga que enfrentó a los participantes de barquetas y fórmulas del Campeonato de Montaña, en la que se pudo producir un aparatoso accidente que se quedó sólo en un trompo de Victor Abraham.

● **EL CAMEL TROPHY** no se llevará a cabo en **Cachemira** como se había previsto en un principio para el 91. El conflicto indo-pakistaní, agravado por momentos, ha decidido a los responsables de la organización a trasladar el escaño de la aventura hasta **Tanzania** y **Burundi**, opción mantenida hasta ahora como reserva.

● **LAS FAMILIAS ANDRETTI Y UNSER** van a enfrentarse en un duelo muy particular. Mientras que **Mario, Michael, Jeff** y **John Andretti** correrán la carrera de **Daytona** bajo los colores de la escudería de **Jochen Dauer**, **Al, Al Junior, Robby** y **Johnny Unser** lo harán con otro coche y seguro que saltarán chispas entre las dos sagas automovilistas.

● **BIASION** ha sido el ganador del **Memorial Bettega** recientemente disputado en **Bolonia** tras un apretado duelo con **Juha Kankkunen**. Cada uno de los pilotos venció una manga, imponiéndose al final el italiano por menos de un segundo. El tercer clasificado fue **Markku Alen** con un **Subaru** preparado por **Prodrive**.

● **EL CAMPEONATO ANDALUZ** de Clásicos Deportivos finalizó el pasado día 9 en Jerez. Después de presentar un nivel muy alto en las seis carreras disputadas, las tres primeras plazas han sido para **Rafael Ponce (BMW)**, **Simon Watson (Mini Cooper)** y **Francisco Moreno (Ford Capri)**. La afición andaluza ha demostrado tener en mucha estima a los coches veteranos, tanto es así que se han llegado a realizar tiempos mejores o iguales que los actuales.



AGENDA

TELEFONOS DE EMERGENCIA

- 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) 200 07 55
- 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.(900) 14 51 45
- HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80
- LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50
- MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25
- 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

CAMINO AL SENEGAL

UNA vez más el prestigioso Rallye París-Dakar abrirá el nuevo año. Dicha prueba comenzará el día 29 de diciembre con un largo recorrido que partirá desde París y finalizará en las playas senegalesas de Dakar el día 17 de enero. MOTOR 16 facilita esta semana detallada información sobre cada una de las etapas.

UN AÑO AL COMPLETO

LA edición 90/91 del prestigioso libro L'Année Automobile se encuentra ya a la venta. En sus 280 páginas quedan reflejados los distintos campeonatos



TELEMADRID PARIS-DAKAR

DESDE el día 30, Telemadrid va a ofrecer un resumen de las distintas etapas que se vayan sucediendo en el París-Dakar. Un año más será Ramón Rubiales el encargado de informar sobre todo lo que acontezca en tierras africanas, con entrevistas e imágenes que nos permitirán conocer más sobre este Rallye.

Telemadrid de 21:45 a 22:00 horas.

CALENDARIOS DE ITV

A partir del 1 de enero de 1991, los vehículos matriculados en los años 84, 85 y 86 tienen un año para pasar la Inspección Técnica de Vehículos.

deportivos que se han desarrollado a lo largo del año.

Además, en este libro se ofrecen distintos artículos sobre el Nivola de Bertone, los años de Sergio Pininfarina, las industrias automovilísticas en Estados Unidos y Japón y los sistemas más avanzados de telemetría aplicada a los coches de serie, entre otras cosas.

Precio: 7.200 pesetas.  
Pedir a Colector: (93) 215 81 15

FIN DE SEMANA DIVERTIDO

LA firma zaragozana COPRA ofrece la posibilidad de disfrutar de unos agradables fines de semana en el Casino Montes Blancos y alquilar un Buggy para entrenar en el mismo trazado por el que discurre la Baja Aragón.

Los interesados pueden tomar parte posteriormente en las pruebas mensuales que componen el calendario oficial de una competición de carácter nacional, aprobada por la Federación Española de Automovilismo. Aparte del alquiler, los clientes de COPRA también podrán comprar sus Buggy.

Más información: (976) 50 38 00



MOTOR 16



**CAMBIO RUSCONI, S.A.**  
Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: Alberto Rusconi.  
Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.  
Secretario: Evelio Verdura.  
Director General:  
Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo:  
Félix Lázaro.  
Director:  
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta.  
Subdirector: José María Cornuda.  
Director de Arte: Olegario Torralba.  
Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Ficione (Producto).  
Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía).  
Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía).  
Redacción: Lourdes Bravo, Simóneta Garbí, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Sola.  
Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas.  
Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez.  
Coordinación: Miguel Angel Turci.  
Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar.  
Corresponsales en el extranjero: Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).  
Documentación: Mary Mas.  
Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.  
Secretaría de Redacción: Ana María Pardo.  
Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá.  
Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes.  
Jefe de Publicidad: Elvira Aricha.  
Automerca: M<sup>a</sup> Jesús Sánchez.  
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera.  
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau.  
Automerca: Loles Peyra.  
Publicidad Norte: Rosana López.  
Publicidad Andalucía: Rafael Marín Monilla.  
Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez.  
Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández.  
Director de Producción: Antonio Toribio.  
Autoedición: Yolanda Corchano y José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe).  
Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:  
**MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 49974 NYRE E.  
**BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51.  
**BILBAO:** Berastegui, 1, 5<sup>a</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03.  
**VALENCIA:** Guillén de Castro, 48, 7<sup>a</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06.  
**ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

**MOTOR 16** es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

**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 MOTOR (Italia) y TURBO (Portugal).



# Verán Visiones

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



VISION NE 50 c.c. P.V.P. Recomendado 170.000 Ptas.

**VISION**  
HONDA



**MOTUL** con **HONDA**

**HONDA**

Key-Card. Su mejor guardián.



Este es el nuevo sistema de protección electrónica de Blaupunkt. La tarjeta Key-Card, una nueva idea para hacer frente al robo de autorradios.

A partir de ahora, la persona que desee disfrutar del Montreal CR40, sólo podrá hacerlo introduciendo en el mismo la tarjeta KeyCard. Hasta entonces, una lengüeta sobresaldrá del aparato mostrando, a los posibles ladrones, la inuti-

lidad de todo intento.

Además, la KeyCard nos permite almacenar y restablecer información sobre tono, volumen, etc...; un dato más que sumar a las importantes prestaciones del Montreal CR40: capacidad para memorizar hasta 36 emisoras, y localizar en ruta las 6 emisoras más potentes de una zona gracias a su función Travelstore. Sistema Codem IV para lograr una recepción sin

perturbaciones. Software de control directo (DSC) y una óptima distribución de los altavoces (2 x 26 W ó 4 x 7 W), que hacen que escucharlo sea un placer único.

Y de una cosa puede estar seguro, la nueva KeyCard de Blaupunkt va a recibir a los ladrones a cara de perro.

**BLAUPUNKT**  
Bosch Telecom

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

29 de diciembre 1990

Núm.375 • 300 ptas.

# OBJETIVO DAKAR



**PRUEBA**

**FOTOS ESPIA**

**EL LOTUS ELAN EN ESPAÑA**

● LA AVENTURA ● LA CARRERA  
● LOS HOMBRES ● LAS MAQUINAS  
● EL ITINERARIO

**BMW M8  
300 KM/H  
550 CABALLOS**

