

CARLOS SAINZ



2º EN LA PAMPA

# Motor 16

4 de agosto de 1990

Núm.354 • 300 ptas.

## CITROËN AX

OPINAN LOS USUARIOS



**Radars bajo sospecha**

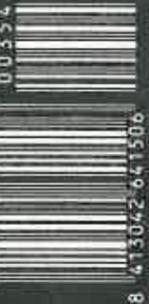
# HIJO DE LA FORMULA-1

**AL VOLANTE DEL HONDA NS-X**



**PRUEBA DE TODOS LOS SIERRA**

## UNA GAMA BIEN DOTADA





¿Qué diría tu mamá  
si te viese  
con Eristoff?

VODKA  
**ERISTOFF**  
Un lenguaje distinto.



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

- 8 AL VOLANTE.**  
Honda NS-X
- 12 ACTUALIDAD.**  
Radares bajo sospecha.
- 16 MERCADO.**  
Miri Mayfair.
- 28 A FONDO.**  
Gama Sierra.
- 34 A FONDO.**  
Sierra Cosworth.
- 38 ACTUALIDAD.**  
Gasolina sin plomo.
- 44 ENCUESTA.**  
Citroën AX.
- 54 MOTOS.**  
Honda VFR 750 F.
- 67 DEPORTE.**  
Rallye de Argentina.
- 74 DEPORTE.**  
F-1. G. P. de Alemania.
- 80 DEPORTE.**  
A todo gas.
- 82 AGENDA.**  
Calendario del motor.



# SEÑORA JUEZA

**V**IVIR para ver. La señora jueza del Juzgado de Primera Instancia de Santa Fé (Granada), María del Carmen Navajas, ha hecho honor a su apellido y ha metido la pata hasta los intestinos de la lógica. Con todo el respeto, Ilustrísima Señora, condenar como autor de una falta de imprudencia a un conductor, por utilizar un vehículo dotado con un sistema antibloqueo (ABS), es digno de figurar en la antología de los disparates. Medio mundo automovilístico -el que todavía no se ha enterado de la noticia- estará a punto de soltar una sonora carcajada, porque el otro medio, téngalo por seguro, tiene desencajadas las mandíbulas, casi desde el mismo momento que tuvo noticia de su esperpéntica sentencia.

Aunque parezca mentira es imprescindible que, los que no son entendidos en la materia, se asesoren antes de pronunciarse sobre ellas.

Personalmente fui víctima de un atestado de la Guardia Civil que aseguraba que no quiso atender a las cuestiones técnicas que utilizaba como argumento mi abogado defensor.

Ignoro si, en la actualidad, los miembros de la Agrupación que vigila nuestros pasos automovilísticos, está al día en la materia. Espero y deseo que así sea, porque su actuación puede ser clave a la hora de emitir un juicio. Sin embargo, continuemos con el despropósito de la señora Navajas, que tuvo como víctima a Antonio González Silva, el «osado conductor» que ha sido condenado porque sorprendió a otro conductor que le seguía con su «inopinada y repentina maniobra de detención como consecuencia de los efectos especiales de los frenos ABS, en los cuales concurre el defecto esencial de que no advierten con la suficiente antelación, de la intención del conductor de frenar». La sentencia, ha sido apelada ante la Audiencia Provincial de Granada. Seguro que alguien pondrá entonces la lógica y dirá que el ABS no es una sopa de letras, sino un sistema más seguro y eficaz de frenos.



**Felix Lázaro**  
Editor Ejecutivo

## Motor 16

**CAMBIO RUSCONI, S.A.** Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidentes: Alberto Rusconi. Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual. Secretario: Evelio Verdera. 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 Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autodidacta: Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rufesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: Pablo Filgueira. Automercado: M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. Coordinador de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rosé y Maria Arnan. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarra.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 86 00. Teléfax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Teléfax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km. 5,372. Pol. Inds. Connar. Distribuye: INDESA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 88, 327 15 67, 327 14 53 y 327 16 25.

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



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



**BENTLEY NUMERO UNO  
A POR EL RECORD**

El Bentley de la fotografía tiene una historia gloriosa a sus espaldas: nacido a finales de los años veinte heredó las dotes deportivas de los Bentley que ganaron Le Mans en 1929 y 1930. El «Viejo Número Uno», flanqueado en la foto por su poseedor actual, Edward Hubbard y por su constructor, el ingeniero Walter Hassan, un experto cotizadísimo a sus 85 años de edad, saldrá a subasta por un precio superior a los mil ochocientos millones de pesetas. Su velocidad punta, superior a los 220 por hora aún impresionan con energía.

**BUGATTI**

**ANIVERSARIO A PUNTO**

Los cambios se multiplican en la nueva Bugatti a medida que se acerca el día clave, el 15 de septiembre próximo, día de la inauguración de la instalaciones levantadas en la localidad italiana de Campogalliano y 109 aniversario del nacimiento del gran patrón Ettore Bugatti en la ciudad de Milán. Cien personalidades vinculadas a la marca «peregrinarán» desde Molsheim, en Francia, sede de la marca en los años veinte y treinta, hasta el nuevo centro a los mandos de los Bugatti más imaculados. Un año más tarde, el 15 de septiembre de 1991 saldrá a la luz el primer Bugatti de

la nueva etapa, el modelo 110, conocido en clave como proyecto 035. El impulsor técnico de esta segunda etapa de la marca, el ingeniero Paolo Stanzani, ha abandonado la empresa tras un intento fallido para adueñarse de la mayoría del capital, que al final se ha mantenido en manos del multimillonario Romano Artioli. La continuidad del proyecto parece asegurarse por cuanto los noventa ingenieros de la firma trabajan en otros dos modelos derivados del guturo Bugatti 110. Por el momento sólo podemos disfrutar de la imagen del prototipo 90 ID creado por Giugiaro.



**EN VOZ BAJA**

Las ventas del Suzuki Vitara han desbordado las previsiones más optimistas. Aunque se ha reforzado la producción, no se ha podido impedir que los plazos de entrega se dilaten, alcanzando el mes y medio e incluso un tiempo más dilatado en alguna de las versiones.

También problemas de producción para Seat. La inesperada demanda de coches por parte de los países del este (principalmente Alemania democrática) ha obligado a dejar de atender algunos mercados exóticos, como Taiwán o Chile donde la marca es-

pañola enviaba Marbella, Málaga y algunas unidades del Ibiza.

Según el prestigioso periódico «Frankfurter Allgemeine Zeitung», entre las 100 empresas más importantes de la República Federal de Alemania hay que señalar a Mercedes Benz en primera posición, por delante del grupo Volkswagen. La firma bávara BMW aparece en el puesto 11, superando a Opel, en el puesto 14 y a Ford dos puestos detrás. El fabricante de componentes y accesorios, Bosch ocupa la décima octava posición y la mítica Porsche, en plena recuperación, el puesto número 90.



**MANDELA  
CON ESTRELLA**

**TAUROMAGIA**

**EN MOVIMIENTO**

José Antonio Díaz, uno de los grandes fotógrafos de esta casa y de esta publicación, ha dejado de lado, por un momento, todo aquello relacionado con los motores más rugientes, con las carrocerías más brillantes para enfocar sus cámaras a ese mundo bellissimo, siempre sorprendente de los toros. José Antonio Díaz ha interpretado la tauromaquia con ese toque mágico de los mejores artistas. El resultado final se ha plasmado en una exposición que estará abierta en Soria desde el 3 hasta el 25 de agosto en la Sala de Exposiciones de la Caja Rural.

**BARCELONA**

**GUERRA AL RUIDO**

El Ayuntamiento de Barcelona ha emprendido una campaña contra las motos ruidosas. Dentro de esta ofensiva se han acondicionado nuevas áreas de control a lo largo de toda la Ciudad Condal en las que se verificará el nivel sonoro de los vehículos de dos ruedas. Las multas podrán ascender hasta quince mil pesetas; las motos podrán ser retenidas por los municipales.

**VERDE Y ROJO**



La Asociación de la Prensa de Madrid ha editado una práctica guía en la que se recogen los acontecimientos deportivos del año. Pues bien, en lo que al automovilismo se refiere, en la guía hay más errores que aciertos. Lo más grave es que esto ocurre en una especialidad, el automovilismo, que en periodismo tiene una presencia de primer nivel, con medios informativos de muy amplia difusión.

Sin que sirva de precedente, queremos felicitar al MOPU por la celeridad con que se han realizado las obras de la autovía Madrid-Toledo, que han permitido inaugurarla cerca de dos meses antes de la fecha inicialmente prevista. Ahora, a esperar que otras obras se aceleren también.

Que un ciudadano sea sorprendido emborronando con pintura las señales de tráfico es muy grave. Pero si el ciudadano es un concejal, la cosa es para su cese fulminante. Ha ocurrido en la localidad de Burlada y el concejal, para escarnio público, se llama Carlos Ezkurra. Su grupo político, Herri Batasuna, habla bien en pedir su dimisión o en expulsarle del partido.

Nuestro compañero Angel Orte ha realizado un excelente trabajo en TVE al presentar un ameno, interesante e informativo reportaje sobre la Baja Aragón. Nuestra felicitación se hace extensiva a los responsables de las cámaras y montadores por la belleza de las imágenes recogidas que reflejan a la perfección la dureza de la prueba zaragozana.



**TOYOTA  
CON GARANTIA**

Siempre son noticia las garantías y las redes de asistencia, noticia como en el caso de Toyota que ofrece tres años o cien mil kilómetros de garantía para todos los vehículos de su marca vendidos en nuestro país, mientras que su red de asistencia alcanza ya los 96 puntos y no treinta como anunciábamos en la prueba del Toyota Celica 2.0



**MERCEDES**

**EXITO TOTAL**

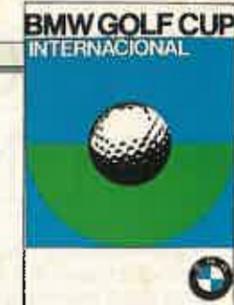
La sonrisa que distingue a los trece componentes del consejo directivo de Mercedes, consejo capitaneado por el doctor Werner Niefer, tiene una justificación: la sociedad ha conseguido unos beneficios netos próximos a los cien mil millones de pesetas en el ejercicio de 1989, el primer ejercicio de funcionamiento para el grupo encuadrado bajo la denominación Mercedes Benz AG. Los grandes vehículos industriales y los turismos son claves del éxito.



BALLESTA

**GOLF  
CON BMW**

La marca alemana especializada en deportivos y en motocicletas ha presentado su última prueba, la BMW Golf Cup International, reservada a jugadores no profesionales, con 25 países en lista representados por más de cuarenta mil jugadores. La final española, disputada en el Club de Golf de La Moraleja, dará paso a la final internacional, a jugar entre los días 24 y 28 de octubre en el campo portugués de Quinta Do Lago.



# CITROËN XM.

## EL UNICO TURBODIESEL CON 12 VALVULAS.

Citroën presenta por primera vez en el mundo en un vehículo de serie un motor turbodiesel 12 válvulas. El nuevo Citroën XM Turbodiesel, es el aporte tecnológico más importante al mercado del diésel. Potencia y silencio.

Las 3 válvulas por cilindro permiten la optimización de la admisión de aire, consiguiendo un rendimiento más elevado y reduciendo al mínimo el tiempo de respuesta del motor, que

desarrolla 110 caballos de potencia. Las prestaciones que ofrece son absolutamente insólitas para un diésel: con una aceleración de 0 a 100 Km/h en 11,1 segundos.

Tome el mando del Citroën XM. Señor de la tecnología y la belleza. Señor de las prestaciones y la seguridad. Señor de la carretera.

Una clase superior de automóvil, con la magia que imprime el diseño Bertone, señor de la

belleza gracias a una línea elegante, de personalidad magnética y de una belleza extraordinaria.

Señor de la tecnología, señor de las prestaciones. Señor del lujo y del confort gracias a un equipamiento de serie completo: reglaje eléctrico integral de asientos, reglaje del volante en altura e inclinación, cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctrico delanteros y traseros,

pintura metalizada barnizada, aire acondicionado con regulación automática de temperatura, pantalla de información electrónica que dispone de hasta veinticuatro funciones que facilitan la conducción.

Belleza y tecnología y un nuevo concepto de seguridad activa al incorporar por primera vez la suspensión hidractiva. Un sistema de cinco sensores analiza la dirección, frenos, acelera-

ción, velocidad y oscilación de la carrocería. Un calculador recibe las informaciones de los sensores y adapta instantáneamente el estado de la suspensión. La respuesta electrónica, en sólo 3,5 centésimas de segundo, se adelanta a la inercia del vehículo consiguiendo las más elevadas cotas de seguridad.

Unida a la tracción delantera, al frenado de alta presión con sistema antibloqueo de ruedas

ABS (opcional) y a la dirección hidráulica de asistencia variable en función de la velocidad, esta suspensión define un nuevo concepto de seguridad activa.

Tome el mando de un automóvil que a la belleza de su línea y al lujo de su interior une unas brillantes prestaciones con una seguridad inigualable.

Tome el mando del Citroën XM.



SEÑOR DE LA CARRETERA.



Coche del Año 1990 en Europa.

Autopista. Vi Bilägare. AM. Auto Visie. Stern. Sunday Express Magazine. L'Equipe.

CITROËN XM. SEÑOR DE LAS PRESTACIONES Y LA TECNOLOGIA.

Alberto Mallo y José Robledo  
Enviados especiales

En los primeros meses de 1990, la Fórmula Honda, la Fórmula NS-X, será visible en España. Aparentemente se verá un coupé de dos plazas y motor central, un deportivo de alto rendimiento como algunos que ya hay en el mercado, pero en realidad el modelo japonés va a abrir un nuevo camino, va a incorporar un nuevo concepto dentro de los coches fuera de serie, en el que comodidad y facilidad de conducción se aliarán a prestaciones. Esa es la base de la Fórmula Honda, que va a estar disponible en nuestro país a un precio de once millones de pesetas y en número limitado de sólo quince unidades. El NS-X, que ya se vende en Estados Unidos bajo la marca Acura, inicia próximamente su comercialización en algunos países de Europa como Alemania, donde cuesta ocho millones de pesetas. Pero sin duda

los más afortunados son los usuarios norteamericanos; en su país el precio por unidad es de seis millones.

A primera vista el Honda impresiona por su carrocería, pero su mecánica es mucho más brillante. No es que sea feo, en absoluto, lo que ocurre es que su diseño podría ser el de un Mitsubishi o un Toyota futuristas. Es netamente japonés, eso sí.

Los diseñadores del Honda NS-X se plantearon este coche como un deportivo de elevadas prestaciones, optando por un motor de seis cilindros en V y tres litros de capacidad, no turboalimentado, dispuesto transversalmente. Esta solución ha

permitido unas dimensiones muy compactas, pero con la suficiente distancia entre ejes como para garantizar una buena estabilidad a altas velocidades. De hecho, la longitud total podría haberse reducido, pues todo el voladizo posterior está dedicado exclusivamente a maletero. Otro de los objetivos era lograr un habitáculo amplio, para alcanzar un nivel de confort superior al habitual en los coches de dos plazas y motor central.

Pero la clave del NS-X está en la báscula. Su peso total es de 1.370 kilos, 100 menos que un Ferrari 348 por ejemplo. En Honda han tenido verdadera obsesión por reducir kilos, razón por la cual la ca-

rrocería, las suspensiones y el monocasco son de aluminio. La estructura tan sólo tiene dos largueros longitudinales de acero. Comparado con un monocasco de acero, pesa ciento cuarenta kilos menos, mientras que las suspensiones son veinte kilos más ligeras. Las llantas son de una aleación que permite ahorrar seis kilos frente a unas equivalentes de aluminio. En definitiva, ha sido una auténtica lucha contra la báscula, en la que se han tenido en cuenta aspectos que podrían parecer nimios como los seiscientos veinte gramos que se ganan con el material empleado en el parabrisas o la decisión de que el gato sea también de aluminio. (!)

El resultado es un coche ligero a pesar de que el nivel de equipamiento es generoso. Cada caballo de potencia del motor tiene que impulsar 5 kilos de peso, una relación muy similar a la de los Ferrari 348 (4,9 Kg./CV), Porsche Carrera 2 (5,4 Kg./CV) o Lotus Esprit Turbo SE (4,9 Kg./CV). Las cifras de aceleración de estos en 0-100 kilómetros por hora son: 5,6 segundos el Ferrari, 5,7 el Porsche y 4,7 el Lotus, frente a los 5,9 del Honda.

En la carretera, el resultado es excelente. El coche tiene una fantástica capacidad de aceleración y un comportamiento irreprensible. Es difícil hacer que las ruedas traseras se aparten de la trayectoria elegi-

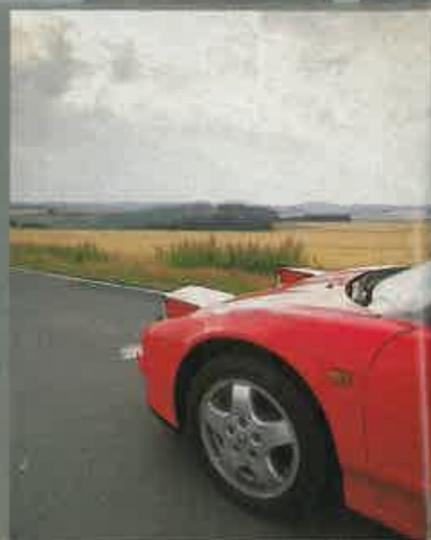
da. Además, tiene un sistema de control de tracción, que impide que las ruedas patinen, lo que unido al diferencial autobloqueante, le proporciona unas condiciones ruterías inmejorables. En cualquier caso, el sistema TCS de control de tracción, debe ser verdaderamente útil con el suelo mojado, evitando posibles disgustos a sus conductores, si bien estos tienen siempre la posibilidad de desconectarlo por medio de una tecla en el salpicadero. Durante la prueba de este coche por carreteras alemanas y con el TCS desconectado, no observamos ninguna variación en su comportamiento básico. Respecto a este elemento conviene puntualizar que en su diseño presenta alguna diferencia respecto a otros ya conocidos, ya que su funcionamiento varía en función del tipo de suelo en el que se circule. Un ordenador lo controla, dependiendo de que el piso esté mojado o helado, liso u hondulado. Asimismo, en curvas de alta velocidad permite una limitada pérdida de tracción a fin de neutralizar la tendencia del coche a irse de morro, pues básicamente esta es su reacción natural cuando se sobrepasan los límites de la adherencia, una reacción intencionada para que sea más fácil de conducir y no se trate de un deportivo reservado exclusivamente a virtuosos del volante.



NSX

## FORMULA HONDA FORMULA EXACTA

Tiene el confort que le falta al Ferrari 348, es considerablemente más fácil de conducir que un Porsche Carrera 2 y, aun siendo como el Lotus Esprit Turbo SE un producto de artesanía, no presenta ninguna de las desventajas de este tipo de fabricación. El Honda NS-X tiene lo mejor de estos tres coches y ninguno de sus inconvenientes.



### UN PESO PESADO MUY LIGERO.

El Honda NS-X es un coupé de dos plazas y motor central en el que Honda ha hecho un gran esfuerzo para aligerarlo al máximo. El aluminio se emplea al máximo. Carrocería y estructura son de este material.



**¡PISTA!** Aceleración, estabilidad, velocidad punta y frenos son sus puntos fuertes para disfrutar de sus 274 caballos de potencia, tanto en montaña como en autopistas.

Su nivel de prestaciones, sin embargo, requiere un perfecto control de sus reacciones. Así, la dirección es precisa y directa (opcionalmente hay un sistema eléctrico de asistencia, que sólo se sirve en combinación con el cambio automático); los frenos son de gran eficacia, con un sistema antibloqueo (ALB) desarrollado por Honda, que controla independientemente cada rueda.

La mecánica responde al cien por cien

y es un placer exprimirla. Bien sentado en un asiento de cuero diseñado anatómicamente; perfectamente acoplado a un volante que se regula en altura y profundidad; con una inmejorable visibilidad en todos los ángulos y absoluto control de los relojes del cuadro de mandos; con suficiente espacio como para no sentirse comprimido ni agobiado; con un cambio suave y rapidísimo de accionar, con un recorrido de palanca como en un coche de carreras. El NS-X cumple todos los requisitos para disfrutar de la conducción, sólo pide salir a la carretera.

No todos los días se conduce un coche en cuya puesta a punto ha intervenido Ayrton Senna, pero pronto se ve que esta máquina, además de poder ser conducida por pilotos de Fórmula 1, es también válida para conductores con menor experiencia. No es un coche que ponga en apuros a sus ocupantes cuando se frena al límite en situaciones de adherencia comprometida, ni tampoco tiende a desbocarse cuando se sale de una curva de ciento ochenta grados en primera con el acelerador hundido en el piso y se cambia a segunda en una exhalación para seguir acelerando como un cohete. La única señal de que se va al límite es un leve parpadeo del piloto del sistema de control de tracción, que indica su entrada en funcionamiento, aunque sólo sea en centésimas de segundo. Pero es casi imperceptible y el piloto no sentiría que por un instante el TCS ha cortado gas. La única constancia viene del citado parpadeo y de la evidencia de un asfalto ondulado en una carretera bacheada. Esa misma carretera es idónea para apreciar el buen trabajo de las suspensiones. El conductor percibe cada una de las irregularidades del terreno, pero le llegan filtradas como si hubiera una espesa moqueta entre el asfalto y las ruedas del

**CONFORTABLE.**

El Honda NS-X es tal vez el deportivo más confortable de su categoría. Además, está perfectamente equipado con elementos tales como elevallas y asientos de reglaje eléctrico, aire acondicionado, equipo de sonido especialmente diseñado para obtener la mejor acústica en su habitáculo, etc. Los asientos son muy cómodos y la posición del conductor es muy buena, ya que el volante puede regularse en altura y profundidad.

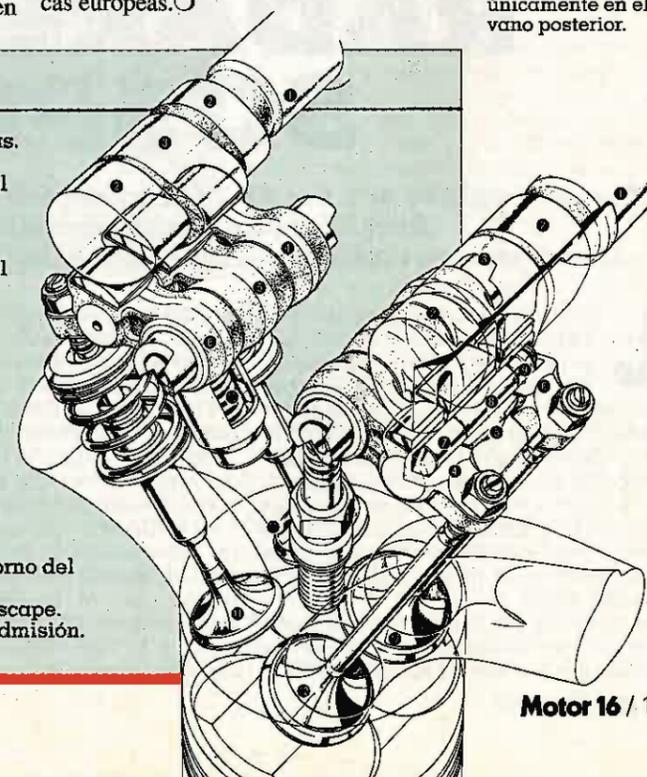
**COMPETICION.**

El Honda equipa un cambio manual de cinco marchas, que se maneja como uno de competición. Sus recorridos son muy cortos, pero es suave como el del mejor utilitario. Opcionalmente se ofrece con un cambio automático de cuatro marchas y servodirección.

**VTEC: MAGIA JAPONESA**

La Fórmula Honda, la Fórmula exacta, tiene mucho que ver con el sistema VTEC de distribución variable, un sistema que controla y regula el tiempo y el grado de apertura de las válvulas para mejorar la respuesta del motor a bajo régimen. El sistema se basa en un árbol de levas, que tiene tres levas (las cuales accionan tres balancines) por cada dos válvulas de admisión o de escape. Las levas de los extremos mueven las válvulas a través de sus correspondientes balancines cuando el motor funciona a bajo y medio régimen, haciendo que abran parcialmente. Sin embargo, cuando se necesita una mayor cantidad de combustible, a alto régimen, la leva central a través de su correspondiente balancín, que entonces se mueve solidariamente con los otros dos, hace que las válvulas abran totalmente y durante más tiempo.

- 1.- Árboles de levas.
- 2.- Levas para el funcionamiento del motor a bajas revoluciones.
- 3.- Levas para el funcionamiento del motor a altas revoluciones.
- 4.- Balancín primario.
- 5.- Balancín central.
- 6.- Balancín secundario.
- 7.- Pistón hidráulico A.
- 8.- Pistón hidráulico B.
- 9.- Bombín.
- 10.- Muelle de retorno del balancín.
- 11.- Válvulas de escape.
- 12.- Válvulas de admisión.



**COMPACTO.**

Dentro de todo el trabajo por diseñar un coche compacto, hay detalles como la ubicación del depósito de gasolina entre el motor y los asientos, mientras que para obtener un mayor espacio útil en el habitáculo, la rueda delantera va desinflada y alojada en el vano delantero en posición vertical. Los equipajes pueden ir únicamente en el vano posterior.

FICHA TÉCNICA	
HONDA NS-X	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Central transversal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c c)	2.977
Árbol de levas	Cuatro, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,2:1
Potencia máxima / r.p.m.	274/7.300 (255/6.800)
Par máximo / r.p.m.	27,8 mkg/5.400
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 v (Aut. de 4 v)
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	3,24 (3,57)
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del./Tras)	Discos ventilados con ALB
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Dobles triángulos
Trasera	Dobles triángulos
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.370 (1.410)
Largo/ancho/alto (mm)	4.405/1.810/1.170
Capacidad del depósito (l)	70
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,9/13,9
Velocidad Máxima (km/h)	270 (260)
Consumo Urbano (l/100 km)	12,9 (14,9)
A 90 km/h (l/100 km)	7,8 (8,4)
A 120 km/h (l/100 km)	9,2 (9,8)

(Los valores entre paréntesis corresponden a la versión de cambio automático)



MULTAS VELADAS

## RADARES BAJO SOSPECHA

Los radares empleados por la Guardia Civil de Tráfico, policías locales y autonómicas con competencia en esta materia no ofrecen las garantías suficientes que prueben el exceso de velocidad denunciado.

Los certificados que acreditan la obligatoria inspección anual y su correcto funcionamiento hacen dudar a más de uno.

**L**A controversia está en la calle. Certificados de dudosa emisión y que no responden a las exigencias de los denunciados, fotografías con falta de nitidez y parcialmente veladas, notificaciones de multas incompletas, sanciones que no se ajustan al cuadro de cuantías vigente y faltas de garantías de que la Administración actúa correctamente hacen pensar a más de un automovilista que los radares son cajas registradoras y no mejoran para nada la seguridad vial.

La Asesoría Jurídica del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) está sorprendida por las respuestas dadas por Tráfico a los pliegos de descargo presentados por los automovilistas de la asociación que habían cometido una presunta infracción en materia de velocidad.

Una de las pruebas solicitada en los pliegos era un certificado que especificara la fecha de la última inspección técnica del cinemómetro (radar de tráfico) y su correcto funcionamiento.

El certificado, que las diferentes Jefaturas Provinciales de Tráfico presentan como prueba, está emitido por el Centro Español de Metrología, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que es el encargado de pasar inspección a todos los radares de

tráfico que hay en España. Los citados certificados están expedidos con fecha 1 de mayo de 1989 y con registro de salida 24 de abril del mismo año.

A juicio de los responsables del CEA los certificados del Centro Español de Metrología no son válidos y si sospechosos por tres razones básicas. En primer lugar porque se certifican con fecha 1 de mayo del 89 (día festivo) y se le da salida el 24 de abril del 89, es decir: antes de ser expedidos ya se les ha dado salida. En segundo lugar se presentan para una presunta infracción cometida a partir de mayo del 90. Finalmente, el texto del certificado no hace referencia a la fecha de la últi-

**INSPECCIONES.** Todos los cinemómetros son revisados anualmente en el Centro Español de Metrología. Para las pruebas se emplean aparatos de medición de gran precisión.



ma inspección técnica y su correcto funcionamiento tal y como estipulan la propia Ley de Metrología (3/1985, de 18 de marzo) y Orden Ministerial que aprueba el tipo de cinemómetro.

Estos textos legales señalan: «Los cinemómetros que utilicen la Administración Central, Provincial o Local quedan sujetos a la inspección técnica de la Comisión Nacional de Metrología y Metrotecnia, en su mantenimiento metrológico y en el de su uso y empleo... La inspección técnica se llevará a cabo como mínimo, una vez al año en cada uno de los aparatos en su uso y empleo y siempre después de cada reparación.»

### LA VOZ DE TRAFICO

**L**AS dudas y sospechas del Comisariado Europeo del Automóvil han sido trasladadas al Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina que opina sobre este asunto lo siguiente.

«Todos los radares de la Dirección General de Tráfico pasan la revisión en su momento y actúan legalmente. Puede haber algún error por parte del Centro Español de Metrología, pero de ahí a sacar la conclusión de que no pueden ser fiables es una acusación grave. Se está acusando al Centro de Metrología de certificar en falso»

Del asunto de los certificados, el Comisariado Europeo del Automóvil habló hace meses. A Tráfico le interesa la seguridad vial pero no a costa de los ciudadanos. Ofrecí una entrevista al Comisariado para tratar el tema y solucionarlo. Ellos parece que habían aceptado y la información que tengo me produce cierto descontento porque esto puede ser un error mecanográfico. Afirmar que los cinemómetros no pasan las revisiones y que se certifica en falso me parece muy grave.»

Respecto a la falta de datos en las notificaciones de multa por exceso de velocidad enviadas por correo certificado Miguel María Muñoz afirma: «Jurídicamente no es exigible. Si a instancia del denun-

ciado se pide, se puede facilitar. Los datos que aparecen en las denuncias son del modelo que ha sido homologado.»

En el tema de la parada obligatoria del vehículo el Director señala: «Lo deseable por una cuestión de ejemplaridad es pararle. Como no se puede hacer con todo el mundo, porque exige un despliegue de personal del que no se dispone, se para e identifica a los que se puede. Por norma general en las multas por exceso de velocidad se para a la mayoría.»

«Si alguien tiene que alegar algo que lo haga. Me parece bien, por una evidente razón de defensa del propio derecho. Lo que no haremos nunca es disuadir a la gente de que ejercite su derecho a la defensa.»



estima nulo el certificado de Metrología, la Dirección General de Tráfico considera que dichos certificados son válidos al tomar la fecha de expedición como la de inspección del cinemómetro. Mario Arnaldo señala que «Tráfico pretende dar una apariencia de legalidad para que el automovilista diga: todo lo hacen muy bien, no tengo razón y si es posible un error en mi caso. Esto es muy grave, porque efectivamente puede haber errores, pero también sospechas de que no se está actuando correctamente y al automovilista hay que darle transparencia en todas estas cosas.»

Si las fechas y contenidos de los certificados no son válidos, también hay otros aspectos en los que Tráfico, a juicio del Comisariado Europeo del Automóvil, no está actuando correctamente. Por ejemplo en las notificaciones de multas de velocidad que no se realizan en el acto, sino por correo certificado, faltan datos. Tan sólo se hace referencia al tipo de cinemómetro y no al número de antena y equipo de control. En las notificaciones en el acto, como ha podido comprobar esta revista, sí figuran todos los datos. En el primer caso se puede producir una situación de indefensión por parte del denunciado al no saber exactamente el número de equipo y antena que ha realizado la medición.

Otro aspecto denunciado por Mario Ar-



**NULIDAD.** Para Mario Arnaldo los certificados que hasta el momento emite el Centro Español de Metrología para los radares se pueden considerar nulos.



naldo es la falta de nitidez que hay en algunas fotografías de los radares. Se dan casos, señala el Director de Relaciones Exteriores del CEA, de fotografías donde no se aprecia la velocidad que debe ir sobreimpresionada ya que casualmente ese dato se ha velado. El asunto de parar el vehículo en el momento de cometer la infracción de velocidad también preocupa al Comisariado, ya que es el momento de recoger y aportar pruebas y testigos. Para ellos, la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establece en su artículo 77 que las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad se notificarán en el acto al denunciado como norma general y por razones justificadas, que deberán constar en la denuncia, podrá notificarse la misma con posterioridad. Lo que está ocurriendo es todo lo contrario: como norma general en las multas de velocidad no se para a nadie y sí excepcionalmente,

quedando el denunciado en la más absoluta indefensión.

Las cuantías de las sanciones también forman parte de la polémica. Para Mario Arnaldo se está produciendo una indebida graduación de las infracciones, habida cuenta que la nueva Ley de Seguridad Vial sólo determina en su artículo 67 las cuantías máximas y se establece en esa misma Ley una disposición transitoria en la que se dice: «Hasta que no entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicará como reglamento de la misma el Código de la Circulación...» En este caso las cuantías de las multas son inferiores.

En definitiva, para el director de Relaciones Exteriores del Comisariado Europeo del Automóvil lo que no se puede hacer es utilizar una Ley que pretende mejorar la seguridad vial con fines presuntamente recaudatorios y poner los ra-

dares como si fueran cajas registradoras. «A una persona cuando se le formula una denuncia la Administración debe darle todo tipo de garantías, sancionándole correctamente para que no le quepa la menor duda de que ha cometido una infracción. El podrá utilizar sus mecanismos de defensa.»

La polémica continuará. Pliegos de descargo, recursos de alzada, juicios, etc. Todo por posibles errores administrativos y diferentes criterios de interpretación de la Ley. Si usted recibe una notificación por correo certificado de una multa por exceso de velocidad y estima que no se ajusta a la realidad compruebe bien todos los datos. Solicite todas aquellas pruebas que le puedan sacar de dudas y ejercite su derecho a la defensa. ○

Javier Solano

Fotos: A. Blanco y J.A. Díaz

### REYES DE LA EXACTITUD

**P**ARA el Director del Centro Español de Metrología, José Antonio Fernández, el tema de las fechas de emisión de los certificados es meramente un tema de ordenador. «Lógicamente son un gran número de equipos y los certificados salen todos por ordenador dirigidos cada uno de ellos a la Dirección Provincial de Tráfico correspondiente. En relación a la fecha del registro de salida de esos certificados del año 89, yo no era el director y no puedo responder.

Actualmente la emisión de los certificados para este año es de 1 de mayo y con registro de salida 8 de mayo. De todas formas el tema de las fechas no es el fondo de la cuestión.»

Respecto al texto de los certificados José Antonio Fernández afirma que el Centro puede facilitar toda la información que se solicite del apa-

rato en concreto, no existiendo problema alguno. En los ordenadores figura el historial completo.

En España están en funcionamiento cuatro tipos de cinemómetros: Mesta 206; Multanova-Radar (dos versiones); Micro-Speed 09. Todos ellos han pasado las homologaciones y han sido aprobados por el Centro Español de Metrología, si bien la validez de aprobación del Mesta 206 fue hasta el 31 de diciembre de 1987 y renovada a finales de 1989. Cada cinemómetro tiene una antena y un equipo de control con un número específico que coinciden. No pueden utilizarse una antena o un equipo de control que no coincidan en la numeración.

Utilizar unidades de medida no autorizadas y eludir los controles metrológicos están sancionados con multas que van desde las 500.000 pesetas hasta los 10 millones.



**AXE**

La primera impresión es la que queda.

AFTER SHAVE EAU DE COLOGNE SHAMPOO & BODY GEL DESODORANTE BODY SPRAY

BLEU MARINE SANDAL BRAVE AGREST



MINI MAYFAIR

# UN JUGUETE MUY A MANO

Después de quince años de ausencia en nuestro mercado, el popular Mini viene de nuevo a España importado por Distrito 39, una tienda especializada que lo comercializa con un precio muy competitivo.

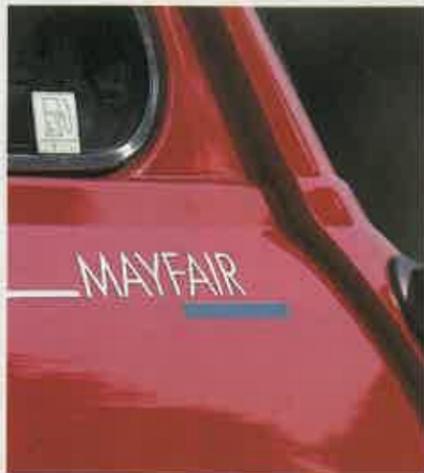
**A**DQUIRIR un Mini en España totalmente nuevo es ahora posible gracias a Distrito 39, una tienda madrileña especializada en importación de automóviles que los trae desde Inglaterra, su lugar de origen.

El modelo importado es el Mini Mayfair y su precio es de 1.390.000 pesetas con la matriculación y los impuestos incluidos. Si usted quiere, también se lo aseguran a todo riesgo en una compañía de toda solvencia por 79.000 pesetas más. Además la entrega es inmediata ya que poseen un stock permanente de diez unidades y le garantizarán el buen funcionamiento de su Mini durante un año en piezas y mano de obra.

Los residentes en Madrid podrán solucionar los pequeños problemas que puedan surgir en la mecánica en el propio taller de Distrito 39. Incluso, buena parte de los repuestos originales que traen desde Inglaterra sirven para los Mini que todavía circulan por nuestras calles. Por su parte, los compradores de otras localidades tendrán que recurrir a los servicios oficiales de Rover, que también podrán satisfacerles en sus necesidades.

Entrando de lleno en las características del coche, hay que decir que el Mini Mayfair viene motorizado por un cuatro cilindros de 998 centímetros cúbicos que

desarrolla una potencia de 42 caballos a 5.250 revoluciones por minuto y que además puede utilizar gasolina sin plomo. La caja de cambios es de cuatro velocidades y, por lo tanto, el escalonamiento entre las marchas es algo largo, aunque no por ello desfallece el pequeño motor del Mini. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas con amortiguadores telescópicos que son bastante duros. De esta forma se consigue una estabilidad muy



buena para el tamaño del coche, pero se ve mermeado el confort, ya que transmite al habitáculo los más mínimos baches. Las pequeñas llantas de 12 pulgadas de diámetro, con neumáticos en medida 145/70 R12, albergan discos delante y tambores detrás, que son suficientes para detener al Mini sin problemas. El interior tiene capacidad para transportar a cuatro ocupantes, pero en el diminuto maletero no hay espacio para su equipaje.

El equipamiento interior dispone de luneta térmica, antiniebla trasero y luces de emergencia. Las prestaciones son bastante razonables, con una velocidad máxima de 132 kilómetros por hora, lo que le permite desenvolverse por carretera con cierta soltura. De todas formas, la ciudad es su terreno preferido, ya que sus poco más de tres metros de longitud le permiten circular ágilmente por las callejuelas de la urbe y aparcar en lugares donde sería impensable para otros utilitarios.

Quién le hubiese dicho a Sir Alec Issigonis en 1959 que aquel pequeño coche que había diseñado con revolucionarios recursos técnicos, mantiene actualmente el mismo encanto que el primer día.

Más información en Distrito 39, teléfono: (91) 571.54.63

Victor M. Fernández  
Fotos: José Robledo



**MUY DIVERTIDO.** El Mini Mayfair goza de un comportamiento muy bueno. Su recortado tamaño y la dureza de las suspensiones lo convierten en un juguete muy divertido de conducir.

**TODO LO NECESARIO.** El interior dispone de todo lo estrictamente necesario y no hace concesiones al lujo. Se mantiene el mismo salpicadero de siempre y la instrumentación está ahora recogida en tres relojes que ofrecen una información más que suficiente.

## EN POCAS PALABRAS

### ● GUIA BOSCH

Bosch acaba de editar una Guía de asistencia Técnica para automóviles en la que se recogen en sus 80 páginas los nombres y las direcciones completas y actualizadas de los establecimientos, con indicación expresa de la especialidad del servicio. Esta guía puede solicitarse a los distribuidores de Bosch o Femsa o directamente al Departamento de Asistencia Técnica de Bosch y Femsa en Madrid a través del teléfono (91) 3200896.

### ● GARANTIA FIAT

Los concesionarios oficiales de Fiat y Lancia acaban de lanzar al mercado el sistema Usado Seguro. Esta nueva garantía cubre un amplio abanico de posibilidades como son: cobertura a nivel nacional tanto en mano de obra como en recambios. No existe límite de kilometraje y dispone de la máxima cobertura mecánica. Esta asistencia es totalmente gratuita.

### ● TARJETA RENAULT

Renault está regalando con la compra de un R-21 una tarjeta de garantía que cubre de manera gratuita las averías que durante cinco años o cien mil kilómetros se puedan producir en el vehículo. Además esta tarjeta incluye la mano de obra, el remolque gratuito del coche en caso de avería, el transporte y alojamiento de los beneficiarios así como otra serie de ventajas.

### ● TIENDA RODANTE «RETTO»

Cepsa aprovechó la inauguración de la nueva estación de servicio de Miralcampo para presentar un nuevo servicio: se trata de la Tienda Rodante «Retto». Un servicio en el que se cambia el aceite y se revisan los niveles del vehículo en cinco minutos. Todos los lubricantes que se emplean en este servicio son Cepsa Retto. La mano de obra que se emplea en estas revisiones es totalmente gratuita. Para completar la promoción se reparte en una zona cercana a la Estación de Servicio folletos explicativos del funcionamiento de la tienda rodante Retto.



FICHA TECNICA	
MINI MAYFAIR	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Arbol de levas	Lateral
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Carburador
Compresión	10,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	42 cv (31 kw)/5 250
Par máximo / r.p.m.	6,8 mkg (67 nm)/2.600
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, de cuatro marchas
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	-
<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)	680
Largo/ancho/alto (mm)	3 100/1.440/1 351
Capacidad del depósito (l)	34
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	17,9
Velocidad Máxima (km/h)	132
Consumo Urbano (l/100 km)	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	4,7
A 120 km/h (l/100 km)	6,1

PRECIOS

PRECIOS

COCHES NUEVOS

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

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

\* Probado MOTOR 16

ALFA ROMEO

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Models include Alfa Romeo España, Alfa 164, Alfa 164 2.5 TD, Alfa 164 3.0 V6.

OPCIONES: Pintura metalizada: Toda la gama 33: 36.000 ptas. La gama 75: 63.175 ptas. Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 80.000 ptas. Servodirección: Alfa 33 1.3 y Alfa 33 1.5 Ti: 65.000 ptas. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 1.3, Alfa 33 1.5 Ti y Alfa 33 1.7 IE: 87.000 ptas. La gama 75 con la excepción del 75 1.8 Turbo America y del 75 3.0 America: 84.056 ptas. Techo práctico: Toda la gama 33: 65.000 ptas. ABS: Alfa 33 1.7 IE, Boxer 16 Válvulas: 150.000 ptas. Alfa 75 2.0 Twin Spark 75 3.0 America: 262.542. Espejo lateral derecho: La gama 33 excepto el 33 Boxer 16 válvulas: 13.000 ptas. Aire acondicionado: Toda la gama 33: 165.000 ptas. Toda la gama 75, excepto el 75 3.0 America: 225.000 ptas. Tapicería de cuero: Alfa 75 2.0 Twin Spark y 3.0 America: 225.000 ptas. Asientos anteriores con mando eléctrico: Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 170.000 ptas. Seis Altavoces y antena eléctrica: Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas.

ARO

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Models include Remark, Aro 10, Aro 100, Aro 1000.

AUDI

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Models include Seat/Audi/Volkswagen, Audi 80, Audi 100, Audi 1000.

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. Computadora de abordo: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 60.377 ptas. Asientos delanteros calentables: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 62.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. Radiador más potente: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 89.604 ptas. Dispositivo Lavafaros: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. Tempomat: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 7.563 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Quattro: 77.663 ptas. Llantas de aleación. 80, 90, 90 20V, 134.444 ptas. Llantas de aleación-A en los siguientes modelos: 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 ptas. ABS: 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.369 ptas. Preinstalación radio stereo: 80: 82.137 ptas. Aire acondicionado: 80: 287.805 ptas. Calefacción más potente: 80, 90, 90 20V Quattro: 18.953 ptas. Asien-

to conductor regulable altura: 80: 22.883 ptas. Faros antiniebla: 80: 48.312 ptas. Asientos deportivos FQ Crayon: 80: 92.637 ptas. Tapicería cuero (asiento deportivo): 80: 575.768 ptas. Sistema Procon-Ten: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 115.684 ptas. 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. Techo corredizo eléctrico: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 247.757 ptas. Asiento delantero regulable eléctricamente: 80: 212.952 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 257.810 ptas. Pintura especial: 80: 19.960 ptas. Pintura metalizada: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. Climatizador: 90 20V Quattro: 179.241 ptas. Alarma antirrobo: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. Asiento niños: 100 Avant: 135.440 ptas. Regulación de nivel: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. Asientos delanteros deportivos: 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. Dispositivo remolque: TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. Regulación faros: 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. Saco portaequipes: 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Models include Alpine Motor, Bertone.

BMW

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Models include BMW Iberica, BMW 116, BMW 118, BMW 120, BMW 124, BMW 126, BMW 130, BMW 136, BMW 140, BMW 144, BMW 150, BMW 160, BMW 180, BMW 200, BMW 230, BMW 250, BMW 280, BMW 300, BMW 318, BMW 320, BMW 324, BMW 326, BMW 330, BMW 336, BMW 340, BMW 350, BMW 360, BMW 375, BMW 380, BMW 400, BMW 420, BMW 430, BMW 440, BMW 460, BMW 500, BMW 520, BMW 530, BMW 540, BMW 550, BMW 560, BMW 575, BMW 600, BMW 620, BMW 630, BMW 640, BMW 650, BMW 660, BMW 680, BMW 700, BMW 720, BMW 730, BMW 740, BMW 750, BMW 760, BMW 780, BMW 800, BMW 820, BMW 830, BMW 840, BMW 850, BMW 860, BMW 880, BMW 900, BMW 920, BMW 930, BMW 940, BMW 950, BMW 960, BMW 980, BMW 1000, BMW 1020, BMW 1040, BMW 1060, BMW 1080, BMW 1100, BMW 1120, BMW 1140, BMW 1160, BMW 1180, BMW 1200, BMW 1220, BMW 1240, BMW 1260, BMW 1280, BMW 1300, BMW 1320, BMW 1340, BMW 1360, BMW 1380, BMW 1400, BMW 1420, BMW 1440, BMW 1460, BMW 1500, BMW 1540, BMW 1580, BMW 1620, BMW 1660, BMW 1700, BMW 1740, BMW 1780, BMW 1820, BMW 1860, BMW 1900, BMW 1940, BMW 1980, BMW 2020, BMW 2060, BMW 2100, BMW 2140, BMW 2180, BMW 2220, BMW 2260, BMW 2300, BMW 2340, BMW 2380, BMW 2420, BMW 2460, BMW 2500, BMW 2540, BMW 2580, BMW 2620, BMW 2660, BMW 2700, BMW 2740, BMW 2780, BMW 2820, BMW 2860, BMW 2900, BMW 2940, BMW 2980, BMW 3020, BMW 3060, BMW 3100, BMW 3140, BMW 3180, BMW 3220, BMW 3260, BMW 3300, BMW 3340, BMW 3380, BMW 3420, BMW 3460, BMW 3500, BMW 3540, BMW 3580, BMW 3620, BMW 3660, BMW 3700, BMW 3740, BMW 3780, BMW 3820, BMW 3860, BMW 3900, BMW 3940, BMW 3980, BMW 4020, BMW 4060, BMW 4100, BMW 4140, BMW 4180, BMW 4220, BMW 4260, BMW 4300, BMW 4340, BMW 4380, BMW 4420, BMW 4460, BMW 4500, BMW 4540, BMW 4580, BMW 4620, BMW 4660, BMW 4700, BMW 4740, BMW 4780, BMW 4820, BMW 4860, BMW 4900, BMW 4940, BMW 4980, BMW 5020, BMW 5060, BMW 5100, BMW 5140, BMW 5180, BMW 5220, BMW 5260, BMW 5300, BMW 5340, BMW 5380, BMW 5420, BMW 5460, BMW 5500, BMW 5540, BMW 5580, BMW 5620, BMW 5660, BMW 5700, BMW 5740, BMW 5780, BMW 5820, BMW 5860, BMW 5900, BMW 5940, BMW 5980, BMW 6020, BMW 6060, BMW 6100, BMW 6140, BMW 6180, BMW 6220, BMW 6260, BMW 6300, BMW 6340, BMW 6380, BMW 6420, BMW 6460, BMW 6500, BMW 6540, BMW 6580, BMW 6620, BMW 6660, BMW 6700, BMW 6740, BMW 6780, BMW 6820, BMW 6860, BMW 6900, BMW 6940, BMW 6980, BMW 7020, BMW 7060, BMW 7100, BMW 7140, BMW 7180, BMW 7220, BMW 7260, BMW 7300, BMW 7340, BMW 7380, BMW 7420, BMW 7460, BMW 7500, BMW 7540, BMW 7580, BMW 7620, BMW 7660, BMW 7700, BMW 7740, BMW 7780, BMW 7820, BMW 7860, BMW 7900, BMW 7940, BMW 7980, BMW 8020, BMW 8060, BMW 8100, BMW 8140, BMW 8180, BMW 8220, BMW 8260, BMW 8300, BMW 8340, BMW 8380, BMW 8420, BMW 8460, BMW 8500, BMW 8540, BMW 8580, BMW 8620, BMW 8660, BMW 8700, BMW 8740, BMW 8780, BMW 8820, BMW 8860, BMW 8900, BMW 8940, BMW 8980, BMW 9020, BMW 9060, BMW 9100, BMW 9140, BMW 9180, BMW 9220, BMW 9260, BMW 9300, BMW 9340, BMW 9380, BMW 9420, BMW 9460, BMW 9500, BMW 9540, BMW 9580, BMW 9620, BMW 9660, BMW 9700, BMW 9740, BMW 9780, BMW 9820, BMW 9860, BMW 9900, BMW 9940, BMW 9980, BMW 10020, BMW 10060, BMW 10100, BMW 10140, BMW 10180, BMW 10220, BMW 10260, BMW 10300, BMW 10340, BMW 10380, BMW 10420, BMW 10460, BMW 10500, BMW 10540, BMW 10580, BMW 10620, BMW 10660, BMW 10700, BMW 10740, BMW 10780, BMW 10820, BMW 10860, BMW 10900, BMW 10940, BMW 10980, BMW 11020, BMW 11060, BMW 11100, BMW 11140, BMW 11180, BMW 11220, BMW 11260, BMW 11300, BMW 11340, BMW 11380, BMW 11420, BMW 11460, BMW 11500, BMW 11540, BMW 11580, BMW 11620, BMW 11660, BMW 11700, BMW 11740, BMW 11780, BMW 11820, BMW 11860, BMW 11900, BMW 11940, BMW 11980, BMW 12020, BMW 12060, BMW 12100, BMW 12140, BMW 12180, BMW 12220, BMW 12260, BMW 12300, BMW 12340, BMW 12380, BMW 12420, BMW 12460, BMW 12500, BMW 12540, BMW 12580, BMW 12620, BMW 12660, BMW 12700, BMW 12740, BMW 12780, BMW 12820, BMW 12860, BMW 12900, BMW 12940, BMW 12980, BMW 13020, BMW 13060, BMW 13100, BMW 13140, BMW 13180, BMW 13220, BMW 13260, BMW 13300, BMW 13340, BMW 13380, BMW 13420, BMW 13460, BMW 13500, BMW 13540, BMW 13580, BMW 13620, BMW 13660, BMW 13700, BMW 13740, BMW 13780, BMW 13820, BMW 13860, BMW 13900, BMW 13940, BMW 13980, BMW 14020, BMW 14060, BMW 14100, BMW 14140, BMW 14180, BMW 14220, BMW 14260, BMW 14300, BMW 14340, BMW 14380, BMW 14420, BMW 14460, BMW 14500, BMW 14540, BMW 14580, BMW 14620, BMW 14660, BMW 14700, BMW 14740, BMW 14780, BMW 14820, BMW 14860, BMW 14900, BMW 14940, BMW 14980, BMW 15020, BMW 15060, BMW 15100, BMW 15140, BMW 15180, BMW 15220, BMW 15260, BMW 15300, BMW 15340, BMW 15380, BMW 15420, BMW 15460, BMW 15500, BMW 15540, BMW 15580, BMW 15620, BMW 15660, BMW 15700, BMW 15740, BMW 15780, BMW 15820, BMW 15860, BMW 15900, BMW 15940, BMW 15980, BMW 16020, BMW 16060, BMW 16100, BMW 16140, BMW 16180, BMW 16220, BMW 16260, BMW 16300, BMW 16340, BMW 16380, BMW 16420, BMW 16460, BMW 16500, BMW 16540, BMW 16580, BMW 16620, BMW 16660, BMW 16700, BMW 16740, BMW 16780, BMW 16820, BMW 16860, BMW 16900, BMW 16940, BMW 16980, BMW 17020, BMW 17060, BMW 17100, BMW 17140, BMW 17180, BMW 17220, BMW 17260, BMW 17300, BMW 17340, BMW 17380, BMW 17420, BMW 17460, BMW 17500, BMW 17540, BMW 17580, BMW 17620, BMW 17660, BMW 17700, BMW 17740, BMW 17780, BMW 17820, BMW 17860, BMW 17900, BMW 17940, BMW 17980, BMW 18020, BMW 18060, BMW 18100, BMW 18140, BMW 18180, BMW 18220, BMW 18260, BMW 18300, BMW 18340, BMW 18380, BMW 18420, BMW 18460, BMW 18500, BMW 18540, BMW 18580, BMW 18620, BMW 18660, BMW 18700, BMW 18740, BMW 18780, BMW 18820, BMW 18860, BMW 18900, BMW 18940, BMW 18980, BMW 19020, BMW 19060, BMW 19100, BMW 19140, BMW 19180, BMW 19220, BMW 19260, BMW 19300, BMW 19340, BMW 19380, BMW 19420, BMW 19460, BMW 19500, BMW 19540, BMW 19580, BMW 19620, BMW 19660, BMW 19700, BMW 19740, BMW 19780, BMW 19820, BMW 19860, BMW 19900, BMW 19940, BMW 19980, BMW 20020, BMW 20060, BMW 20100, BMW 20140, BMW 20180, BMW 20220, BMW 20260, BMW 20300, BMW 20340, BMW 20380, BMW 20420, BMW 20460, BMW 20500, BMW 20540, BMW 20580, BMW 20620, BMW 20660, BMW 20700, BMW 20740, BMW 20780, BMW 20820, BMW 20860, BMW 20900, BMW 20940, BMW 20980, BMW 21020, BMW 21060, BMW 21100, BMW 21140, BMW 21180, BMW 21220, BMW 21260, BMW 21300, BMW 21340, BMW 21380, BMW 21420, BMW 21460, BMW 21500, BMW 21540, BMW 21580, BMW 21620, BMW 21660, BMW 21700, BMW 21740, BMW 21780, BMW 21820, BMW 21860, BMW 21900, BMW 21940, BMW 21980, BMW 22020, BMW 22060, BMW 22100, BMW 22140, BMW 22180, BMW 22220, BMW 22260, BMW 22300, BMW 22340, BMW 22380, BMW 22420, BMW 22460, BMW 22500, BMW 22540, BMW 22580, BMW 22620, BMW 22660, BMW 22700, BMW 22740, BMW 22780, BMW 22820, BMW 22860, BMW 22900, BMW 22940, BMW 22980, BMW 23020, BMW 23060, BMW 23100, BMW 23140, BMW 23180, BMW 23220, BMW 23260, BMW 23300, BMW 23340, BMW 23380, BMW 23420, BMW 23460, BMW 23500, BMW 23540, BMW 23580, BMW 23620, BMW 23660, BMW 23700, BMW 23740, BMW 23780, BMW 23820, BMW 23860, BMW 23900, BMW 23940, BMW 23980, BMW 24020, BMW 24060, BMW 24100, BMW 24140, BMW 24180, BMW 24220, BMW 24260, BMW 24300, BMW 24340, BMW 24380, BMW 24420, BMW 24460, BMW 24500, BMW 24540, BMW 24580, BMW 24620, BMW 24660, BMW 24700, BMW 24740, BMW 24780, BMW 24820, BMW 24860, BMW 24900, BMW 24940, BMW 24980, BMW 25020, BMW 25060, BMW 25100, BMW 25140, BMW 25180, BMW 25220, BMW 25260, BMW 25300, BMW 25340, BMW 25380, BMW 25420, BMW 25460, BMW 25500, BMW 25540, BMW 25580, BMW 25620, BMW 25660, BMW 25700, BMW 25740, BMW 25780, BMW 25820, BMW 25860, BMW 25900, BMW 25940, BMW 25980, BMW 26020, BMW 26060, BMW 26100, BMW 26140, BMW 26180, BMW 26220, BMW 26260, BMW 26300, BMW 26340, BMW 26380, BMW 26420, BMW 26460, BMW 26500, BMW 26540, BMW 26580, BMW 26620, BMW 26660, BMW 26700, BMW 26740, BMW 26780, BMW 26820, BMW 26860, BMW 26900, BMW 26940, BMW 26980, BMW 27020, BMW 27060, BMW 27100, BMW 27140, BMW 27180, BMW 27220, BMW 27260, BMW 27300, BMW 27340, BMW 27380, BMW 27420, BMW 27460, BMW 27500, BMW 27540, BMW 27580, BMW 27620, BMW 27660, BMW 27700, BMW 27740, BMW 27780, BMW 27820, BMW 27860, BMW 27900, BMW 27940, BMW 27980, BMW 28020, BMW 28060, BMW 28100, BMW 28140, BMW 28180, BMW 28220, BMW 28260, BMW 28300, BMW 28340, BMW 28380, BMW 28420, BMW 28460, BMW 28500, BMW 28540, BMW 28580, BMW 28620, BMW 28660, BMW 28700, BMW 28740, BMW 28780, BMW 28820, BMW 28860, BMW 28900, BMW 28940, BMW 28980, BMW 29020, BMW 29060, BMW 29100, BMW 29140, BMW 29180, BMW 29220, BMW 29260, BMW 29300, BMW 29340, BMW 29380, BMW 29420, BMW 29460, BMW 29500, BMW 29540, BMW 29580, BMW 29620, BMW 29660, BMW 29700, BMW 29740, BMW 29780, BMW 29820, BMW 29860, BMW 29900, BMW 29940, BMW 29980, BMW 30020, BMW 30060, BMW 30100, BMW 30140, BMW 30180, BMW 30220, BMW 30260, BMW 30300, BMW 30340, BMW 30380, BMW 30420, BMW 30460, BMW 30500, BMW 30540, BMW 30580, BMW 30620, BMW 30660, BMW 30700, BMW 30740, BMW 30780, BMW 30820, BMW 30860, BMW 30900, BMW 30940, BMW 30980, BMW 31020, BMW 31060, BMW 31100, BMW 31140, BMW 31180, BMW 31220, BMW 31260, BMW 31300, BMW 31340, BMW 31380, BMW 31420, BMW 31460, BMW 31500, BMW 31540, BMW 31580, BMW 31620, BMW 31660, BMW 31700, BMW 31740, BMW 31780, BMW 31820, BMW 31860, BMW 31900, BMW 31940, BMW 31980, BMW 32020, BMW 32060, BMW 32100, BMW 32140, BMW 32180, BMW 32220, BMW 32260, BMW 32300, BMW 32340, BMW 32380, BMW 32420, BMW 32460, BMW 32500, BMW 32540, BMW 32580, BMW 32620, BMW 32660, BMW 32700, BMW 32740, BMW 32780, BMW 32820, BMW 32860, BMW 32900, BMW 32940, BMW 32980, BMW 33020, BMW 33060, BMW 33100, BMW 33140, BMW 33180, BMW 33220, BMW 33260, BMW 33300, BMW 33340, BMW 33380, BMW 33420, BMW 33460, BMW 33500, BMW 33540, BMW 33580, BMW 33620, BMW 33660, BMW 33700, BMW 33740, BMW 33780, BMW 33820, BMW 33860, BMW 33900, BMW 33940, BMW 33980, BMW 34020, BMW 34060, BMW 34100, BMW 34140, BMW 34180, BMW 34220, BMW 34260, BMW 34300, BMW 34340, BMW 34380, BMW 34420, BMW 34460, BMW 34500, BMW 34540, BMW 34580, BMW 34620, BMW 34660, BMW 34700, BMW 34740, BMW 34780, BMW 34820, BMW 34860, BMW 34900, BMW 34940, BMW 34980, BMW 35020, BMW 35060, BMW 35100, BMW 35140, BMW 35180, BMW 35220, BMW 35260, BMW 35300, BMW 35340, BMW 35380, BMW 35420, BMW 35460, BMW 35500, BMW 35540, BMW 35580, BMW 35620, BMW 35660, BMW 35700, BMW 35740, BMW 35780, BMW 35820, BMW 35860, BMW 35900, BMW 35940, BMW 35980, BMW 36020, BMW 36060, BMW 36100, BMW 36140, BMW 36180, BMW 36220, BMW 36260, BMW 36300, BMW 36340, BMW 36380, BMW 36420, BMW 36460, BMW 36500, BMW 36540, BMW 36580, BMW 36620, BMW 36660, BMW 36700, BMW 36740, BMW 36780, BMW 36820, BMW 36860, BMW 36900, BMW 36940, BMW 36980, BMW 37020, BMW 37060, BMW 37100, BMW 37140, BMW 37180, BMW 37220, BMW 37260, BMW 37300, BMW 37340, BMW 37380, BMW 37420, BMW 37460, BMW 37500, BMW 37540, BMW 37580, BMW 37620, BMW 37660, BMW 37700, BMW 37740, BMW 37780, BMW 37820, BMW 37860, BMW 37900, BMW 37940, BMW 37980, BMW 38020, BMW 38060, BMW 38100, BMW 38140, BMW 38180, BMW 38220, BMW 38260, BMW 38300, BMW 38340, BMW 38380, BMW 38420, BMW 38460, BMW 38500, BMW 38540, BMW 38580, BMW 38620, BMW 38660, BMW 38700, BMW 38740, BMW 38780, BMW 38820, BMW 38860, BMW 38900, BMW 38940, BMW 38980, BMW 39020, BMW 39060, BMW 39100, BMW 39140, BMW 39180, BMW 39220, BMW 39260, BMW 39300, BMW 39340, BMW 39380, BMW 39420, BMW 39460, BMW 39500, BMW 39540, BMW 39580, BMW 39620, BMW 39660, BMW 39700, BMW 39740, BMW 39780, BMW 39820, BMW 39860, BMW 39900, BMW 39940, BMW 39980, BMW 40020, BMW 40060, BMW 40100, BMW 40140, BMW 40180, BMW 40220, BMW 40260, BMW 40300, BMW 40340, BMW 40380, BMW 40420, BMW 40460, BMW 40500, BMW 40540, BMW 40580, BMW 40620, BMW 40660, BMW 40700, BMW 40740, BMW 40780, BMW 40820, BMW 40860, BMW 40900, BMW 40940, BMW 40980, BMW 41020, BMW 41060, BMW 41100, BMW 41140, BMW 41180, BMW 41220, BMW 41260, BMW 41300, BMW 41340, BMW 41380, BMW 41420, BMW 41460, BMW 41500, BMW 41540, BMW 41580, BMW 41620, BMW 41660, BMW 41700, BMW 41740, BMW 41780, BMW 41820, BMW 41860, BMW 41900, BMW 41940, BMW 41980, BMW 42020, BMW 42060, BMW 42100, BMW 42140, BMW 42180, BMW 42220, BMW 42260, BMW 42300, BMW 42340, BMW 42380, BMW 42420, BMW 42460, BMW 42500, BMW 42540, BMW 42580, BMW 42620, BMW 42660, BMW 42700, BMW 42740, BMW 42780, BMW 42820, BMW 42860, BMW 42900, BMW 42940, BMW 42980, BMW 43020, BMW 43060, BMW 43100, BMW 43140, BMW 43180, BMW 43220, BMW 43260, BMW 43300, BMW 43340, BMW 43380, BMW 43420, BMW 43460, BMW 43500, BMW 43540, BMW 43580, BMW 43620, BMW 43660, BMW 43700, BMW 43740, BMW 43780, BMW 43820, BMW 43860, BMW 43900, BMW 43940, BMW 43980, BMW 44020, BMW 44060, BMW 44100, BMW 44140, BMW 44180, BMW 44220, BMW 44260, BMW 44300, BMW 44340, BMW 44380, BMW 44420, BMW 44460, BMW 44500, BMW 44540, BMW 44580, BMW 44620, BMW 44660, BMW 44700, BMW 44740, BMW 44780, BMW 44820, BMW 44860, BMW 44900, BMW 44940, BMW 44980, BMW 45020, BMW 45060, BMW 45100, BMW 45140, BMW 45180, BMW 45220, BMW 45260, BMW 45300, BMW 45340, BMW 45380, BMW 45420, BMW 45460, BMW 45500, BMW 45540, BMW 45580, BMW 45620, BMW 45660, BMW 45700, BMW 45740, BMW 45780, BMW 45820, BMW 45860, BMW 45900, BMW 45940, BMW 45980, BMW 46020, BMW 46060, BMW 46100, BMW 46140, BMW 46180, BMW 46220, BMW 46260, BMW 46300, BMW 46340, BMW 46380, BMW 46420, BMW 46460, BMW 46500, BMW 46540, BMW 46580, BMW 46620, BMW 46660, BMW 46700, BMW 46740, BMW 46780, BMW 46820, BMW 46860, BMW 46900, BMW 46940, BMW 46980, BMW 47020, BMW 47060, BMW 47100, BMW 47140, BMW 47180, BMW 47220, BMW 47260, BMW 47300, BMW 47340, BMW 47380, BMW 47420, BMW 47460, BMW 4

ptas. Lavafaros: Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. Eleva- ptas. Lavafaros: Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. Eleva-

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07. Honda Civic 1.500 130 191 8,1 12,78 2.640.488

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12. 990 SE 993 63 143 7,3 10,39 1.368.360

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00. Trooper 3 p. DLX 2.771 100 151 8,1 10,34 3.413.388

JAGUAR

C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00. XJ 6 4.0 3.980 235 225 13,3 18,74 7.397.551

OPCIONES: Pintura Metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 168.300 ptas.

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44. VAZ 2104 1.294 63 148 7,6 11,24 920.194

OPCIONES: 71.674 ptas. Juego de mofluras: 3.875 ptas. Tapón de gasolina con llave: 1.350 ptas.

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 16 16. Y10 Fire 993 45 148 6,0 10,27 1.104.729

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire:

18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e. Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas.

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11. Discovery TD Base 2.496 113 147 9,3 10,09 3.296.919

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 60.107 ptas. Pintura metalizada: Versiones de 2 puertas del Range: 120.000 ptas.

LOTUS

Tayre, S.A. Tel.: (91) 259 94 63. Lotus Excel 2.172 183 217 11,4 15,31 7.669.787

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 350.000 ptas.

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01. 222 1.996 220 214 11,7 17,47 6.063.524

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E:

84.583 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 222S: 88.650 ptas. Techo corredizo: 422, 430: 175.331 ptas.

MERCEDES BENZ

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 350.000 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los modelos 190,

excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 250 D Turbo, 300 D, 300 D Turbo, 300 D 4 Matic, 300 DT, 4Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 280 E 4 Matic, 300 E, 300 E-24v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TDT 4Matic, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24v: 163.881 ptas.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo:

3.600kg, a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Pintura Metalizada: Montero Corto 2.5 Turbo Diesel

y Montero Largo 2.5 Turbo Diesel: 56.000 ptas. Precio con IVA incluido.

NISSAN

Nissan Motor Ibérica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSI: 8.133 ptas. Toda la gama Kadett: 12.216 ptas.

OPEL

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSI:

8.133 ptas. Toda la gama Kadett: 12.216 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS, CD y GT: 12.000 ptas.

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSI:

8.133 ptas. Toda la gama Kadett: 12.216 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS, CD y GT: 12.000 ptas.





Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Granada G16 2.0 Familiar, Sierra CL 1.8 4p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 280 E, 280 CE, 300 E, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Corsa 1.0 3p, Corsa Swing 1.0 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like A 112 Junior TC, A 112 LX, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 190 D, 200 D, 230 E, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 205 Junior 3p, 205 XL, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 924 Coupé, 924 Turbo, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R4, R4 TL, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R4 TL, R4 GTL, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Metro 1.0, Metro 1.3, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Panda 35, Panda 45, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Samba LE, Samba LS, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Polo Bunny 1.0, Polo 40 C, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Polo Classic Bel Air, Polo Fox Diesel, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 244 GL, 244 GLE, etc.

OTRAS MARCAS

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like JAGUAR XJS 4.2, XJ 12 Sovereign V12, etc.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción



Los nuevos Ford Sierra, presentes en España con un buen número de versiones capaces de satisfacer al usuario más exigente, gracias a unas mecánicas más modernas resultan mucho más agradables de conducir. También la nueva gama trae consigo unos mejores precios y un equipamiento de serie mucho más completo.

GAMA FORD SIERRA

# FAMILIARES PARA TODOS LOS GUSTOS

**F**ORD está representada en el segmento de los familiares de tipo medio-alto por el Sierra, un modelo que desde que vio la luz en el 82 ha sufrido diversas remodelaciones, que han ido actualizando su imagen. Ahora con la nueva gama, la marca ha vuelto a introducir algunas novedades con el ánimo de relanzarlo y conseguir un mayor índice de penetración en un segmento tan difícil y competido como es en el que está encuadrado este modelo de Ford.

Los puntos claves en los que se basa la ofensiva de Ford son un nuevo diseño, un

mejor equipo de serie y un ajuste general de los precios. En España la gama Sierra la componen cuatro motorizaciones diferentes, bueno, en concreto son tres: una de dos litros de gasolina alimentada por un carburador doble que tiene una potencia de 110 caballos, y otra también de la misma cilindrada pero equipada con un sistema de inyección electrónica, esta motorización está disponible con o sin catalizador. En el caso de no contar con catalizador dispone de una potencia de 125 caballos que se ven reducidos a 120 con catalizador; y por último una de 1,8 litros

**VIRTUDES**

- Acabado
- Confort de marcha
- Consumos

**FORD SIERRA CL 2.0 4P**  
PRECIO: 1.967.019 PTAS.

- Desarrollos largos
- Suspensión blanda
- Recuperaciones

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Mejoras mecánicas
- Acabado
- Precio

**FORD SIERRA GL 2.0i 4P**  
PRECIO: 2.175.029 PTAS.

- Balanceo de la carrocería
- Suspensión muy suave
- Tacto del freno

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Mejoras mecánicas
- Acabado
- Poco contaminante

**FORD SIERRA GL 2.0 cat. 4P**  
PRECIO: 2.273.019 PTAS.

- Suspensión muy suave
- Balanceo de la carrocería
- Tacto del freno

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Consumo
- Acabado
- Aumento de potencia

**FORD SIERRA CL 1.8 TD 4P**  
PRECIO: 2.157.489 PTAS.

- Rendimiento a pocas vueltas
- Recuperaciones
- Desarrollos largos

**DEFECTOS**

turbo diesel. Más adelante, justo después del verano también estará disponible el Cosworth con tracción a las cuatro ruedas y un motor de 220 caballos de potencia. En el caso de los propulsores de gasolina, son los nuevos motores DOHC con doble árbol de levas que Ford presentó el pasado mes de mayo, que se distinguen por tener un menor consumo y una mínima emisión de contaminantes. Por lo tanto en la nueva gama el motor más novedoso es el 1,8 turbo diesel, que viene a sustituir al anterior 2,3 atmosférico y que con una menor cilindrada gracias al turbo ofrece

más potencia, 75 caballos contra los 67 del atmosférico.

En general estos nuevos motores de doble árbol de levas tienen un mejor rendimiento en cualquier régimen de giro sobre todo en bajas revoluciones, con una mayor facilidad para subir de vueltas. Lo cierto es que ahora se recuperan mejor y a diferencia de como sucedía con los anteriores motores con ausencia total de vibraciones y con mucha menos rumorosidad. El apartado donde más se han visto beneficiado estos motores ha sido en los consumos, donde las cifras se han visto



**DISEÑO CLÁSICO.** Para los amantes del diseño clásico Ford ofrece el Sierra con carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas.

reducidas considerablemente. En líneas generales se puede decir que los Sierra con los nuevos propulsores resultan infinitamente más agradables de conducir. Por lo que respecta al motor 1.8 turbo diésel es el mismo que utilizan los Fiesta, Escort y Orion al que se le ha adaptado un turbocompresor Garrett Airesearch T3 con el que consiguen aumentar la potencia de 60 a 75 caballos. Uno de los aspectos más positivos de este motor son sus consumos muy ajustados. El punto más negativo es que es un motor que rinde a la perfección en la zona alta del cuentarrevoluciones y se muestra muy perezoso a la hora de subir de vueltas. Hasta que entra en funcionamiento el turbo, cosa que sucede en torno a las 2.500 revoluciones,

es un poco lento, más que en su versión atmosférica. Otro apartado mecánico que ha cambiado en la nueva gama Sierra es la caja de cambios. Ahora la carcasa está construida de aluminio, y por lo tanto tiene un peso mucho menor. Por otro lado ha mejorado en suavidad de funcionamiento y el selector es más preciso y con unos recorridos sensiblemente más cortos. Los desarrollos de las distintas velocidades son similares en España, la cuarta y quinta siguen resultando un poco largas; esto en las versiones alimentadas con inyección electrónica lo han paliado equipándolos con un desarrollo final más corto que permite sacar un mayor rendimiento al motor.

**TAMBIEN DEPORTIVOS.** Para los amantes de gustos más deportivos están disponibles las versiones con carrocería de dos volúmenes y tres puertas, que además tienen unos tarados más duros de suspensiones.

**TRACCION TOTAL.** Entre la gama Ford Sierra hay disponible una nueva variante con tracción a las cuatro ruedas impulsada por el motor de dos litros de 125 caballos de potencia.

Las suspensiones prácticamente no han variado; siguen resultando muy blandas, esto contribuye a ofrecer un mejor confort de marcha, pero por contra en las curvas se inclina en exceso y si bien es difícil que comprometa su estabilidad resulta desagradable. En las versiones con carácter más deportivo (las XR), las suspensiones tienen unos muelles más energícos y unos amortiguadores de gas con tarados más duros. En general el comportamiento de los Sierra es noble y tan sólo en situaciones extremas sale a rulucir su condición de tracción trasera y se puede apreciar un ligero derrapaje del tren trasero. Los frenos por su parte tampoco han experimentado ninguna novedad importante, siguen recurriendo a discos autoventilados en las

ruedas delanteras y tambores en las traseras. En general su funcionamiento es bueno y aguantan bien los esfuerzos prolongados. Por otro lado la marca ofrece un sistema antibloqueo de frenos de opción, a un precio de 205.000 pesetas, que mejora la capacidad de frenada, y que se puede montar en todas las versiones existentes en nuestro país. Al margen de todo esto hay disponible una versión impulsada por el motor de dos litros de inyección de cuatro ruedas motrices, que viene a sustituir a la anterior versión de 2,8 litros. Esta variante con tracción a las cuatro ruedas con respecto a la de dos tiene una velocidad sensiblemente inferior y unos consumos un poco más elevados, pero a cambio ofrece ▶

**GRAN CAPACIDAD.** Las versiones con carrocería familiar además de ofrecer todo lo de las demás, tienen una gran capacidad de carga, con un maletero gigantesco.

FICHA TECNICA				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.753
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección + Turbo
Compresión	10,3 a 1	10,3 a 1	10,3 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (81 kw)/5.600	125 CV (92 kw)/5.500	120 CV (88 kw)/5.500	75 CV (55 kw)/4.500
Par máximo / r.p.m.	17,8 mkg (174 Nm)/3.000	17,7 mkg (174 Nm)/3.000	17,4 mkg (171 Nm)/3.000	15,5 mkg (153 Nm)/2.200
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera/4x4	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,4/22,4	7,1/13,3/20,7	7,1/13,3/20,7	7,7/14,4/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,1/36,7	27,8/34	27,8/34	30,1/36,7
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
<b>DIRECCION</b>				
Sistema	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida
Vueltas de volante	2,5	2,5	2,5	2,5
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1	10,1	10,1
<b>FRENOS</b>				
Delante	Discos autoventilados	Discos autoventilados	Discos autoventilados	Discos autoventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt
<b>RUEDAS</b>				
Llantas (pulgadas)	De chapa, 5,5 x 14	De chapa, 5,5x14	De chapa, 5,5x14	De chapa, 5,5 x 14
Neumáticos	185/65 R x14	185/65 R x14	185/65 R x14	185/65 R x14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1.065	1.115	1.115	1.135
Capacidad del depósito de combus	60	60	60	60

CONSUMOS				
Datos en l/100 km.	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>CIUDAD</b>				
A 29 km/h de promedio	10,3	10,8	11,1	9,1
<b>CARRETERA</b>				
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,5	6,8	5,5
En conducción rápida	10,9	11,2	11,6	10,3
<b>AUTOPISTA</b>				
A 120 km/h de cruceo	8,8	9,2	9,5	8,5
A 140 km/h de cruceo	10,1	10,4	10,6	10,3
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>				
Litros/100 km	8,7	9,2	9,5	7,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>				
Kilómetros recorridos	589	552	531	669

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
A 60 km/h:	15,3	15,8	15,8	16,2
A 100 km/h:	45,2	45,7	45,7	46,3
A 120 km/h:	64,1	64,5	64,5	66,4

SONORIDAD				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
Al ralentí:	53,1	52,9	52,9	56,2
A 60 km/h:	63,4	63,2	63,2	65,8
A 90 km/h:	68,5	68,2	68,2	70,5
A 120 km/h:	71,2	70,8	70,8	72,8
A 140 km/h:	73,9	73,4	73,4	76,2

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

PRESTACIONES				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>				
Km/h	184	193	189	163
<b>ACELERACION</b>				
400 m. salida parada (seg.)	18,3	17,1	17,6	19,7
1.000 m. salida parada (seg.)	33,1	31,9	32,4	36,7
0-100 km/h (seg.)	11,2	10,3	10,8	15,6
Metros recorridos	194	179	187	280
<b>RECUPERACION</b>				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,1	18,7	20,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	19,7	20,2	24,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,6	33,5	33,9	38,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,3	37,1	37,6	44,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,4	10,1	10,4	15,5
Metros recorridos	317	281	289	440
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,3	13,9	14,3	20,4
Metros recorridos	428	389	400	576

EQUIPAMIENTO				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	SI	SI	NO
Paros automáticos	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	OP	OP	OP
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrosiva regulable electr. (zuda Aicha)	NO	OP	OP	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento post. no divisible	SI	SI	SI	SI



**DOS CUADROS DIFERENTES.**

La gama Sierra dispone de dos cuadros de instrumentos diferentes, que tienen en común un diseño un poco soso con la instrumentación imprescindible. Las versiones de gasolina disponen de cuentarrevoluciones mientras que las diesel en su lugar equipa un reloj analógico. También son diferentes los volantes. Por lo demás los salpicaderos son similares y siguen conservando el buen acabado que siempre ha distinguido a este modelo.

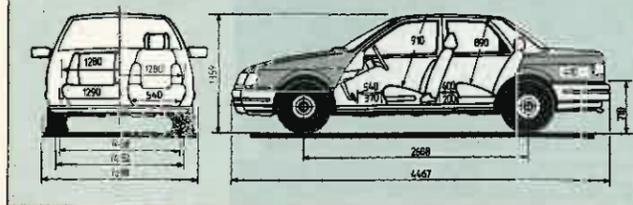


un comportamiento excepcional y permite circular por suelos deslizantes sin ninguna dificultad.

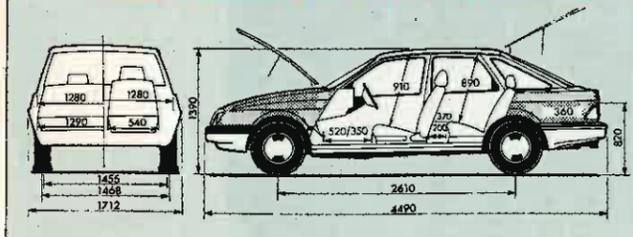
Tal como viene sucediendo hasta ahora, Ford sigue comercializando el Sierra con cuatro tipos de carrocería: de dos volúmenes con tres y cinco puertas, de tres volúmenes y familiar, que suman en total casi una veintena de versiones, capaces de satisfacer al usuario más exigente. Las versiones más deportivas se distinguen por equipar unos spoilers más grandes y un

**ASIENTOS DIFERENTES.** Los asientos son de un buen tamaño y confortables. Los de las versiones deportivas se distinguen de las otras en que tienen un diseño con mejor sujeción lateral.

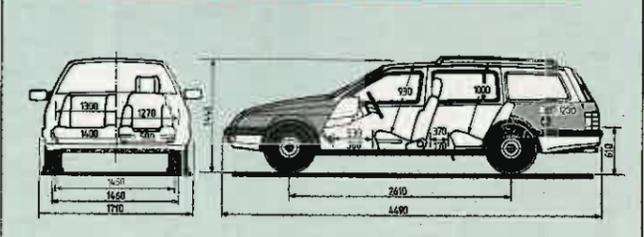
**FORD SIERRA TRES VOLUMENES**



**FORD SIERRA DOS VOLUMENES**



**FORD SIERRA FAMILIAR**



**GASOLINA Y GASOIL.**

Los Sierra están disponibles con motores de gasolina de dos litros de carburadores y de inyección y una de 1,8 litros de gasoil.



alerón trasero de tipo puente, diferente al que venían equipando hasta ahora. El interior ha variado poco y sigue haciendo gala del buen acabado que siempre ha caracterizado a este modelo de Ford. El cuadro de instrumentos sigue siendo muy inusual con la información imprescindible, además de tener el mismo diseño independientemente de la motorización, en el

caso de la versión turbodiesel se distingue en que en vez de llevar cuentarrevoluciones dispone de un reloj analógico. Las diferencias más importantes en el interior son los asientos, que en las versiones más deportivas tienen un diseño más deportivo con una mejor sujeción lateral.

Lo más interesante de la nueva gama Sierra en este sentido es que dispone de



un equipamiento de serie más completo y de unos precios más contenidos, que le sitúan en una mejor posición a la hora de enfrentarse a sus rivales más directos, el Renault 21, Peugeot 405, Citroën BX y Opel Vectra y entre los que casi siempre el modelo de Ford resultaba más caro y con un nivel de equipamiento peor. Por lo tanto ahora los elevados eléctricos son de serie en todas las versiones, al igual que el cierre centralizado. También ahora la dirección asistida es de serie en todos los Sierra. En definitiva unos Ford Sierra mucho más competitivos, con un magnífico acabado tal y como se han caracterizado siempre y equipados con unas mecánicas mucho más modernas, con un menor consumo y sobre todo muy poco contaminantes.

**PARA TODOS LOS GUSTOS.** La gama Ford Sierra es muy amplia con las combinaciones que se pueden hacer de motorizaciones y carrocerías hay cerca de veinte versiones.

Manuel Madrid  
Fotos: Alfonso J. Nieto

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador Ford España S.A., Paseo de la Castellana, 135 28050 Madrid Teléfono: (91) 336 91 00 Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra Red de postventa: 400 puntos de asistencia técnica en toda España

**MECANICA**

MOTOR	Bueno	Han mejorado en suavidad de funcionamiento y en consumo. Ahora son más agradables.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Tiene un funcionamiento más suave y menos recorrido el selector.
TRANSMISION	Buena	Se mejoraría con unos desarrollos finales más cortos que permitirían un mejor rendimiento.

**CONFORT**

PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Está bien resuelto y todo está muy a mano. Los asientos son confortables.
CLIMATIZACION	Buena	El sistema de climatización y aireación es suficiente para las medidas del coche.
SONORIDAD	Buena	En los nuevos Ford Sierra este aspecto ha mejorado considerablemente.

**COMPORTAMIENTO**

DIRECCION	Normal	Es precisa, además dispone de un sistema que la endurece en relación a la velocidad.
FRENOS	Buenos	Aguantan bien los esfuerzos, la única pega habría que buscarla en el tacto del pedal.
SUSPENSION	Normal	Es confortable pero muy suave, en carreteras viradas se inclina en exceso la carrocería.

**CARROCERIA**

HABITABILIDAD	Buena	Dispone de espacio suficiente para alojar en su interior a cinco pasajeros.
MALETERO	Excelente	Es bastante amplio con una capacidad de carga sensacional.
CALIDAD	Excelente	Es de los coches de su segmento mejor realizado, con una gran calidad.

**RENDIMIENTO**

VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Los Sierra no se han distinguido nunca precisamente por tener una velocidad elevada.
ACELERACION	Normal	Con las novedades técnicas que presentan han mejorado sensiblemente.
RECUPERACION	Normal	Al igual que las aceleraciones las recuperaciones son ahora algo mejores.

**ECONOMIA**

CONSUMO	Bueno	Los nuevos motores de doble árbol de levas proporcionan unos consumos más reducidos.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Ford con el ánimo de hacer más atractivo este modelo lo ha equipado mejor.
PRECIO	Bueno	Con la nueva estrategia de Ford los Sierra son ahora mucho más competitivos.

- VIRTUDES**
- Comportamiento eficaz
  - Frenos potentes
  - Buena habitabilidad

**FORD SIERRA COSWORTH 4X4**  
PRECIO: 5.600.000 PTAS.

- DEFECTOS**
- Falta de potencia en baja
  - Instrumentación pobre
  - Posición pedal acelerador

**DEFECTOS**



FORD SIERRA COSWORTH 4x4

**FUERZA BRUTA**

El nombre de Cosworth, tan unido al mundo de la competición, no podía quedarse atrás y dejarse superar por sus rivales sin defenderse. Consciente de la efectividad de la tracción integral sobre todo en el mundo de los rallyes, Ford la incorpora en su modelo más deportivo: el Sierra Cosworth.

**E**L último de los Sierra conserva todas las ventajas de habitabilidad de una berlina familiar, su carrocería de cuatro puertas permite además acceder normalmente a las plazas traseras, pero en sus entrañas late el corazón de todo un deportivo. 220 caballos de potencia, 230 kilómetros por hora de velocidad máxima y una aceleración de cero a cien de poco más de seis segundos y medio, son las credenciales de la tercera generación del Sierra Cosworth.

A primera vista el nuevo Ford no delata su condición de deportivo ganador de numerosas competiciones, pero un análisis más detallado de su carrocería nos hace sospechar que no se trata de un Sierra corriente. La poca altura al suelo, los generosos neumáticos, así como el alerón trasero y las tomas de aire, nos anuncian el verdadero carácter del Cosworth.

La tracción total permite adiestrar los 220 caballos del Cosworth y dominarlos sin dificultad. Su facilidad de manejo no tiene nada que ver con las dos versiones anteriores, sobre todo con la primera, que

resultaba bastante delicada de conducir. El Cosworth 4x4 ha ganado considerablemente en docilidad y seguridad de conducción, pero a costa también de su precio que será de aproximadamente un millón de pesetas más caro que la versión de tracción trasera, cuando se comercialice en nuestro país a partir de otoño.

**DE CORTE CLÁSICO.**

La instrumentación del salpicadero se queda algo escasa para un coche de talante deportivo.



El motor se ha modificado en casi su totalidad mejorando el rendimiento y la potencia, como resultado el 4x4 desarrolla ahora dieciséis caballos más de potencia que el dos ruedas motrices. Es un motor que empuja con toda su fuerza cuando la aguja del cuentavueltas se acerca a las 3.500 revoluciones. Esto obliga a jugar constantemente con el cambio cuando circulamos por ciudad, para mantenerlo por encima de las 3.500 vueltas, si queremos mantener el coche a un ritmo alegre. El Cosworth es un coche muy caluroso que hace casi imprescindible el montaje del aire acondicionado, afortunadamente en España parece ser que se incluirá en el equipo de serie, cuando se comercialice.

El turbocompresor entra en acción de forma brusca, casi violenta cuando se pisa el acelerador en primera velocidad y hay



**COMODOS Y DEPORTIVOS.**

Los baquets delanteros son excelentes y la opción del cuero aporta distinción.

que tener cuidado de cambiar en seguida a una marcha superior para no pasarlo de revoluciones, debido a la rapidez con la que sube de vueltas. También notamos que la parte superior de la palanca no va fija y se mueve cuando cambiamos con cierta decisión.

El Cosworth es un coche que incita a ir deprisa, tanto por el placer de sentir debajo del pie la fuerza de 220 caballos, como por la facilidad con la que sale de las curvas. Sólo en el límite se aprecia un ligero deslizamiento del tren trasero (el reparto del par motor es de un 34 por ciento en las ruedas delanteras y un 66 en las traseras). El broche al buen comportamiento del 4x4 lo ponen unos frenos potentes y con buen tacto y una dirección rápida con un buen grado de asistencia.

El nuevo Sierra 4x4 es irresistible, pocos coches pueden mantener su ritmo endiablado sin perder los papeles y además ofrecer todas las ventajas de habitabilidad y espacio de un familiar. El Cosworth es un deportivo de pura raza disfrazado de familiar, es un auténtico lobo con piel de cordero.

Simonetta Garih  
Fotos: Ramón Rodríguez

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,8 mm. Carrera: 77,0 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 220 CV(161,8 Kw) a 6.250 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección Weber y turbocompresor Garrett. Combustible: Gasolina con y sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central epicicloidial y trasero autobloqueante de acoplamiento viscoso. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco, mando por cable autoajustable. Velocidad en 1ª a

1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,8 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente por columnas MacPherson, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, muelles helicoidales y estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de aleación 7X15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26 km/h de promedio.....	11,7
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	7,8
En conducción rápida.....	18,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	10,7
A 140 km/h de cruceo.....	10,9
A 180 km/h de cruceo.....	15,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	10,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	550

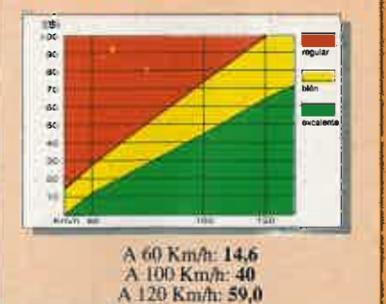
**PRESTACIONES**

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	231,7
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....		14,7
1.000 m salida parada.....		26,9
De 0 a 100 km/h.....		6,6
Recorriendo (metros).....		111
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		31,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		6,3
recorriendo (metros).....		177
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		9,2
recorriendo (metros).....		254

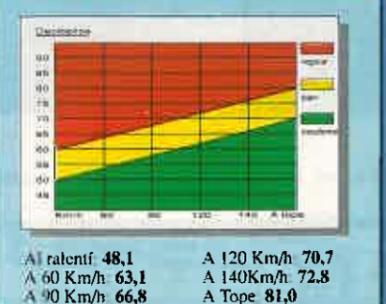
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



# VECTRA



Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Porque hay veces que el soñar no basta. La clave del Vectra es la diferencia. No decir nunca demasiado y descubrir que no es otro coche más. Tan sólo conocerlo.

Hemos creado una línea que dibuja el futuro. Un diseño que despierta la ambición. El más completo equipamiento y la gama más diversa. En diesel o gasolina, en 4 o 5 puertas, con versiones GL, deportivos GT, lujosos GLS y CD e insuperable el Vectra 2000 16 V, con sus 150 CV. de potencia.

Cumpla sus deseos.  
Porque hay realidades que marcan.  
La diferencia es Vectra.

\*Desde 1.913.000 Ptas.

*¡Opel mejor que nunca!*

\* Transporte, IVA y gastos de preentrega incluidos. Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).



**OPEL**

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

LA GASOLINA SIN PLOMO  
CONTRA LA SUPER

# ALGO MAS QUE ECOLOGIA

97 Octanos  
CON PLOMO

## A FAVOR

Amplia red de distribución en toda España.

Mejor rendimiento del motor

## EN CONTRA

Incompatible con los catalizadores

Gases de escape más nocivos.



**L**A reciente liberalización del precio de los combustibles y la posterior bajada del precio de la gasolina sin plomo, ha provocado un tremendo revuelo entre los automovilistas, que en este momento se encuentran un tanto confusos ante la falta de información que hay por parte de la administración en lo que se refiere a este tema. Por una parte está el desconocimiento de que coches pueden utilizar la llamada gasolina verde. Afortunadamente las diferentes marcas de automóviles y los medios de comunicación están informando sobre el tema. Por otro lado, el conductor desconfía de las posibles ventajas que le

puede aportar el uso continuado de este combustible en un coche no catalizado.

Con la intención de aportar un poco de luz a todo este oscuro embrollo, Motor 16 ha realizado un estudio de tipo práctico sobre el uso de la gasolina sin plomo en coches sin catalizar. Para ello hemos buscado tres modelos con motores por debajo de los fatídicos 2.000 centímetros cúbicos que marcan la obligatoriedad de cumplir la norma anticontaminación y por lo tanto, y mientras no se descubra otro método, la necesidad de montar un catalizador.

Entre la oferta nacional de coches que pueden utilizar indistintamente la gasolina convencional con plomo y la ga-

solina verde sin necesidad de intervención mecánica, escogimos un pequeño utilitario, el Peugeot 205 GR, un coche de tipo medio, el Renault 19 GTS, y una berlina de dos litros, el Ford Sierra 2.0 GL.

Con los tres realizamos las mismas pruebas, que en términos generales arrojan como conclusión que el empleo de la gasolina sin plomo en coches sin catalizar, prácticamente no aporta ninguna ventaja al usuario y pocas, además de dudosas, al medio ambiente, puesto que sus depósitos y canalizaciones de combustible no están pensadas para las características de el nuevo combustible.

La primera parte de la prueba consistió

en dar una utilización normal a los tres coches, con la salvedad de emplear exclusivamente gasolina sin plomo. En estas condiciones, dando al coche un uso normal, no se detectó en ninguno de los tres una pérdida de rendimiento apreciable por el conductor. El Ford Sierra acusó ligeramente el uso de esta gasolina con unas recuperaciones algo más perezosas.

Sin embargo, en los aspectos que más se notó la utilización de la gasolina sin plomo, fueron de tipo práctico. Por una parte la escasa red de distribución de gasolina sin plomo nos obligaba a recurrir continuamente a la lista que publica periódicamente Campsa. ➤

95 Octanos  
SIN PLOMO

## A FAVOR

Precio dos pesetas más barato.

No expulsa plomo al ambiente por el escape.

## EN CONTRA

Combustible muy volátil.

Peor arranque con el motor caliente o a alta temperatura ambiental.

Esta gasolina es mucho más volátil que la convencional, por lo que se aprecia el fuerte olor de la misma, sobre todo en esta época estival en la cual es habitual circular con las ventanillas abiertas y la elevada temperatura ambiental favorece la volatilización del combustible.

En este sentido hay que decir que un porcentaje muy elevado de la contaminación producida por un automóvil se produce por los hidrocarburos volátiles que

encontrar entre los gases de escape una gran cantidad de hidrocarburos aromáticos en estado puro.

Estos compuestos están considerados como nocivos para el hombre y los animales, tanto por inhalación, como por contacto y, además se especula con su posible incidencia en las enfermedades de tipo cancerígeno.

En los coches dotados de catalizador y en algunos que no lo llevan, el fabricante



**GRAN PRECISION**  
Una vez más, el Correvit fue una ayuda inestimable para obtener datos fiables.

contienen los combustibles. Estos se vierten a la atmósfera desde el depósito de combustible, por los respiraderos del mismo, por las posibles fugas del circuito de alimentación o, mismamente, desde el carburador. En este sentido, la utilización de gasolina sin plomo en coches que no tienen dispositivos para contrarrestar este efecto llega a ser más perjudicial que la gasolina convencional, puesto que es mucho más volátil. Pero no sólo por la cantidad de hidrocarburos que quedan en la atmósfera, sino por la calidad de los mismos. La ausencia de plomo en la gasolina, se palia con la adición de benceno y benzopireno, que son hidrocarburos que tienen una gran resistencia a la temperatura sin que se produzca autoencendido.

Estos compuestos no son biodegradables y por sus características no son fácilmente controlables. Por esto es normal

ha previsto la utilización de este combustible, por lo que se han incluido elementos tales como filtros de carbón en los respiraderos del depósito de combustible, canalizaciones de combustible de alta seguridad y sistemas de inyección en los cuales es muy difícil que se produzca el paso de los gases a la atmósfera.

Otro de los puntos en los que el uso de la gasolina sin plomo afectó a los coches de la prueba, fue a la hora de arrancar con el motor en caliente. Los tres perdieron la facilidad para arrancar en estas condiciones. Este fenómeno se apreciaba con más claridad en el Renault 19 y en el Peugeot 205, puesto que ambos disponen de carburador. Al Ford Sierra le afectó en menor medida, y siempre que en condiciones de elevada temperatura se arrancara sin tocar el acelerador, las cosas iban bien, pero si se nos disparaba el pie derecho, el

### NORMAS SIN PLOMO

✓ **LOS** coches con catalizador, **SOLO** pueden utilizar gasolina sin plomo.

✓ **NO** todos los coches sin catalizador pueden emplear gasolina sin plomo. Es necesario consultar con el concesionario.

✓ **EN** algunos modelos, un simple reglaje en el encendido y en la alimentación posibilita el uso de la gasolina sin plomo, pero entonces el funcionamiento con gasolina convencional es peor.

✓ **PARTICULARMENTE** en los coches con mecánicas más antiguas, es conveniente que cada tres o cuatro depósitos de gasolina sin plomo, se realice un llenado con gasolina convencional.

✓ **ES** muy peligroso llevar gasolina en bidones que no estén específicamente pensados para ello.

✓ **ES** conveniente apurar el depósito antes de cambiar a gasolina sin plomo o viceversa.

✓ **HAY** que tener más precaución con la salida de los gases del depósito al abrir el tapón.

✓ **SI** al utilizar gasolina sin plomo se aprecian tirones o el típico ruidito de picado, es necesario acudir al concesionario para regular el encendido.



motor se resistía durante algunos intentos a girar. Está claro que el sistema de inyección elimina parte de los inconvenientes.

Después de un periodo de pruebas en condiciones normales de tráfico abierto y uso cotidiano, pasamos a la medición precisa del rendimiento de los coches con cada uno de los combustibles. Para evitar al máximo la incidencia de factores externos, realizamos las pruebas en el circuito del Jarama, realizando una conducción absolutamente convencional, a una media de 70 kilómetros por hora y sin apurar las marchas ni llegar a superar los 120 kilómetros por hora en la recta. Con la ayuda del Correvit determinamos con exactitud el consumo en cada uno de los casos. Así mismo realizamos pruebas de aceleración y recuperación con los diferentes combustibles.

El estudio de los resultados de esta minuciosa prueba nos permite reafirmarnos



### VENTAJA AL GRANDE.

La gasolina verde empieza a ser económicamente interesante a partir de consumos medios por encima a los diez litros cada cien kilómetros.



en el hecho de que hoy por hoy el uso de gasolina sin plomo en coches no catalizados no aporta grandes ventajas a su conductor y si algunos inconvenientes, puesto que puede llegar a costar algunas pesetas más cada 100 kilómetros.

En los modelos más pequeños, Peugeot y Renault, se apreció un ligero aumento del consumo con la gasolina verde, cuya diferencia de precio no llega a resultar favorable, dada la austeridad de las cifras. En cambio, en el Ford Sierra, que dispone de un motor de más cilindrada y, por lo tanto consume más, las diferencias de consumo eran muy pequeñas, y económicamente aparece una ventaja a favor de la gasolina sin plomo de unas 16 pesetas cada cien kilómetros.

Lógicamente, cuanto más gaste un mo-

tor, más interesante será emplear este combustible.

Por lo que se refiere a aceleraciones y recuperaciones, el fenómeno es inverso. Los coches pequeños, apenas se vieron afectados por el nuevo combustible y las cifras del Correvit fueron casi idénticas con los dos combustibles. Después de repetir muchas veces las pruebas, tan sólo unas centésimas de segundo separaban a un combustible de otro. En cambio en el Sierra, se apreció una ligera pérdida tanto en recuperaciones como en aceleración, aunque la diferencia tampoco fue alarmante y generalmente inapreciable por un conductor normal.

La conclusión a todo este estudio hay que examinarla desde dos aspectos. Por un lado la cuestión medioambiental. En

efecto, el uso de esta gasolina evita el plomo en el ambiente, pero en los coches que no están preparados para utilizarla se produce una contaminación igualmente maligna. Por otra parte está el aspecto puramente económico, en el cual queda claro que tan sólo empieza a ser interesante el uso de gasolina verde en coches cuya cifras de consumo se sitúan por encima de los diez litros cada cien kilómetros.

Un tercer punto que tampoco hay que olvidar, es que salvo en los motores más modernos, desarrollados y pensado para utilizar combustibles ecológicos, la ausencia de plomo en las partes altas del motor puede llegar a perjudicar la longevidad del mismo.

Victor Piccione

### BALANCE FINAL

	FORD SIERRA		PEUGEOT 205		RENAULT 19	
	CON PLOMO	SIN PLOMO	CON PLOMO	SIN PLOMO	CON PLOMO	SIN PLOMO
CONSUMO EN CIRCUITO MIXTO (KM / H)	10,26	10,32	7,10	7,35	7,72	8,04
ACELERACION DE 0 A 100 KM / H	10,31	10,34	10,54	14,38	12,11	12,25
RECUPERACION 400M EN 4º DESDE 40 KM/H (SG)	18,11	18,45	20,49	20,48	19,80	19,80
GASTO CADA 100 KM (PTAS)	45 821	34 805	34 568	34 573	34 616	34 624

# Hay quien sigue las tendencias. Y hay quien las marca.

Hay personas que destacan. Que no siguen las tendencias, las marcan. Y a la hora de elegir siempre buscan lo mejor.

Para ellos un concepto de coche que identifica a quienes van por delante.

Con una personalidad que suena rotunda en la potencia de sus motores de 5 cilindros a inyección Digifant.

Con una tecnología de hasta 20 válvulas y un empuje de hasta 160 CV que miden sobre la marcha el aplomo de la amplia gama Audi 90.

Que permite disfrutar de serie, en todos los modelos, de las prestaciones más elevadas y del más alto nivel de equipamiento. Como el tacto firme de la dirección asistida. Las ventajas de la tracción delantera. Y la tranquilidad del sistema exclusivo Procon-ten.



Con un temperamento que, en la versión 20 V, pone a sus pies la reacción precisa del siste-

ma de frenos ABS. Y la posibilidad de equipar la tracción total permanente quattro, para multiplicar por mucho el placer de la conducción.

Con una elegancia que se respira desde los cuatro costados.

Y que colma los deseos de quienes persiguen el más puro espíritu deportivo con el equipamiento Sport Pack. Spoiler de aluminio, suspensión rebajada, llantas de aleación e instrumentación adicional.

Y es que aún quedan personas que, al volante, exigen ver satisfechos hasta los mínimos detalles. Con un estilo muy propio.



Audi 90 E	: 136 CV.
Audi 90 quattro	: 136 CV.
Audi 90 20 V	: 160 CV.
Audi 90 20 V quattro	: 160 CV. (*)

(Sport Pack disponible en todas las versiones)

**Equipamiento de serie (\*):** Motor inyección Digifant. Sistema Procon-ten. ABS. Dirección asistida. Aire acondicionado. Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas. Tapicería Velours. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura). Volante y palanca de cambios forrados de cuero. Llantas de aleación 6Jx14. Neumáticos 195/69 VR 14. Spoiler trasero en color carrocería. Faros antiniebla.

#### Audi 90 20 V

Potencia máxima (CV/r.p.m.)	160/6200
Par máximo (Nm/r.p.m.)	200/4500
Aceleración (0-80/0-100 km./h.)	6,0/9,0
Velocidad máxima (km./h.)	215
Frenos	ABS

**Desde 3.046.000 pts. P.V.P. recomendado**  
(IVA y transporte incluidos)

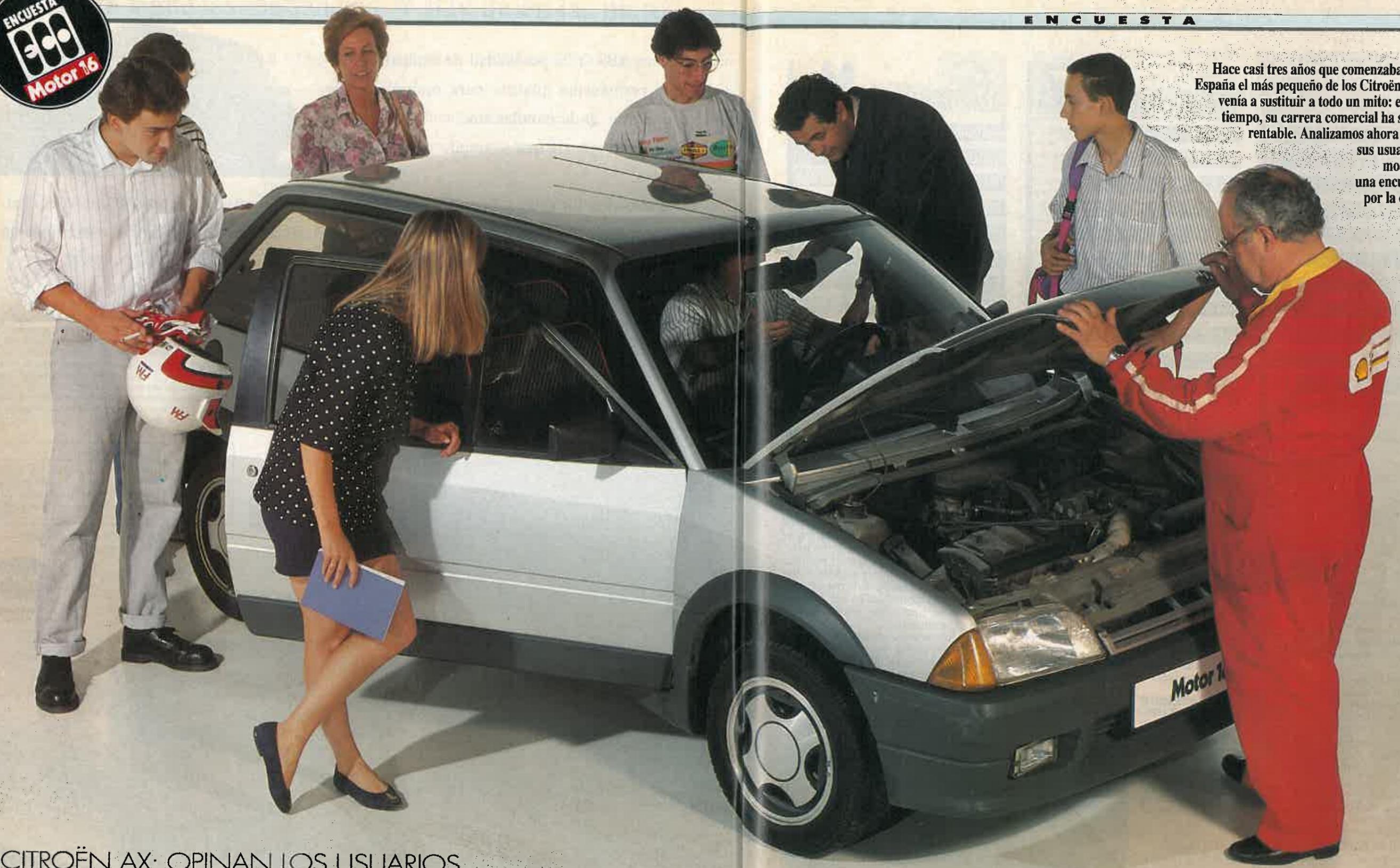
En su concesionario  
Volkswagen / Audi.



A la vanguardia  
de la técnica.



Hace casi tres años que comenzaba a venderse en España el más pequeño de los Citroën; un coche que venía a sustituir a todo un mito: el 2 CV. En este tiempo, su carrera comercial ha sido brillante y rentable. Analizamos ahora la opinión que sus usuarios tienen del modelo, mediante una encuesta realizada por la empresa ECO.



CITROËN AX: OPINAN LOS USUARIOS

**CITROËN  
MEJORA SU IMAGEN**

**L**A encuesta se ha realizado en las principales áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón, mediante entrevista personal con cuestionario semiestructurado. Se realizaron 259 entrevistas, lo que determina un margen

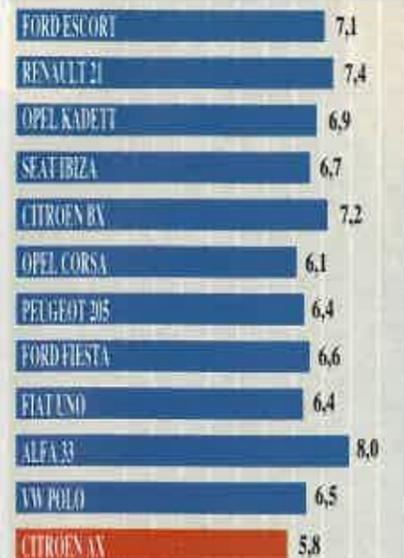
de error del 6,3 por ciento, con un nivel de confianza del 95,5 por ciento en el caso más desfavorable. La encuesta ha sido realizada por Eco Consulting SA, miembro de Aneimo, en exclusiva para MOTOR 16. Analizando la muestra, aparecen algu-

nos hechos significativos. En primer lugar, el elevado número de mujeres propietarias: un 30,1 por ciento. Esto nos permite afirmar que el AX es un coche favorablemente aceptado por las mujeres. Además, por mujeres jóvenes. Porque casi la mitad de sus usuarios tienen menos

## CONSUMO CIUDAD



## CONSUMO CARRETERA



## TRATO EN TALLERES



## ESTABILIDAD SEGURIDAD



de 29 años; exactamente el 43,2 por ciento. Sólo un 9,7 por ciento tienen más de 55 años.

## GRADO DE SATISFACCION

No descubrimos ningún secreto si decimos que, hasta hace pocos años, los clientes de Citroën se mostraban polarizados hacia dos extremos: los fervientemente partidarios y los violentamente detractores. Esta situación, no muy ventajosa para cualquier marca, va poco a poco desapareciendo. Y va desapareciendo porque día a día, los usuarios de los Citroën se encuentran especialmente satisfechos con su compra.

Fue este cambio un fenómeno que se puso de manifiesto en la encuesta realizada sobre el Citroën BX hace ya cerca de dos años y que ahora se corrobora. Es más, si el grado de satisfacción del BX era de 8,0 (sobre un máximo de 10), en el AX, un coche teóricamente inferior, se supera la nota del modelo más grande. Con un excelente 8,1 de nota media, el AX supera a competidores como el Seat Ibiza (7,6), Peugeot 205 (8,0) o Fiat Uno (8,0), empatando con el Volkswagen Polo y sólo siendo superado por el Opel Corsa que con un total de 8,5 puntos es el coche más apreciado por sus compradores de entre los 12 modelos encuestados hasta la fecha.

Tan importante (o más) como encontrar muchos clientes satisfechos, es tener pocos descontentos. Digamos que entre sus usuarios, sólo el 0,8 por ciento de los encuestados ha manifestado encontrarse nada satisfecho. Este valor, comparado con otros modelos encuestados ofrece el siguiente panorama:

## Usuarios nada satisfechos:

Opel Kadett	0,0 %
Opel Corsa	0,3 %
Ford Fiesta	0,4 %
Citroën AX	0,8 %
VW Polo	0,8 %
Ford Escort	1,5 %
Fiat Uno	2,0 %
Renault 21	2,4 %
Alfa 33	2,7 %
Seat Ibiza	2,9 %
Peugeot 205	2,9 %
Citroën BX	3,7 %

Como se ve, el AX se encuentra entre los mejores y sobre todo, alejadísimo del BX, lo que pone de manifiesto la evolu-

## VOCACION FAMILIAR.

Según se desprende de la encuesta, el Citroën AX es especialmente apreciado por el público femenino y carácter eminentemente familiar.



ción de la marca en este sentido.

## FIABILIDAD MECANICA

Es difícil pensar que los responsables del lanzamiento del AX intuyesen el excelente grado de fiabilidad mecánica que el pequeño Citroën ha alcanzado. Es más, dudamos muy mucho de que el público en general sea consciente de este salto cualitativo y cuantitativo de la marca. Harían bien sus responsables en dar a conocer este hecho irrefutable, puesto de manifiesto en la encuesta.

Porque lo cierto es que una nota media de 8,2 puntos (sobre 10) significa colocarse claramente entre los mejores. Comparado con otros modelos, el AX se sitúa

en la siguiente posición:

## Fiabilidad mecánica:

Opel Kadett	8,5 puntos sobre 10
Opel Corsa	8,4
Renault 21	8,3
Citroën AX	8,2
VW Polo	8,1
Fiat Uno	8,1
Citroën BX	8,0
Peugeot 205	7,9
Ford Fiesta	7,9
Alfa 33	7,7
Seat Ibiza	7,7
Ford Escort	7,6

Sólo pues se ve superado por los dos «intocables» Opel y por el Renault 21, un coche de una categoría superior. Sus rivales «naturales», con la excepción del Corsa, son derrotados por el Citroën en este concepto.

Y volviendo la oración por pasiva, los usuarios claramente descontentos con el modelo, los que califican como «muy mala» (la fiabilidad mecánica) no son más que el 2,4 por ciento. Frente a otros modelos, este es el baremo:

## Fiabilidad mecánica muy mala:

Opel Kadett	0,0 %
Opel Corsa	0,3 %
Ford Fiesta	0,8 %
VW Polo	1,1 %
Citroën AX	1,2 %
Fiat Uno	1,2 %
Renault 21	1,6 %
Alfa 33	1,6 %
Citroën BX	1,9 %
Ford Escort	2,2 %
Peugeot 205	2,2 %
Seat Ibiza	2,6 %

De nuevo los germanos en cabeza e inmediatamente detrás, el modesto gallego.

Los problemas mecánicos más frecuentemente detectados por sus usuarios son los siguientes:

## Problemas más detectados:

Escape	7,3 %
Frenos	6,9 %
Carburador	4,6 %
Caja cambios	3,9 %
Dirección	3,1 %
Embrague	2,4 %
Refrigeración	1,5 %

No todos los modelos de AX (tres motorizaciones diferentes) manifiestan los mismos problemas. Así, los problemas que afectan al motor son más frecuentes en la versión de 1.360 cc. y los de escape, a los del motor de 1.124 cc. Los conductores más jóvenes son los que aprecian más problemas de frenos, mientras que para los mayores, es la caja de cambios la que ofrece más fragilidad.

## EL CITROËN AX EN MOTOR 16

En más de una docena de ocasiones, los diferentes modelos del AX han sido sometidos a pruebas, individuales o comparativas, por parte de esta publicación. El pequeño Citroën ha sido el sujeto en más de cien páginas, en las que, entre otras cosas, se ha dicho:

«En un momento dado [los coches de reducidas dimensiones] son válidos para realizar recorridos por carretera. En estas circunstancias, el Citroën AX es muy superior a todos sus rivales. Su motor, de concepción muy moderna, es el que tiene la mayor cilindrada de todos y por lo tanto, el que ofrece las mejores prestaciones.» (Prueba comparativa del AX 11 frente a sus rivales).



## 15.000 KMS SIN PROBLEMAS.

El AX, como tantos otros modelos, también fue sometido en su día a una prueba exhaustiva de larga duración, recorriendo con un modelo 11 RE quince mil kilómetros y analizando posteriormente su estado mecánico.

En cuanto a los aspectos que ofrecen mayor grado de satisfacción, cabe señalar los siguientes:

## Mayor grado de satisfacción:

Consumos bajos	37,8 %
Concepción del motor	17,4 %
Manejabilidad	16,2 %
Velocidad punta	15,1 %
Línea, estética	14,7 %
Confort	14,3 %
Aceleración	11,2 %
Robustez del motor	9,7 %
Robustez en general	5,0 %

Para nadie es un secreto que los consumos del pequeño (y ligero) Citroën AX son una de sus bazas más apreciadas. Las versiones con motor diesel son relativamente recientes, por lo que, con poca antigüedad en el mercado, no ha sido tenido en cuenta en la encuesta, porque de otro modo, hubiese salido aún más beneficia-

«A lo largo de la prueba [15.000 kilómetros con el AX] y una vez realizado el desmontaje del vehículo se han encontrado varios puntos débiles. Todos ellos tienen una característica en común y es su poca trascendencia para la buena marcha del modelo, pero debe cuidarse con mayor esmero la terminación para que los usuarios no tomen una mala imagen de la marca.

Los materiales empleados son todos de muy buena calidad y al motor se accede sin dificultades para realizar cualquier reparación. Este motor hay que reseñar que no presentó la más mínima pega en el tiempo que ha durado el ensayo y el rendimiento se ha podido comprobar que seguía siendo perfecto al final de la prueba.»

do. Los que valoran el consumo bajo son especialmente los usuarios de las versiones de 1,1 litros mientras que el grupo de más edad lo que valora muy especialmente es su manejabilidad en el tráfico urbano.

En la parte contraria, los aspectos que menos gustan a sus usuarios son:

Más insatisfacción:	
Ruidos y vibraciones	12,4 %
Acabado exterior	12,0 %
Acabado interior	10,8 %
Frenos	9,3 %
Inestabilidad	8,1 %
Robustez, chapa	6,9 %
Consumos elevados	5,8 %
Suspensión	3,5 %

El 5,8 por ciento de usuarios descontentos con los consumos vuelve a poner de manifiesto que en materia de automóviles, nunca hay unanimidad absoluta.

## CONSUMOS

Ya en las pruebas realizadas por Motor 16 se puso de manifiesto que los AX son coches realmente parcos en el consumo. Pues bien, sus usuarios opinan exactamente lo mismo. En circulación urbana, el 85,3 por ciento de los encuestados consideran los consumos como normales o bajos y este porcentaje alcanza nada menos que el 96,2 por ciento cuando enjuici-



cian los consumos en carretera. El promedio de consumo se fija para el Citroën AX en 7,4 litros/100 Km en ciudad y 5,8 litros/100 Km en carretera. Respecto a otros modelos encuestados, la posición del AX no podía ser mejor: la de líder ab-

soluta en ciudad y carretera.

### Consumos en ciudad:

Citroën AX	7,4 litros/100 Km
Opel Corsa	7,7
Fiat Uno	8,0
VW Polo	8,1
Peugeot 205	8,1
Ford Fiesta	8,4
Opel Kadett	8,7
Seat Ibiza	8,8
Citroën BX	9,0
Ford Escort	9,5
Renault 21	9,9
Alfa 33	10,2

### Consumos en carretera:

Citroën Ax	5,8 litros/100 Km
Opel Corsa	6,1
Fiat Uno	6,4
Peugeot 205	6,4
VW Polo	6,5
Ford Fiesta	6,6
Seat Ibiza	6,7
Opel Kadett	6,9
Ford Escort	7,1
Citroën BX	7,2
Renault 21	7,4
Alfa 33	8,0

Son los usuarios de los AX con motor 1,1 los que consideran los consumos más bajos, aunque no hay grandes diferencias con respecto a los que utilizan el motor 1,4. Como para todo hay quien opine lo

contrario, mencionemos que el 2,7 por ciento de los usuarios consideran que el AX tiene unos consumos altos. Este porcentaje de descontentos es el más bajo de cuantos se han encuestado y hay tres modelos en los que los que una parte considerable de sus usuarios creen que es muy alto: el 23,3 por ciento en el Alfa 33; el 11,7 por ciento en el Ford Escort y el 11,1 en el Seat Ibiza.

## ESTABILIDAD Y CONFORT

Una vez más nos encontramos con que la opinión de los usuarios sobre la estabilidad de su vehículo ofrece las cifras más dispersas. Lo cierto es que es éste un factor no cuantitativamente verificable, sobre el que las opiniones son siempre subjetivas. No hay un aparato para medir la estabilidad o, para ser más precisos, no está al alcance de los conductores conocer verdaderamente el nivel de agarre de su vehículo. Por tanto, cuanto siente, es siempre muy relativo.

Hasta la fecha y tras cuatro años de encuestas, los valores que daban los usuarios del Citroën BX eran claramente superiores a la media. Esta situación no ha cambiado. Respecto al AX, la encuesta nos da los siguientes valores, expresados en el porcentaje que se inclina hacia una respuesta:

Muy buena,	25,1 %
Buena,	56,4 %
Regular,	17,0 %
Mala,	1,5 %

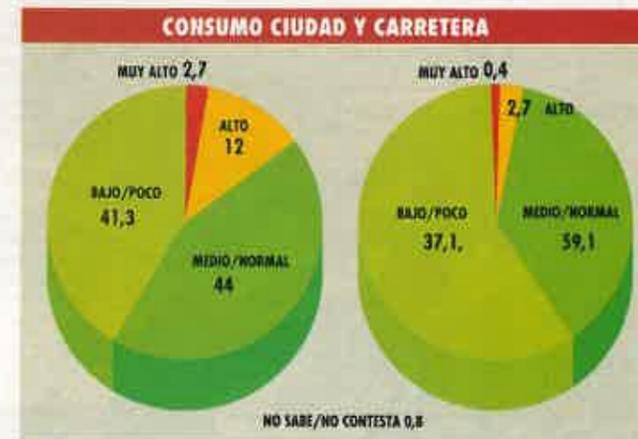
Entre las dos primeras respuestas, nos encontramos con el 81,5 por ciento de los usuarios, una posición baja. No es este el punto fuerte del pequeño Citroën:

### Estabilidad buena o muy buena:

Citroën BX	97,1 %
Opel Kadett	95,6 %
Renault 21	92,9 %
Peugeot 205	92,7 %
Alfa 33	90,0 %
Seat Ibiza	86,7 %
Fiat Uno	86,4 %
VW Polo	83,4 %
Opel Corsa	82,6 %
Citroën AX	82,5 %
Ford Escort	80,7 %
Ford Fiesta	67,1 %

Aunque a menudo son factores opuestos, son muchos los conductores que no acaban de diferenciar ambos conceptos, valorándolos casi por igual. Lo cierto es que, por lo general, un coche de buen comportamiento es difícil que sea confortable y en acertar en este compromiso estriba la calidad de unas suspensiones. Pero bueno, aquí están los resultados a la pregunta sobre el confort, expresados en los mismos valores que la anterior:

Muy bueno	17,0 %
Bueno	60,0 %
Regular	20,1 %
Malo	2,7 %



**D**ía a día, los usuarios de Citroën se encuentran más satisfechos con su compra

La posición relativa del AX en la suma de los dos primeros valores (confort bueno o muy bueno), nos ofrece el siguiente balance:

### Confort bueno o muy bueno:

Citroën BX	96,6 %
Renault 21	94,9 %
Seat Ibiza	86,4 %
Ford Escort	83,3 %
Opel Kadett	82,6 %
Peugeot 205	81,0 %
Alfa 33	80,5 %
Fiat Uno	79,1 %
Citroën AX	77,2 %
Opel Corsa	71,1 %
VW Polo	65,0 %
Ford Fiesta	62,9 %

Es curioso constatar que los más benévolutos, tanto con la estabilidad como con el confort, son los usuarios de más edad, con un porcentaje del 86,3. Por el contrario, los más jóvenes son muy exigentes en el aspecto de la estabilidad, lo mismo que quienes poseen las versiones con motor 1.360 cc.

## SERVICIO POSVENTA

Esperábamos con verdadero interés los resultados de la encuesta, que se engloban en cuatro grandes apartados:

- A) Estado del coche en el momento de la entrega  
B) Eficacia del servicio de asistencia,

tanto antes como después del periodo de garantía.

C) Trato recibido por los clientes en los talleres oficiales

D) Calidad de los trabajos realizados en los talleres oficiales.

Respecto al primer apartado, el del estado del coche en la entrega, el resultado es bastante esperanzador. Por ser Citroën un caso bastante específico, vamos a comparar los datos del AX con los del Citroën BX (realizada hace dos años) y con los de la media de los restantes coches encuestados:

	AX	BX	Otros
Perfecto estado	62,5	58,0	60,0
Buen estado	29,3	29,4	33,0
Ni bueno ni malo	3,9	4,3	5,1
Bastante mal	2,7	0,9	1,2
Muy mal	0,8	1,4	0,6

Como se ve, respecto al BX (en teoría deberían ofrecer respuestas idénticas o casi idénticas), el AX no sólo ha mejorado bastante, sino que incluso se pone por encima de la media, aunque la minoría descontenta es aún más numerosa que en el conjunto de las otras marcas.

De todas maneras, estos usuarios que manifiestan su descontento constituyen un número muy pequeño de compradores: menos del uno por ciento.

En este concepto, la puntuación media del AX es de 8,7 puntos sobre un máximo

## LA OPINION DEL FABRICANTE

**S**OBRE algunos aspectos de los resultados de la encuesta, MOTOR 16 ha querido preguntar su opinión al fabricante del modelo. El Director Comercial de Citroën Hispania, Emilio Arteaga, contesta así a nuestras preguntas.

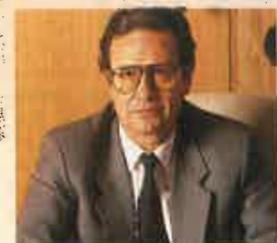
**M-16.- El AX es especialmente aceptado por su fiabilidad mecánica. Sorprende el hecho que el AX esté mejor valorado que su hermano mayor, el BX.**

Citroën - El AX es un modelo más reciente que el BX, por lo que se ha visto favorecido por las últimas innovaciones tecnológicas. Por otra parte, también el BX ha ido evolucionando e incorporando los últimos adelantos, por esta razón, según encuestas periódicas que nosotros realizamos, la satisfacción del cliente del BX ha ido aumentando hasta situarse al mismo nivel que la de los clientes del AX.

**M-16.- Los dos modelos de Citroën ocupan las dos primeras posiciones en lo que a grado de eficacia de la garantía se refiere. ¿Cuáles son estas garantías, que originan una valoración tan positiva? ¿Se tienen datos parecidos respecto a la garantía de Citroën en otros países europeos?**

Citroën.- Todos los modelos nue-

vos de Citroën vendidos a través de la Red de Concesionarios oficiales de la marca en España están garantizados por un periodo de un año, cubriendo el importe de los materiales y la mano de obra necesaria para reparar o sustituir piezas defectuosas de origen. Asimismo ofrece de forma totalmente gratuita a sus clientes el servicio «Citroën 24 Horas al día» y «Citroën Asistencia». El primero es un servicio de urgencia que incluye la reparación «in situ», si fuera posible o el traslado al punto de la red más próximo. El «Servicio Citroën» incluye el pago de billetes de avión, etc. para los casos en que fuera necesario la inmovilización del vehículo averiado y siempre que la avería se produjera a más de 50 kilómetros del domicilio habitual del propietario. Para aquellos modelos provistos de suspensiones hidroneumáticas, como es el ca-



Emilio Arteaga,  
Director  
Comercial  
de Citroën  
Hispania

so del BX, amplía la duración de la garantía de los órganos constitutivos de ésta, de 12 a 24 meses, con el límite máximo de 100.000 Kms.

Por último, Citroën, aunque los vehículos se encuentran fuera del periodo de garantía, somete a examen las posibles averías que estos puedan sufrir posteriormente y, según los casos, puede participar económicamente en las reparaciones. Por otra parte, las garantías que ofrece Citroën en España son similares a las del resto de Europa.

**M-16.- Citroën ha previsto el lanzamiento de un modelo nuevo. ¿de qué manera se recoge la experiencia del AX y su positiva aceptación general?**

Citroën -La creación de cada modelo se ve beneficiada por la experiencia adquirida en el lanzamiento de modelos anteriores. En el nuevo Citroën se están teniendo en cuenta los puntos fuertes del AX (prestaciones, consumos y fiabilidad mecánica), pero también los de otros modelos de la marca. Esta es la razón por la que confiamos plenamente en su éxito futuro. Lo cierto es que las inversiones previstas son muy importantes. «Automobiles Citroën» es la primera marca del mundo en porcentaje de inversiones sobre cifra de negocios, rozando el 11 por cien.

de 10, que frente a los otros coches previamente encuestados configura el siguiente baremo:

**Estado del coche en la entrega:**

Opel Corsa	9,0 sobre 10
Renault 21	9,0
VW Polo	8,8
Citroën AX	8,7
Citroën BX	8,7
Ford Escort	8,7
Opel Kadett	8,7
Ford Fiesta	8,6
Peugeot 205	8,6
Alfa 33	8,5
Seat Ibiza	8,4
Fiat Uno	8,4

Las diferencias son, no obstante, muy pequeñas, lo que pone de manifiesto que ya todos los fabricantes cuidan este punto con meticulosidad germana.

Ya constituyó una sorpresa el buen nivel de eficiencia logrado por la garantía de Citroën. Hay que reconocer que, si no ha sido una marca caracterizada por su nivel de terminación, al menos sus clientes se muestran satisfechos de cómo les han solucionado los problemas. La eficacia del servicio postventa merece los siguientes porcentajes de valoración por los clientes:

	En garantía	Después de garantía
Muy buena	22,0	16,6
Buena	49,8	42,5
Regular	15,8	17,8
Mala	7,7	5,8

Que casi la cuarta parte de los clientes consideren la garantía como muy buena, es poco frecuente. Estos son los datos de otros modelos:

**Califican muy buena la garantía:**

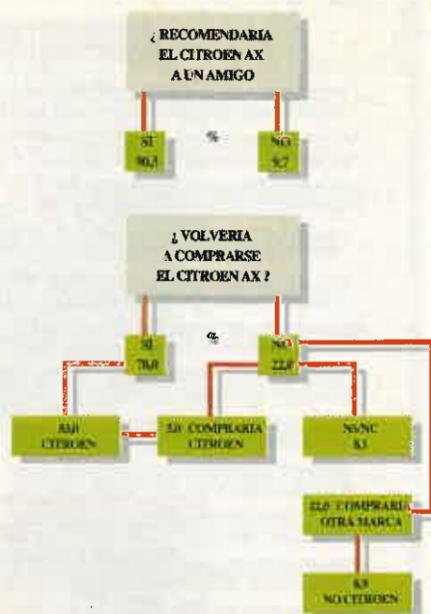
Citroën AX	22,0 %
Citroën BX	19,7 %
Ford Escort	19,3 %
Renault 21	16,9 %
Opel Corsa	15,7 %
Alfa 33	14,9 %
Peugeot 205	13,6 %
Fiat Uno	12,9 %
Opel Kadett	12,6 %
VW Polo	11,7 %
Ford Fiesta	11,3 %
Seat Ibiza	10,7 %

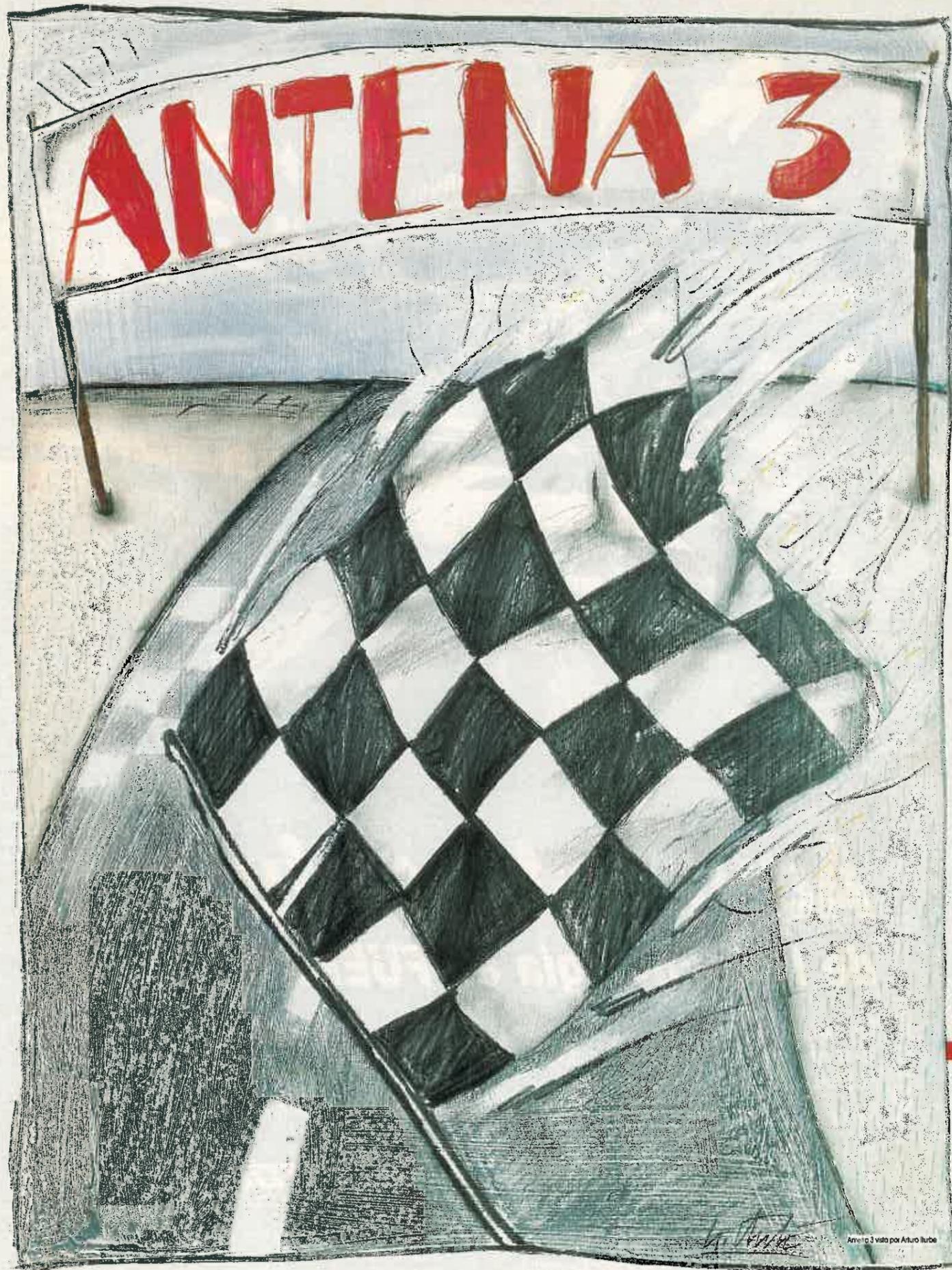
Aquí sí hay verdaderamente diferencias entre marcas y modelos y destaca la posición de Citroën. Lo cierto es que el proyecto «Usted Primero» presentado hace algunos años y que buscaba precisamente mirar la asistencia a los clientes, parece que ha funcionado con brillantez.

La valoración posterior a la garantía es muy similar, con el siguiente cuadro de los modelos:

**Eficacia post-garantía:**

Citroën AX	20,1 %
Renault 21	16,9 %
Opel Corsa	14,8 %
Citroën BX	13,7 %
Ford Escort	12,1 %





Antena 3 visto por Arturo Ilurbe

Preguntas.

Información.

Fórmula 1.

Situación del  
mercado.

Desde la

competición al  
concesionario.

Domingos a las 9.

Todo sobre  
el motor.

En Antena 3.

# MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrero



LA RADIO BIEN HECHA

HONDA VFR 750 F

# MAXIMA EVOLUCION

La cuarta versión de este modelo es sin lugar a dudas una moto super equilibrada y de avanzadas soluciones tecnológicas. Una de las motos prototipo del segmento de sport-turismo que cuenta con gran número de adeptos.

**H**ONDA comercializa una amplia gama de motocicletas de cilindrada media-alta, con motores en línea como las CBR de excelentes prestaciones. Sin embargo el motor en V parece ser el preferido por los técnicos del fabricante japonés. Dos son los modelos en la cilindrada de 750 que se comercializan en la actualidad, la super deportiva RC-30, que ha demostrado su potencial conquistando los dos últimos años el Campeonato del Mundo de Super Bikes, y esta VFR F con la que comparte algunas soluciones técnicas, pero con una filosofía de uso más amplia.

**MECANICA ★★★★★**

La nueva versión 90 ha experimentado una profunda revisión en sus órganos mecánicos. El tradicional motor Honda VF ha sido reformado para adecuarlo a las necesidades de una sport-turismo con pretensiones de alto nivel. Aunque el modelo anterior ya ofrecía un excelente rendimiento con sus 105 caballos, en el modelo actual la cifra se ha rebajado a los 100 CV, que parecen ser el tope acordado para este tipo de modelos. Sin embargo el rendimiento no ha sido ni mucho menos reducido, puesto que la disminución de peso desde los 242 Kilogramos de la versión 89 hasta los 216 de la actual equilibran la relación peso potencia. Por otra parte, la potencia máxima llega ahora a un régimen inferior con lo que aumenta la fiabilidad. Se ha buscado la optimización de la potencia y además procurando inscribirse en las tendencias de baja contaminación. Las nuevas pastillas de reglaje de válvulas amplían el tiempo de verificación hasta los 30.000 kilómetros, haciendo más cómodo el mantenimiento.

Ha variado también el diseño del escape, ahora un cuatro en uno de aspecto más compacto y deportivo que cuenta además con un ingenioso sistema que permite levantarlo lo suficiente para sacar la rueda con comodidad.

La parte ciclo comparte gran cantidad de elementos con su hermana la RC 30, el chasis de doble viga de aluminio en U que proporciona una excelente sustentación y el basculante monobrazo Pro-Arm de reconocida eficacia. La frenada está solventada con precisión con un doble

disco delantero con pinzas Nissin de cuatro pistones y atrás con un monodisco de doble pistón. En cuanto a las suspensiones, monta una horquilla Showa delante y un amortiguador regulable detrás con sistema de bieletas Pro-Link.

Todos estos detalles mecánicos convierten a la Honda VFR 750 F en una de las motos punteras por sus aportaciones tecnológicas.

**COMPORTAMIENTO ★★★★★**

El espíritu deportivo que impregna la estética de este modelo, no se ve desmentido en su enfrentamiento con motos de máxima inclinación deportiva como pueden ser las R de las demás marcas japonesas. Sin llegar a los límites del Hiper-sport, esta F se defiende con dignidad en los terrenos más complicados. La postura de conducción invita a cargar el peso sobre el tren delantero aunque sin llegar a ser excesivo, con lo que se equilibra la docilidad en curvas con la comodidad.

El motor responde a la misma filosofía, la potencia aparece a partir de 2.000 revoluciones continuando de forma lineal hasta el corte del encendido situado a 12.000 vueltas. Esto repercute favorablemente para no tener que hacer un uso excesivo del cambio en ningún caso.

El comportamiento en carreteras con curvas es muy equilibrado, el magnífico chasis absorbe con facilidad la potencia del motor, dotando a este modelo de una gran agilidad. Por otro lado, el buen comportamiento de la horquilla Showa permite asegurar un buen comportamiento en cualquier terreno y su ángulo de avance confiere una precisión suficiente para afrontar curvas de todo tipo, permitiendo rápidas rectificaciones en las enlazadas. La suspensión trasera actúa también con absoluta eficacia, absorbiendo sin dificultad e incluso a altas velocidades, los más molestos rizados. Por otra parte al ser regulable se puede buscar el tarado idóneo para cada tipo de pilotaje.

Los frenos se comportan con absoluta eficacia. El doble disco delantero actúa con potencia y excelente progresividad permitiendo hacer un pilotaje bastante agresivo. El comportamiento general de la VFR es magnífico y muy equilibrado.

<b>VIRTUDES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motor excelente</li> <li>• Estabilidad y prestaciones</li> <li>• Buen acabado</li> </ul>
<b>HONDA VFR 750 F</b>
<b>PRECIO: 1.399.000 PTAS.</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Precio alto</li> <li>• Neumáticos mejorables</li> <li>• Accesibilidad mecánica</li> </ul>
<b>DEFECTOS</b>



**ALTA SOFISTICACION.** Entre los detalles del modelo destacan las asas escamoteables, el escape con movimiento y basculante monobrazo.

**ESTETICA DEL 90.** El diseño de la VFR F tiene un vertiente deportivo actualizado, aunque no es su único...





**SUPER TURISTICA.**  
El comportamiento de la F es excelente en todo tipo de curvas. Por otro lado su acabado, típico de la marca, la convierte en una completa moto de turismo deportivo.



**VALOR-PRECIO ★★★★★**

Como es habitual en todos los productos de la gama Honda el acabado brilla a gran altura. El cuadro de mandos incluye todos los elementos necesarios para una moto de sus pretensiones. La estética del conjunto es realmente moderna, aún manteniendo un aspecto bastante deportivo, tras el se esconde una filosofía turística.

El precio final resulta un poco alto, pero dadas sus características tampoco es excesivo.

Fernando Cañal  
Fotos: J. Antonio Díaz

**TODOS LOS DETALLES.**  
En el diseño de esta motocicleta se han cuidado al máximo todos los detalles como lo prueba la pata de cabra carenada.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR.** Tetracilíndrico en V a 90° longitudinal a la marcha refrigerado por líquido. Distribución por cascada de piñones. DOHC en cabeza, cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 70 X 48,8 mm. Cilindrada total: 748 centímetros cúbicos. Compresión: 11,0 a 1. Potencia: 100 CV a 10.000 rpm. Par máximo: 7,45 mkg a 9.500 rpm.

**ALIMENTACION.** Cuatro carburadores Keihin VD 36 mm. Arranque eléctrico.

**TRANSMISION.** Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

**BASTIDOR.** Chasis de aluminio con doble viga en U con refuerzos de fundición en pipa de dirección y eje basculante. Basculante monobrazo Pro-Arm.

Horquilla delantera Showa de barras de 41 mm y 140 mm de recorrido. Suspensión trasera Monoamortiguador regulable de 130 mm de recorrido con sistema de bieletas Pro-Link. Freno delantero: Doble disco de 296 mm. de diámetro y pinza Nissin de 4 pistones. Freno trasero: Disco de 256mm. con pinza Nissin de doble pistón. Llantas de aleación ligera de 17". Neumáticos: Bridgestone Radial. Delantero: 120/70 ZR 17. Trasero: 170/70 ZR 17

**DIMENSIONES.** Longitud total: 2.180 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura del sillín: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.470 mm. Capacidad del depósito: 19 más tres litros reserva. Peso en seco: 212 kg. Peso en orden de marcha: 246 kg.

**CONSUMOS**

CIUDAD	5,1
CARRETERA	8,5
Conducción deportiva	8,5
AUTOPISTA	7,2
Velocidad máxima	7,2

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	240
Máxima con dos personas	223
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	11,6

**DATOS DE COMPRA**

**IMPORTADOR:** Montesa-Honda  
Av. de Sta. Cruz de Calafell 21-35. Cornellá de Llobregat.  
Tif. (93) 474 02 52.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO  
**A. ARGÜELLES**  
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa 75, siete meses uso.
- Audi 200 Cuattro, 52.000 km.
- BMW 735 iL, 16.000 km, Full Equip.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 i, año 88.
- BMW M-3, año 88, 22.000 km.
- BX 1.9 GTL, aire acondicionado, 40.000 km.
- BX 1.6 TRS, 65.000 km.
- Fiat Uno Turbo, 38.000 km.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Lancia Thema IE, 42.000 km.
- Mercedes 300 E 24V, año 80.
- Mercedes 300 E, año 88, Full Equip.
- Mercedes 300 CE, ocho meses uso.
- Mercedes 190 E 2.3 16V, año 87.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Peugeot 205 GTX, año 87.
- Peugeot 309 GT, aire acondicionado, año 88.
- Polo Classic, año 86.
- Renault 25 V6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, 38.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Golf GTI 16V, año 88.

**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

**ROBADO TAXI EN MADRID**  
**MATRICULA M-2700-HY**  
**LICENCIA N.º 12.630**  
Se ruega avisen al teléfono  
(91) 773 93 50

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

**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

*¡Qué idea!*

**LANCIA Y-10**  
**Vagma, s. a.**  
Desde 1.035.650 pts.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	48 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXi.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTL.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO D.E. a 90 km/h

**Lancia-Concesionario**  
Talleres y Recambios:  
Javier Ferrero, 3, 5 y 7  
Teléfono: 413 70 13\*  
28002 Madrid

Exposición y Ventas:  
López de Hoyos, 62  
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

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

**Gusta a la Gente que Gusta**

SE VENDEN  
DOS APARTAMENTOS  
EN ALMUÑECAR  
(Trópico de Europa,  
Avda. Costa del Sol, s/n)  
Edificio Caribe  
Con posibilidad de  
unificarlos.  
Tel.: (91) 759 02 06  
Señor Luján

**MINIS  
NUEVOS**  
**MODELO MAYFAIR**  
VENDE DISTRITO 39  
C/ María Zayas, 21  
(Semiesq. B. Murillo, 249)  
Tels.: 571 54 63 571 86 72

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

OPEL KADETT

# CUENTE CON KADETT

Hasta  
**175.000 pts.**  
de descuento.



Cuente con un descuento de hasta 175.000 ptas. en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara.

Este mes lo tiene fácil.

Basta con que nos entregue su coche usado, que, además, se lo tasamos por todo lo alto.

Y si no nos entrega su coche usado, cuente con un **radio-cassette estéreo y un antirrobo. ¡Gratis!**

Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara **cuente con la mejor financiación.**

- Promoción válida para todos los turismos Kadett en stock comprados y matriculados durante este mes.  
Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



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

EN MADRID CAPITAL

**AUTOMOVILES  
HISPANO  
ALEMAN, S. A.**

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

**AUTOTODO, S. L.**

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

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

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

**MOTOR  
LEYVA, S. A.**

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

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36-63 (zona Ríos Rosas)  
Tel. 446 62 50  
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

**Q-AUTO, S. A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000  
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45  
Antonio López, 149  
(junto Plaza Legazpi)  
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)  
Tel. 239 07 16

**REVESA**

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00  
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)  
Tel. 447 53 43

**ROAUTO, S. A.**

Fernández Caro, 9  
(zona Arturo Soria, 65)  
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80  
Hnos García Noblejas, 128  
(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S. A.**

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500  
Tels. 889 45 12 / 48  
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93  
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR  
MOTOR, S. A.**

Pintor Velázquez, 3  
(paralela al Pº de La Chopera)  
Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES  
PRIZAN, S. A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400  
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

**CENTRO SUR DE  
AUTOMOVILES, S. A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700  
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S. A.**

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN COSLADA

**SINTA, S. A.**

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)  
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

EN LAS ROZAS

**ARAGUAS, S. L.**

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100. Tel. 639 27 99  
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

**SELIAUTO, S. A.**

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO  
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S. A.**

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

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

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

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

**Valderribas Motor S.A.**

C Valderribas, 75 Dr. 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



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

**¡VISITENOS!**  
C/ Infanta María Teresa, 10  
Tels. 563 27 28/88  
Entre Pº Habana y Sorzano

**AUTO-MASER**

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 ..... 1.800.000 ptas.  
Golf Cabrio, año 82 ..... 1.050.000 ptas.  
Renault 21 GTS, año 87 ..... 1.050.000 ptas.  
Corsa 1.3, año 87 ..... 675.000 ptas.  
Kadett 1.3, 4 p., año 87 ..... 790.000 ptas.  
Austin Montego My Fair, A.A., año 86 ..... 900.000 ptas.  
VW Corrado 16 V, 89, 10.000 km ... 2.600.000 ptas.  
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

**BMW** 320i, año 89, gris metalizado, cabriolet, seis meses de garantía 3.400.000 pesetas  
**FIAT** Pininfarina, año 80, rojo, cabriolet, seis meses de garantía 2.000.000 pesetas  
**ALFA** Romeo Spider, año 88, plata metalizado cabriolet, seis meses de garantía 2.000.000 pesetas  
**GOLF** GTI, año 86, blanco, cabriolet, seis meses de garantía 1.700.000 pesetas  
**PEUGEOT** 504, año 70, color gris metalizado, cabriolet, seis meses de garantía, único Precio 2.000.000 pesetas  
**OPEL** Omega, año 89, gris metalizado, aire acondicionado, seis meses de garantía 1.900.000 pesetas  
**AUDI** 100 CD, año 87, gris metalizado, aire acondicionado, dirección asistida, seis meses de garantía Precio 2.425.000 pesetas  
**ALFA** América 3.0 8V, año 88, rojo, aire acondicionado, seis meses de garantía 2.450.000 pesetas  
**TRIUMPH** Spitfire, único, rojo, cabriolet, seis meses de garantía 1.800.000 pesetas

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

**ALFA** Romeo 33, único dueño, mantenido talleres oficiales, perfecto. 750.000 ptas. M-GX, 50.000 km. CAN, S. A. Azcona, 62. Tels.: 255 86 21/22 y 256 17 17.

**BMW** 320i, dos puertas, llantas, techo eléctrico. 1.500.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**CAN, S. A.** Automóviles nuevos y usados procedentes de cambio. Automóviles de importación. Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.

**OPEL** Corsa 1.2 GL, cinco puertas, M-JH, sólo 13.000 km, impecable. 780.000 ptas. Facilidades. Por ejemplo: sin entrada y 22.900 ptas. x 36 meses. Tel.: 255 86 21.

**RENAULT** 5 GT Turbo, llantas preciosas. 750.000 ptas. Facilidades. Incluso sin entrada. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**COLECCION** Volkswagen Escarabajo en venta. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**F. Tomé.** Fiat Argenta 2.0 IE, aire acondicionado, año 82, 345.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

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

**F. Tomé.** Renault 11 TXE, año 86, garantía doce meses. 845.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Renault 11 GTL, año 88, garantía doce meses, impecable. 895.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Volkswagen Passat CL, garantía doce meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Seat Ibiza

SXI, año 89, garantía dieciocho meses, 23.000 km. 1.075.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Volkswagen Golf GTI 16V, año 89, súper nuevo, garantía dieciocho meses. 1.895.000 ptas. Tel.: meses. Gran oportunidad. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 86, garantía doce meses. 1.250.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé**  
Concesionario  
**SEAT**  
«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»  
GARANTIA TOTAL ESCRITA  
Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

(91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Opel Corsa GT, año 86, garantía doce meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Alfa 75 2.0, aire acondicionado, año 86, garantía doce meses. Gran oportunidad. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 86, garantía doce meses. 1.250.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**PARTICULAR** vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.  
**MERCEDES** 190 E, año 86, blanco, techo, ABS, radio, dirección asistida. 2.400.000 ptas. Tel.: 541 42 15.  
**RANGE** Rover Vogue, 1985, metalizado, Full Equip, buen estado. También vendo Patrol 6 Cil. Diesel Corto, aire, metalizado, bueno. Teléfonos: (964) 21 03 55 y 21 00 00.  
**MERCEDES** 190 16V, perfecto estado, aire, cuero, techo, ABS, alarma, elevallunas. 4.000.000 ptas. José. Tel.: (93) 231 44 12 (de 11 a 20 horas).

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MAÑANA

**SEAT Lezauto**

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

Julian Camarillo, 7  
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56  
Srta. Virginia.

Sr. Lozano.  
Teléfono: 327 03 56

**CAR - SHOPPING S.L.**

EMPRESA RECOMENDADA

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

**TODOS LOS MODELOS:**  
**MERCEDES**  
**AUDI**  
**BMW**  
**PORSCHE**

- GARANTIA AL CONTADO HASTA DOS AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- VENGA Y COMPRUEBELO VD. MISMO

**AVDA. DE LOS PIRRALOS, Nº 3**  
**DOS HERMANAS ( SEVILLA )**  
**TEL: ( 95 ) 4 72 05 51**

**PARTICULAR.** Vendo Mercedes 190 2.3, Full Equip, tres años, 80.000 km. Tel.: 415 80 40.

**PORSCHE** 928 S, 1983, 34.000 km. originales, todos extras, impecable, buen precio, vendo o posible cambio por coche con placa turística o extranjera.

**BMW** 318i, 8 aur Cabrio, octubre 87, 54.000 km, con libro revisiones, suspensión M-Technic, volante M-Technic, asientos deportivos, espejos eléctricos, azul metalizado. 2.600.000 ptas. Tel.: (925) 41 00 77.

**RENAULT** Caravelle Descapotable, 1965, buen estado, documentado. 800.000 ptas. Teléfono: (96) 580 08 50. José Fernando Hernández.

**COMPRO** todo terreno menos de dos años. Tel.: (947) 50 38 56.

**PARTICULAR** vende Rover 2.400 SD Turbo,

año 83, aire, extras. 850.000 ptas. Tel.: 619 33 47.

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

**BMW** 325i Cabrio, blanco, todos los extras, 29.000 km, perfecto estado. Victor. Tel.: 458 63 60.

**RENAULT** 5 GT Turbo, alarma, radio, perfecto estado. 900.000 ptas. Tel.: 260 32 54. M-HC.

**BMW** CSI, elevallunas y extras completo, 38.000 km, modelo 86, en estado nuevo, precio a convenir. Tel.: (972) 65 25 74.

**PORSCHE** 928 S, estrenado en España, 78.000 km, impecable. 3.850.000 ptas. Tel.: 357 28 72, ext. 115.

**PARTICULAR** vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.



Enviar a:  
**Motor 16**  
ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas. 41.  
Madrid-28037

**ENVÍENOS** el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.  
Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISA-MOTOR 16.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

**Motor 16**

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

### CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

### ANUNCIENSE EN MOTOR 16 LEVANTE Teléfono: (96) 392 40 05

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.

PEUGEOT 405 SRI, inyección, año 1988, color plata metalizado, aire acondicionado,

### Motor Retiro



Nuevo Golf GTI 1600: Lo último en GTI.

SABADOS MAÑANA

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

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.  
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.  
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

### FACH - WAGEN. BUGGY-CENTER



CUATRO ASIENTOS, RUEDAS DEL 205 Y TRAS. 295 MOTOR 1.600 c.c., 50 CV, CALEFACCION, CAPOTA. TAMBIEN OTROS MODELOS Y VERSIONES DISPONIBLES  
C/ FUENTERRABIA, 3. TEL. (976) 44 06 06 - FAX. 44 66 65  
ZARAGOZA

ALFA 75 3.0 América, año 88, 28.000 km, libro de garantía, total extras. 2.100.000 ptas. Tel.: 245 22 70.

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

BMW 320i GET, rojo, accesorios, Alpine, múltiples extras, BMW vestido, precio a convenir. Teléfono: (972) 55 42 58.

MERCEDES 190 E 2.3, año 1987, color blanco, aire acondicionado y llantas de aluminio. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 190 E, año 1986, color azul metalizado, aire acondicionado, llantas de aluminio y techo corredizo. 2.475.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco, regalo radiocassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

cuatro elevallas eléctricas, cierre centralizado con mando a distancia, cuatro cinturones de seguridad, llantas de aluminio. 1.825.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán

metalizado; regalo transferencia y radiocassette. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

TALBOT Solara GL, año 1982, color rojo, elevallas eléctrico, cierre centralizado, cuatro cinturones de seguridad, regalo radiocassette. 375.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Escort XR3 I Cabriolet, llantas sólo 40.000 km, impecable.



### AUTOMOVILES TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO  
SURTIDO EN VEHICULOS  
DE IMPORTACION



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

## DITECNICA IMPORTADORES

### JEEP CHEROKEE



GARANTIA  
SERVICIO POSTVENTA

### ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

DITECNICA

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

### Motor Villaverde, SA

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

MATRICULA	MARCA Y DOMICILIO	AÑO	PRECIO
M-2209-HK	Seat Ibiza STR	86	425.000 ptas.
M-1023-GT	Renault 9 TSE	85	550.000 ptas.
M-4801-GU	Renault 9 TXE	86	650.000 ptas.
M-7583-GL	Seat Málaga D	85	450.000 ptas.
M-4322-HW	Seat Panda Marbella	87	500.000 ptas.
M-6617-JJ	Warburg 353 Familiar	88	225.000 ptas.
M-5921-GU	Renault 20 TS	86	350.000 ptas.
M-2976-IJ	Fiat Regata D S	87	875.000 ptas.
M-1781-FW	Renault 18 GTD	84	550.000 ptas.
GU-4485-D	Fiat Regata 70 S	87	700.000 ptas.

### CONCESIONARIO OFICIAL

(VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMBIO)

Mercedes 190 E 2.3, aire acond., extras ..... 3.200.000 ptas.  
Austin Montego 2.0 EFI ..... 725.000 ptas.  
Volkswagen Golf GTI, aire acondicionado . 1.425.000 ptas.  
Porsche 924 ..... 1.475.000 ptas.  
Porsche 911 Carrera, aire acondicionado ... 5.400.000 ptas.  
Porsche 911 Carrera Targa Turbo Look .... 7.800.000 ptas.  
C/ Claudio Coello, 17. Tel.: 431 15 15. Fax: 575 57 71

### AIRE ACONDICIONADO

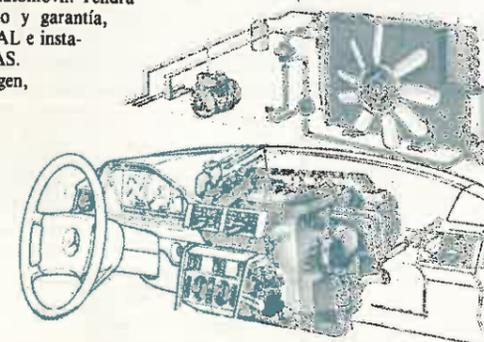
El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.

Y...  
no se acalore  
Un año de garantía



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

Autotelfonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios



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

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco, regalo radiocassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT 14 GTS, 70.000 km, M-3545-EJ. 300.000 ptas. Tel.: 564 75 41 (tardes).

VOLKSWAGEN Escarabajos, muchos a elegir, desde 400.000 ptas. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 320i, dos puertas, llantas, garantía doce meses. 1.500.000

ptas., precioso. Azcona, 62 (garaje). Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 válvulas, servodirección. 1.650.000 ptas. Posibilidad aire acondicionado, ver condiciones. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1.303, negro, precioso, impresionante. Garantía. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

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

**ACCESORIOS BENICALAP**

ESPECIALIDAD: BRICOLAJE DEL AUTOMOVIL  
**VALE 15% DESCUENTO**  
 DPTO. COMERCIAL PEDRO JIMENEZ  
 Sierra Martés, 2 Tel. 349 14 58  
 Avda. Burjasot, 117 46015 VALENCIA



**BBS**  
 Ruedas de competición  
 Ruedas de aluminio  
 Programa aerodinámico  
 Soliciten Catalogo BBS por solo 500 Ptas. en sellos.  
**Turisport**  
 Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automovil S.A. Avda. Pablos de Heredia, 40 Tel. (91) 534 09 98  
 Distribuidor BARCELONA: TURISPORT S.A. Calvet, 73-75 Tel. 309 67 35

**CAMBIO** o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km. 7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo nator CD, año 85, impecable. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**PARTICULAR:** Alfa sud cinco puertas, rojo, mayo 83, siempre en garaje. 500.000 ptas. Teléfono: (93) 210 70 31 (noches).

**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 Marbella	89	12.000	525.000	Citroën AX Stilo	89	15.000	745.000
Seat Ibiza 1.2 Liantas	88	27.000	725.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	89	20.000	1.360.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	30.000	895.000	Citroën BX 19 GT	85	39.000	785.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	88	31.000	1.290.000	Citroën BX 19 GTI A.A.	87	37.000	1.360.000
Fiat Uno Turbo IE Antiskid	89	17.000	1.325.000	Citroën C-15 Diesel Isoterma	89	7.000	1.100.000
Lancia Y-10 Fire	88	25.000	725.000	Citroën C-15 Club RE	89	3.500	920.000
Lancia Thema Turbo IE Full E. ABS	87	45.000	1.950.000	Ford Fiesta C	87	23.000	560.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	43.000	960.000	Ford Fiesta 1.1	87	35.000	725.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	5.000	875.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 p.	89	16.000	1.050.000
Renault 9 TSE	88	11.000	890.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	86	30.000	775.000
Renault Express Diesel	89	13.000	920.000	Ford Escort XR3 I Cabriolet	89	20.000	1.925.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	31.000	1.050.000	Ford Escort 1.4 XTRA	87	31.000	925.000
Opel Kadett 1.8 I GT	88	25.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 Ghia	84	61.000	675.000
Opel Kadett GSI	85	43.000	1.170.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	86	21.000	1.150.000
Opel Kadett GSI A.A. Liantas Techo	88	23.000	1.675.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van Combi	89	10.000	925.000
Opel Kadett GSI	87	37.000	1.375.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	90	7.000	990.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Orion 1.6 Diesel	87	31.000	890.000
Opel Omega 2.0 I CD Full E. ABS	87	39.000	1.950.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	25.000	1.100.000
Peugeot 205 GTX	88	30.000	1.125.000	Ford Sierra 2.0 I	88	31.000	1.490.000
Peugeot 205 GTI A.A.	88	20.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	19.000	1.525.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	86	25.000	1.225.000
Peugeot 205 SRD A.A. Dr. Asistida	90	10.000	1.390.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	32.000	1.050.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	31.000	1.050.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	89	20.000	1.150.000
Peugeot 205 Opel Diesel A.A.	87	45.000	1.100.000	Volkswagen Golf GLI Cabriolet	84	60.000	1.390.000
Peugeot 309 GR	89	8.000	1.150.000	Volkswagen Golf GTD Turbo A.A.	87	60.000	1.525.000
Peugeot 309 SR	87	45.000	890.000	Volkswagen Polo Classic 1.3	87	35.000	890.000

**GTV Alfa Romeo 2.5 V6** Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 79 84 95.  
**BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de

Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.  
**OCASION:** Alfa Romeo 90 VG 2.500 l, asientos eléctricos, los cuatro elevelunas eléctricos, ordenador Alfa, control marcadores di-

**VENDO ALPINE V6 GT**  
 Año 86, radiocassette, alarma y varios, blanco, estado impecable.  
 Tel.: (977) 23 07 01  
 (De 14 a 15 horas y de 22 a 24 horas).  
 Tarragona

toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 gitalas, pocos kilómetros, radiocassette. 1.500.000 ptas. Tel.: (948) 83 00 70. Alarma.  
**MERCEDES 300 D** 88 CV, año 1982, color marrón, aire acondicionado, techo corredizo. 1.275.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**PARTICULAR VENDE**  
 324 Diesel, 87, aire acondicionado, rojo burdeos, perfecto estado, toda prueba.  
 Tel.: (96) 267 21 18

**VENDO FERRARI 328 GTB**  
 rojo.  
 Teléfonos:  
 (96) 365 36 61 y 360 81 17

**ACERTAR SE LLAMA YUGO CARS**  
**LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS**



YUGO FLORIDA 14 (1.372 c.c. 70 CV) **1.170.000**

**MECANICA LICENCIA FIAT**

YUGO 45	(903 c.c. 45 CV)	<b>699.400</b>
YUGO 55	(1.116 c.c. 55 CV)	<b>816.000</b>
YUGO 65	(1299 c.c. 65 CV)	<b>927.400</b>

(Precio oferta con IVA y descuento individos)  
 ALABA: C/ REYES CAUDICOS, 30 VITORIA. TEL. (945) 27 95 81 • ALBACETE: C/TRA. DE MADRID, 14-16. TEL. (967) 23 25 14 (OFICINA) • ALICANTE: C/TRA. DE LOS DOLORES, KM. 1. ELIOTE. TEL. (96) 545 78 44. AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14. TEL. (96) 522 89 32 • ALMERIA: C/TRA. FARO SABINAL, 8 PROLETAS DE MAR. TEL. (951) 33 33 52 • ASTURIAS: C/ ALONSO DE QUENEA, 8 GIJÓN. TEL. (985) 28 78 10. C/ CANAJO ARGÜELLES, 22-24. GIJÓN. TEL. (985) 27 32 89 • AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30. TEL. (918) 22 55 55 • BADAJOZ: C/ HERMAN TEL. (924) 29 88 88. AVDA. PUJO Y CADAFALCH, 24-26 MATAGÓN. TEL. (924) 29 88 88 • BALEARES: C/ GREGORIO TRINIDAD, 28. P.O. BOX CASTELLO PALMA DE MALLORCA. TEL. (971) 78 73 44 • BARCELONA: C/ MARINA, 257 (BAJO). TEL. (93) 256 30 10. C/TRA. DE VECI, 145 MANRESA. AVDA. CIBERLAS 45 VILANOVIA LA GELTRÚ. TEL. (93) 314 45 32. AVDA. MIRAFLORES 84. AVDA. HOSPITAL DEL LLOBREGAT. TEL. (93) 249 30 89. C/ RAMON LLULL, 11. VICH. TEL. (93) 892 32 20 • CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO 1. JERIZ DE LA FRONTERA. TEL. (956) 32 37 54 • CANTABRIA: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COLT, 88. TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: C/ CURIE, 511. C/RELA-BENS, TEL. (981) 29 16 04. 36 GRANOLERS. TEL. (93) 870 96 14. CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 183. TEL. (944) 21 17 56 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45. TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE

**CAMIONES EN DOBLE FILA**



**ALFA CON PROBLEMAS**

**M**I problema es haberme comprado un Alfa 33 1.7 en el año 87. Actualmente este coche tiene 80.000 kilómetros y desde la fecha en que lo compré no me ha dado más que problemas. Los principales estaban situados en los frenos y en la dirección. Me puse al habla con la casa oficial y estando el coche en garantía se efectuaron arreglos y revisiones que cada vez se fueron haciendo más frecuentes, por lo que denuncié el coche ante la Comunidad de Madrid, concretamente en el Departamento de Consumo.

En el taller oficial Tayre donde se realizaron las revisiones no saben solucionar los problemas, por lo que ha vuelto a plantear una denuncia ante el organismo correspondiente.

Después de llevar gastado mucho dinero en el coche, me hicieron un presupuesto para el arreglo del coche, en el cual prácticamente había que reconstruir todo el vehículo pieza a pieza, sin garantía de que desaparecieran los defectos. La cantidad de este presupuesto era de 226.360 pesetas y en él no se incluían las piezas de la caja de cambios y de la dirección.

Ante el montante tan exagerado de la reparación me encaminé a un profesional del Colegio Oficial de Peritos e Ingenieros técnicos industriales de Madrid, donde me inspeccionaron el automóvil, encontrándole bastantes irregularidades.

Por ello quiero quejarme de la falta de atención que Alfa Romeo ha demostrado hacia mi caso. Y lo que es peor, a causa de este desentendimiento tengo el coche totalmente inutilizado con el consiguiente perjuicio que esto me ocasiona.

**Peter Weedon**  
Madrid

**H**ACE unos cuantos números leí una carta en la que un lector se quejaba de los atascos que formaban los camiones en una calle cercana a la plaza de Legazpi. Pues bien, el motivo de mi carta es similar a este, ya que en otra calle cercana a la que este lector citaba, concretamente en Antonio Lopez se forman atascos similares, ya que la presencia en esta calle de varias fábricas y algún que otro concesionario tanto de coches como de camiones forman atascos impresionantes con su forma de aparcar y con las maniobras que realizan en la misma calle.

En diversas ocasiones he podido comprobar como patrullas de la Policía Municipal pasan por la zona y no realizan una sola denuncia. Un comportamiento que no entiendo ya que si se está siguiendo una política de agilización del tráfico, la actuación de las fuerzas públicas en esta calle deja mucho que desear.

**Javier Garcia**  
Madrid



**VOLKSWAGEN TORCIDO**

**E**L día 13 de junio de 1989 compré un Volkswagen Polo Coupé GT y al mes y medio de tenerlo me comenzaron a aparecer las primeras averías. Concretamente se produce una fuerte vibración al frenar y el coche se va peligrosamente hacia la derecha. Después de haber llevado el coche en seis ocasiones al taller, me he encontrado con que el problema continúa y por lo visto hasta la fecha sin que tenga visos de solucionarse.

Lo que más me indigna es que cuando me puse en contacto con la central en Barcelona, recibí una carta en la que textualmente se afirma: «queremos dejar cons-



tancia de que dicha vibración no puede ser atribuida a un defecto de fabricación del vehículo, sino a una característica técnico-constructiva del mismo, resultando un fenómeno que tiene su aparición en circunstancias determinadas por el uso, tales como desgastes, desequilibrios, etc... de los elementos giratorios que componen el tren de rodaje. Por los tanto siempre que, en función de la utilización del vehículo se reproduzcan las circunstancias anteriormente apuntadas, se reproducirá el fenómeno en cuestión, para subsanar el cual resultará necesario efectuar el reajuste de los elementos afectados».

Una respuesta que no me ha llegado a satisfacer lo más mínimo ya que todas estas operaciones se han llevado a cabo en mi coche y el problema no se ha resuelto todavía.

**J.A. Rodríguez**  
Santander

**XM 24 VALVULAS**

**D**ESEARIA que me informasen de la fecha en que se va a iniciar la comercialización en nuestro país del Citroën XM 24 válvulas y 200 caballos. Además me gustaría saber si esta marca piensa rebajar el precio de los importados en el año 91.

**Enrique Barroso**  
Córdoba

**R.-** Citroën tiene previsto iniciar la comercialización de este modelo en el próximo otoño, aunque de momento se desconoce con exactitud la fecha. Con respecto a su segunda pregunta tenemos que decirle que esta marca, como sucede con todos los fabricantes, verá reducidos los aranceles de sus modelos de importación, aunque resulta poco probable que esta reducción afecte al precio final de sus modelos, que verán enjugada la rebaja por la habitual subida de principios de año.

# CITROËN ZX RALLYE RAID

PRIMERA SALIDA

DOBLE VICTORIA



¡BRAVO ARI VATANEN - BRAVO JACKY ICKX!

CITROËN ZX, 1º EN EL RALLYE RAID TODO TERRENO DE LA BAJA ARAGON 90. CLASIFICACION: 1º ARI VATANEN. CITROËN ZX RALLYE RAID. 2º JACKY ICKX. CITROËN ZX RALLYE RAID.

**CITROËN: DURO EN LO MAS DURO.**

RALLYE DE ARGENTINA

# BIASION, EL GAUCHO

Ganador en un terreno que conoce a la perfección, no en vano su primera victoria mundial la obtuvo en tierras argentinas en 1986, hecho que volvería a repetirse un año más tarde, el piloto italiano Massimo Biasion ha obtenido para Lancia una nueva victoria en el campeonato del mundo de rallyes tras el de-

sastre griego y su ausencia en Nueva Zelanda, influyendo con nuevas esperanzas en los integrantes del equipo italiano. Un caso parecido al ocurrido cuatro años atrás cuando por fin la marca de Turin lograba romper la racha de triunfos de Peugeot.



Esteban Delgado

Enviado especial

**S**IN embargo, la victoria, como entonces, no ha sido fácil ya que pocas veces la lucha ha sido tan al segundo como en este rallye de Argentina, no sólo contra el actual líder del mundial, el español Carlos Sainz, sino incluso dentro del propio equipo Lancia. Si en un principio sólo estaba prevista la presencia de Massimo Biasion y Alessandro Fiorio, el nuevo curso del mundial de rallyes obligaba a Claudio Lombardi a dar una nueva oportunidad a sus pilotos, presentándose en Argentina con su formación más potente, la integrada por el propio Biasion, el finlandés Juha Kankkunen y el francés Didier Auriol, al volante de sendas unidades nuevas de trunca del Lancia Delta Integrale 16V, aparte de cuatro muletos para los entrenamientos.

Sin ninguna orden de equipo, pues como el propio Lombardi reconocía posteriormente: «La posición de Sainz condicionará la política de la escudería»; Biasion se mantenía durante la primera etapa a la expectativa, dejando inicialmente el liderato a Juha Kankkunen. Un error de neumáticos del finlandés le daba la primera posición a partir del tercero de los tramos, donde el piloto de Bassano del Grappa después de estudiar a sus rivales era capaz de sacar 10 y 27 segundos a Kankkunen y Auriol respectivamente. La igualdad de la lucha quedaba reflejada en un tramo como el de Río Ceballos-La Falda, de 24,3 kilómetros, donde tanto Carlos Sainz con su Toyota como Kankkunen y Biasion obtenían exactamente el mismo tiempo de 19 minutos y 15 segundos, si bien el piloto italiano era víctima de un trompo en el que perdía un tiempo mínimo. El mejor conocimiento del terreno permitía a Biasion mantener un liderato mínimo, pero liderato al fin y al cabo, primero al término de la primera etapa, algo que en Lancia no lograban desde el pasado rallye de Portugal, así como al final de la prueba, después del accidente de Carlos Sainz. Ello le sitúa con igual número de victorias que Didier Auriol con el que reduce distancias, pero sigue sin clarificar quien será «el Elegido» para luchar con el piloto español por el título de Pilotos.

Por lo que se refiere al resto de integrantes del equipo italiano, Juha Kankkunen pareció que en un principio podría convertirse en líder, pero durante la segunda etapa quedaba ligeramente retrasado. Luego, en el tramo de Mina Clavero-Giulio Cesare, el finlandés veía como, una a una, todas y cada una de las seis velocidades del cambio de su Lancia quedaban inutilizadas, echando mano incluso de la marcha atrás intentando llegar a la meta, para quedar detenido a poco menos de dos kilómetros de la llegada sin poder hacer nada ni él ni Rino Buscchiazzo, el jefe de mecánicos de Lancia que acudía corriendo en su ayuda. Por su parte, el francés Didier Auriol quedaba apeado en

el cuarto tramo donde rompía el turbo-compresor de su Lancia perdiendo 21 minutos y 30 segundos, ante la falta de asistencia aérea. Al día siguiente, con una asistencia mínima ya que debía partir en la 52 posición, Auriol se vio obligado a adelantar durante la segunda etapa a un gran número de vehículos, hasta once en algún tramo, debiéndose conformar con ir escalando posiciones hasta una tercera plaza final que quizá le hubiese correspondido igualmente de no mediar ese incidente. Una rotura de turbo inusual que motivó ciertos rumores por parte de la prensa francesa después de sus conversaciones con Ford para 1991, ya que ni durante los entrenamientos ni en la pista de Balocco se había producido un incidente similar. Presente por primera vez en tierras sudamericanas, Claudio Lombardi repriminaba con una sonrisa a Sainz el hacerle perder sus vacaciones en Cortina d'Ampezzo, a lo que el español replicaba de igual forma con las suyas en Palma de Mallorca, ¿pero a que ha valido finalmente la pena Ingeniere?

Sin descanso, de una parte del planeta a otra, Carlos Sainz apenas tenía tiempo de disfrutar con los suyos su triunfo en Nueva Zelanda, partiendo el 9 de julio a tierras argentinas para descubrir una prueba totalmente para él. Con un muleto, pero sin apenas ruedas durante los primeros días, el madrileño se dedicaba a la toma de notas para ver como un pequeño accidente en la propia ciudad de Córdoba y otro más grave en pleno «prime» le dejaba apeado para un mejor reconocimiento del terreno, viéndose obligado a alquilar un Peugeot 504 para llevar a cabo su propósito. Finalmente llegaba su Toyota Celica GT-Four (ex-Kankkunen en Australia 89) con el que el piloto español estaba dispuesto a replicar a los hombres de Lancia, cosa que Sainz conseguía desde el primer momento, viéndose retrasado por un error de neumáticos en el tercer tramo, donde después de echar mano de los Pirelli SG 90 éstos se demostraban inadecuados al quedar eliminado el piso de arena existente durante los entrenos, utilizando a partir de entonces los SG 35.

Carlos Sainz llegaba al final de la primera etapa en segunda posición, a un solo segundo de Biasion y un segundo por delante de su ex-compañero de equipo Kankkunen, logrando finalmente alcanzar el liderato después del primer tramo de la segunda etapa, honor compartido con Massimo Biasion. Sin embargo, a partir de ese momento Carlos debía afrontar unos «prime» que sólo había recorrido una vez con su muleto, con una capa de nieve como piso y otra vez para reparar con el Peugeot de alquiler. En esas condiciones, querer mantener el ritmo de Biasion era casi una locura, pero el madrileño quería intentarlo. No obstante, los segundos iban cayendo hasta completar 26, diecinueve de ellos en un tropo, antes de presentarse en la salida del decimo-cuarto tramo, El Condor, uno de los más famosos de la prueba argentina con sus puentes colgantes.



**GRUPO N AL ROJO.** De no ser por un problema con sus asistencias, Ernesto Soto (izquierda) hubiese sido líder de principio a fin. Sin embargo, Alain Oreille (derecha) estuvo a punto de dar la sorpresa con su ligero Renault 5 GT Turbo.



**DESCUBRIR ARGENTINA.** Tanto Didier Auriol como Carlos Sainz descubrieron la pampa por primera vez, sufriendo una rotura de turbo el primero y una fuerte salida el segundo, pero acabando ámbos en el podio.

**TRAMO A TRAMO**

**La fuerza aérea** argentina puso a disposición de los equipos Lancia y Toyota sendos helicópteros Sirkoski 206 para llevar a cabo sus asistencias. El del equipo italiano sufrió un espectacular accidente al llegar a la asistencia final del segundo tramo, cayendo a tierra e incendiándose. Afortunadamente, Ninni Russo (otra vez), ocho mecánicos y los cuatro miembros de la tripulación resultaban ilesos. No así los trescientos kilos de recambios y el helicóptero del que sólo quedaban los rotores.

**Lancia** decidió continuar a pie, distribuyendo sus mecánicos de

élite en distintos vehículos, hecho imitado por Toyota al día siguiente ante la imposibilidad de aterrizar en algunos lugares.

**Carlos Sainz y Luis Moya** perdían en el accidente sus cazadoras, además de 300 dolares que se sumaban a los 800 dolares sustraídos a Carlos en su hotel de Buenos Aires dentro de un bolsillo de un pantalón en la maleta.

**La italiana Paola de Martini** vio como el barco que traía su Audi 90 Quattro tuvo que detenerse en Montevideo con un motor roto, lo que impedía que el coche llegase a



«Hemos hecho vuelo sin motor, ¿sabes?», eran las palabras de Carlos Sainz en el estadio de futbol Chateau Carrera de Córdoba a la llegada de la segunda etapa. El piloto de Toyota tenía anotado: «Derecha buena más (cuarta velocidad) para derecha buena, se cierra (segunda velocidad)», pero al llegar la primera aquella no existía por lo que Carlos no tenía tiempo siquiera de rectificar, saliéndose fuertemente, dando tres vueltas de campana y aterrizando sobre las cuatro ruedas. Dada la aparatosidad del accidente el propio Sainz pensaba que era el abandono definitivo, pero Luis Moya le instaba a arrancar a lo que accedía comprobando como su Toyota Celica GT-Four se ponía en movimiento. Maltrecho, como un animal herido, con el roll-bar hundido, lograba llegar a su asistencia donde se le efectuaba una reparación mínima para llegar al taller base del equipo donde a base de martillo y en medio de un gran nerviosismo, en el que el propio Ove Andersson perdía su habitual calma, comenzaba la lucha contra el reloj para dejar el Toyota Celica GT-Four n 1 (¡al fin!) en condiciones antes de entrar en parque cerrado al que Sainz llegaba en segunda posición a 2 minutos y 10 segundos de Massimo Biasion.

La prueba de fuego para el equipo español era el primer tramo de la tercera etapa, de 30,1 kilómetros, en base al cual debía decidirse el resultado final probable del piloto español. Desgraciadamente después de cubrir tan sólo tres kilómetros, el semieje delantero derecho de su Toyota se salía denotando un chasis abierto, circunstancia similar a la de su abandono en Grecia el pasado año y que le costaba cuatro minutos y medio. La incógnita residía entonces en saber si el chasis iba a ser capaz de aguantar la otra mitad del rallye que faltaba. Afortunadamente, en la siguiente prueba, Carlos Sainz sólo cedía ocho segundos a Biasion en un tramo de similar kilometraje, para anotarse el mejor tiempo en el siguiente, lo que dejaba la clasificación del rallye de Argentina 90 totalmente definida, salvo los lógicos imprevistos. Sainz recogía de esta forma

tiempo para tomar la salida. Afortunadamente los responsables del equipo Martini-Lancia le cedían uno de sus muletos. Con él, la piloto de la isla de Elba lograba un octavo puesto en la Superespecial antes de retirarse, además, cumplía así con la reglamentación FISA que obliga en la Copa de Damas a disputar al menos una prueba fuera de las fronteras de Europa.

**En Lancia** han decidido lanzar la casa por la ventana y los Delta Integrale 16V en el próximo rallye de Australia serán completamente nuevos o bien los utilizados en Fin-

landia. De esta forma se esperan evitar los problemas surgidos el año pasado que le costaron la victoria al equipo italiano en un terreno que requiere menos refuerzos y permite un menor peso de los vehículos.

**Acabada la tercera etapa,** Carlos Sainz se desplazaba al lugar del accidente para comprobar donde residió el problema con sus notas. También hubo un amago de reclamación de Lancia contra Toyota a raíz de la seguridad del vehículo de Carlos Sainz, debiendo ser remachada con hierros la sujeción del parabrisas delantero.



quince preciosos puntos que le acercan cada vez más a un merecido título y que le permiten afrontar con calma sus próximas participaciones.

Para su primera estancia en el rallye de Argentina, el equipo Toyota se decidía finalmente a contratar los servicios del piloto local Jorge Recalde después de los contactos habidos para el pasado rallye Safari que no llegaron a concretarse. De esta forma la marca japonesa se beneficiaba de la pequeña, pero importante infraestructura del piloto de Mina Clavero, que después de lo ocurrido con el muleto de Carlos Sainz se vio obligado a llevar la totalidad de sus entrenamientos al volante de un R 18 GTX. La suerte comenzaba a darle la espalda a Recalde desde el primer tramo, la superespecial del Hipódromo de Palermo en la ciudad de Buenos Aires, donde el motor de su Toyota comenzaba a

1980 y en 1985. Una actuación de la que el propio Recalde se consideraba responsable y que compromete su carrera deportiva.

La cuarta posición y primer piloto privado clasificado era para un habitual de la prueba, el austriaco Rudi Stohl que se quedaba durante la primera etapa sin asistencias, bloqueadas en Montevideo, debiendo partir prácticamente con lo puesto, un solo juego de neumáticos, para cubrir los primeros seis tramos. A partir de ahí tras superar a los participantes del grupo N, Stohl se dedicaba como el resto de los hombres de cabeza a conservar la mecánica de su Audi 90 Quattro. Entre los pilotos sudamericanos la lucha se centró principalmente entre el argentino Gabriel Raies y su Renault 18 y el brasileño Paolo Lemos con un VW Gol GTI 305, correspondiendo la mejor partida al primero de

CLASIFICACIONES

1º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V), 6 horas, 51 minutos, 27 segundos; 2º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 8m 02s; 3º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 34m 55s; 4º Stohl-Kaufmann (Audi 90 Quattro), a 59m 21s; 5º Soto-del Buono (Lancia Delta Integrale), a 1h 01m 52s; 6º Oreille-Roissard (Renault 5 GT Turbo), a 1h 05m 08s; 7º Raies-González (Renault 18 GTX), a 1h 41m 43s; 8º Martín-Volta (Fiat Regatta 85); 9º Maccari-Ostaschinsky (Renault 18 GTX), a 1h 51m 49s; 10º Marino-Ghillini (Fiat Regatta 85), a 2h 21m 45s.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 114 puntos; 2º Toyota, 91; 3º Renault 25; 4º Audi, 22; 5º Subaru, 19; 6º BMW, 14; 7º Mazda 12; 8º Mitsubishi y Volkswagen 10º Citroen, 8.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 95; 2º Didier Auriol, 67; 3º Massimo Biasion, 64; 4º Juha Kankkunen, 42; 5º Mikael Eriksson, 26; 6º Bjorn Waldegaard y Dario Cerrato, 20; 8º Bruno Saby, 16; 9º Ingvar Carlsson, 15; 10º François Chatriot y Erwin Weber, 12.

COPA FIAT GRUPO N

1º Oreille, 43; 2º Trelles, 30; 3º Recalde y Soto 20.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-3, Kankkunen. TC 4-6, Biasion. TC 7, Biasion y Sainz. TC 8-30, Biasion.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Biasion	30	19	8	1	2	-	-
Sainz	30	11	12	5	-	-	1
Auriol	30	3	6	12	7	-	-
Soto	30	-	-	2	10	9	2
Stohl	30	-	-	-	7	9	5
Oreille	30	-	-	-	2	7	11
Kankkunen	13	4	3	5	-	-	-



SIN DESPEINARSE.

Un fuerte accidente estuvo a punto de dar al traste con la operación argentina de Carlos Sainz. Afortunadamente, todo se salvó para el piloto español gracias a la rapidez de sus asistencias.



ratear después de superar el vado de agua artificial, cediendo 18 segundos. Después de los setecientos kilómetros de enlace hasta Córdoba, las cosas no mejoraban mucho y tras un tiempo mediocre en el segundo tramo, Jorge Recalde sufría un espectacular accidente en quinta velocidad que dejaba su Toyota prácticamente irreconocible. Con sólo tracción delantera, lograba salir del tramo perdiendo 18 minutos para tomar la «largada» en el siguiente donde a su vez perdía una rueda trasera y otros 47 minutos. Luego aunque en su asistencia dejaban el auto en condiciones más o menos precarias para continuar, Jorge Recalde llegaba tarde al cierre del control, abandonando por tercera vez en su tierra natal como ya ocurriese en

ellos que veía como su rival abandonaba en la segunda etapa con el cambio roto, aunque su alegría no le duraba mucho al ocurrirle a él lo mismo poco después, heredando su posición su hermano Marcelo.

El protagonismo entre quienes luchan por la Copa FIA de grupo N recaía esta vez en el local Ernesto Soto que con su Lancia Delta Integrale del equipo Astra, se mostraba desde el principio más rápido que su compañero de equipo, el uruguayo Gustavo Trelles. Este se vio obligado a abandonar en la segunda etapa con la caja de cambios rota, problema con el que debió enfrentarse Soto al día siguiente. El argentino ante lo sucedido había pedido contar con la caja de recambio instalada después en el vehículo de Trelles para de-

jarlo en orden de marcha. Sin embargo, cuando en la tercera etapa su Lancia comenzó a tener los mismos síntomas se encontró que la caja de cambios continuaba en el coche del uruguayo, debiendo ser desmontada y traída por un helicóptero de una emisora de TV local. Total, la ventaja de diez minutos sobre el Renault 5 GT Turbo de Alain Oreille era entonces para el piloto francés por algo más de tres minutos, después de haber sufrido Oreille incontables problemas con los amortiguadores de su vehículo. Sin embargo el actual líder del campeonato sufría a tres tramos del final un problema con un manguito del turbo que le costaba la victoria dentro del grupo N para felicidad de Soto y los «tuercas» argentinos. ○

YO HABIA PERDIDO LA FE EN CARDUS



**H**OY está en el podium de la fama. Le llueven los elogios y le debe doler la espalda de tantas palmaditas de felicitación. Tiene lo que se merece, una posición privilegiada ganada a pulso, con sacrificio y trabajo, con organización y medios.

Carlos Cardús ha roto con su pasado. Ha borrado una mala imagen que a punto estuvo de sepultarle. Lo confieso sin rubor. Lo digo con toda humildad. Estoy muy contento de haberme equivocado. Yo era de los que pensaba que «El Tititi» no levantaría cabeza.

De ser el piloto más rápido y prometedor del país había pasado a ser el más desafortunado y desgraciado. Hace ya dos años, en el Gran Premio de España del 88, incluso rozó la muerte cuando cayó por los suelos, perdió el casco y se golpeó la cabeza contra el asfalto. Aquellos dos años con Nieto fueron un auténtico calvario. Perdió su responsabilidad. Estaba tan hundido, que tuvo que comenzar casi de cero si no llega a ser por Honda que confió en él cuando la mayoría le dejó tirado en la cuneta.

No es que haya cambiado Cardús, es que ahora es otra persona. Corre con la cabeza al estilo Sito, se prepara como un auténtico deportista y lleva una vida privada alejada de las frivolidades y riesgos que le llevaron al borde del precipicio. Ha dejado de ser «Wojtita» por besar el suelo en cada circuito.

También ha conseguido que más de uno se coma el apodo de «gaseosa» que le llamaban antaño cuando salía muy fuerte para acabar en el pelotón de los comparsas.

Hoy Cardús es respetado y admirado. Respetado por John Kocinski que ve en él a su máximo rival y admirado por los que sabemos lo mucho que ha tenido que luchar para llegar donde está, al nivel de los números uno. A punto de cumplir 31 años, el «noi de Tiana» está en su esplendor deportivo. Es el líder de Honda y el mejor piloto español del momento. Cardús ha dejado de ser la sombra de Sito Pons y parece capacitado para conquistar su sueño dorado, el título mundial.

Otro, en el lugar de Cardús, en los años de fracasos y decepciones, hubiese tirado la toalla. Recuerdo que incluso una vez escribí en esta ventana que mejor sería que reflexionara y que pensara cambiar de profesión. Había perdido la fe en él.

Cardús, con la ayuda de su inseparable Silvia, ha conseguido el milagro. Cambió de vida, cambió de equipo y cambió su suerte. ¡Felicidades Carlos! Para mí tus éxitos valen el doble. Ganes o no el título, para mí ya eres un campeón.



MUNDIAL DE RALLYES NUEVA ARMA DE MAZDA

El equipo oficial de Mazda en el Mundial de Rallyes tiene ya prácticamente ultimado el nuevo Mazda 323 GT-X, coche con el que va a tomar parte de ahora en adelante en el mundial de la especialidad. La diferencia más notable con respecto al vehículo que venían utilizando hasta ahora, el 323 4WD, es el motor de cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas, que de 1.623 centímetros cúbicos ha pasado a 1.893. Con esto la potencia ha pasado de 250 a 300 caballos. Un aumento considerable que teniendo en cuenta las dimensiones del coche, poco más de cuatro metros, le pueden convertir en una máquina muy competitiva.

Achim Warmbold responsable máximo del Mazda Rallye Team Europe, ha dicho que el 91 será un año de preparación para dar el salto definitivo en el 92. También ha confirmado que la próxima temporada seguirán contando con los servicios de Timo Salonen, como piloto número uno y Hannu Mikkola como piloto de pruebas.

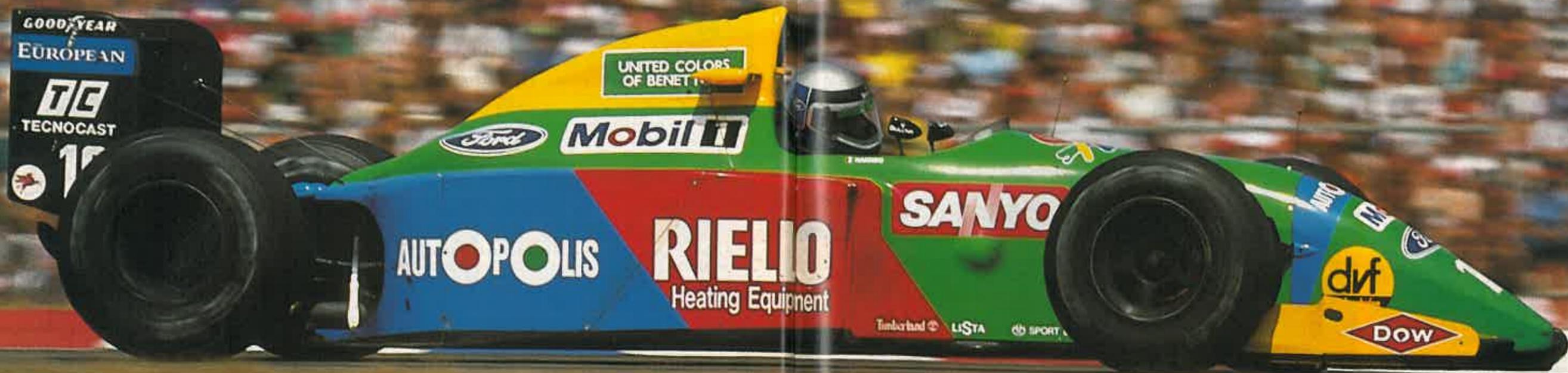
**TODO A PUNTO.** En Mazda ya tienen prácticamente listo el nuevo 323 GT-X, vehículo con el que afrontarán el Mundial de Rallyes.



EUROPEO DE MONTAÑA VILARIÑO IMBATIBLE

El piloto vasco Andrés Vilariño se está mostrando intratable en el Europeo de Montaña. Tras pasar el ecuador del campeonato, se perfila como el más serio aspirante para revalidar el título que posee actualmente. Con la victoria que conquistó en Sestrières se apunta un pleno de triunfos muy difícil de batir, y de seguir así lleva camino de adjudicarse todas las carreras que restan hasta el final.





Gigi Corbetta  
Enviado especial

GRAN PREMIO DE ALEMANIA DE FORMULA 1

# GANO EL MOTOR HONDA

**B**AJO un sofocante calor estival y con las gradas más abarrotadas de público que nunca se disputó el Gran Premio de Alemania. Después de tres «ayunos», Ayrton Senna se subió a lo más alto del podio pero

Honda fue quien ganó la carrera. Alessandro Nannini dio un espectáculo que nadie preveía: se impuso a Gerhard Berger y aguantó durante quince vueltas en la primera posición acosado por Ayrton Senna, que le adelantó por el gran potencial de

**SORPRESAS Y DERROTAS.** Aunque Senna resultó ganador, Nannini fue el protagonista. Prost no logró el milagro en esta ocasión.



que dispone. Hockenheim es un circuito rápido, hasta el extremo de que el setenta por ciento del tiempo en que se rueda en él, el acelerador está pisado a fondo. Como es de suponer, este trazado resulta destructor de motores por antonomasia, y poco cuentan las suspensiones y la aerodinámica. Tampoco tiene cabida maquiar una refinada estrategia para la carrera; lo que cuenta son los caballos que el motor sea capaz de desarrollar y la forma de transmitirlos al suelo. Por estas connotaciones, éste ha sido un Gran Premio de un especial interés dentro del desarrollo del Campeonato, ya que era la ocasión para ver realmente si el motor Ferrari 640 había alcanzado al Honda RA100E, y también comprobar el potencial del propulsor Renault RSV10. Con el mismo fin, valía la pena comprobar de qué forma los modestos motores de ocho cilindros podían luchar contra los poderosos de diez y doce cilindros. Sin embargo, esta ocasión no era la más apropiada para enfrentar el potencial total de Ferrari contra el de McLaren, ya que en el circuito de Hockenheim, lo que cuenta por encima de todo es la potencia y la fiabilidad de los motores.

En una ocasión, Nelson Piquet afirmó que un monoplaza bien equilibrado y equipado con un buen motor de ocho cilindros, podía hacer frente a los equipos dotados con los poderosos V12. Todo estribaba en lograr un equilibrio perfecto, aprovechar los errores de los «grandes» y plantear las carreras con cierta resignación. De ese modo, aseguró que llegarían los resultados.

Ninguna ocasión mejor que la de Jean Alesi en el Gran Premio de Mónaco y ésta de Nannini, para demostrar que Piquet tenía razón. El piloto de Benetton-Ford ha sido el autor de una carrera disputada con maestría, sensatez y la agresividad necesaria para poder mantenerse entre los dos McLaren-Honda de Senna y Berger hasta ver el banderazo de llegada. La competitividad de Nannini consistió principalmente en dos elementos: haber elegido unos neumáticos de compuesto más duro que los McLaren-Honda y disponer de un coche que en la zona virada era más rápido que el MP4/5 de Senna, recuperando así lo que perdía en las rectas. Por otra parte, hay que tener en cuenta las condiciones en que Nannini tomó la salida. El día anterior durante los entrenamientos, había sufrido un accidente de considerable magnitud, hasta el extremo de que su coche quedó destrozado. Al encontrarse sin el monoplaza para la carrera, el equipo pidió un chasis nuevo a Inglaterra y estuvieron trabajando hasta las cinco de la madrugada del domingo para terminarlo

**A TOPE DE ESPECTADORES.**

Boutsen y Sutil no tuvieron suerte. Las tribunas del circuito alemán estuvieron más abarrotadas que nunca.



**HOCKENHEIM EN BREVE**

**Jean Alesi** convocó una rueda de prensa para aclarar su polémico divorcio con la escudería Tyrrell. Explicó que todavía no ha decidido dónde irá, ni si se quedará en Tyrrell. Sin embargo, puntualizó que la oportunidad de fichar por Ferrari se ha desvanecido, debido a que los dirigentes del «Cavallino» no están dispuestos a pagar a Tyrrell la fuerte suma de dinero que exige la «libertad» de Alesi, y otro tanto a Williams, para deshacer el compromiso escrito que contrajo hace meses el piloto galo.

**Se ha sabido** que Ron Dennis -Director deportivo de McLaren- se ha trasladado ocho veces a Stuttgart en este mes de julio para mantener conversaciones secretas con directivos de Mercedes. Al parecer se está madurando el proyecto de construir un motor de Fórmula 1 en 1992 para McLaren, fecha en la que Honda abandonará la competición en Fórmula 1.

**Por lo visto**, Ayrton Senna ha puesto a Ron Dennis frente a un serio compromiso. El piloto brasileño no está dispuesto a renovar su contrato con McLaren si Dennis no le asegura el fichaje de un director técnico de primera fila, así como la continuidad de disponer de moto-

res al máximo nivel de competitividad. Esta situación ha causado complicaciones en Ferrari, debido a que Steve Nichols -actual director técnico- ha recibido de McLaren una suculenta oferta.

**El ingeniero Gordon Kimball** ha regresado a McLaren después de trabajar durante tres años en Ferrari a las órdenes de John Barnard. A partir de este Gran Premio, Kimball será el ingeniero encargado de atender el coche de Ayrton Senna.

**El polémico Enrique Scalabroni**, ex director técnico de Ferrari, estuvo en Hockenheim para hacer relaciones públicas. Las malas lenguas aseguran que ha recibido de Ferrari una elevada suma de dinero para acallar absolutamente todo lo relacionado con Ferrari y su trabajo en dicha escudería. Por otra parte, no podrá aceptar ofertas hasta el próximo mes de septiembre.

**Prácticamente** se ha asegurado que Ivan Capelli o Riccardo Patrese serán el sustituto del británico Nigel Mansell en Ferrari. En la cúpula directiva de la escudería hay diferencia de opiniones, pero a pesar de esto parece problemático que la elección recaiga sobre Capelli.



**HIZO LO QUE PUDO.**

Berger no fue capaz de alcanzar a Nannini, a pesar de tener el poderoso motor Honda. Patrese sacó el máximo partido de su Williams-Renault, que no fue muy competitivo.



de montar. Con él salió a la pista, y también con el descontrol que crea siempre un accidente. Sin embargo, pasados los primeros compases de la carrera, en las que los dos McLaren-Honda ocuparon las primeras posiciones, seguidos por los Ferraris que, a su vez, precedían a los Williams, Nannini aprovechó el cambio de

neumáticos de sus rivales y una salida de pista de su compañero Piquet, así como la baja de Nigel Mansell, para ocupar la primera posición. Se mantuvo líder desde la décimo octava vuelta hasta la treinta y tres, momento en el que Senna hizo uso del potencial de su motor Honda y le adelantó. Nannini se olvidó de Senna con re-

signación, y éste se fue hacia la victoria tan tranquilo como un taxista. Por otra parte, cuando le indicaron a Nannini con la pizarra que Berger se le acercaba, apuró su marcha hasta comprobar que ya no podría darle alcance, y se mantuvo en ese nivel hasta el final de la carrera. Su segundo puesto valió más que la victoria de Senna, y además sirvió para demostrar la profesionalidad de su equipo, así como la sorprendente competitividad del motor Ford V1-V8 serie IV, estrenado en el pasado Gran Premio de Silverstone. También en el seno de McLaren se estrenó la última evolución posible del poderoso propulsor Honda RA100E Evolution IV. Según explicó Osamu Goto -director técnico de Honda en pista- los utilizados en Hockenheim eran motores más ligeros que los precedentes, capaces de alcanzar un régimen de rotación más elevado y, en consecuencia, más potentes. «Nosotros no tenemos problemas -explicaba Goto en su inglés macarrónico- En Honda todo perfecto, motores bien. McLaren tiene que trabajar a nuestro nivel».

En resumidas cuentas, el McLaren MP4/5 es un coche que ha llegado a su final, cosa que repite constantemente Senna en todas sus entrevistas, y es necesario sustituirlo por el nuevo MP4/6 equipado con motor Honda V12. Con vistas a los grandes premios venideros, parece que se acercan malos tiempos para McLaren, y esta es la causa de la falta de concentración que viene padeciendo Senna últimamente.

De no haber sido por la actuación de Nannini, la carrera se hubiese convertido en un soporífero vespertino. Después del aburrimiento de las primeras vueltas, se produjeron tres luchas muy curiosas en las que los «grandes» eran segundos. Mientras Nannini aguantaba el acoso de Senna, Berger intentaba escapar de la persecución de Piquet, y para terminar, el profesor Prost intentaba por todos los medios adelantar a Boutsen. Una vez que estas tres situaciones se resolvieron, la carrera perdió toda clase de interés.

En esta ocasión, la derrota fue a visitar al equipo Ferrari. Desde un principio, Prost estaba preocupado porque no lograba igualar los tiempos registrados la semana anterior durante unos entrenamientos previos. Por otra parte, el profesor vio claro que el motor Ferrari 640 no podía rivalizar con el Honda RA100E Evolution IV, y como se ha dicho anteriormente, sobre el trazado de Hockenheim no hay otra estrategia que el pie del acelerador a fondo.

Prost y Mansell rodaron juntos durante las primeras catorce vueltas, hasta que de pronto, un timón del alerón delantero del coche de Mansell se desprendió, haciéndole perder el control y obligándole a retirarse. Por lo visto, el problema fue causado por chocar varias veces contra los bordillos de las «chicanes» y, debido a la forma del timón, con los golpes se apalancó sobre el alerón, que a su vez repercutía sobre el anclaje del fondo del coche que se empezó a desprender.

elf



el aceite nacido de la competición.



**SE REAFIRMO.**  
El único rival para Capelli fue la fragilidad del motor de su coche.

Respecto a Prost, terminó la carrera a más de cuarenta y cinco segundos de Senna. La explicación oficial fue que el profesor había elegido el desarrollo de la séptima velocidad del cambio demasiado corta, cosa que hacía subir las revoluciones del motor y la temperatura. Esta versión oficial no la creyó nadie, y además al desconocerla, Prost dijo simplemente que le faltaba potencia y su coche no alcanzaba una buena velocidad punta ni era rápido en las zonas de curvas. Tampoco se había acertado en la elección de los neumáticos, aunque él era el responsable de la decisión. Una pequeña polémica se formó cuando los técnicos de Good Year se enteraron de que Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- había afirmado la aparición de neumáticos defectuosos mezclados con otros del mismo tipo. En resumidas cuentas, se intentó justificar la falta de potencia del «Cavallino» con artimañas verbales poco creíbles. Al fin y al cabo, después de tres victorias consecutivas, puede haber un cuarto puesto sin que sea una deshonra.

Tampoco las cosas fueron muy rodadas para los Williams-Renault de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen. Este último, tuvo problemas con la sexta velocidad de su cambio, que en repetidas ocasiones se quedaba bloqueado. Cuando paró para cambiar neumáticos, los mecánicos perdieron la tuerca de la rueda trasera izquierda, y hasta que la encontraron pasaron casi treinta segundos, por lo que Boutsen regresó a la pista excesivamente penalizado para lograr un buen resultado, aunque registró la vuelta rápida en 1.45.602. Su compañero Patrese dijo al terminar que el coche se había comportado bien dentro de sus posibilidades, y que prefería pensar en los grandes premios

venideros. A su vez Bernard Dudot -director técnico de Renault Sport- expresó su preocupación por la evolución de las «cosas» desde el Gran Premio de San Marino, ocasión en la que ganaron.

Siempre en la primera parte de la carrera, se vio un bonito pique entre Jean Alesi e Ivan Capelli, que tuvo la mejor parte. A pesar de esto, vio mermado su esfuerzo por una bajada de potencia de su motor y un problema con la cuarta velocidad del cambio en las últimas quince vueltas.

En esta ocasión, los coches de Tyrrell abandonaron por ruptura del motor, aunque Alesi logró clasificarse en el último lugar, después de haber protagonizado una rocambolesca aventura: cuando entró a cambiar neumáticos se pasó de su box, y al no poder dar marcha atrás, operación que le hubiese costado la descalificación, Juan Villadelprat -director deportivo de Tyrrell- le dio orden de regresar a la pista y volver a entrar. Este error de juventud le costó perder un tiempo imposible de recuperar.

De los monoplazas equipados con motores Lamborghini, sólo terminó el Lotus de Derek Warwick en el octavo lugar. Su compañero Martin Donnelly abandonó en la primera vuelta por un problema de embrague. El mismo inconveniente le ocurrió a Aguri Suzuki, mientras que un problema eléctrico hizo abandonar también a Eric Bernard, dejando así a la escudería Larrousse sin resultados.

Los chismorreos del «Circo» dicen que los grandes premios venideros no serán gloriosos para los monoplazas McLaren, y la escudería italiana Ferrari podrá seguir su buena racha. Sin embargo «Magic Senna» asegura que en Woking se está trabajando muy duro y pronto se verán los verdaderos resultados. ○

**CUMULO DE ERRORES.**

Por excesiva precipitación, Alesi tuvo que repetir la entrada en boxes. Al final de la carrera rompió el motor del coche.

**PARRILLA DE SALIDA**

28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 40 434	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 40 196
2. N. Mansell (Ferrari) 1 42 052	1. A. Prost (Ferrari) 1 41 732
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 42 380	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 42 195
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 43 255	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 42 872
16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 44 349	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 43 594
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 44 496	30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 44 363
15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 45 193	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 44 650
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 45 244	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 45 237
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 45 604	8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 45 547
12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 45 790	9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 45 755
25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 46 187	7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 46 110
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 45 596	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 46 506
35. G. Foitek (Onyx-Ford) 1 47 269	36. J. Lehto (Onyx-Ford) 1 46 857

**NO PRECLASIFICADOS:** G. Tarquini 1 48 127 R. Moreno 1 48 98 B. Gachot 1 50 460 C. Langes 1 50 897 B. Giacomelli 2 10 786

**NO CLASIFICADOS:** O. Grouillard 1 47 429 P. Barilla 1 47 747 Y. Dalmas 1 47 789 A. de Cesaris 1 48 032

**ABANDONOS:** J. Lehto, escape E. Bernard, problema eléctrico A. Suzuki, embrague S. Nakajima, motor N. Piquet, accidente P. Martini, motor G. Foitek, accidente N. Mansell, alerón M. Gugelmin, motor D. Brabham, motor M. Alboreto, motor M. Donnelly, embrague P. Alliot, descalificado

**CLASIFICACION FINAL**

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 20 47 164 2º A. Nannini (Benetton Ford) a 6 520 3º G. Berger (McLaren-Honda) a 8 553 4º A. Prost (Ferrari) a 45 270 5º R. Patrese (Williams-Renault) a 48 028 6º T. Boutsen (Williams-Renault) a 1 21 491 7º I. Capelli (Leyton-House Judd) a 1 vuelta 8º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 9º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 10º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas 11º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 5 vueltas

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1º A. Senna, 48 puntos 2º A. Prost, 44 3º G. Berger, 29 4º T. Boutsen, 18 5º N. Piquet, 18 6º J. Alesi, 13 7º A. Nannini, 13 8º N. Mansell, 13 9º R. Patrese, 12 10º I. Capelli, 6 11º E. Bernard, 4 12º A. Caffi, 2 13º S. Modena, 2 14º A. Suzuki, 1 15º D. Warwick, 1 16º S. Nakajima, 1

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES**

1º McLaren-Honda, 77 puntos 2º Ferrari, 57 3º Benetton-Ford, 31 4º Williams-Renault, 30 5º Tyrrell-Ford, 14 6º LeytonHouse-Judd, 6 7º Larrousse-Lamborghini, 5 8º Arrows-Ford, 2

**RALLYE RIAS BAJAS EL RETORNO DE CASTRILLON**

GERMAN Castrillón, uno de los pilotos más rápidos de Galicia y retirado de la competición por causas económicas, se ha impuesto con toda brillantez en el Rallye Rías Bajas, una de las pruebas más clásicas del calendario, aunque fuera del Campeonato de España.

Castrillón, con su habitual copiloto, Estrella Castrillón, estrenaban el Ford Sierra Cosworth grupo N que había sido de Carlos Piñeiro. Dos de los máximos favoritos, Arturo Rial (Citroën AX) y Fernando Brizuela (Ford Sierra Cosworth) abandonaban en los primeros tramos, por problemas de embrague y eléctricos respectivamente, por lo que la lucha quedaba reducida a Castrillón y a Juan Carlos González, que también estrenaba coche: el BMW M-3 grupo A que había conducido Pep Bassas la temporada pasada. Aunque en los primeros compases, González se imponía, poco a poco, el piloto del Ford iba haciéndose con el coche y acababa venciendo por 29 segundos. En tercera posición se clasificaba el incombustible Marc Etchebers, ya a distancia muy considerable.

El Rías Bajas produjo algunas noticias, como el fuerte accidente del tinerfeño Pedro Cruz, que tuvo que ser hospitalizado, al igual que su copiloto, aunque sus lesiones no son preocupantes.

La embajada canaria, muy habitual en la prueba viguesa, se completaba con «Carlos», que acabó cuarto sobre su Mercedes 190 grupo A, justo por delante de «Peitos». En octava posición se clasificó el jovencísimo (19 años) Javier Piñeiro, que impuso su Peugeot 205 GTI a los habituales de los Renault GT, Trelles y Otero.

**FORMULA FORD INGLESA ARENZANA EN EL PODIO**

El equipo «Racing for Spain» creado y apoyado por la Federación Española de Automovilismo, y en el que están integrados como pilotos Alvaro de Arenzana y Pedro Martínez de la Rosa, a los que se ha unido en los meses veraniegos Iván Arias, siguen cosechando éxitos en la Fórmula Ford Inglesa, consiguiendo subir al podio en varias ocasiones. En la última carrera disputada en Brands Hatch, Alvaro de Arenzana, tras una magnífica carrera, en la que incluso llegó a marcar la vuelta rápida, finalizó en una extraordinaria tercera posición, resultado que además de ser muy bueno va a servir para subirle la moral al piloto madrileño que en las últimas pruebas había tenido muy mala suerte. La carrera la ganó David Germain, mientras que Marc Marchard fue segundo. En esta ocasión debutaba en este certamen Iván Arias, que pese a no



**ARENZANA EN EL PODIO.**  
El piloto madrileño realizó una carrera magnífica, que le llevó al podio.

tener ninguna experiencia en este certamen y no conocer el circuito realizó una magnífica actuación, consiguió clasificarse para la carrera y al final terminó en el puesto dieciséis.

**BOXES**

**KANKKUNEN** seguirá unido a Lancia en el 91. Tras este año de adaptación al Delta Integrale 16v, y teniendo como referencia los buenos resultados que ha obtenido recientemente, en el equipo italiano confían en el plcnamente.

la presencia que actualmente tiene la marca en este certamen.



**DROOGMANS** que se ha impuesto con un Lancia Delta Integrale 16v en el Rallye de Alemania, se afianza en la clasificación del europeo de la especialidad con un total de 2.040 puntos. Su más serio adversario es el italiano Cerrato, con un vehículo similar que totaliza actualmente 1.160 puntos.

**TOYOTA** de la mano del Team SARD, equipo semioficial que toma parte en el Campeonato Japonés de Sport Prototipos, va a inscribir dos coches de los que utiliza en este certamen en el Mundial de la especialidad para reforzar

**SAN REMO** es el rallye escogido para que tenga lugar el debut el 309 GTI 16 válvulas. Esto será posible porque el coche estará homologado a primeros de octubre.

**MARKKU ALEN** va a participar con el Subaru en el Rallye Manta, prueba puntuable para el campeonato finlandés de la especialidad que se disputa dos semanas antes del 1000 Lagos y que transcurre en buena parte por los tramos del rallye del Mundial. Airikkala también participará en esta carrera con el Ford Sierra Cosworth 4x4.

**EDDIE IRVINE** a los mandos de un Reynard-Mugen se adjudicó la victoria de la prueba celebrada en Hockenheim puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3000. Damon Hill, autor de la pole no pudo mantener durante mucho tiempo esa posición de privilegio al salirse de la pista en los primeros compases de la carrera. Marco Apicella por su parte fue el único que inquietó al vencedor, acosándole en todo momento, pero al final tuvo que desistir de sus ataques

al degradarse más de lo normal sus neumáticos. Eric Comas, actual líder del certamen tuvo que realizar una espectacular remontada al verse obligado a tomar la salida en posiciones muy retrasadas. Al final terminó cuarto, puesto que le consolida en la clasificación del campeonato.

**ALBACETE** con un Toyota Corolla 16v, comanda la clasificación del Campeonato de España de Velocidad con 61 puntos. Su inmediato perseguidor es Sasiambarrena con un Ford Sierra Cosworth con 48, mientras que Villamil con un Alfa Romeo 75 es tercero con 43.





# LAS TIRAS INEDITAS DE GALLEGO Y REY.



## Ponemos fin a la historia del felipismo.

A partir del próximo fin de semana pondremos fin a «La historia del felipismo». Una de las obras más importantes en la historia de la caricatura

política en España. Ahora entregamos los últimos 4 capítulos, que son tiras inéditas de Gallego y Rey publicadas en otro periódico durante su breve exilio.

Es la gran oportunidad de completar su

colección, o hacerse una exclusiva minicolección.

El próximo fin de semana, en la revista Gente de Diario 16, comienza el fin de la historia del felipismo. No se lo pierda.



**Diario 16**  
Cada día más cerca.

## CARRETERAS EN OBRAS

RED NACIONAL:  
**N-I**, Burgos-Lerma.  
**N-II**, provincia de Guadalajara.  
 Igualada-Martorell.  
**N-III**, Arganda-Tarancón.  
**N-IV**, Manzanares-Bailén  
 Provincia de Ciudad Real.  
**N-V**, Talavera-Navalmoral.  
**N-VI**, Adanero-Villalpando.

RED SECUNDARIA:  
**N-330**, Jaca-Francia.  
**N-340**, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche.  
**N-430**, Osa Montiel-Munera.  
**N-420**, Alcañiz-Taragona.  
**A-630**, Campomanes-Oviedo.  
**N-552**, Ripoll-Puigcerdá.

Teléfono de información de Tele-ruta: (91)5352222

## FANTASTICOS FERRARI

Los amantes de los Ferraris tienen un libro para recrearse con las más bellas realizaciones del genio de Módena. Se trata de Fantastic Ferraris, que editado por Motorbooks International es obra del conocido especialista en la marca, Antoine Prunet. En algo más de 200 páginas se pasa revista a 33 de los modelos más impactantes de la marca, reproducidos con excelentes fotografías de Peter Vann y documentos de época.

Librería Collector. C/ Pau Claris, 168. Barcelona. Tel. (93) 2158115.

## DE VACACIONES

### 4X4 EN CUENCA

Por los caminos de tierra y las pistas por las que se celebran los entrenamientos y selección del Camel Trophy y el Raid montes de Cuenca, el Camel motor Club organiza una expedición dirigida por Agustín Rodas «Tinín» miembro del Comité de selección del Camel Trophy durante los últimos 7 años.

Más información: (93) 4163570

### MAMOLA BAR

El domingo día 5 se celebrará en el pub Mamola de Galapagar una concentración Koenig en la que estarán presentes varios coches dotados de las transformaciones de esta marca.



Entre los usuarios de 7 países europeos que viajarán a Los Angeles el 30 de octubre próximo. El precio de la expedición será aproximadamente de 300.000 ptas.

Más información: (93) 8649443

## ESPIRITU DE LA AVENTURA

Este es el nombre de una expedición que organiza Yamaha para que 55 afortunados usuarios de sus XTZ 750 Super Teneré, viajen a Méjico con el fin de seguir el desarrollo de la Baja 1000, uno de los Raids más conocidos que se celebra en la península de California. Los participantes serán elegidos en-

## AGENDA

### LO QUE HAY QUE VER

### MOTOS EN TV-2

El programa Domingo Deporte se ha convertido en inevitable para los aficionados al deporte de las dos ruedas. Los comentarios de Valentín Requena y Angel Nieto añaden un interés extra a este disputadísimo Mundial, que se retransmitirá desde Donington Park. También Eurosport dará cobertura a la categoría de 500 de esta misma prueba.

TV-2, Domingo 5 de agosto, Domingo Deporte a partir de las 12.00 h. EUROSPORT, Domingo 5 a las 12.30 horas.

### MONSTER TRUCKS

También en Eurosport el sábado 4 a las 18.00 horas podremos enterarnos un poco más sobre el mundo de los camiones de competición.

El programa Motor a Fons nos ofrecerá un reportaje del Rallye de Argentina y del Gran Premio de Alemania de F-1, además curiosidades del Mundial de motociclismo.

### DEPORTES

### VISITA A LAS ISLAS

El primer domingo de agosto, día 5, el Circus se traslada, atravesando el estrecho al circuito de Donington, donde se celebrará el Gran Premio de Gran Bretaña valedero para el Campeonato Mundial que en estos momentos está al rojo vivo. El Europeo de Velocidad y de Super Bikes celebrarán este mismo domingo la prueba de San Marino. La especialidad de motocross nos traerá el día 5 la disputa de las pruebas del Campeonato Mundial en las categorías de 125 que se celebrará en Portugal, 500 que tendrá lugar en Bélgica y los sidecar en Finlandia. El campeonato español de motocross de 125 se correrá el día 5 en Tobarra.

### RALLYE OSONA, UN CLASICO

El sábado 4 de agosto se dará la salida en Vic a la XXII edición del Rallye Osona, un clásico del calendario nacional puntuable para el Campeonato de España, cuyos tramos se desarrollan en la Sierra de Montseny. La llegada tendrá lugar en la madrugada del domingo 5 en la misma ciudad de Vic. El Europeo de Rallyes celebrará del 3 al 5 de agosto la tradicional prueba de Madeira. El domingo 5 también tendrá lugar una prueba puntuable para el Campeonato de España de Montaña en Ciudad Real, la Subida a La Atalaya.

## TELEFONOS

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

CAMPSA  
 Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA  
 Tel. (91) 742 12 13

ADA  
 Tel. 900 10 08 99

AHSA  
 Tel. (91) 441 71 17

DYA  
 Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE  
 Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE  
 Tel. (91) 441 33 44

RACE  
 Tel. (91) 593 33 33

RACC  
 Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO  
 Tel. (91) 654 40 11

AUDI  
 Tel. (900) 11 22 22

BMW  
 Tel. (900) 10 04 82

CITROEN  
 Tel. (91) 450 11 11

FIAT  
 Tel. (91) 450 11 50

FORD  
 Tel. (900) 14 51 45

HONDA  
 Tel. (900) 30 80 80

LANCIA  
 Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ  
 Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI  
 Tel. (91) 441 33 44

OPEL  
 Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT  
 Tel. (91) 597 21 25

RENAULT  
 Tel. (91) 556 39 99

SEAT  
 Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN  
 Tel. (900) 13 65 24

Coordina: Lourdes Bravo

# 1988 Y 1989. CAMPEONES



## LUIS VILLAMIL, CON ALFA ROMEO, CAMPEON DE ESPAÑA DE VEHICULOS DE PRODUCCION.

Dos años de pruebas. De victorias. Dos años ganando con Luis Villamil. Compitiendo entre las mejores marcas en el Campeonato de España de vehículos de producción. Al volante de un Alfa 33 y un Alfa 75, los mismos vehículos que usted conduce. Dos años demostrando su potencia, su alta fiabilidad mecánica, su máximo nivel de

seguridad y sus elevadas prestaciones. Por ello, Alfa Romeo quiere felicitar a todos los componentes del equipo: piloto, preparador, mecánicos y sponsors por su magnífica labor. Han sido dos años de campeonato, con Luis Villamil. Y muchos más en cabeza, con Alfa Romeo.



Alfa: la pasión de conducir

# White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel y 1 carrito gratis.

Más de 80.000 personas ya lo han comprobado. White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel gratis y ahora además 1 carrito fotográfico.

Una promoción en la que, sin sorteos ni concursos, el comprador de cada botella de White Horse puede disfrutar de 3 noches gratuitas para 2 personas en habitación doble, a elegir entre más de 900 hoteles en el mundo, especialmente seleccionados para usted, y presentar pruebas fotográficas. Para conseguirlo sólo hace falta tener más de 18 años, enviar a White Horse Apdo. N.º 724 Madrid 28080, antes del 31 de diciembre de 1990, la contraetiqueta de la botella junto con sus datos, y que las dos personas realicen cada día, en el hotel elegido, el desayuno y una comida (almuerzo o cena) que deberán abonar a los

Hotel para dos personas y a elegir entre más de 900 en el mundo.

precios oficiales. Las únicas contraetiquetas válidas son en las que figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Yizarbe, S.A.". Estas se separan fácilmente sumergiendo la botella en agua.

Por correo, usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción y el carrito fotográfico.

Los vales son acumulables, hasta un máximo de 9 noches consecutivas en un mismo hotel.

Ahora sólo tiene que elegir las fechas y efectuar su reserva por teléfono, para disfrutar de sus noches White Horse.

Si desea más información consulte los collaterales de la promoción, pregunte en cualquier establecimiento del sector o llame al teléfono (91) 870 08 98.



*Si sus amigos aún no le creen, este año podrá presentar pruebas*



Representante exclusivo para España:  
Francisco Quintana Yizarbe, S.A.

CARLOS SAINZ



2º EN LA PAMPA

# Motor 16

4 de agosto de 1990

Núm.354 • 300 ptas.

## CITROËN AX

OPINAN LOS USUARIOS



**Radars bajo sospecha**

# HIJO DE LA FORMULA-1

AL VOLANTE DEL HONDA NS-X



PRUEBA DE TODOS LOS SIERRA

UNA GAMA BIEN DOTADA

