

**GRAN PREMIO  
DE  
AUSTRALIA  
DE  
MOTOCICLISMO**



**EL NUEVO  
ESCORT FRENTE  
AL MITO GOLF**

**NOVEDADES  
SALON DE  
BIRMINGHAM**



**ASTON MARTIN  
VIRAGE  
VOLANTE**

**NISSAN  
PRIMERA**

**JAGUAR  
XJ6 3.2**

**COMPARATIVA  
BERLINAS  
MULTIVALVULAS**

- PEUGEOT 405 Mi 16
- VECTRA 2.000 16V
- RENAULT 21 TXI





CAVA



Produce of Spain

*Freixenet*

Méthode Champenoise

*Sant Sadurni d'Noya*

CORDON NEGRO

(\*)

(\*) NO QUIERAS IMAGINAR LO QUE PASA  
FUERA DE ESTA PÁGINA.

CORDON NEGRO  
DE FREIXENET

FORMULA FIAT UNO

# LA FORMULA PARA FABRICAR CAMPEONES



Desde 1987, la Fórmula Fiat Uno está formando campeones. Dando la oportunidad a jóvenes pilotos, entre 15 y 20 años, de obtener la experiencia que los convertirá en profesionales de los circuitos, de la única manera posible: corriendo. Conduciendo un auténtico fórmula en un auténtico circuito. Todo ello, gracias a la tecnología de Fiat y al entusiasmo de los jóvenes aficionados del motor. Esa es nuestra fórmula para el futuro.

**FIAT**  
TECNOLOGIA LIDER

ESTA SEMANA

- 10 AL VOLANTE**  
Nuevos Ford Escort
- 16 LO ULTIMO**  
Nissan Primera
- 20 LO ULTIMO**  
Adelanto del Salón de Birmingham
- 28 ACTUALIDAD**  
Estadísticas de accidentes de tráfico
- 48 FRENTE A FRENTE**  
405, Vectra y R-21 multiválvulas



- 58 A FONDO**  
Saab 9.000 i Turbo S
- 62 AL VOLANTE**  
Opel Kadett GSI 16V Konrik
- 82 FUERA DE SERIE**  
Abarth 205 Vignale Berlinetta
- 88 OCIO**  
Cine: «Días de Trueno»
- 91 DEPORTE**  
Motos: G.P. de Australia
- 96 DEPORTE**  
Velocidad en Alcañiz
- 100 DEPORTE**  
Rallye de tierra de Talavera



## UNA BUENA ADQUISICION

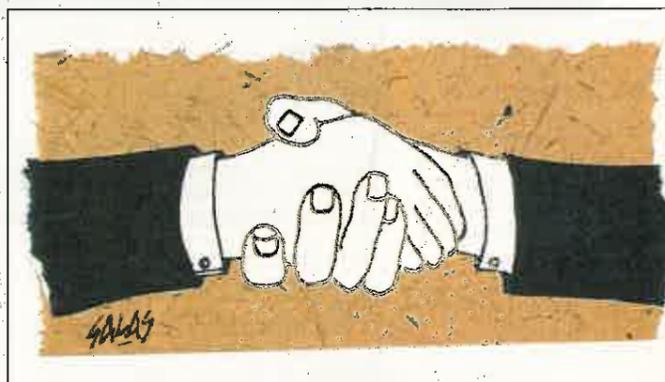
**U**NA nueva marca va a implantarse en nuestro país. Fiat-Iveco ha comprado ENASA y su llegada hay que saludarla positivamente, con todo el optimismo que deriva de la presencia de un fabricante de su calibre en nuestro país y de las perspectivas que se ofrecen cara al futuro.

Fiat Ibérica, Fiat Agri, Olio Fiat... son nombres conocidos en España. La tradición Fiat en la Península Ibérica data de hace tiempo. No digamos en el mundo del automóvil. Primero -nada menos que en 1919- con Fiat Hispania, luego en la época de Seat y ahora con Fiat Auto España. Pero lo cierto es que la adquisición de ENASA abre nuevos horizontes, tan amplios como se quieran imaginar.

El desenlace de la operación de venta de Pégaso, deja sin embargo al descubierto una negociación, la del Instituto Nacional de Industria, que no puede calificarse de brillante. Forzados por las circunstancias, bien es cierto, el precio de la venta ha sido mucho más bajo que el establecido en su día cuando se cerró la operación, posteriormente abolida, con el consorcio MAN-Daimler Benz. El mantenimiento de los puestos de trabajo ha sido determinante para tomar la decisión. Pero aparte de todo, Fiat es un socio de amplias miras.

El gigante italiano ha tenido en los últimos años una cierta añoranza por España. En más de una ocasión se ha reconocido que en las condiciones en que Seat fue vendida a VW, ellos también habrían comprado. Cabe igualmente pensar que su inmediato desembarco en la industria de los pesos pesados, podría tener una continuación en la industria del automóvil. No se mencionan en las condiciones de la venta la importante oferta de Fiat de implantar una fábrica de automóviles, oferta que se hizo en las primeras rondas de negociaciones, cuando ENASA tenía ante sí diversos «pretendientes». Entonces, era una de las contraprestaciones ofrecidas; hoy es un deseo generalizado, pero sobre el cual no hay nada concretado.

Alberto Mallo



**Motor 16**



**CAMBIO RUSCONI, S.A.** Presidente: Juan Tomás de Selas. Vicepresidente: 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 Carruda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Ficciono (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aza (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M<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 Tischerer (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); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automecado: M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Negerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnan. Automecado: Lúies Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael María Montilla. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarraga.

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: 407.85.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>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. 28087 Madrid. Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327.13.58, 327.15.67, 327.14.53 y 327.15.25.



Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.



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).



**S-CARGO**

**DE CAPRICHOS**

Es el furgón más extraño y estrambótico de la década que acaba de comenzar, una mezcla en la que conviven la vanguardia y a la vez la decadencia, un producto que está iniciando su dura carrera europea aunque su precio supera, todavía, el 1.700.000 pesetas en Inglaterra.

Esta rara miniatura con ruedas, puesta a punto por la compañía japonesa Nissan, se mueve a las mil maravillas y sin ningún problema por las calles más estrechas y a más velocidad de la que su nombre, S-cargo, derivado del vocablo francés, escargot (caracol), indica. Como se puede comprobar, es el modelo ideal para los negocios más exclusivos.

**PUBLICIDAD**

**EL LLAMATIVO CLIO**

El spot televisivo con el que Renault ponía fin a una campaña incógnita difundida en todos los medios de comunicación durante los últimos meses, es el resultado de una producción a nivel internacional para el lanzamiento del Clio. En el rodaje, que tuvo una duración de tres meses, intervinieron setenta y cinco personas, dirigidas por Randy Akers. Los exteriores pertenecen a la ciudad de Los Angeles y las costas de California, mientras que las transformaciones en forma de bola de energía, de la que nace el Clio, el corredor, el imán y los labios, fueron concebidas por ordenador en un estudio de San Francisco.



**EN VOZ BAJA**

Los japoneses de la firma Daihatsu tienen la intención de montar en Portugal una planta para el ensamblaje, en régimen de CKD, de sus pequeños automóviles. Esto permitiría la importación en España de estos coches, sin aranceles aduaneros. Un caso parecido ya se está produciendo con los Toyota Land Cruiser que fabrica en el país vecino Salvador Caetano, con piezas procedentes directamente de Japón.

Según los análisis de los expertos en prospectiva, el mercado de turismos acusará, al finalizar el año, una baja del 10 por ciento.

Hasta la reciente crisis del golfo, se estimaba que el balance final fuese de un 7 por ciento de pérdida.

Dentro de poco tiempo podremos comprar el Freeclimber en versión de gasolina. Siempre con los motores BMW, para la ocasión se utilizará el 6 cilindros de 2,5 litros.

En los acuerdos tomados entre las compañías Ford y Volkswagen para la fabricación conjunta de una furgoneta, se contempla la posibilidad de que el nuevo vehículo se construya dentro del complejo español que se encuentra en la valenciana localidad de Almusafes.



**ENASA**

**A MANOS ITALIANAS**

Por fin se desveló el secreto: Enasa va a parar finalmente a manos italianas, concretamente a las de Fiat. Las presiones procedentes de Alemania no han podido con las últimas negociaciones realizadas directamente entre el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, y el consejero delegado de Fiat, Cesare Romiti quien estuvo en Madrid de absoluto incógnito y con nombre supuesto en el registro del hotel el pasado miércoles día 12. Tras el acuerdo suscrito, Fiat se compromete a adquirir el 60 por ciento de Enasa mientras que el INI mantiene el resto. También se establece una ampliación de capital a partir de enero próximo por un importe de 20.000 millones de pesetas, de las que Fiat suscribirá 13.000 millones. El grupo italiano se compromete a invertir 37.000 millones en modernización tecnológica y a mantener el total de los 5.300 trabajadores en plantilla. El precio acordado es sustancialmente inferior al fijado a finales del año pasado cuando el 80 por ciento de Enasa fue vendido al consorcio MAN-Daimler Benz por 28.800 millones.

**POR FIN, ACUERDO**

El ministro de industria, Claudio Aranzadi y el consejero delegado de Fiat, Cesare Romiti llegaron a un acuerdo para que Enasa pase a manos italianas.



**RENAULT-VOLVO A POR SKODA**

Los fabricantes Renault y Volvo podrían asociarse para comprar la compañía checoslovaca Skoda, aprovechando una próxima visita a ese país del presidente francés, François Mitterrand, al que acompaña una delegación de empresarios entre los que figuran Raymond Levy y el presidente de Volvo, Pehr Gyllenhammar. Skoda, que fabrica unos 200.000 vehículos al año, debe llegar a un acuerdo con una firma del sector para crear una sociedad mixta antes del próximo 1 de enero.

**PORSCHE**

**A LO GRANDE**

La moda de los supercoches llega también a Porsche, tras haber inducido a Mercedes, Jaguar, McLaren y otros a ofrecer, en un próximo futuro, coches casi de competición capaces de rodar por la calle. Para aprovechar las inversiones del nuevo V12 destinado a la Fórmula 1, Porsche estudia un 962 «street», con cerca de 500 caballos de potencia y 880 kilos de peso. Su velocidad máxima estaría próxima a los 350 kilómetros por hora y su precio no



bajaría del millón de marcos. Aunque es pronto aún para saber la fecha en que los primeros prototipos verían la luz, se estima que en el Salón de Frankfurt, dentro de un año.



BALLESTA



**VERDE Y ROJO**

Excepcionalmente, esta semana otorgamos los cuatro semáforos rojos... y nos quedamos cortos, porque Renfe o el Ayuntamiento de Palma han hecho méritos para merecer otras tantas «guindillas».

La noticia nos llega de Navarra. Concretamente, del Hospital General, donde dos guardias de seguridad se liaron a tiros con un visitante que no hizo caso de las señales que impedían aparcar en determinada zona. Métodos tan expeditivos deben hacer las delicias de estos aficionados a sherriff.

No por ser relativamente frecuente es menos grave el caso de Juan Auto SA, denunciado por la venta de automóviles, cobrados, que nunca llegó a entre-

gar a sus propietarios. Advertencia: Juan Auto nada tiene que ver con el otro Juan, de Sevilla.

Los servicios de seguridad del rockódromo, que no pudieron impedir los numerosos robos en el interior de los coches aparcados, durante el concierto de David Bowie. Los viejos rockeros nunca mueren, pero se llevan unos sustos...

Siguen insistiendo algunos colectivos en cortar las carreteras como método de protesta. Ahora les toca al turno a los ganaderos gallegos. La Administración debería evitar este tipo de actuaciones, que perjudican a un número ingente de ciudadanos, sin la menor defensa posible y en ninguna manera relacionados con los problemas objeto de protesta.

**MERCEDES**

**A INYECCION**

Con la llegada del 190 E 1.8, Mercedes retira los modelos alimentados por carburador: el 190, el 200 y el 200 T. Desde ahora la gama estará compuesta por motores con inyección. El nuevo 190 E 1.8 es el modelo básico de la gama. Tendrá un precio en España de 3.060.000 pesetas. Utiliza el motor de 1.797 centímetros cúbicos y 109 caballos de potencia, con unas buenas prestaciones y consumos.

G A M A B M W D O S P U E R T A S : 3 1 6 i , 3 1 8 i y 3 1 8 i s .



**Dinamismo más seguridad más confort es igual a placer de conducir. Si la fórmula se aplica a la gama dos puertas de BMW, el placer de conducir se multiplica.**

En el 316i encontrará todo lo que la marca representa desde su modelo más accesible. Personalidad BMW en un automóvil de 102 CV e inyección electrónica, ágil, manejable y económico. Con el 318i llega el equilibrio en 1.800 c.c. Un motor elástico de 115 CV lleno de vitalidad.

La demostración más deportiva de la fórmula BMW toma forma en el 318is. Sus 136 CV, sus 16 válvulas y los 9,9 segundos que emplea en alcanzar los 100 Km/h. lo hacen posible. Su estabilidad y sus frenos lo hacen seguro. 316i, 318i y 318is. Todo el dinamismo, seguridad y

confort de BMW entre dos puertas. Desde el modelo más ágil al más deportivo y, en los tres, el extenso Equipamiento Integral de serie. Lo que multiplica aún más el placer de conducir a lo largo de toda la gama.





FORD ESCORT FRENTE A VW GOLF

## SERIO RIVAL

El próximo día cuatro de octubre se dará el pistoletazo de salida comercial a los nuevos Ford Escort y Orion que, sin duda serán los protagonistas del otoño automovilístico.

Victor Pkcion y A.J.Nieto  
Enviados especiales

**E**n el segmento en el cual se encuadra el nuevo Escort, cualquier comparación pasa inevitablemente por el Volkswagen Golf, que está situado en una envidiable posición como el coche más vendido de su segmento. Así pues, durante esta primera toma de contacto hemos comparado

el nuevo Escort con el Golf. Con el anterior Escort, la lucha hubiese sido desigual, fundamentalmente por cuestiones de tamaño, pero ahora con el nuevo modelo, la lucha es de tú a tú. Como es tradicional en Ford, cuando esta marca decide lanzar un nuevo modelo, sólo introduce modificaciones de importancia, en aquellos aspectos que son claramente mejorables, dejando que el resto de los elementos mantengan una continuidad respecto a las

anteriores versiones. Uno de los aspectos clave que se han mejorado notablemente en este Escort, es la amplitud. El nuevo Ford ha crecido respecto al anterior, y ahora es más largo y más ancho que el Volkswagen. La distancia entre ejes también ha crecido; pero los diseñadores han conseguido aprovechar mejor el espacio disponible, tanto en el habitáculo, como en el maletero. En las plazas delanteras, no hay una diferencia notable entre los

dos contendientes, pero en cambio en las plazas traseras se aprecia la notable mejora, tanto en el espacio para las piernas, como en anchura. El Escort es más ancho y en general los ocupantes del asiento posterior han visto incrementado el confort. En el maletero se ha mejorado en varios aspectos, puesto que además de conseguir un buen volumen, con el nuevo diseño de la carrocería, el borde de carga del maletero ha bajado sensiblemente.

**LA CONTINUIDAD**

Los interiores del nuevo Escort están bien resueltos, pero resultan demasiado semejantes a los de su antecesor.



respecto al anterior modelo, y se sitúa ventajosamente frente a su rival. Así pues, en el primer asalto entre el titular y el aspirante, la ventaja es para el aspirante, que se coloca muy bien en habitabilidad respecto a la competencia.

Con la nueva línea, los estilistas de Ford han conseguido mantener un cierto aire de familia con unas formas totalmente renovadas, algo que también hicieron en Volkswagen hace algunos años con el

Golf. Las formas del Escort son aerodinámicas, pero no resultan chocantes, tal y como sucede en algunos modelos de nuevo cuño. Tal vez donde menos se han esforzado es en el diseño de los interiores, que resultan muy semejantes a los del anterior modelo.

Otro de los puntos claramente mejorados del Escort, es la suspensión. En el anterior Escort el recorrido de la suspensión posterior era muy corto, por lo que ense-

guida se hacía tope y se resentía el comportamiento y el confort de los pasajeros. En los nuevos se ha cambiado el sistema y se ha optado por un eje torsional, igual que en el Golf. En este punto, los hombros de Ford no han querido ocultar la clara vocación familiar de su nuevo modelo. Se ha mejorado sensiblemente en cuanto a comportamiento y los clásicos rebotes del tren trasero han desaparecido. No obstante las tintas se han cargado ha-

**POCAS ALEGRÍAS**

El cuadro del Golf es un claro exponente de la sobriedad germana. Sencillez y funcionalidad por doquier.



cia el confort, por lo que los tarados de la suspensión son blandos. En cambio el Golf sacrifica algo de confort para conseguir el proverbial buen comportamiento del coche en cualquier tipo de carretera. El Golf asimila mejor la conducción rápida en todo tipo de carreteras, mientras que el Escort vela por la comodidad de sus ocupantes en cualquier situación. En términos generales podemos decir que el tacto del Golf es mucho más firme, mien-

tras que la suspensión del Escort evita que el conductor sienta las reacciones del coche. En este punto la ventaja es para el líder que tradicionalmente está considerado como un ejemplo a seguir entre los modelos de la categoría.

No nos podíamos olvidar de los motores. Aunque ambos disponen de potencias semejantes, noventa caballos, la diferencia de cilindrada entre uno y otro hace que el carácter sea distinto. El Volkswa-

gen se recupera muy bien, pero los desarrollos no ayudan. El Escort tampoco dispone de unos desarrollos demasiado cortos, pero el motor tiene bastante rabia y gira con alegría cuando subimos a lo más alto del cuentavuelvas. Las diferencias no son muy grandes, pero favorecen al nuevo modelo.

Otras cuestiones, tales como el equipamiento, la calidad de acabado y precio, presentan unas diferencias mínimas, pero

**APOSTANDO FUERTE**

**P**ARA la marca, estas nuevas modelos suponen mucho, puesto que además de los 185.000 millones de inversión, de los cuales 33.000 son para la mejora de la fábrica de Almusáñez (Valencia), la nueva gama puede suponer que la penetración de Ford en nuestro mercado supere el quince por ciento a final de año. La política de precios es muy agresiva, puesto que los niveles de equipamiento son bas-

tante elevados y los precios, en cambio, están bastante contenidos. En principio, la gama española se compone de cinco versiones de Escort con motores 1.6 de gasolina y 1.8 diesel. Una versión de tres puertas con motor 1.6 de gasolina y el Cabrio. En el Orion hay seis versiones diferentes con motores 1.6 de gasolina y 1.8 diesel. Todos ellos con acabados CLX o Ghia. Hay que destacar el hecho, muy importan-

te, de que las versiones diesel, cuestan exactamente lo mismo que sus homólogos de gasolina, lo que es un claro intento de reanimar el mercado de los coches alimentados por gasoil. El próximo año tendremos también versiones familiares y el Escort RS con un motor de dos litros y 150 caballos que hará las delicias de los más deportistas. También aparecerá un motor diesel sobrealimentado y, si el mercado lo requiere, se puede iniciar la comercialización de los motores 1.3 o 1.4, que ya existen pero que no se van a vender, por ahora en nuestro mercado.

Para el 92 seguirán apareciendo sorpresas, con la versión más deportiva y tracción a las cuatro ruedas con la denominación Cosworth (foto izquierda).

Los precios de toda la gama son:

Escort CLX 1.6	1.599.000 pts
Escort CLX 1.6i Cat*	1.804.000 pts
Escort CLX 1.8 Diesel	1.599.000 pts
Escort Ghia 1.6 Ghia	1.719.000 pts
Escort Ghia 1.8 Diesel	1.719.000 pts
Escort CLX 3p 1.6	1.545.000 pts
Escort Cabrio 1.6i	2.326.000 pts
Orion CLX 1.6	1.635.000 pts
Orion CLX 1.6i Cat*	1.840.000 pts
Orion CLX 1.8 Diesel	1.635.000 pts
Orion Ghia 1.6	1.769.000 pts
Orion Ghia 1.6i S	1.895.000 pts
Orion Ghia 1.8 Diesel	1.769.000 pts

\*Vehículos catalizados





**GANA EL FORD**

El incremento de espacio interior es una de las mejores bazas del Escort.

la ventaja se decanta hacia el nuevo Ford, que en España va a presentar una gama con unos niveles de motorización y equipamiento bastante elevados, a un precio muy interesante.

Está claro que el Escort alcanza al cien por cien su objetivo de ser un coche cómodo y agradable de conducir en cualquier circunstancia. Es un producto que agrada al cliente afín. Su calidad de acabado hace del modelo una opción de compra aconsejable. Por su parte el Volkswagen es una opción con la cual no se corre ningún riesgo, la fiabilidad mecánica y el buen hacer del modelo están fue-

ra de toda duda, pero está claro que los años pasan y algunos aspectos han quedado algo superados ante el empuje de sus competidores.

En estos momentos, el Golf se encuentra muy bien situado en el mercado, pero la llegada de los nuevos modelos puede hacer tambalear este liderazgo. En el caso particular del Escort, hay buenos argumentos para pensar que el último modelo de Ford pueda tomar el relevo en el Viejo Continente, aunque tampoco hay que desear la competencia por parte de los otros rivales como el Opel Kadett, el Renault 19 ó el Fiat Tipo. ○

**FICHA TÉCNICA**

	ESCORT 1.6	GOLF CL
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.781
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburador de doble cuerpo	Carburador de doble cuerpo
Compresión	9,5 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV (66,2 Kw)/5.800	90 CV (66,2 Kw)/5.200
Par máximo / r.p.m.	13,3 Mkg (130,3 Nm)/4.000	14,8 Mkg (145 Nm)/3.300
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	De cremallera	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5
<b>FRENOS</b>		
Sistema(Del/Ttras)	Discos/Tambores	Discos ventilados/Tambores
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg.)	960	880
Largo/ancho/alto (mm)	4.036/1.685/1.352	3.985/1.665/1.415
Capacidad del depósito (l)	55	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,6	11,9
Velocidad Máxima (km/h)	177	175
Consumo Urbano (l/100 km)	9,2	10,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	6,3
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	8,3



Renault ha creado el Clio para ir aún más lejos. Clio es el placer de conducir, unido a unas prestaciones al más alto nivel.

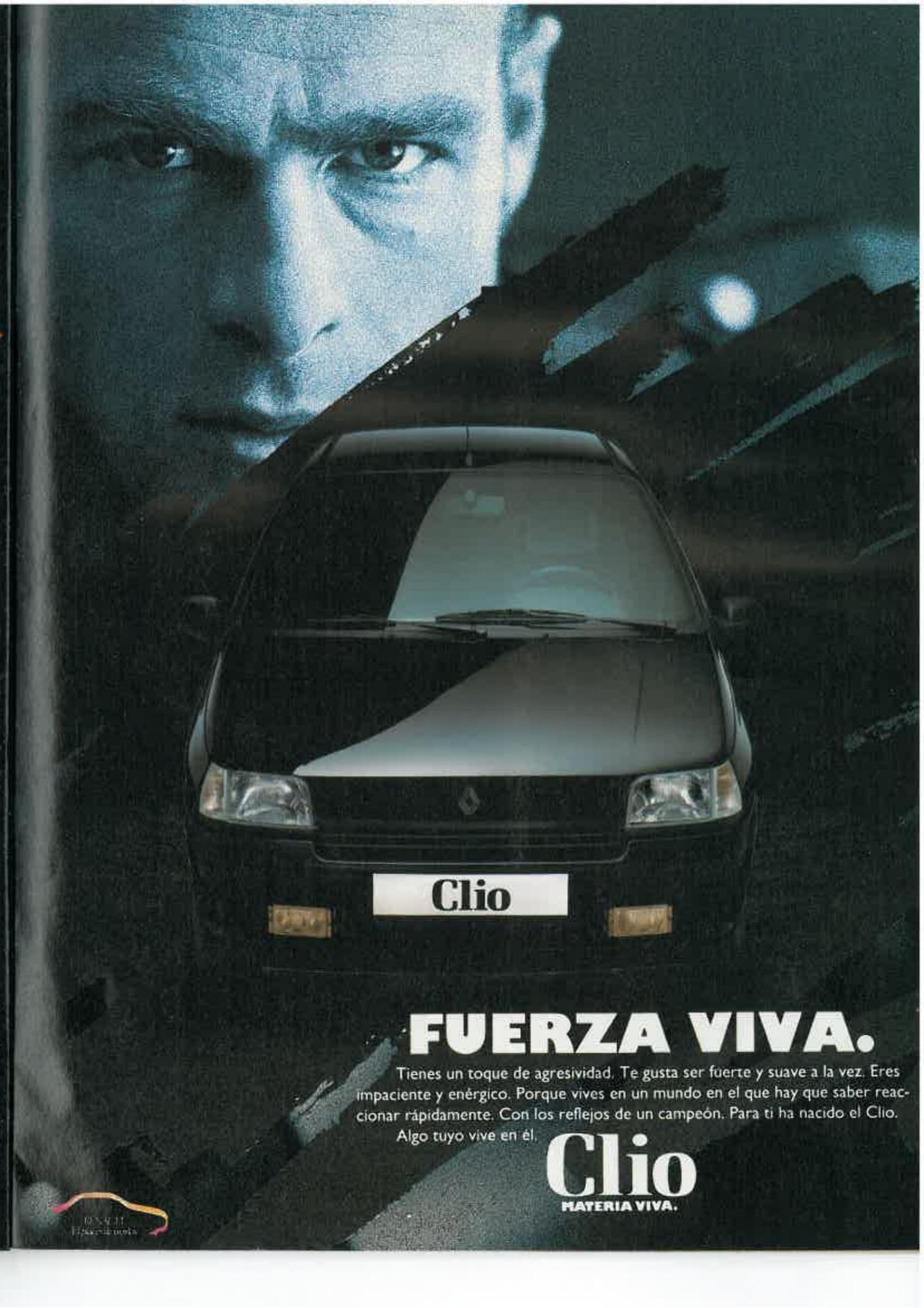
Bajo su línea compacta y perfilada, Renault Clio te ofrece una selección completa de motores, gasolina y diesel.

2 motores Energy de gasolina, ágiles y flexibles: de 1.171 y 1.390 cm<sup>3</sup>, de 60 y 80 cv, de muy bajo consumo y altas prestaciones, y el conocido motor Renault de 1.721 cm<sup>3</sup> de 92 cv. Equipados de un encendido electrónico integral y caja de cambios de 5 velocidades.

Y si lo prefieres, con 1.870 cm<sup>3</sup>, el gran diesel Clio: 65 cv. Silencioso, económico y robusto, incluso a altas velocidades. Clio ha nacido con fuerza. Clio ha nacido Renault.

**RENAULT Clio**

Más de 1.950 instalaciones a su servicio. Su Renault con Renault financiación. RENAULT recomienda lubricantes ELF.



**Clio**

**FUERZA VIVA.**

Tienes un toque de agresividad. Te gusta ser fuerte y suave a la vez. Eres impaciente y enérgico. Porque vives en un mundo en el que hay que saber reaccionar rápidamente. Con los reflejos de un campeón. Para ti ha nacido el Clio. Algo tuyo vive en él.

**Clio**  
MATERIA VIVA.

NISSAN PRIMERA

**LA ESTRELLA DEL SALON**

El próximo Salón de Birmingham será el punto de partida de este agitado otoño automovilístico. El protagonismo del Salón recae en los fabricantes locales que bien con sus marcas tradicionales, y con las japonesas establecidas en la Isla acaparan las novedades del Salón. Jaguar muestra su nuevo motor 3.2 de seis cilindros. Aston Martin su Vintage, mientras que Lotus potencia sus Esprit, pero sin duda la estrella del Salón será el Nissan Primera.

**P**ODEMOS decir, sin temor a equivocarnos demasiado, que todos los ojos de la industria del automóvil europea y japonesa van a estar encima del Primera, último modelo de Nissan que sustituye al ya veterano Bluebird de la marca japonesa que con toda seguridad acapará la atención de los presentes en el Salón de Birmingham. Y decimos esto, porque este es el primer coche japonés pensado desde el inicio de su proyecto para el mercado europeo y fabricado en Europa, con un 80 por ciento de aportación local, lo que le permite ser comercializado sin estar sujeto a cupos o limitaciones. El comportamiento de este modelo en el mercado europeo dará idea de como puede desarrollarse la batalla comercial Europa-Japón que se librará en la próxima década.

Tres van a ser los tipos de carrocería del Nissan Primera: uno de tres volúmenes y cuatro puertas, otro de dos volúmenes y cinco puertas y por último uno con carrocería familiar tipo Break que solo se fabricará en Japón. Su comercialización en Europa se iniciará en las próximas semanas y está previsto vender unas 100.000 unidades al año en todo el continente, incluida, claro está, España.

Los motores disponibles son tres: el menor de la gama es un motor con 1.597 centímetros cúbicos que desarrolla



FICHA TECNICA			
	GA16DS	SR20DI	SR20DE
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597	1.998	1.998
Arbol de levas	1 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Cáburador	Inyección electrónica	Inyec. elect. multipunto
Compresión	9,8 a 1	9,5 a 1	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	95CV (70KW) /6.000	121CV (89KW) /6.000	150CV (110KW) /6.400
Par máximo / r.p.m.	13,7mkg (134Nm) /4.000	16,9mkg (166Nm) /4.000	18,5mkg (181Nm) /4.800
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,6	10,6	10,3
<b>FRENOS</b>			
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./tambores	Discos vent./tambores	Discos vent./discos
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Indep. multibrazos	Indep. multibrazos	Indep. multibrazos
Trasera	Indep. brazos paralelos	Indep. brazos paralelos	Indep. brazos paralelos
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg)	1075	1.075	1.210
Largo/ancho/alto (mm)	4.400/1.700/1.395	4.400/1.700/1.395	4.400/1.700/1.395
Capacidad del depósito (l)	60	60	60
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,4	9,9	8,4
Velocidad Máxima (km/h)	185	200	220
Consumo Urbano (l/100 km)	9,2	11,1	10,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,1	6,5	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	6,8	8,1	8,1

95 caballos de potencia. A continuación tenemos un motor de dos litros que arroja 121 caballos de potencia y, cerrando este apartado, encontramos el motor más potente que, partiendo del mismo propulsor de dos litros llega hasta los 150 caballos gracias a unos diferentes reglajes de la distribución, a la inyección electrónica multipunto y al aumento de compresión realizado. Más adelante se unirá a estos tres motores un cuarto alimentado por gasoil. La estrella de la gama es el GT que además de sus 150 caballos dispone de un equipamiento que hace honor a su nombre, puesto que también es de primera. A lo largo de 1991 aparecerá la inevitable versión de tracción total permanente. Las líneas de este modelo, encajan perfectamente en los gustos clásicos del comprador europeo y su similitud con alguno de sus competidores del segmento como el Peugeot 405 o el Opel Vectra es evidente. Destaca por tener un coeficiente de penetración aerodinámico muy interesante, tan solo 0,29 en la versión GT, y una habitabilidad digna de una gran berlina. También su maletero está al más alto nivel y se sitúa entre los más generosos de la categoría.

Además de Inglaterra, el Primera se fabrica en Japón donde se comercializa desde la pasada primavera. También se comercializará en Estados Unidos bajo el nombre de Infinity, tal y como lo hacen los productos de más categoría de la gama Nissan.

En Europa, el Nissan Primera tendrá como rivales directos a modelos como el Renault 21, el Opel Vectra, El Peugeot 405, el Lancia Dedra, etcétera, con los que tendrá que medir sus fuerzas utilizando sus mejores armas, sin ningún tipo de limitación o de cupo, como sucedía hasta ahora.



ROVER 216 GTI

## MÁS DEPORTIVO

La novedad de Rover en el Salón de Birmingham va a ser el modelo más deportivo de la serie 200: el Rover 216 GTI.

El modelo tope de esta serie disfruta de las excelencias de un motor de cuatro cilindros en línea y 1,6 litros de cilindrada que desarrolla 130 caballos de potencia gracias a la culata de cuatro válvulas por cilindro, la inyección electrónica y el do-

ble árbol de levas en cabeza. Sus prestaciones están a la altura de las circunstancias y es capaz de acelerar de cero a cien kilómetros por hora en 8,6 segundos y superar los doscientos por hora. La carrocería es de tres puertas y recurre a elementos aerodinámicos y a llantas de aleación ligera que le dan un aspecto mucho más agresivo. Su precio en Inglaterra es de dos millones y medio de pesetas y su

comercialización en nuestro mercado va a ser inminente. Las otras novedades de Rover serán los demás modelos de la serie 200 con carrocería de tres puertas, en donde encontramos otra versión GTI con un motor de 115 caballos de potencia, y dos versiones con el motor de 1,4 litros: el Rover 214 SI con culata de 16 válvulas y el Rover 214 S que es el único modelo de esta serie con culata de ocho válvulas.

## GINETTA G33

### ATRACTIVO NATURAL

El Ginetta G33 va a ser otro de los atractivos del Salón de Birmingham. Este agresivo roadster es el segundo modelo que fabrica la marca inglesa en el corto espacio de seis meses. Como es habitual en la marca, su fabricación es totalmente artesanal y ha sido construido por carroceros especialistas que han utilizado una gran variedad

de materiales ligeros, consiguiendo que el peso total sea de sólo 850 kilogramos.

El Ginetta G33 ha sido diseñado por Ivor Walklett, director técnico de Ginetta y su sobrino Mark Walklett, y está disponible en el mercado inglés con dos motores V8 de origen Land Rover. Uno de ellos es el motor de 3,5 litros del Discovery que con una serie de mejoras ha aumentado su potencia de 145 caballos a 160 caballos.

El otro es el motor de 3,9 litros que también ha visto su potencia aumentada hasta los doscientos caballos, con los cuales alcanza una velocidad máxima de 240 por hora y acelera de cero a cien en tan sólo 5,3 segundos.

El Ginetta G33 tiene frenos de disco y suspensiones independientes en las cuatro ruedas, poseen un lujoso interior tapizado en cuero y está también disponible con un techo duro.



LA SEGURIDAD, EL AGARRE  
Y LA DURACION...  
NO SON UNA CASUALIDAD.

DETRAS  
HAY  
MUCHO  
MAS.

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

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

Semanas de rodaje ininterrumpido en pruebas de carretera.

Diseño computerizado CAD.

Análisis constantes de materias primas.

Ensayos de rendimiento en máquinas especiales.

La más completa red de servicio y asesoramiento técnico.

Millones de kilómetros en circuitos de pruebas.

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

Diseño Computerizado CAD.

**Firestone**  
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

ASTON MARTIN  
VIRAGE VOLANTE

# CON LAS ALAS AL VIENTO



MOTOR  
SHOW 90

litros y dispone de una inyección electrónica Marelli y cuatro válvulas por cilindro. Su increíble poder a pocas revoluciones permite mover las casi dos toneladas del coche en todo tipo de circunstancias, ya sea con el cambio manual de cinco marchas o bien con el automático opcional marca Mercedes, de tres. Acelerando

**S**OLO superada por la Rolls-Royce en cuanto a prestigio, Aston Martin acaba de presentar su Virage en versión descapotable, a la que ha llamado Volante. Siguiendo el talante deportivo de la casa de Newport Pagnell (Buckinghamshire), se trata del máximo exponente de la industria británica actual.

Bajo el ya añejo nombre latino de Volante, este Aston Martin Virage acaba de ver la melancólica luz de la campaña inglesa, anticipándose a los inminentes salones otoñales. Mecánicamente, el Volante no varía casi nada respecto al Virage FHC aparecido en 1988. La excepción la constituye el chasis, reforzado, que ha ganado un cuarenta por ciento de rigidez frente a la torsión. En la nueva versión, la capota se coloca mediante motores eléctricos que actúan sobre un sistema hidráulico y, una vez en su posición, ofrece una óptima visibilidad de tres cuartos del ángulo total posterior.

Para propulsar este elegante descapotable se mantiene el poderoso ocho cilindros en V de 330 caballos. Adoptando catalizador para cumplir con las últimas normas antipolución, cubica más de cinco

## COLECCION DE SUEÑO

**P**ARA algunos, Aston Martin es tan sólo una marca clásica británica, pero para ciertos apasionados del automóvil las alas desplegadas que adornan los capots de sus modelos constituyen un hechizo capaz de provocar las mayores locuras o inversiones. Tal es el caso de un anónimo y un tanto excéntrico coleccionista que con paciencia benedictina y liquidez envidiable ha reunido nada menos que las nueve versiones de Aston Martin V8 aparecidas hasta ahora. Y, por si fuera poco, los números de fabricación de los nueve coches siguen un orden consecutivo.

Das décadas de Aston Martin están representadas en esta colección única que, para los más interesados, se halla a la venta en la King Road de Londres por mil trescientos ochenta y siete millones y medio de pesetas.

**COLECCION UNICA**  
1.387 millones de pesetas es el valor de esta colección de Aston Martin que recoge dos décadas de la historia de esta firma.



## FICHA TECNICA

	VIRAGE VOLANTE
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	Ocho en V
Cilindrada (c.c.)	5 340
Arbol de levas	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9.5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	330 CV (246 kW)
Pai máximo / r.p.m.	465,5 mkg (475 Nm)
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Cinco velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	-
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del/Tras)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje De Dion
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1 920
Largo/ancho/alto (mm)	4.770/1 870/1 330
Capacidad del depósito (l)	89
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6.5
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	-
A 90 km/h (l/100 km)	-
A 120 km/h (l/100 km)	-

de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de siete segundos y alcanzando los 250 kilómetros por hora de velocidad punta, pocos deportivos de serie son comparables a esta maravilla con volante a la derecha.

La producción del Virage Volante se iniciará este mismo año y su comercialización se prevé hacia la primavera que viene. En las Islas Británicas se baraja como precio definitivo el de unas ciento cincuenta mil libras, o sea unos veintisiete millones setecientos cincuenta mil pesetas. No obstante este cambio a nuestra moneda queda por ahora como pura anécdota pues no está prevista ninguna importación.

Victor Gauntlett, director general de Aston Martin, es un gran entusiasta de los convertibles y ello ha debido pesar mucho en el esmero con el que la marca ha desarrollado su última creación. El cuidado prestigio del apellidado Volante se remonta a 1965 cuando apareció por primera vez con la versión descapotada del DB5 (el coche del agente secreto 007), para seguir después dando nombre a los DB6 y DB6 Mk2 también convertibles. Más recientemente, Aston Martin ha recurrido a él para denominar a sus V8 Volante de 1978, V8 Vantage Volante de 1986 y Zagato Volante de 1987.

Juan Luis Soto



**EL MAS POTENTE**  
El motor turbo del Esprit SE se distingue de los demás por incorporar un intercooler y desarrollar 264 caballos de potencia.

del S es el mismo que el del Esprit, pero se ha complementado con unos faros para niebla, un volante de tres radios y se ha añadido una luna trasera, encima de la otra, para prolongar la línea del techo.

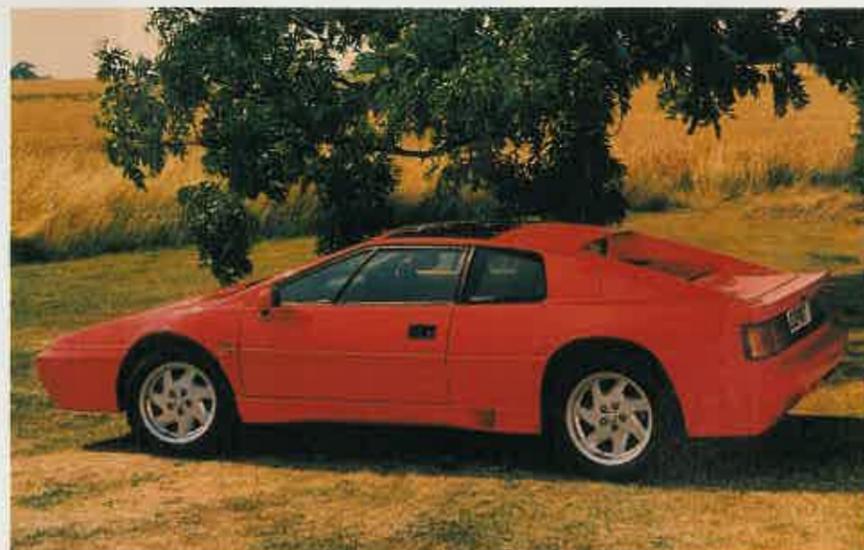
Presentado el año pasado, el Esprit SE es uno de los deportivos más rápidos y lujosos que existen. El motor tiene las mismas características que las dos versiones anteriores (2,2 litros, 16 válvulas y turboalimentado), pero con un intercooler para refrigerar los gases de admisión del turbo. Al equipamiento, aparte del antibloqueo de frenos de tres vías, se le han añadido asientos deportivos con apoyo lumbar, totalmente en cuero y aire acondicionado. ○

**NUEVOS LOTUS ESPRIT**

**EL ESPIRITU DEL LUJO**

**L**OTUS es una prestigiosa marca británica especializada en la fabricación de lujosos automóviles deportivos. Son coches elitistas destinados a un público selecto que ama las líneas estilizadas y la conducción deportiva. Su gama se reduce a sólo tres modelos: el Lotus Elan, que es un descapotable de dos plazas; el Lotus Excel, coupé deportivo de cuatro plazas; y el Lotus Esprit que es el modelo alto de la gama de cuya carrocería es artífice el estilista italiano Giugiaro.

Para la temporada 91, Lotus ha efectuado algunas mejoras en su buque insignia, el Esprit. La más importante es la incorporación, incluida en el equipo de serie, de un sistema antibloqueo de frenos desarrollado por la marca inglesa y adaptado a las características de este modelo. «Después del éxito del lanzamiento de la versión con intercooler en 1989, hemos desarrollado un sofisticado sistema antibloqueo de frenos e incrementado la potencia del Esprit, para ofrecer las más



**AHORA CON ANTIBLOQUEO DE SERIE**  
Los nuevos Esprit incorporan motores turboalimentados que desarrollan más potencia.

altas prestaciones de cara a un competitivo mercado en alza» comenta Michael Kimberly, responsable máximo de Lotus.

La gama Esprit agrupa ahora al Esprit, que por el momento no se comercializará en España; el Esprit S, que sustituye al Esprit Turbo y que tendrá un precio aproximado de 11.500.000 pesetas; y el Esprit SE que costará unos 12.700.000 pesetas. Estos Lotus se podrán comprar en España a primeros de mes.

La versión pequeña, el Esprit, equipa ahora un motor turboalimentado con 215 caballos, 41 caballos más que en el modelo antiguo, siempre sobre la base del motor de 2,2 litros y 16 válvulas. Puede utilizar gasolina con y sin plomo y alcanzar, según el fabricante, una velocidad máxima de 240 kilómetros por hora, pasando de cero a cien en 5,6 segundos. Las novedades en su equipo de serie incluyen: antibloqueo de frenos electrónico de tres vías, techo practicable, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y retrovisores regulables eléctricamente.

El Esprit S sustituye al modelo denominado Turbo. El motor, siempre turboalimentado del S, desarrolla ahora 10 caballos más, llegando a los 228; se le ha dotado de un sistema de inyección electrónica multipunto y se vende al público con catalizador. El equipamiento de serie

**FICHA TECNICA**

	ESPRIT	ESPRIT S	ESPRIT SE
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Central longitudinal	Central longitudinal	Central longitudinal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea	Cuatro en línea
Cilindrada (c.c.)	2.174	2.174	2.174
Arbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyec. elect. + Turbo	Inyec. elect. + Turbo	Iny.+Turbointercooler
Potencia máxima (CV) / r.p.m.	215 (160 Kw)/6.000	228 (170 Kw)/6.500	264 (197 Kw)/6.500
Par máximo (Mkg) / r.p.m.	30,4 (298 Nm)/4.250	30,1 (295 Nm)/4.000	36,1 (354 Nm)/3.900
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Cremafieta	Cremafieta	Cremafieta
Diámetro de giro (m)	11,8	11,8	11,8
<b>FRENOS</b>			
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Sistema antibloqueo de frenos	Sí	Sí	Sí
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.175	1.270	1.340
Largo/ancho/alto (mm)	4.330/1.860/1.150	4.330/1.860/1.150	4.330/1.860/1.150
Capacidad del depósito (l)	78	73	73
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,6	5,5	5,0
Velocidad Máxima (km/h)	242	250	262
Consumo Urbano (l/100 km)	17,2	15,7	15,8
A 90 km/h (l/100 km)	8,3	8,3	7,8
A 120 km/h (l/100 km)	10,6	9,9	9,5

NUEVO JAGUAR XJ6 3.2

**CON MAS GARRA**



**NUEVO MOTOR**

Nada menos que 200 caballos de potencia ofrece el nuevo motor de 3,2 litros que incorporan los XJ6 del 91



Es la novedad más importante de Jaguar en su nueva gama para el 91. Se trata de un motor de 3,2 litros y 200 caballos catalizados que sustituye al que hasta ahora equipaban los modelos menos potentes, un propulsor que no ha llegado a comercializarse en nuestro país con una cilindrada de 2,9 litros y 165 caballos de potencia (148 caballos con catalizador).

El nuevo motor utiliza la misma culata del cuatro litros con cuatro válvulas por cilindro aunque eso sí, se ha acortado la carrera del cigüeñal manteniendo el diámetro del cilindro. La potencia y par máximo del nuevo motor aumentan en un 35 y un 32 por ciento respectivamente en relación con su predecesor.

Para la marca inglesa el resultado ha sido totalmente satisfactorio, se ha conseguido un consumo de combustible no mucho mayor, aumentando las prestaciones y la capacidad de recuperación.

El XJ6 3.2 en versión automática al-

canza una velocidad máxima de 210 km por hora y se llega a los 100 km por hora partiendo desde parado en 12,6 segundos. Las cifras de consumo no son desorbitadas y se sitúan en los 14,4 litros en ciclo urbano y 9,6 litros cada 100 kilómetros a una media de 120 km por hora.

Pero los Jaguar XJ6 del 91 ofrecen algo más que atraerá a los más inquietos que pretenden obtener de su Jaguar el máximo partido. Para ellos, la marca ha puesto a punto un Kit deportivo de excepcionales características. Algo que ya ofrecían marcas como BMW o Mercedes en sus vehículos de alto nivel, también ahora está al alcance de un automóvil que no puede ocultar sus cualidades ruterías.

Este paquete opcional incluye una suspensión ligeramente más baja, una estabilizadora más gruesa en la parte delantera además de unos amortiguadores más firmes. Todo ello confiere al XJ6 una mayor estabilidad sin llegar a afectar la comodidad de los pasajeros.

La dirección asistida en esta preparación es mucho más precisa y directa y son nuevas las llantas de aluminio 8X16 y los neumáticos Pirelli P600 de 225/55 ZR 16.

Otras novedades en los nuevos XJ6 afectan a los interiores con un equipo de sonido Alpine dotado de Compact Disc y RDS así como de un intercambiador de discos a distancia por medio de fibra óptica instalado en el maletero.

Los tapizados, algunos detalles en el tablero de instrumentos, y una nueva gama de colores conforman algunas de las modificaciones en el aspecto estético.

Por otra parte, para 1991 todas las versiones con motor V12 montarán de serie un sistema de frenos antibloqueo y un sistema de escape con catalizador.

El motor V12 con este sistema desarrolla 260 caballos a 5.250 revoluciones por minuto y los precios del Jaguar V12 y Daimler Double Six son 8.619.000 y 9.819.000 pesetas respectivamente.

Andrés Mas



**Castrol**

el máximo especialista mundial en lubricación

# NUEVO FIESTA TURBO



## LA SUPREMACIA DE LA TURBOINYECCION

### 133 CV. de 0 a 100 EN 8,2 SEGS.

El nuevo Fiesta Turbo es la culminación de uno de los proyectos más ambiciosos desarrollados por FORD.

Deportivo puro. Sin concesiones. Sus llantas exclusivas, de aleación ligera, calzadas con neumáticos de

185/55 VR 14, sus asientos Recaro, el volante deportivo en piel, e incluso su agresivo perfil, quedan casi eclipsados cuando se pone en marcha su prodigioso motor de 133 CV, con turbo compresor Garrett T2, con intercooler e inyección electrónica multipunto, capaz

de producir un movimiento de translación fulgurante, para alcanzar los 205 Km/h.

Si quiere lograr la supremacía absoluta, póngase a los mandos del Nuevo Fiesta Turbo y... arranque.



FIESTA TODO UN FORD

Un 48 por ciento de las víctimas de tráfico no son contabilizadas por la Dirección General de Tráfico. Según un estudio realizado por la Universidad de Sevilla, entre mayo de 1988 y abril de 1989, hubo en su provincia cerca de 12.000 víctimas frente a las 6.100 oficiales. La Dirección General de Tráfico emplea un modelo desfasado que es incapaz de adaptarse a las nuevas demandas que presenta la sociedad.



ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRAFICO

# FALTA DE RIGOR CIENTIFICO

**H**ACE casi dos años que el Departamento de Ciencias Socio-médicas de la Facultad de Medicina de Sevilla, por encargo de la Consejería de Salud y del Comisionado para la Droga de la Junta de Andalucía, inició un estudio que determinará cuantitativa y cualitativamente la presencia de alcohol y otras drogas en las víctimas de accidentes de tráfico. Cuando comenzaron a preparar el proyecto madre y repasar los datos y estadísticas facilitados por la Dirección General de Tráfico se dieron cuenta de que era imposible abordar el tema con un mínimo de rigor científico si se aceptaba la información de Tráfico.

Los autores del estudio, doctores Emilio Martínez-Cañavate y Marta Barahona Fernández, conforme analizaban los datos oficiales con sus colaboradores se die-

ron cuenta de que algo fallaba. No era posible que durante 1987 la provincia de Barcelona registrara 21.623 accidentes, la de Madrid 8.570 y la de Sevilla 4.000. ¿Acaso los catalanes son más torpes conduciendo y los madrileños más listillos?, se preguntaban. La respuesta era muy sencilla: las estadísticas de la Dirección General de Tráfico no son válidas, no tienen rigor científico. Por ello se hizo necesario que todo el equipo del Departamento se dedicara durante un año y medio a cuantificar cuál era el universo real de las víctimas de accidentes de tráfico en Sevilla para luego poder ejecutar el proyecto de determinación de alcohol y drogas en los accidentes.

La primera apreciación que detectaron en los datos de Tráfico es que había una pérdida cuantitativa y cualitativa de información. Los accidentes en los que la

Guardia Civil o Policía Local no realiza un atestado, al no encontrarse presente, no figuran en la información facilitada por Tráfico. Sin embargo, para los estudios del tema, esta información se podía encontrar en los hospitales y juzgados.

Un accidente en el que no hay atestado de la autoridad competente pero hay un herido al que se traslada a un centro sanitario, figura en dicho centro como un accidente de tráfico y así se comunica al juzgado por si posteriormente hay alguna demanda o procedimiento de tipo administrativo o judicial. En los juzgados de la provincia de Sevilla, donde se realizó el estudio, figuran un 58 por ciento de las víctimas de accidentes de tráfico con atestado de la Guardia Civil o Policía Local y un 48 por ciento de víctimas facilitadas por los centros sanitarios sin atestado. Por tanto en el caso de la capital andaluza solamente se registran como datos oficiales un 52 por ciento de las víctimas totales.

Conseguir estos datos tan rigurosos hizo necesario la colaboración, además de los hospitales, de jueces, forenses y de la Jefatura Provincial de Tráfico de Sevilla. El control exhaustivo se realizó entre mayo de 1988 y abril de 1989. Los resultados confirmaron las teorías de los investigadores. Oficialmente en este periodo de tiempo hubo 6.112 víctimas de accidentes de tráfico. Según el estudio científico se contabilizaron 11.988, aunque existen claros indicios de que se superaron las 12.000.

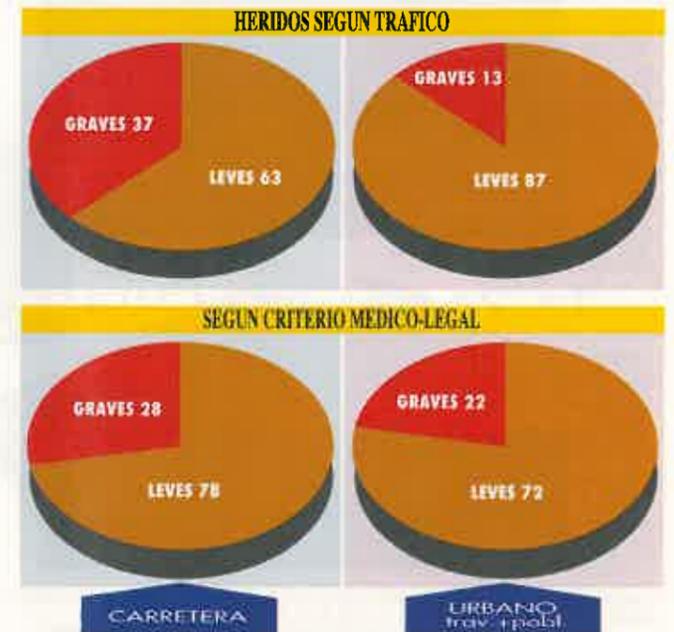
Otro aspecto muy estudiado fueron los niveles de gravedad y levedad de los heridos. Para la Jefatura Provincial de Sevilla, en carretera resultaron heridos leves un 63 por ciento y graves un 37. En zona urbana, leves un 87 por ciento y el resto graves. Estos datos eran sobre las 6.112 víctimas que ellos registraron. Ahora bien, según el Departamento de Ciencias Socio-médicas y con sus doce mil víctimas, los heridos leves aumentaban a un 72 por ciento en carretera y disminuían los graves a un 28 por ciento. En ciudad los graves aumentaban a un 22 por ciento y los leves bajaban a un 78 por ciento. La información oficial adjudica la levedad o gravedad de las lesiones según las apreciaciones del agente que realice el atestado. El estudio valoró las lesiones con el parte medico-legal. De estos datos se desprende que Tráfico magnifica la gravedad de los accidentes de tráfico en carretera y minimiza los de ciudad.

Otro aspecto analizado fue la proporción de muertos, heridos graves y leves. Existe una relación internacional que establece que por cada muerto en carretera debe haber 15 heridos graves y 30 leves. En la actualidad, con los datos de Tráfico no se cumple. Sin embargo, con la estadística realizada en Sevilla este factor se cumple a la perfección.

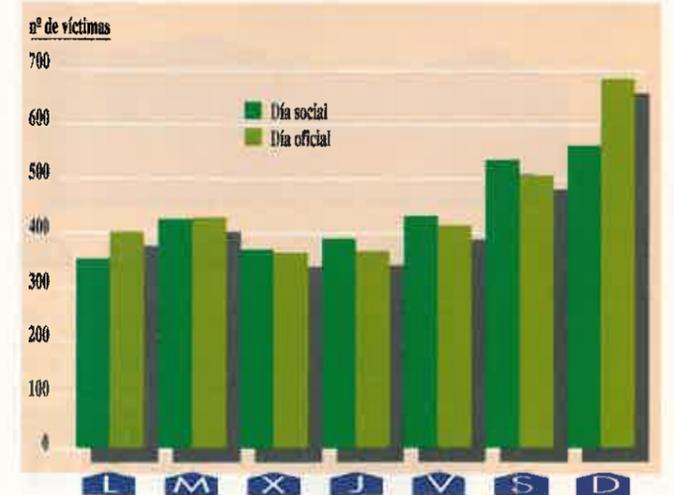
Para el doctor Martínez-Cañavate la Dirección General de Tráfico pierde gran parte de la información en zonas urbanas más que en carretera. Lógicamente, esto

provoca unas conclusiones sesgadas y erróneas. Por ejemplo que se afirme que en España el 46,2 por ciento de los accidentes se producen en carretera y el 53 por ciento en ciudad. En la Comunidad Europea el 27,4 por ciento obedece a carretera y el 72 a zona urbana. Con el estudio realizado en Sevilla los datos cambian y hay una aproximación a las tendencias europeas ya que el 33 por

VICTIMAS SEGUN SE MIRE



EL DIA SOCIAL Y EL DIA OFICIAL

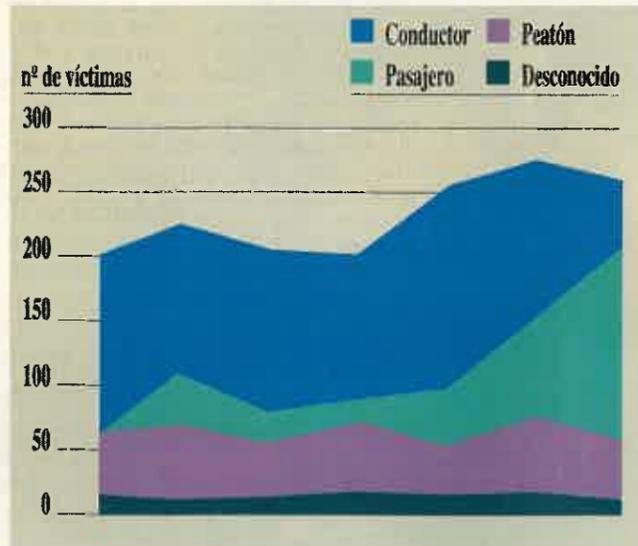


ciento se circunscriben en carretera y el resto, un 66 por ciento, en zonas urbanas o travesías.

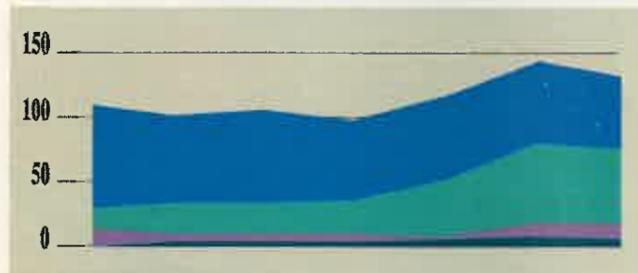
El siguiente paso que dio la investigación, una vez que se tenían datos reales, fue el análisis de los días semanales respecto al número de víctimas. Para ello se diseñó un modelo epidemiológico respecto al comportamiento social con los vehículos que más tarde, cuando se presenten

**T**ráfico magnifica la gravedad de los accidentes de carretera y minimiza los de ciudad.

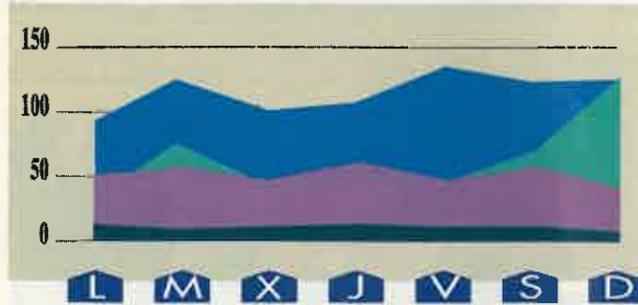
Todas las edades. (nº = 3070)



15 -24 años. (nº =1310)



<15 y >24 años.(nº =1760)



las conclusiones finales del estudio, demostrará científicamente la correlación existente entre el alcohol, drogas y accidentes. Como se puede apreciar en los cuadros facilitados por el Departamento de Ciencias Socio-médicas de la Facultad de Medicina de Sevilla, aparece el término «día social». Este es un término estudiado y registrado por la investigación para adaptar un comportamiento social a la hora de estudiar las víctimas de tráfico. Así, un accidente que se produce a la una de la madrugada del domingo se debe contabilizar como un accidente social del sábado. De lo contrario cuando se obtienen los resultados generales no se pueden hacer valoraciones reales.

Como el estudio fue realizado entre mayo del 88 y abril del 89 coincide con dos

**A**nalizar los datos desde el punto de vista del «día social» puede ser la clave de futuras soluciones.



**E**n Sevilla, está demostrado científicamente que la alta siniestralidad es protagonizada por jóvenes entre 15 y 24 años.



martes de fiesta y el inicio de la Feria de Abril de Sevilla que es también en martes. De ahí que el comportamiento de ese día sea semejante al de los viernes y sábados. Si no hubieran coincidido esas fiestas, el martes se mantendría en los mismos niveles que el miércoles y el jueves. Los responsables del estudio prefirieron no introducir un factor de corrección para demostrar que el patrón de accidentalidad obedece a un patrón de comportamiento social.

Si se compara el día oficial con el día social se puede observar que en el primer caso las víctimas son mayores los domingos pero que en el caso de día social son los viernes y sábados, dejando de tener importancia los domingos. En el caso de los lunes, oficialmente todavía hay una alta tendencia de víctimas y suelen achacarlas equívocamente a cansancio, fatiga, falta de integración en carretera, etc. Socialmente esos accidentes corresponden al domingo y desde ese punto deben ser analizados.

Otro análisis realizado en el estudio fue el de las 3.070 víctimas semanales de todas las edades desglosadas según fueran conductores, pasajeros, peatones y desconocidos. Desde el factor día social, el sábado contabiliza el mayor número de víctimas conductores. Para los pasajeros el peor día es el domingo, ya que en España el número de ocupantes es mínimo durante la semana y aumentan especialmente los sábados y domingos en un horario normal.

Repasando las edades de las víctimas los responsables del estudio se dieron cuenta de que el 43 por ciento correspondían a un grupo integrado por jóvenes entre 15 y 24 años. Si se separa a este grupo se puede observar que el punto más alto de víctimas se produce el sábado en conductores, este hecho indicó que podrían ser ellos los que provocaran el aumento del total general. Por ello se analizaron las víctimas sin tener en cuenta al grupo de jóvenes y los resultados cambiaron. El pico del sábado desaparecía en los conductores aunque se mantenía en los pasajeros que obedecen a un patrón más familiar. Está claro y demostrado científicamente que la alta siniestralidad se está produciendo con los jóvenes.

El Departamento de Ciencias Socio-médicas de la Facultad de Medicina de Sevilla con estos datos conoce ya lo que está ocurriendo en la capital andaluza. Con esta información ya están en disposición de ejecutar el proyecto madre y saber qué sucede con la implicación del alcohol y las drogas en las víctimas de accidentes de tráfico. Los resultados estarán pronto en la calle. El comentario más generalizado entre sus responsables es que habrá sorpresas. Los jóvenes, el alcohol, las drogas, el sueño, el cansancio pueden ser factores que estén provocando nuestra alta siniestralidad, muy por encima de otra muy grave que hasta ahora ha sido la protagonista: la carretera. ○

Javier Solano

ESTADISTICA

UN MERCADO A LA BAJA

**D**URANTE los ocho primeros meses de este año, se han vendido en nuestro país algo menos de 725.000 coches nuevos, lo que significa que, respecto al pasado año, han dejado de venderse la nada despreciable cifra de 55.000 coches. Más de cien mil millones de pesetas han dejado de ingresar los fabricantes y cerca

de 20.000 millones de pesetas menos que recaudará Hacienda, que aunque no quite el sueño a Solchaga, es una cifra más que respetable. Hace casi un año que se entró en esta época de vacas flacas y por el momento nada parece indicar que en breve podamos asistir a una reactivación del sector, o al menos de las ventas.

Evidentemente, no todos los constructores sufren por igual. Así, mientras Renault pierde un 16 por ciento respecto al 89, Seat apenas nota la caída de ventas, Fiat mantiene los mismos niveles del año anterior y BMW sube. Tampoco parecen afectados por la crisis las empresas japonesas, que presentan crecimientos espectaculares, pero poco significativos, por sus especiales circunstancias (limitación de ventas) y por las aún poco voluminosas ventas.

Por modelos, el Renault 11 es el coche más vendido, con un margen considerable sobre el Opel Kadett y el Seat Ibiza, éstos prácticamente emparejados. Entre los 10 automóviles más vendidos nos encontramos con tres Renault, dos Opel, un Seat, un Ford, un Citroën, un Peugeot y un Volkswagen, el Golf, que es el primer importado. Las inminentes apariciones tanto del Ford Escort-Orion como del Renault Clio, deberán producir algunos cambios en esta estabilizada jerarquía. ○



VENTAS ACUMULADAS HASTA AGOSTO

	1990	1989	Diferencia
RENAULT	124.490	149.387	-16,67 %
FORD	102.140	110.856	-7,86 %
OPEL	99.937	107.788	-7,28 %
PEUGEOT	75.308	86.978	-13,42 %
SEAT	74.899	75.336	-0,58 %
VOLKSWAGEN	56.855	64.543	-11,91 %
CITROEN	56.397	61.159	-7,79 %
FIAT	40.492	40.500	0,03 %
AUDI	16.377	12.986	26,11 %
ALFA ROMEO	9.976	11.505	-13,29 %
LANCIA	9.884	9.185	7,61 %
BMW	9.863	9.657	2,13 %
MERCEDES	9.116	9.922	-8,12 %
ROVER	7.546	8.941	-16,60 %
NISSAN	6.471	3.367	92,19 %
VOLVO	4.583	3.988	14,92 %
SUZUKI	1.633	721	126,49 %
SAAB	848	887	-4,40 %
PORSCHE	403	577	-30,16 %
JAGUAR	243	342	-28,95 %
TALBOT	246	92	n.s.
Otros	14.390	11.744	22,53 %
TOTAL	722.097	780.461	-7,48 %
Grupos:			
SEAT-VW	148.131	152.865	-3,10 %
P.S.A.	131.951	148.229	-10,98 %
FIAT-ALFA	60.352	61.190	-1,37 %

VENTAS POR MODELOS

Renault 19	54.394
Opel Kadett	48.864
Seat Ibiza	48.675
Ford Fiesta	46.185
Opel Corsa	37.315
Citroën AX	36.399
Renault 5	35.807
Peugeot 205	30.540
Renault 21	27.738
VW Golf	27.106
Ford Orion	23.346
Ford Escort	22.029
Peugeot 405	21.733
Peugeot 309	20.851
Citroën BX	16.952
Seat Malaga	14.509
VW Polo	13.985
Seat Marbella	11.528
Opel Vectra	10.613
VW Jetta	9.649
Ford Sierra	8.808
Audi 100	5.943
Audi 90	5.770
VW Passat	5.163
Mercedes 190	3.900
Nissan Bluebird	3.813
Citroën XM	2.850
Opel Omega	2.683
Audi 80	2.604
Renault 4	2.550
Nissan Sunny	1.946
Peugeot 605	1.633
Ford Scorpio	1.523

**E**l Renault 19, apoyado en su amplia gama, es líder del mercado español entre enero y agosto



## 25 AÑOS DE EXPORTACION

# MAS DE OCHO MILLONES Y MEDIO DE COCHES

**D**ESDE el año 1965, en que fueron embarcadas desde el puerto Barcelona las primeras 150 unidades del Seat 600 con destino a Sudamérica, concretamente a Colombia, han pasado 25 años.

En este cuarto de siglo, la industria automovilística española ha exportado más de ocho millones y medio de automóviles, que es una cifra muy respetable y ha alcanzado unas cotas de ventas anuales en el exterior que rondan el millón cien mil unidades, si contamos turismos y derivados.

El camino recorrido desde entonces ha sido muy duro, aunque no igual para todas las marcas. Así, las dos firmas pioneras, Seat y Fasa-Renault, tienen que luchar cinco largos años en su intento de vender fuera de nuestras fronteras, para alcanzar cifras que superasen las mil unidades anuales, intentándolo en medio centenar de países.

Las marcas españolas sólo podían vender en aquellos mercados tercer mundistas que, a modo de migajas, les dejaban sus casas matrices, tales como Colombia, Cuba, Chipre, Líbano, Egipto, Angola, Finlandia, por poner solo unos ejemplos, argumentando además que tales países tenían unas características y un grado de desarrollo económico igual o parecido al español, lo que les hacía ser una prolongación de nuestro mercado.

Eso sí, nuestras marcas podían vender libremente todos aquellos modelos que ya se habían dejado de fabricar en su país

de origen y también modelos «restylizados» que no supusiesen competencia alguna.

Todo esto, que parece pura ficción, vino ocurriendo hasta hace muy pocos años, y en menor medida, sigue sucediendo hoy en día.

Nuestras marcas, aunque no suceda con todas en igual medida, siguen encorsetadas por sus casas matrices y sus redes comerciales, sometidas a sus conveniencias y cuando ellas lo necesitan.

Lo malo es que, desgraciadamente, así seguirá ocurriendo mientras las fábricas españolas no produzcan modelos en exclusiva para todo el mundo, como ocurre con el Opel Corsa, dentro del grupo General Motors, o del Seat Ibiza, ahora dentro del grupo Volkswagen, donde las restricciones en cuanto a fabricación y exportación las marque y dicte únicamente el mercado.

Olvidando un poco ese pasado, que solamente tiene un interés anecdótico, y volviendo a la realidad de las cifras, Seat, que ha sido la pionera en este sector, ocupa -como grupo- la primera posición, con una cifra de más de dos millones y medio de automóviles exportados en estos 25 años.

Le sigue la compañía norteamericana Ford, con dos millones doscientas mil unidades exportadas a lo largo de catorce años. Detrás se coloca la firma General Motors que en tan sólo ocho años ha superado el millón seiscientos mil unidades,

AÑOS	SEAT	PEUGEOT TALBOT	RENAULT	CITROEN	AUDI	FORD	G. MOTORS	TOTAL
1965	150	-	-	-	-	-	-	150
1966	179	-	-	-	-	-	-	179
1967	379	836	307	-	-	-	-	1.522
1968	910	1.627	135	-	-	-	-	2.672
1969	3.617	2.021	129	38	-	-	-	5.805
1970	36.744	302	205	2.549	-	-	-	39.800
1971	54.871	6.395	5.483	11.136	-	-	-	77.875
1972	55.212	19.949	11.087	13.726	4.454	-	-	104.420
1973	78.729	29.206	24.143	17.410	8.773	-	-	158.216
1974	57.112	20.043	23.800	23.270	10.195	-	-	134.420
1975	62.226	6.206	37.103	37.761	10.376	-	-	150.072
1976	75.744	12.709	42.245	47.092	-	3.854	-	181.644
1977	64.697	3.062	39.679	27.540	-	149.213	-	314.191
1978	86.692	18.656	56.944	28.588	-	182.753	-	377.633
1979	118.320	2.392	76.147	28.743	-	171.435	-	397.037
1980	132.005	1.435	123.290	29.923	-	205.014	-	491.667
1981	101.330	7.246	105.169	29.888	-	189.498	-	433.131
1982	124.831	11.682	134.243	51.677	-	158.017	14.671	495.157
1983	94.174	8.886	111.707	65.810	-	161.353	198.345	640.275
1984	157.519	28.710	60.860	56.363	-	184.734	221.420	715.606
1985	106.923	36.689	73.995	43.498	-	193.652	231.955	786.812
1986	197.271	33.285	68.764	30.340	-	166.350	220.730	716.740
1987	241.434	27.728	28.978	53.418	-	136.767	218.200	706.525
1988	260.608	36.532	54.812	22.609	-	145.753	266.482	786.795
1989	314.000	55.593	77.716	32.079	-	162.962	282.793	925.14
<b>TOTAL</b>	<b>2.528.077</b>	<b>391.290</b>	<b>1.172.940</b>	<b>653.548</b>	<b>33.798</b>	<b>2.211.355</b>	<b>1.654.542</b>	<b>8.644.750</b>

## LOS COCHES MAS EXPORTADOS 1989 1988

OPEL CORSA	282.793	266.482
SEAT IBIZA	136.904	120.617
FORD FIESTA	126.723	92.233
VW POLO	98.265	75.941
SEAT MARBELLA	62.488	45.021
PEUGEOT 205	54.718	36.483
RENAULT 19	39.205	786
ESCORT ORION	36.239	53.520
CITROEN AX	32.034	17.046
RENAULT 5	28.352	34.152

seguida de Fasa-Renault con un total de millón cien mil y el grupo PSA (Peugeot-Citroën) con cerca de novecientos mil coches.

Por volumen de exportaciones anuales, la compañía española Seat, que ha aprendido bien la triste lección de los primeros años, es también la primera con una cifra de más de trescientas mil unidades vendidas fuera de nuestras fronteras.

A Seat le siguen en la actualidad General Motors, con doscientas ochenta y dos mil unidades, Ford con ciento sesenta mil y Fasa-Renault que ha logrado colocar fuera de nuestras fronteras un total de setenta y siete mil coches.

## EL RENAULT CLIO CON VALEO

**L**A esperada llegada del nuevo Renault Clio ya es una realidad. El sustituto del mítico R-5 ha llegado con una imagen muy atractiva y una tecnología punta que se ve reflejada en todos los materiales empleados en su construcción. El Clio está llamado a ocupar un importante espacio en nuestro mercado. La firma de equipos auxiliares para el automóvil Valeo ha trabajado en colaboración con los departamentos de desarrollo de Renault, para incorporar en el diseño del Clio una larga serie de equipos especialmente diseñados para este modelo.

Las aportaciones de Valeo en este proyecto, se refieren a distintas áreas: la iluminación ha sido completamente resuelta, los faros principales, la señalización delantera y posterior. Así mismo se han encargado de la iluminación interior, climatización, alternador y motor de arranque. También son responsables del equipo de protección con antirrobo y alarma, apertura a distancia con mando infrarrojos. Prácticamente todo el equipo eléctrico está firmado por Valeo, y piezas como el embrague o las pastillas de frenos son de esta marca.



## EN POCAS PALABRAS

### • OETTINGER EN ESPAÑA

La empresa Kernel Técnicas Auxiliares S.A. ha sido escogida como distribuidora exclusiva por la prestigiosa firma alemana Oettinger. Fabricantes de numerosos kits de motor y aerodinámica para varios modelos, principalmente de origen alemán.

Ya se comercializan en España los kits de motor para el Golf y al Audi 1.8 con un rendimiento de 125 caballos, del Golf 16 válvulas con 150 y 162 caballos, del Corrado G60 a 175 y 190 caballos y próximamente del Golf G60 a 200 caballos.

El montaje de estos kits se realiza exclusivamente en talleres especializados, autorizados por la marca.

### • AIRE ACONDICIONADO BMW

En BMW Ibérica han decidido incluir en el equipamiento de toda la serie 5, el aire acondicionado sin coste adicional sobre el precio final del vehículo a partir del 3 de septiembre de 1990. Esto se debe al elevado número de clientes que solicitaban esta opción, realmente útil en nuestro país. Además la opción climatizador verá sensiblemente reducido su precio, que pasará a ser de 258.261 pesetas en el 520 i, 525 i, 530 i y 524 td. En el 535 i quedará en 580.524 pesetas y en el M5 se incluye de serie.



## OFERTAS DE SEGUNDA MANO

**MADRID** **F**ORD Argüelles ofrece esta semana un Ford Sierra 2.0 Ghia cinco puertas matriculado en el año 89, de color gris plata. Cuenta con el equipamiento habitual de las versiones Ghia: elevalunas eléctricos, cierre centralizado, techo practicable... Dispone de tres años de garantía mecánica Ford y su precio es de 1.950.000 pesetas.



**BARCELONA** **E**N Automóviles J.F., en la calle Mallorca 512, comercializan un Opel Corsa GT 1.4 matriculado en este año, con sólo 3.000 kilómetros recorridos. Es de color negro y como extras cuenta con llantas de aleación y radio. La garantía es de 18 meses y su precio 1.040.000 pesetas.



### • MICROMEDIDOR NEUMOELECTRONICO

La compañía francesa Solex Métrologie, pionera en medidas neumáticas, comercializa un micromedidor que permite hacer medidas neumáticas sin contacto con lectura analógica y digital. Se puede conectar a todos los instrumentos de medida neumática Solex de baja y alta presión sin contacto: tapones y barra de chicle, medidores de cigarrillos, medidores de espesor, etc.

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat; 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air; 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye; 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat; 156.639 ptas. Todos los Corrado: 166.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y la cabriolet; 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevalunas Eléctricos:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV; 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV; 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 63.642 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 24.185 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio; 77.548 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V; 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV; 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV; 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV; 59.702 ptas. Versiones Cabrio; 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV; 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16V y GTI G-60; 331.000 ptas. Golf CLD; 357.000 ptas. CL Sincro; 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV; 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV; 359.988 ptas. Manhattan 75 y 90 CV; 341.999 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V; 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio; 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Golf Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quattrit: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quattrit; 45.171 ptas. **Asiento Posterior Paredido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio; 67.442 ptas. **Retriversores térmicos y eléctricos:** GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD; 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 43.952 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL; 14.373 ptas. **Prerrestación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quattrit; 57.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V; 117.144 ptas. **Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paquete opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada cc	Potencia CV	Vel. máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km	Precio total
<b>VOLVO</b>						
Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.						
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	13,74	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	155	7,9	12,27	1.907.708
360 GL 3P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.349.469
360 GL 4P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.523.719
360 GL 5P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.442.639
440 GL	1.721	108	183	9,1	13,06	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	15,35	2.841.754
460 i	1.721	108	180	8,8	12,82	2.902.338
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	15,56	3.365.434
480 ES*	1.721	106	188	9,0	13,50	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	14,22	3.766.394
244 GL	2.316	115	170	10,0	14,69	2.906.759
244 GLT	2.316	133	175	11,7	15,19	3.228.654
244 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.096.808
245 GLT	2.316	133	170	10,0	14,69	3.055.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.021.018
740 GL	2.316	117	166	12,8	17,20	3.195.693
740 GLE*	2.316	131	180	13,1	17,22	3.894.714
740 GLE i	1.986	121	185	10,5	15,17	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	168	11,2	11,58	3.571.759
740 TD Intec*	2.383	109	172	12,5	12,57	4.359.649
740 Turbo Intec*	1.986	139	191	11,5	15,96	3.965.154
740 Familiar TD*	2.383	109	172	12,5	12,57	4.896.436
740 Familiar Intec*	1.986	160	185	11,8	16,25	6.273.190
740 Turbo 16 v	1.986	200	215	13,0	18,48	5.098.703
745 GL	2.316	131	180	13,1	17,22	4.189.844
745 TD Intec	2.383	122	172	12,5	12,57	5.017.599
760 GL Aut.	2.849	170	190	11,3	16,02	6.303.973
760 GLE Turbo D Intec*	2.383	122	172	10,5	11,39	6.584.736
760 T Intec*	2.316	182	205	12,3	16,59	6.881.894
780 Aut.	2.849	170	181	12,2	16,53	9.796.940

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

tas de aleación: 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espojos retrorvisores eléctricos:** 740, 745 State, 760: 31.000 ptas. **Tapicería cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulación del asiento del conductor:** 760: 100.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada cc	Potencia CV	Vel. máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km	Precio total
<b>WARTBURG-TRABANT</b>						
Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.						
Wartburg Berlina*	999	50	132	9,9	12,80	700.740
Wartburg Familiar*	999	50	130	7,4	11,01	704.589

MODELO	Cilindrada cc	Potencia CV	Vel. máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km	Precio total
<b>YUGO</b>						
Carstavia, Tel.: (91) 611 55 13.						
Yugo 45 A	903	45	135	8,0	10,77	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	135	8,0	10,77	912.889
Yugo 55 A	1.116	55	145	8,5	11,44	914.164
Yugo 55 AGL	1.116	55	145	8,5	11,44	1.111.289
Yugo 65 A	1.299	65	156	9,0	12,50	1.028.968
Yugo 65 AGLS	1.299	65	155	9,0	12,50	1.242.716
Florida 1.4	1.372	70	160	9,2	12,06	1.335.559

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

# COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>ALFA ROMEO</b>								
Alfasud	—	—	—	—	—	430	400	360
Alfasud T.I.	—	—	—	—	550	450	440	390
Alfa 33 S.L.	—	—	—	—	790	650	610	—
Alfa 33 CO	—	—	—	—	820	710	640	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4v	1070	900	820	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 CV	1220	1030	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1090	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1390	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1690	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TS	1670	1410	1280	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	960	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1600	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 CV	1660	1680	1430	1290	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	960	780	—	—	—
Alfa 90 2.5	1580	1430	1200	970	—	—	—	—
Alfa 90 2.4 TD	1660	1430	1260	970	—	—	—	—
Sprint Velocce	—	—	—	—	—	460	390	—
Sprint 1.5	1100	1030	950	800	700	620	—	—
Sprint 1.7 CV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	1270	1180	1030	870	770	690	620	—
GTV 2.5	1620	1490	1300	1100	980	840	760	—
Alfaetta Q.v	—	—	—	—	540	490	380	300
Alfaetta TD	—	—	—	—	635	560	470	410
Giuletta 1.8	—	—	—	—	470	410	370	—
Giuletta 2.0	—	—	—	—	570	470	420	—
Spider 2.0 Q.V.	1660	1520	1290	1090	900	730	660	—
Spider 2.0 Q.V.	1900	1700	1500	—	—	—	—	—
184 Twin Spark	2390	—	—	—	—	—	—	—
184 3.0 V6	2980	—	—	—	—	—	—	—
184 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>CITROËN</b>								
2 CV	—	—	320	260	240	190	150	120
Dyane 6	—	—	—	—	—	170	130	100
Nétari 4 p.	—	—	370	310	290	240	190	150
LNA	—	—	—	—	250	190	170	150
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	280	240	190	170
LNA RE	—	—	—	—	280	240	190	170
AX 11 RE	710	610	—	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p.	750	—	—	—	—	—	—	—
AX TRE	780	660	580	—	—	—	—	—
AX TRE 5 p.	800	680	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	860	740	680	—	—	—	—	—
AX 14 T2S	880	750	690	—	—	—	—	—
AX 14 T2S 5 p.	920	790	—	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	—	—	—	—	—
AX GT 5 p.	980	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD	700	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p.	730	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD	740	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p.	770	—	—	—	—	—	—	—
Visa II Club y ES	—	430	370	310	280	230	180	—
Visa II Super E y X	—	—	—	—	340	290	230	200
Visa GT	—	—	—	—	390	330	250	230
Visa 11 E	—	—	—	—	390	320	270	240
Visa 11 E 5 p.	—	—	—	—	410	360	290	260
Ysa Challenger	—	—	—	—	510	450	380	—
Ysa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	610	530	440	—
Ysa GTI	—	—	—	—	990	850	740	—
Ysa 17 D y Challenger	—	—	—	—	680	580	500	—
Ysa 17 RD y Stylo	—	—	—	—	710	620	530	—
GSA 11 y Break	—	—	—	—	—	—	—	120
GSA 13 Special y Club	—	—	—	—	—			

**CURIOSO PROCEDER**

**R**ESULTA curioso observar cómo el Ayuntamiento de Madrid se ha lanzado a una auténtica carrera por reparar algunas de las principales calles de la capital, y otras de menor importancia, aprovechando los meses estivales.

Pero también resulta curioso comprobar cómo los cálculos de tiempo que se han realizado no se ajustan a la realidad, ya que si bien se ha estado trabajando a marchas forzadas durante los meses de julio y agosto, la mayoría de estas reparaciones se encuentran aún a medio realizar.

Si las calles de Madrid han estado tranquilas por la falta de un tráfico denso durante estos meses, yo me pregunto: ¿Qué va a suceder cuando a primeros de este mes de septiembre se produzca el retorno masivo de veraneantes a sus hogares? ¿De qué tamaño van a ser los atascos que se formen en puntos álgidos como la plaza de Castilla, o en otras calles de la zona norte?

Con semejante panorama, la vuelta al hogar puede convertirse para muchos usuarios en un ver-

dadero tormento que puede prolongarse aún durante varios meses o años, según la obra emprendida.

José Cisneros  
Madrid



**NOS QUEJAMOS DE VICIO**

**E**N el madrileño barrio de Aluche se está produciendo una confrontación dialéctica entre los vecinos por un tema que no deja de resultar curioso y paradójico.

La autovía que pretende unir el cruce de Prado del Rey y la carretera de Boadilla del Monte

con la zona del cementerio de San Isidro se encuentra con el problema de la oposición de un grupo de vecinos que, encabezados por Izquierda Unida, se oponen a que esta autovía discurra por la calle de Valmojado ya que según ellos perjudica enormemente a un parque que se encuentra al lado de esta calle y para ellos, este proyecto tendría que ceder parte de sus terrenos para la construcción de la subdicha autovía.

Hasta aquí, nada raro dada la actual corriente ecologista que parece vivir toda la humanidad. Pero lo que choca es que esa franja que los opositores dicen que se le va a quitar al parque para realizar los nuevos carriles, es una franja de unos diez metros que se encuentra en la actualidad infrautilizada, no posee ningún árbol ni jardín y además sólo sirve para que tanto coches, como camiones y autocares aparquen, por lo que pasear por esta zona es tarea casi imposible.

Mientras tanto, el resto de los vecinos del barrio tenemos que seguir aguantando en esta calle un carril en cada sentido, que además se ve enormemente estrechado por los numerosos ca-

miones y autocares aquí aparcan. El pavimento es inaguantable con socavones que parecen «agujeros negros» y dos semáforos se encargan de entorpecer un trayecto que con las obras finalizadas en su totalidad durará cinco minutos escasos.

Pero da igual, «todo sea por la ecología». Esperemos por lo menos, que estos que ahora protestan, no se quejen por los atascos o las incomodidades de una calle que no querrían para sí ni en un país tercermundista.

Doroteo Calderón  
Madrid

**PALANCA DE REDUCTORAS**

**A**NTE el deseo de adquirir un vehículo todo terreno y ante el desconocimiento general que tengo en esta materia me gustaría que me dijese qué es la palanca de reductoras y para qué sirve.

Oscar Lupión  
Madrid



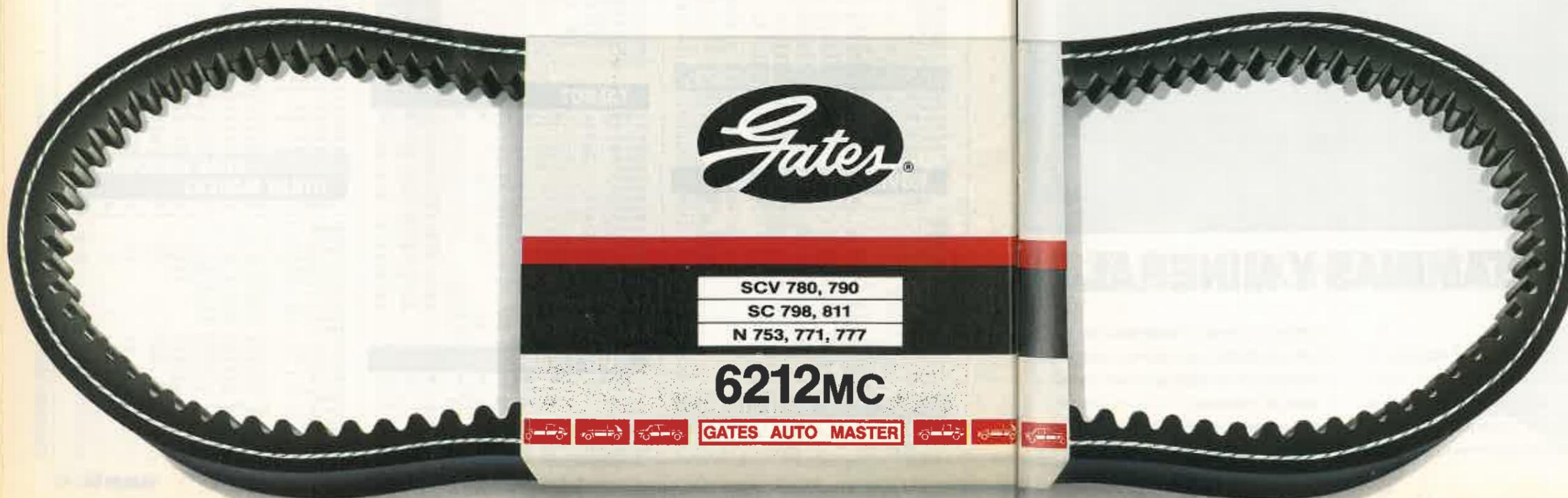
**R.-** La palanca de reductoras tiene como fin el de modificar los desarrollos normales de la caja de cambios tradicional que, en muchos casos, y sobre todo hablando de los todo terreno, se muestra insuficiente para afrontar obstáculos o desniveles pronunciados del terreno.

Originariamente este sistema se aplicó a los tractores, que necesitaban disponer de la mayor potencia posible para realizar grandes esfuerzos. Más tarde, y con el paso del tiempo este sistema sería adoptado tanto por los camiones como por los vehículos todo terreno.

La caja de reductoras multiplica o desmultiplica, según se encuentre en posición larga o corta, las relaciones normales del vehículo. De esta manera, si el vehículo cuenta con cinco velocidades, al actuar sobre la palanca de reductoras podremos obtener otras cinco marchas más cortas que a igualdad de revoluciones tienen más poder de tracción y motricidad. Su uso se hace casi obligatorio sobre todo en aquellos caminos donde lo que interesa no es el apartado relativo a la velocidad, que es menor cuando las reductoras se encuentran engranadas, sino que la potencia esté disponible en su máxima expresión siempre que sea necesario.

Un ejemplo claro y clarificador a la vez: con la palanca de reductoras conectada, engranando la primera velocidad y pisando el acelerador a fondo se pueden subir pendientes con una inclinación inimaginable; pero si por el contrario pretendemos realizar esta misma maniobra sin la caja de reductoras engranada, será necesario lanzar al coche para poder subir la pendiente y no siempre el éxito ante esta intención está asegurado.

**UNA PARA SIETE.**



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

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



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

OPEL VECTRA 2.000 16V,  
PEUGEOT 405 Mi 16, RENAULT 21 TXI

# VALVULAS Y MALETAS



Son las berlinas más vendidas en sus versiones más potentes. Con prestaciones deportivas, su clásica estampa de tres volúmenes familiar despista sobre las posibilidades de estos coches. Sin embargo, Opel, Peugeot y Renault han optado por diferentes recreaciones mecánicas sobre sus tres populares modelos.

Los tres coches incluidos en la presente prueba corresponden a un mismo segmento medio/alto de berlinas familiares y buscan potenciar al máximo sus mecánicas para ofrecer prestaciones fuera de serie. Los más exigentes en este sentido pueden encontrar en ellos satisfacciones netamente deportivas sin renunciar a una polivalencia y capacidad obligadas para un uso y disfrute general por parte de los familiares más allegados.

Los tres adoptan la tecnología de in-

cluir más de dos válvulas para cada uno de sus cuatro cilindros (cuatro en el caso del Opel y Peugeot y tres para el Renault), los tres entran con derecho propio en el club de los 200 kilómetros por hora y los tres disponen de un número de caballos ya importante hasta para un deportivo mediano.

Sin embargo, la distinta forma de plantearse esta potenciación por parte de los diferentes fabricantes, marca conceptos distintos de coche entre el Vectra, el 405 Mi 16 y el R-21 TXI. El Peugeot es sin

**VIRTUDES**

- Motor y consumos
- Carrocería
- Acabados

**OPEL VECTRA 2.000 16**  
**PRECIO: 3.281.014 PTAS.**

- Motricidad
- Motor ruidoso
- Tacto del freno

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Prestaciones
- Consumo

**PEUGEOT 405 MI 16**  
**PRECIO: 3.198.088 PTAS.**

- Motor ruidoso
- Acabado
- Tacto del ABS

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Confort de marcha
- Equipo

**RENAULT 21 TXI**  
**PRECIO: 2.845.953 PTAS.**

- Consumo
- Asientos blandos
- Línea veterana

**DEFECTOS**





**MODERNO**  
El modelo de Opel ha sido el último en llegar y ello le beneficia estéticamente a la hora de llamar la atención del comprador.

lugar a dudas el que más explota la vertiente deportiva. No busca compromisos sino resultados con el cronómetro. Así, no sólo es el más potente sobre el papel, sino que su comportamiento permite exprimir largamente sus 160 caballos. Tanto por suspensión, como por estabilidad y dirección, estamos ante una mecánica «de carreras» en cuanto al tacto del coche. El Vectra seguiría en este orden de aproximación a apurar las posibilidades

del coche, pero más distanciado del 405 Mi 16 por un comportamiento que se queda por debajo del rendimiento del excelente motor dos litros heredado del Kadett GSi 16 válvulas. En tercer lugar dentro de esta teórica «parrilla de salida» exclusivamente deportiva, se situaría el R-21 TXI. Los técnicos de Renault han buscado, como viene siendo habitual en la marca, ante todo una facilidad de conducción máxima para dominar la po-



**EQUILIBRIO**  
El Renault consigue una relación muy buena entre sus cualidades de marcha y sus posibilidades como coche de familia.

tencia, descolgada eso sí en unos buenos 20 caballos de la del más potente de sus oponentes, pero mucho más docil y práctico en el uso cotidiano. Las motorizaciones de estos tres coches representan los mejores aspectos respectivos de sus marcas. ¿Qué decir del fabuloso motor Opel que tan legendaria fama ha dado en el Kadett? Con unos bajos de locomotora, un régimen medio muy agradable de aprovechar y unos consumos ejem-

plares. Con buenas aceleraciones, se muestra sin embargo excesivamente ruidoso para una berlina familiar y sus recuperaciones están algo penalizadas por el peso del Vectra, 280 kilos más con respecto al Kadett GSi 16 V. El motor del Peugeot es muy rápido (gracias también a una estudiada aerodinámica) y posee el nervio de un pura sangre. A diferencia del propulsor Opel, adolece de buena respuesta en bajos y sólo

**DEPORTIVO**  
Para Peugeot no ha habido concesiones a la hora de potenciar su berlina. Las sensaciones que transmite son netamente deportivas.

**FICHA TÉCNICA**

	VECTRA 2.000 16V	405 MI 16	R-21 TXI
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.905	1.995
Árbol de levas	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	3
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,5 a 1	10,4 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	156 CV (110 kw) / 6.000	160 CV (116 kw) / 6.500	140 CV (103 kw) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	20,0 mkg (196 Nm) / 4.800	18,4 mkg (177 Nm) / 5.000	17,9 mkg (175 Nm) / 4.300
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 vel.	Manual, de 5 vel.	Manual, de 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,9 / 14,7 / 21,4	8,3 / 13,1 / 19,0	7,7 / 14,3 / 20,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,2 / 35,8	25,1 / 32,2	27,2 / 34,0
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,43	3,10	3,25
Diámetro de giro (m)	10,2	11,0	10,4
<b>FRENOS</b>			
Delante	Discos vent., ABS	Discos vent., ABS	Discos vent., ABS
Detrás	Discos, ABS	Discos, ABS	Discos, ABS
Antibloqueo			
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	Aleación 6 x 15"	Aleación 6 x 14"	Aluminio 6,5 x 15"
Neumáticos	205 / 55 VR 15	195 / 60 HR 14	185 / 55 R 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
En orden de marcha (kg)	1.184	1.110	1.140
Capacidad del depósito de combustible	61	70	66

**CONSUMOS**

	VECTRA 2.000	405 MI 16	R-21 TXI
Datos en l/100 km			
<b>CIUDAD</b>			
A 26 km/h de promedio	10,4	11,6	11,1
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	6,0	6,7	6,8
En conducción rápida	13,2	13,2	11,5
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	8,0	8,2	7,3
A 140 km/h de cruceo	9,2	9,8	10,7
<b>CONSUMO MEDIO POND</b>			
Litros/100 km	8,8	9,8	9,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	643	660	637

**FRENOS**

	VECTRA 2.000	405 MI 16	R-21 TXI
Distancias en metros			
A 60 Km/h	17,7	17,5	16,3
A 100 Km/h	44,9	50,4	54,1
A 120 Km/h	64,3	75,2	75,8
<b>SONORIDAD</b>			
	VECTRA 2.000	405 MI 16	R-21 TXI
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios			
Al ralentí	54,5	51,8	47,2
A 60 Km/h	68,5	65,7	65,1
A 90 Km/h	71,8	69,1	57,4
A 120 Km/h	73,0	72,6	70,2
A 140 Km/h	77,1	76,8	74,4
A tope	82,9	79,2	77,2

**PRESTACIONES**

	VECTRA 2.000	405 MI 16	R-21 TXI
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	216	219,6	202,6
<b>ACELERACION</b>			
400 m salida parada (seg.)	16,2	16,1	16,9
1.000 m salida parada (seg.)	29,6	29,8	30,9
0-100 km/h (seg.)	8,6	9,3	9,7
Metros recorridos	142,7	153,7	164
<b>RECUPERACION</b>			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	18,6	18,3	18,3
400 m desde 40 Km/h en V (seg.)	20,7	20,7	20,1
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	33,5	33,0	33,5
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg.)	38,5	37,3	37,3
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	9,5	9,5	10,2
Metros recorridos	270,3	267,3	385

**EQUIPAMIENTO**

	VECTRA 2.000	405 TXI	R-21 TXI
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	NO
Cadenatos de viaje	OP	NO	SI
Volante regulable	OP	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO
Retornos regulable eléct. (inda ficha)	S/S	S/S	N/N
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI	SI
Eléctricas eléctricas (D/T)	S/OP	S/OP	S/N
Cierre centralizado	NO	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	OP	SI	OP
Asiento posterior divisible	SI	NO	SI
Luz interior orientable	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO



**LOS MEJORES ACABADOS**

Como viene siendo habitual, el alemán se destaca en sus interiores por un perfecto acabado de gran calidad. La posición de conducción es casi perfecta y tanto su habitáculo como su maletero son más generosos.

**MUSICA MECANICA**

Al igual que en el Vectra, en el 405 se oye el motor con algún decibelio de más. La habitabilidad es buena pero los acabados inferiores. Opcionalmente puede disponerse de la tapicería de cuero.

**COMODIDAD VIAJERA**

El confort de marcha del R-21 es el mejor. Silencioso, capaz y de conducción muy agradable, solo se desearía un mullido algo más firme en sus asientos.

quiere respirar muy arriba, cuando su distribución de 16 válvulas trabaje a altas revoluciones. En un circuito puede convertirse en un arma temible frente a sus rivales, alcanzando prestaciones espectaculares para tratarse de un dos litros «de calle». Como en el caso del Vectra, la poderosa mecánica se hace notar demasiado dentro del habitáculo, resultando ruidosa aunque no tanto como en el alemán.

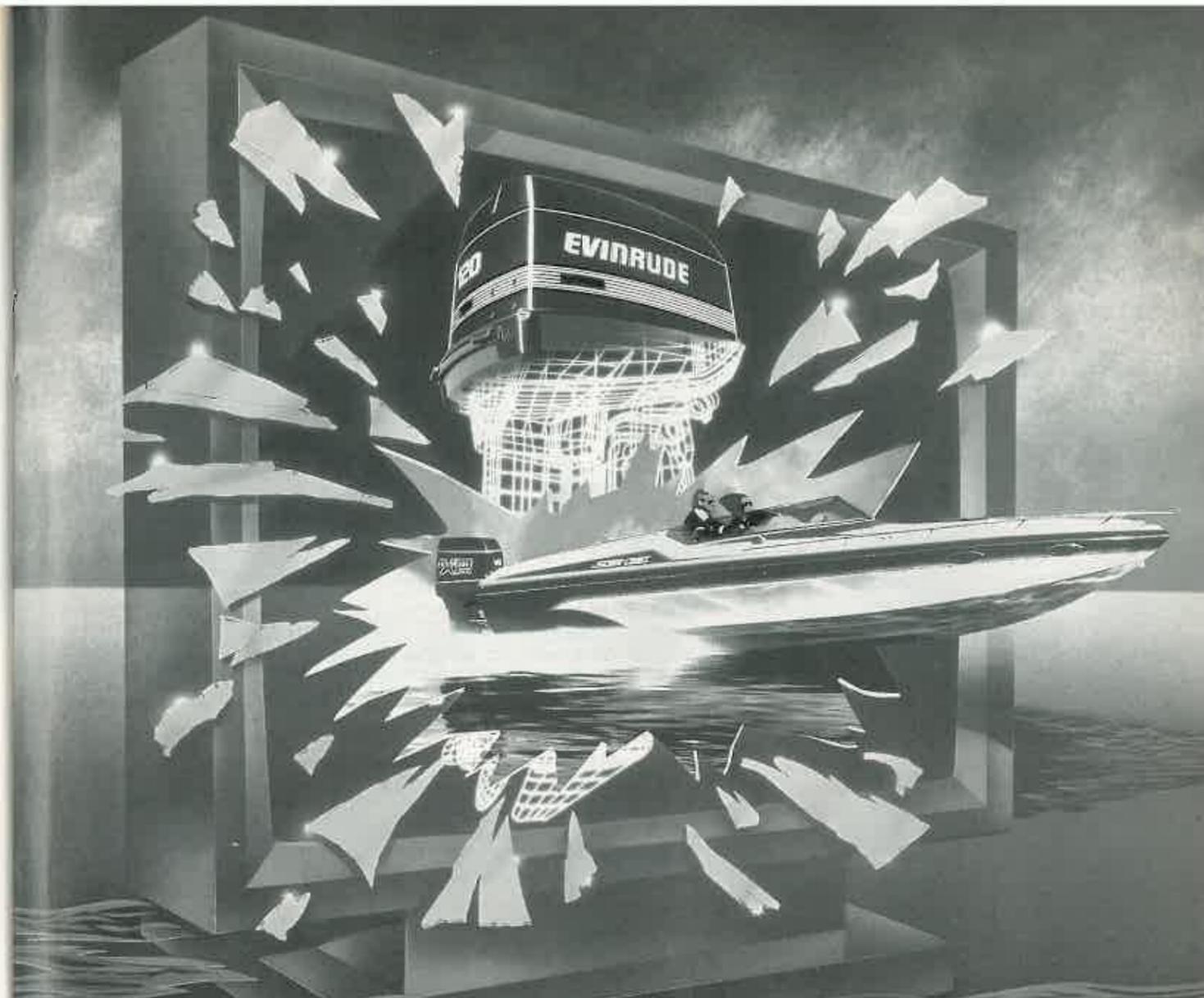
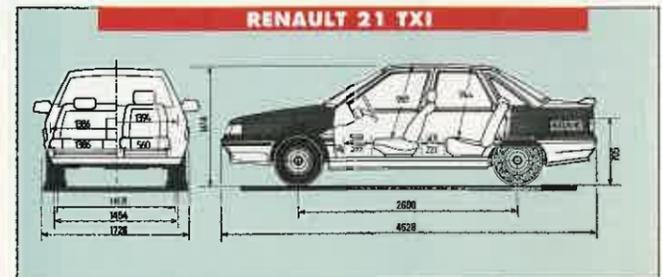
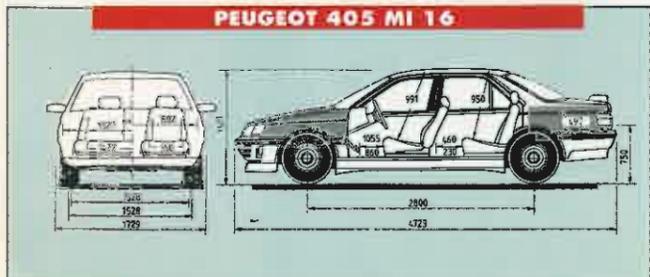
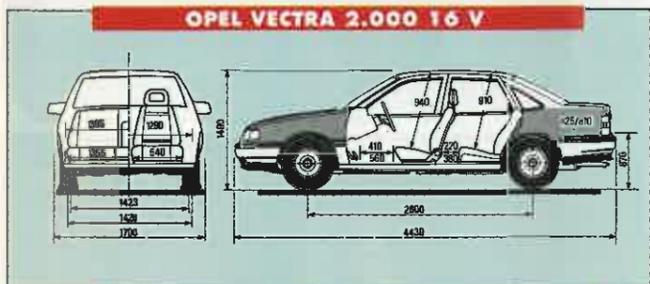
En el R-21 TXI encontramos un compendio de equilibrio entre rendimiento y facilidad de conducción. Suave y con una curva de rendimiento muy progresiva, su motor permite realizar medias elevadas sin esfuerzo, tanto de la mecánica como del conductor. Silencioso y agradable, dispone además de un cambio preciso y bien escalonado que hace aún más placentera la conducción. El único punto criticable de este potente pero dócil motor es una sed algo elevada de carburante en relación al mayor caballaje de sus oponentes.

El comportamiento dinámico del Peugeot está perfectamente acorde con sus pretensiones deportivas. Las suspensiones son de tacto duro y su dirección transmite una precisión adecuada para aplicarse en la conducción deportiva. Puede decirse que el comportamiento del Mi 16 es uno de sus valores seguros para disfrutar en carretera.

Otra cosa es el Vectra. Retocado para recibir el fantástico motor de su hermano pequeño, no está sin embargo a la altura deportiva del francés. Su tren delantero presenta pérdidas de motricidad alarmantes cuando exigimos el máximo de caballos y las suspensiones no admiten una conducción violenta, estando más de acorde con la faceta pacífica y viajera del modelo.

Para el Renault, lo más destacable de su rodar es la relación existente entre el confort y el comportamiento. El resultado consigue un convincente equilibrio que incita a realizar muchos kilómetros sin cansancio. Sólo se notan algunos rebotes en el tren delantero sobre ciertos firmes, debido probablemente a los neumáticos de medida 185/55.

En el importante aspecto de los frenos, tan decisivo en coches de elevadas prestaciones, el Opel y el Peugeot consiguen buenos valores de deceleración pero esto se enturbia por un tacto que despista a la hora de dosificar la potencia sobre los cuatro discos. En el caso del alemán, el recorrido es excesivo y, blando al principio, se endurece sólo al final. Para el



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

**EVINRUDE**  
FUERA BORDAS

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

El rendimiento del futuro, hoy.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

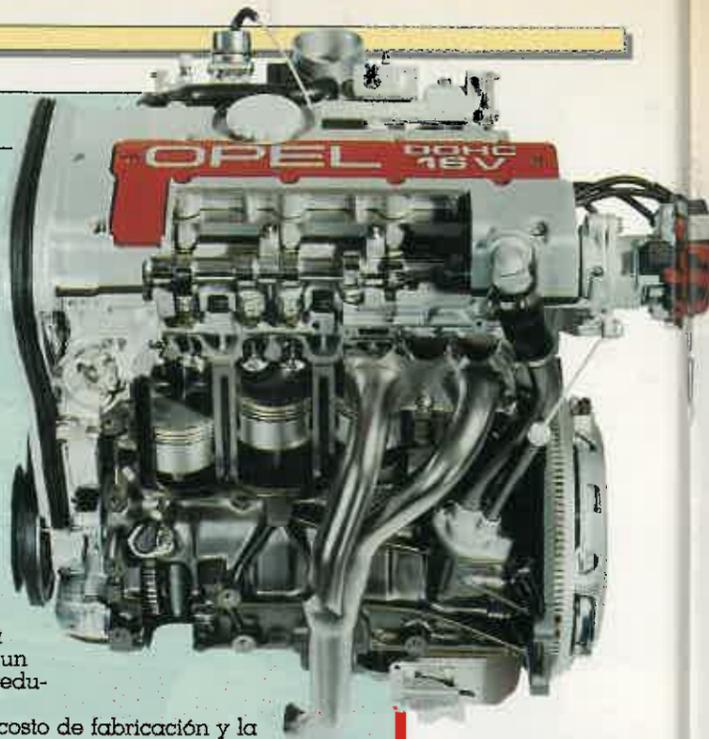
Tel. (93) 661 41 00  
Fax: (93) 661 30 10  
Telex 50.754 JMMV-E

## EL SECRETO ESTA EN LAS VALVULAS

El trabajar sobre la distribución, mejorando la circulación de los gases en el interior de los cilindros, permite elevar los regímenes de giro de los motores consiguiéndose mayores potencias a igualdad de cilindradas y sin necesidad de recurrir a la sobrealimentación. Para ello, se han montado más de dos válvulas por cilindro, dotando a la culata de más «bocas» por donde aspirar y expirar la mezcla detonante. La mayoría de las marcas han recurrido ya a este sistema, dotando a sus modelos de tres, cuatro o incluso cinco válvulas por cilindros. El menor peso de las válvulas reduce las inercias y esto permite hacer que el motor admita más revoluciones en su funcionamiento. La perfección alcanzada en la carburación por los sistemas electrónicos de gestión ha completado esta posibilidad, consiguiéndose con una relativa sencillez mecánica y un cubicaje discreto resultados impensables hace algunos años.

El motor Opel y el Peugeot han optado por cuatro válvulas simétricas mandadas por dos árboles de levas en cabeza, mientras que el Renault se conforma con sólo tres válvulas por cada cámara de combustión, dos de ellas para la admisión y la otra (de mayor diámetro) para el escape. Esta última configuración tiene como ventaja el poder utilizar sólo un árbol de levas, aligerando considerablemente el conjunto y reduciendo la complejidad mecánica.

Como contrapartidas a estas ventajas, además del mayor costo de fabricación y la ganancia de peso, los motores de más de dos válvulas suelen perder algo de potencia a bajo régimen respecto a los de tan sólo dos. Además, los técnicos tienen que afinar mucho el diseño de la cámara de combustión para que su llenado sea óptimo, dado que el flujo de las válvulas múltiples es distinto.



**OPEL PODEROSO**  
El dos litros del Vectra es todo un ejemplo de eficacia.

## APARIENCIAS QUE ENGAÑAN

La línea familiar de estas tres berlinas esconde en su interior una personalidad muy fuerte. Sin renunciar a su capacidad original y a sus amplios maleteros, son capaces de hacer cronos dignos de un deportivo mediano.



francés, el problema parece venir del sistema de antibloqueo ABS, que actúa de forma extraña y despista al conductor. Para el Renault, el compromiso de los discos sobredimensionados y el ABS de serie es el adecuado a nivel de eficacia, máxime si se tienen en cuenta sus menores prestaciones respecto a los rivales de esta comparativa.

No hay que olvidar que estas versiones suponen un híbrido entre el coche familiar y el deportivo que muchos padres de familia han anhelado durante largos años.

Su faceta práctica se tornará igual o más importante cuando se utilicen «a plena carga» con ocupantes y equipaje. El Peugeot no renuncia a una buena habitabilidad a pesar de su fuerte personalidad y dispone de una buena capacidad de carga aunque adolece de asiento divisible. La atractiva carrocería del Vectra, la más moderna de los tres, dispone del habitáculo más cómodo, no sólo por su capacidad sino también por unos asientos irprochables que, en el caso del conductor, apuntan hacia el ideal en cuanto a postura

y ergonomía. En el Renault, la buena habitabilidad se ve estropeada por unos asientos con mullido muy blando para aguantar una larga etapa de carretera. Es de todas formas el que consigue un mejor confort de marcha entre las tres berlinas.



**PARECIDOS PERO DISTINTOS**  
Bajo los tres capots se esconden motores muy similares en su configuración pero con respuestas distintas. Entre el más potente 405 MI 16 y el R-21 TXI hay veinte caballos de diferencia.

Analizando ya al detalle los tres coches, constatamos también diferencias entre uno y otro. Mientras que el Opel ofrece su ya habitual perfección en cuanto a calidades y acabados, el Renault abruma por su completísimo equipo de serie. El Peugeot queda en una posición más discreta, presentando un aspecto mejorable de acabados, aunque la marca haya hecho un esfuerzo constatable equipando este modelo estrella.

Resumiendo las posibilidades de elección entre estos tres coches, puede decirse que hay opciones para todos los gustos. El 405 Mi 16 sería la elección del cliente de sangre más caliente, amante de los deportivos y exigente en cuanto a prestaciones. Un admirador de la fiabilidad, el bajo consumo y la calidad a pleno rendimiento se inclinará por el Vectra 2.000 16 V. Y, para un padre de familia que ajuste al máximo precio/prestaciones/equipo, tendrá en el TXI un R-21 de perfecto equilibrio.

Juan Luis Soto  
Fotos: Alfonso J. Nieto

## DATOS DEL COMPRADOR

**OPEL Fabricante/ Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **PEUGEOT Fabricante/ Importador:** Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos en España. **RENAULT Fabricante/ Importador:** Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

## ECONOMIA

VECTRA 2.000 16V	1ª	El consumo del motor Opel es muy parco aunque se aproveche toda su potencia.
405 MI 16 V	2ª	A pesar de sus espectaculares prestaciones, el Peugeot mantiene su consumo en márgenes muy discretos.
R-21 TXI	3ª	Con bastantes caballos menos, el Renault debería resultar menos sediento respecto a sus rivales.

## CONFORT

R-21 TXI	1ª	Por sonoridad de marcha, suspensiones y habitabilidad, dispone del mejor confort a la hora de viajar en familia.
VECTRA 2.000 16V	2ª	Los asientos y el puesto de conducción en particular son ideales, pero resulta muy ruidoso en carretera.
405 MI 16	3ª	La habitabilidad es buena para un familiar pero también su motor se deja oír en el interior.

## CARROCERIA

VECTRA 2.000 16V	1ª	Es el diseño más actual y atractivo, ofreciendo una buena aerodinámica y el maletero más amplio de los tres.
405 MI 16	2ª	Aerodinámicamente la caja del Peugeot ayuda en gran medida a alcanzar sus buenos valores de velocidad punta.
R-21 TXI	3ª	A pesar de los adiantos deportivos como el alerón trasero, la carrocería del Renault acusa ya el paso de los años.

## COMPORTAMIENTO

405 MI 16	1ª	Sin duda es de lo mejor del coche. Su excelente estabilidad permite aprovechar muy bien la potencia del motor.
R-21 TXI	2ª	El comportamiento está muy bien conseguido mostrando reacciones neutras y seguras, muy acordes con los caballos.
VECTRA 2.000 16V	3ª	Pese a los amortiguadores de gas y otras mejoras, el tren delantero y la suspensión se quedan atrás respecto al motor.

## MECANICA

VECTRA 2.000 16V	1ª	El motor heredado del GSI 16V posee unas cualidades y una fiabilidad ejemplares. En su diseño colaboró Cosworth.
R-21 TXI	2ª	Con la dureza característica de la marca, este propulsor posee además una excelente relación de cambio.
405 MI 16	3ª	Es el motor más apretado de los tres y el que gira a más vueltas, requiriendo cuidados más periódicos de mantenimiento.

## RENDIMIENTO

VECTRA 2.000 16V	1ª	La respuesta es excelente en cualquier circunstancia y el consumo supone una de las cualidades de este coche.
405 MI 16	2ª	Las elevadas prestaciones sacrifican potencia a bajo y medio régimen aunque sin que el consumo se dispare nunca.
R-21 TXI	3ª	De pretensiones más modestas en su caballaje es sin embargo el que más gasta en relación a sus prestaciones.

# TENER UN MERCEDES



Nuevo 190 E - 1.8

Nadie más construye coches como Mercedes-Benz. Lo notará desde el primer momento. La robustez y solidez del conjunto le inspirarán confianza. Los detalles siempre bien acabados, por simples que parezcan. La facilidad de su conducción. La seguridad. La comodidad. Y el silencio. Todo en un Mercedes está estudiado para producir satisfacción a quien lo posee. Una forma de entender el automóvil a la que todo el mundo debería llegar. Y que ahora usted tiene a su alcance con el nuevo 190 E - 1.8 de inyección. El Mercedes que eleva el standard de calidad en los coches con motor de 1.8 litros.

POR 3.030.000 PTAS.\*

Venga y pruébelo en la Red Oficial de Concesionarios Mercedes-Benz. Porque a partir de ahora, usted está mucho más cerca de poder disfrutar de un Mercedes. Bienvenido al Club.



NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI. Mercedes-Benz

\* Precio recomendado para Península y Baleares (I.V.A. incluido).

**LUJOSOS ASIENTOS**

Asientos calentables eléctricamente, y realizados en cuero y ante contribuyen a lograr la máxima comodidad.

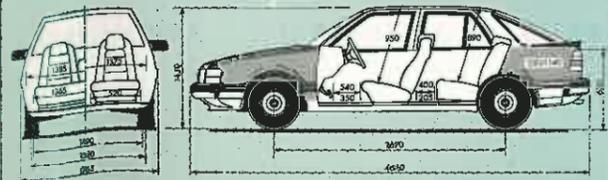


**COMPLETO EQUIPAMIENTO**

Control automático de la velocidad, ordenador de viaje y un lujoso interior son algunas de las características de este Saab 9000i Turbo S.



SAAB 9000i TURBO S



**PRUEBA**

Motor 16

**VIRTUDES**

- Motor potente
- Presentación y acabado.
- Frenos potentes

**SAAB 9000i Turbo S**  
Precio: 6.061.014 pts

- Rebotes del eje trasero.
- Precio elevado.
- Motricidad mejorable.

**DEFECTOS**

En estos días en que la aerodinámica y el diseño asistido por ordenador marcan las pautas de la industria automovilística, se agradece cuando cae entre las manos un coche con auténtica personalidad, como es el caso de este Saab.



**INSPIRACION DEPORTIVA**

Exteriormente llama la atención el faldón delantero con los faros antiniebla integrados, las molduras laterales, el faldón posterior y las atractivas llantas de aleación.



SAAB 9000i TURBO S

**TRAJE DE ATLETA**

**E**L Saab 9.000 ya tiene unos cuantos años en el mercado, pero su evolución ha sido constante y sigue siendo una opción clara para todo aquel que busca una berlina de buenas prestaciones que se diferencia del resto pero que resulte discreta. La versión S, que hoy probamos, carga las tintas hacia el aspecto deportivo del modelo, con un kit que sube la potencia hasta 185 caballos, además de contar con una decoración de clara inspiración deportiva en todo su perímetro.

A primera vista se aprecia el faldón delantero, con los faros antiniebla integrados, las molduras laterales y un faldón posterior, que completan el kit aerodinámico. El último detalle externo que se aprecia claramente son las llantas de aleación de atractivo diseño.

Pero no sólo hay maquillaje exterior en este Saab, sino que dispone de unos neumáticos de 205/55 y una suspensión rebajada y algo más dura que la del modelo convencional.

Todo esto se traduce en un coche con unas cualidades dinámicas sensiblemente mejoradas respecto al modelo original, pero con un nivel de confort muy alto.

Estas ligeras modificaciones mejoran el punto más crítico de este Saab, la motricidad. Gracias a la mayor cantidad de goma en contacto con el suelo, las pérdidas de tracción al acelerar con fuerza o en curvas cerradas, se ha limitado muchísimo, lo cual permite sacarle mayor jugo al motor que en su versión de 185 caballos resulta la más equilibrada de las que hay por ahora. Los frenos y la dirección son excelentes. Los primeros destacan por sus siste-

ma antibloqueo, que permite apurar las frenadas sin que este actúe, de forma que el sistema se activa sólo cuando es verdaderamente necesario. En cuanto a la dirección, es rápida y precisa, y tan sólo hay que agarrar el volante con algo más de fuerza, si aceleramos con energía en marchas cortas. Todo el maquillaje aerodinámico de esta versión se traduce en una velocidad máxima muy digna, que se consigue con bastante soltura y que permite viajar por autopista a una velocidad crucero elevada.

El Saab 9.000i Turbo S está bien situado entre las berlinas de lujo por sus características de confort y equipamiento, pero además destaca por la brillantez de sus aceleraciones y la bondad de su comportamiento, al cual sólo se le atragantan los firmes en mal estado, que provocan

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.985 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 78 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 185 CV (136 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 27,8 mkg (273 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica con turbo e intercooler. Combustible: Gasolina sin plomo de 85 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,07 Km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,5

Km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,1 Km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,6 Km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,0 Km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,25. Diámetro de giro: 11,7 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí, de serie.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con triángulos transversales, amortiguadores, muelles, barra de torsión y estabilizadora. Trasera: Eje rígido por medio de brazos longitudinales con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/55 VR 15. Llantas de aleación de 6" x 15".

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29,6 km/h de promedio.....	13,3
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	7,7
En conducción rápida.....	14,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	10,3
A 140 km/h de cruceo.....	11,0
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	11,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	550

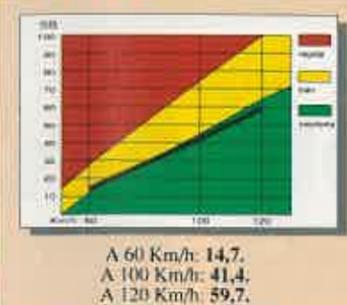
**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h.....	223,2
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....		16,9
1.000 m salida parada.....		29,1
De 0 a 100 km/h.....		8,2
Recorriendo (metros).....		129
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		33,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		39,5
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		7,8
recorriendo (metros).....		176
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		12,1
recorriendo (metros).....		283

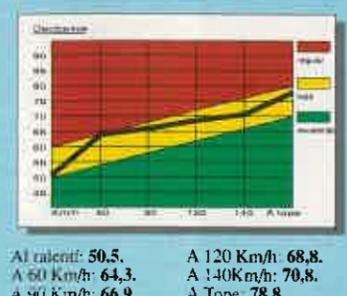
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**FRENTE A SUS RIVALES**

No hay muchos rivales capaces de seguir la estela del Saab 9.000i Turbo S. Entre los que tienen un carácter más deportivo se encuentra el Rover 827 Vitesse (5.256.014 pesetas) y el Lancia Thema 1e Turbo (4.567.094 pesetas). De los tres, el Saab es el más caro, pero también es el que tiene un toque más deportivo gracias a todos los elementos aerodinámicos que incorpora. El Lancia tiene un excelente comportamiento en todo tipo de carreteras, mientras que el Rover es el que dispone de una mayor amplitud interior.

unos rebotes del tren trasero, que no llegan a comprometer la estabilidad del coche, pero que resultan bastante incómodos. Si se rueda en autopista o carretera de primer orden, esto no se aprecia.

Otra de las bazas fuertes que juegan a favor del coche sueco, especialmente en la versión S, es su completísimo equipamiento que, además de los elementos fundamentales en cualquier coche de este rango, ofrece otros como los asientos calentables eléctricamente, el ordenador de viaje con funciones de control del funcionamiento del motor, asientos de cuero y ante, control de velocidad automático,



**MAYOR POTENCIA**

El Saab 9.000i Turbo S, con el nuevo kit deportivo, alcanza 185 caballos de potencia.

aunque como se ve en el precio, nada de esto es de regalo.

Teniendo en cuenta el equipamiento y las mejoras del kit aerodinámico y de suspensión, nos encontramos con un coche muy atractivo que posee el encanto de las cosas discretas aunque hay que pagar el precio de su exclusividad.

Víctor Piccione  
Fotos: Alex Blanco

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** Porsche España Paseo de la Castellana 141 28046 Madrid Teléfono: (91) 459 15 61. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España.

CREO QUE LA DROGA

NO TE AYUDA A VIVIR:

SOLO SE ENGAÑA

M. J. CHAMP.

CREO QUE LA DROGA NO TE AYUDA A VIVIR:  
SOLO TE ENGAÑA.  
MANUEL (CHAMPI) HERREROS.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

OPEL KADETT GSI 16V KONRIK

# PERSONAL E INTRASFERIBLE

**E**L cliente esperaba sentado en la exposición de un concesionario de la firma Opel. No quería un Kadett convencional y así se lo había comunicado al mismo vendedor que le había dicho: «Tengo lo que usted quiere».

El Kadett GSi Konrik es un modelo exclusivo para clientes muy especiales: cuesta casi un millón de pesetas más que el GSi que todos conocemos pero desde luego no tiene nada que ver con este vehículo, al menos en cuanto a aspecto se refiere.

La preparación se realiza en una pequeña empresa con 25 empleados pero con una capacidad de producción que ronda la cifra de 4.000 alerones mensuales. Además se encarga de proveer a marcas tan

poderosas como Renault, Peugeot u Opel de piezas aerodinámicas para casi todos sus modelos.

El Kadett de nuestra toma de contacto es el único modelo homologado de sus características, aunque este requisito tardase cuatro años en conseguirse.

En él se ha buscado no sólo esa exclusividad en el diseño que buscan algunos clientes caprichosos, sino también una mejora decisiva en sus cualidades dinámicas.

No se han complicado mucho los técnicos de Konrik, ya que se han limitado a cambiarle los amortiguadores y montarle unos neumáticos de mayor medida. El resultado es satisfactorio, por cuanto se ha optimizado el paso por curva (algo delicado en el modelo de serie) y además se han

mejorado las cifras de aceleración con una transmisión de los 150 caballos al suelo bastante más efectiva.

Pero es difícil conseguirlo todo y en velocidad máxima así como en recuperaciones no hemos sido capaces de acercarnos a las cifras del GSi 16V de serie. La generosa medida de los neumáticos ha supuesto un handicap insalvable.

Lo cierto es que se ha conseguido un frontal muy atractivo y aerodinámico secundado por unas tomas de aire laterales y un alerón trasero algo exagerado aunque en línea con lo exigido por un determinado sector de público.

La transformación incluye, además de los elementos aerodinámicos, nuevas aletas y parachoques, llantas y neumáticos especiales de 195/50 VR 15, y nuevos faros e intermitentes. El precio total de la personalización con mano de obra incluida se sitúa en las 910.000 pesetas. Se consideran extras el interior en madera, los faros supletorios o los amortiguadores y las llantas especiales.

Por último queda comentar que la personalización se puede realizar en todos los modelos dos litros de Kadett incluidas las versiones cabrio. ☺

Andrés Mas



PRESTACIONES

	KADETT 16 V	KONRIK
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	220,7	210,6
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	16,3	16,0
1.000 m. salida parada (seg.)	29,2	29,3
0-100 km/h (seg.)	8,6	8,4
Metros recorridos	135	139
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. de 40 km/h en IV (seg.)	17,0	17,3
400 m. de 40 km/h en V (seg.)	19,0	19,4
1.000 m. de 40 km/h en IV (seg.)	30,5	31,2
1.000 m. de 40 km/h en V (seg.)	34,3	35,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,9	7,9
Metros recorridos	190	219
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	10,0	12,2
Metros recorridos	271	336

DE IMPRESION

En este Kadett Konrik se ha conseguido un frontal muy atractivo y aerodinámico secundado por unas tomas de aire laterales y un impresionante alerón trasero.

\*Aunque el Kadett Konrik se puede adquirir en cualquier concesionario Opel en España, facilitamos las direcciones de la empresa para consultar cualquier duda.

Konrik

Personalización del automóvil  
 Plaza San Francisco, 4  
 31500 Tudela (Navarra)

Tel. 948-411284 Ausina March 22 Baja  
 Alboraya (Valencia)  
 Tel. 96-156551/1859319



Audi Coupé: No se conduce. Se pilota.



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

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

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

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

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

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

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

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

Hay que entenderlos.

Audi Coupé 2.2E 136 CV.  
Audi Coupé 2.2E quattro 136 CV.  
Audi Coupé 20V 160 CV.  
Audi Coupé 20V quattro 160 CV.

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

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

**Audi Coupé desde 3.841.000 Pts. PVP recomendado.** (IVA y transporte incluidos). Beneficiarse de los servicios del Club Audi.

En su concesionario Volkswagen/Audi



A la vanguardia de la técnica.



Audi recomienda

**NUEVO DIRECTOR DE POSTVENTA SEAT**

**F**RANCISCO Javier Doménech Recio es el nuevo director de la sección de postventa de la firma SEAT. La dirección de postventa, que atiende tanto el mercado interior y exterior de SEAT y el interior de Volkswagen-Audi, está subdividida en tres grandes ramas: asistencia técnica con tres departamentos que dan servicio al cliente, a los concesionarios y al producto; marketing postventa con la finalidad de dirigir, controlar e implantar las políticas y programas de publicidad, promoción, formación y gestión asistencial; por último logística, que se encargará de gestionar las operaciones de programación, aprovisionamiento, almacenamiento y expediciones de recambios y accesorios, así como la gestión de pedidos.



**LA DGT A LO «INDIANA JONES»**

**L**A Dirección General de Tráfico ha venido exhibiendo a lo largo de todo el verano una campaña publicitaria que bajo el título «Viaje sin retorno» pretende concienciar a los automovilistas, de una manera desenfadada, de los diferentes peligros que presenta la carretera. Para ello la DGT encargó el trabajo a la empresa Barro C.D.P que consiguió la cesión de los derechos de exhibición de las imágenes de Lucas Film pero a cambio la película se debería rodar en Los Angeles. Jeeps, camiones, vestuario, extras y la misma localización que en el rodaje de todas las películas de Indiana Jones, así como la colaboración del grupo de estilistas

que ha trabajado en «Dick Tracy», hicieron que el producto final estuviese previsto en un plazo récord, 40 horas antes de su primer pase en televisión.

**VOLVO ENCARA LOS NOVENTA**

**E**L 80 por ciento del transporte de mercancías se realiza en la actualidad por carretera. Las previsiones para los próximos años estiman que el aumento será de un cuatro por ciento anual. Para afrontar la nueva década en el transporte de mercancías por carretera, la compañía Volvo Truck Corporation invierte en el desarrollo de sus vehículos más del cinco por ciento de sus beneficios totales.

Durante el pasado año la cantidad destinada a los programas de investigación y desarrollo superaron los 22.000 millones de pesetas. El objetivo de estas fuertes inversiones es ofrecer una alternativa de transporte competitivo a sus clientes, aplicando a la vez las nuevas tecnologías y las innovaciones que cada día surgen en el mercado.

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 GTV 2.0. Año 82
- Alfa 33 1.5 T.I. Año 86
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- AX 14 T2S. Año 88.
- BMW Z-1. 3 meses uso.
- BMW 535i. todos extras. Año 89.
- BMW M5. Año 90.
- BMW 730i. Año 87.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- Fiat Uno Sting. 21.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX. 63.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2. año 82.
- Lancia Delta 1.6. 32.000 km.
- Mercedes 300 E. año 86. Full.
- Mercedes 190 E. 58.000 km.
- Mercedes 300 E. 24v. año 90.
- Peugeot 505 GTD Turbo. año 84.
- Peugeot 309. aire acondicionado.
- Polo Classic. año 86.
- Porsche 944 Turbo. 38.000 km.
- Porsche 924. año 82.
- Renault 25 V6 Turbo. 32.000 km.
- Renault 11 Turbo. 58.000 km.
- Volvo 264 GLE. Full Equip.
- Volkswagen Passat 1.8. 48.000 km.
- Volkswagen Golf GTI. 69.000 km.

**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**

Vendo  
**Audi Quattro blanco, con todos los extras.**  
Tel.: (94) 444 53 98  
Contactar con Srta. María.

Particular vende  
**Porsche 930 3.3 Turbo. 1980. Color plata. Muy buen estado.**  
Tel.: (91) 218 88 19

**BMW M. 635 CSI 286 CV.** Impecable, full equip negro ceniza. Admito coche inferior 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.  
**¡BENEFICIESE!** Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375, Molina de Segura 30500 (Murcia). Tel.: (98) 61 21 26 (oficina), 64 11 78 (fax), 64 11 59 (particular). Seriedad absoluta.  
**VENDO** Peugeot 505 GTI M-HK. 52.000 km. Impecable. Aire acondicionado, elevallas, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.  
**MERCEDES** 250 Coupé. Cuero. Muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.  
**AUDI** Coupé GT Full equip. Siempre garage. Tel.: (91) 331 48 48.

**MERCEDES** 300 Diesel 88 CV B. JP. Automático Tecmo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.  
**AUDI** 100 CD nacional. Full equip. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.  
**OCASION** Lada Samara 3 puertas. 100.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel.: 888 47 53. Tardes 8 a 10.  
**JEEP** Comando HD. Azul metalizado. Techo lona negro. Llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor OK. Otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

# Motor 16

## Suscribase a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.

Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Aprovechese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

**MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD**

Por el precio de **12.480 ptas.** deseo suscribirme a **Motor 16** por un año y con ello me beneficio del **20% de descuento.**

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.

Giro Postal Nº \_\_\_\_\_ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid.

D \_\_\_\_\_ Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tfno. \_\_\_\_\_

**Precio suscripción Motor 16**

España	12.480 ptas.	Portugal	13.038 ptas.	América	20.170 ptas.
		Europa	13.808 ptas.	Resto del mundo	23.610 ptas.

## ¡¡ NUEVO TELEFONO !!

### ERICSSON POCKET

SERIE 900 DIGITAL

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

**- SIN INSTALACION -**

**- SIN INTERFERENCIAS -**

**- LINEA INMEDIATA -**

**INSTALACION GRATIS**

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

*Hotline*

## ANUNCIESE EN MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

# 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

OPEL CORSA

# CORSA GAMA '90

## ES TU HORA

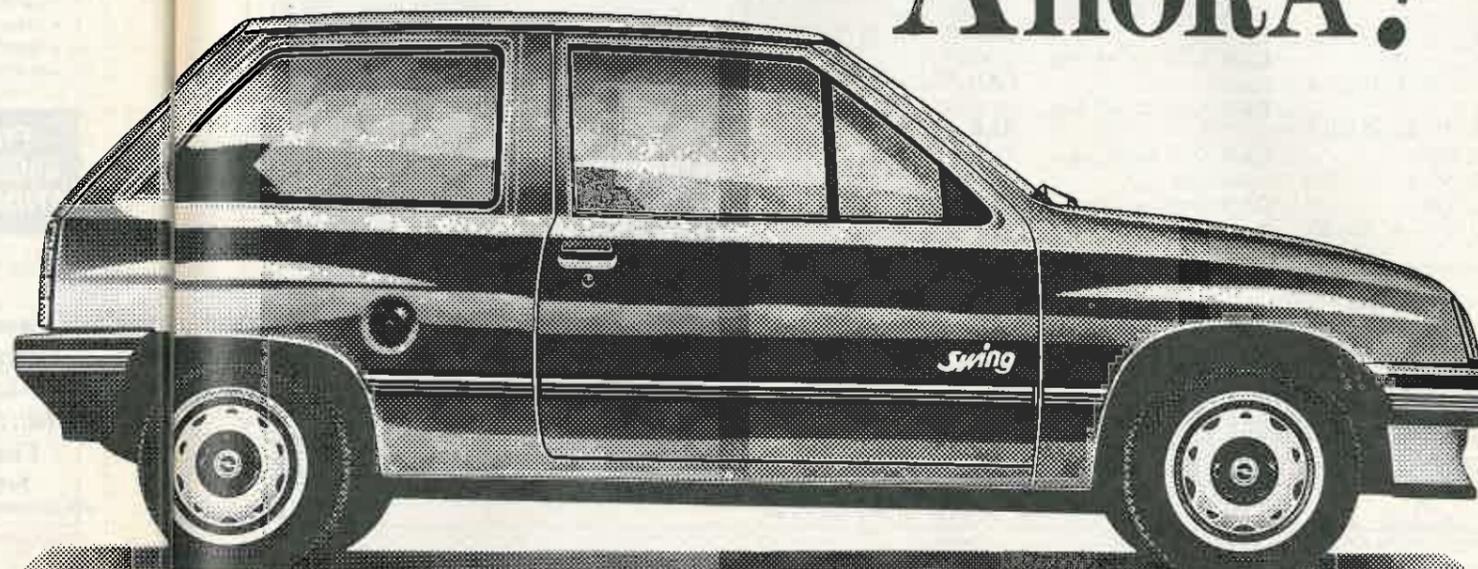
- Compra tu Corsa Gama '90 y te descontamos ciento sesenta mil pesetas.\*
- Con excelentes condiciones de financiación.
- Y además, si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.
- Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara cuentas con la mejor financiación.

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

# 160.000

*ptas. menos*

# AHORA!



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

EN MADRID CAPITAL

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

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

**AUTOTODO, S. L.**

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

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 519 76 11

Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77  
(Junto al Santiago Bernabéu)

Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12  
(Bº de Salamanca)  
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR  
LEYVA, S. A.**

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

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36-68 (zona Ríos Rosas)  
Tel. 446 62 50  
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

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

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

**REVESA**

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

**ROAUTO, S. A.**

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

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S. A.**

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR  
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES  
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S. A.**

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 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  
Cirio 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

**AUTO-MASER**

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 ..... 1.800.000 ptas.  
 Nissan Patrol, año 90 ..... 1.800.000 ptas.  
 Corsa 1.3, año 87 ..... 650.000 ptas.  
 R-11 GTX, A.A., año 82 ..... 775.000 ptas.  
 R-21 TXE, A.A., año 88 ..... 1.250.000 ptas.  
 Fiat Uno 70 LS, 5p., año 87 ..... 750.000 ptas.  
 Peugeot 405 M116v, año 88 ..... 2.175.000 ptas.  
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77



**Alfa Romeo**  
 AUTO PEREZ del SUR  
 Concesionario Oficial Alfa Romeo  
**Guinda de la semana**  
 ALFA ROMEO 164 V6, M-KY  
 A CLIMATIZADO, ABS Y  
 TODOS EXTRAS  
 MES ABRIL'90, COLOR PLATA  
 3.700.000 ptas.  
 Tels.: 690 40 89-690 60 21

**Valderribas Motor S.A.**

C. Valdebas, 75 - Ur. Esquerdo, 106 - Tel: 501 40 00 - Fax: 501 40 06 - 28001 Madrid

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

FINANCIACION  
 VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION  
 REVISADOS Y GARANTIZADOS

**CAR 10 S. A. 86.** Alfa 11 RE.  
 33 1.7. **CAR 10 S. A. 87.** AX  
**CAR 10 S. A. 86.** Audi 14 TZS.  
 Quatro. **CAR 10 S. A. 79.** Fiat  
**CAR 10 S. A. 87.** Audi Spider.  
 100 CD. **CAR 10 S. A. 87.** Fiat  
**CAR 10 S. A. 87.** Fiat uno 60.  
 BMW 728 I. **CAR 10 S. A. 86.** Mer-  
**CAR 10 S. A. 86.** cedes 300.  
 BMW 528 I. **CAR 10 S. A. Merce-**  
**CAR 10 S. A. 89.** AX des 190 2.5.

**CAR 10 S. A. 80.** Pors-  
 che 924. **CAR 10 S. A. 88.** Pors-  
**CAR 10 S. A. 88.** Pors- che 911 C.  
**CAR 10 S. A. 88.** Ro- ver 820.  
**CAR 10 S. A. 87.** Ibiza 1.2.  
**CAR 10 S. A. 84.** Golf  
**CAR 10 S. A. 89.** Panda.

**CAR 10 S. A. 84.** Pas-  
 sat. **CAR 10 S. A. 80.** Spit-  
 fire cabrio. **CAR 10 S. A. 87.** Corsa.  
 C/ Infanta María Tere-  
 sa, 10. (entre P. Haba-  
 na y Serrano). Tels.:  
 563 27 28/88.  
**RENAULT 5 GT Turbo**  
 Copa. Preparado.

2.000 km. 8 meses.  
 1.500.000 ptas. Tel.:  
 (91) 450 44 10.  
**PORSCHE 911 SC.**  
 80.000 km. 1978. Mok-  
 ka. Impecable garanti-  
 zado. C/ Azcona, 62.  
 Garaje.  
**FIAT Uno 70 SL.** Rojo.  
 5 puertas. Impecable.  
 C/ Azcona, 62.



**turbomovil emilio de villota**

**PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO OFICIAL**

Saab 9.000i, 16v, 2.3 ..... 12.000 km.  
 Saab 9.000 Turbo, Air Flow ..... 18.000 km.  
 Saab 900 Turbo CD Top Line ..... 12.000 km.  
 Porsche 944, 82, Blanco.

Porsche 944, 84, Rojo.  
 Porsche 911, 87, Carrera, Cabrio, Blanco.  
 Porsche 930 Turbo, Negro.  
 Porsche 928 S4, 87, Gris Antracita.

Castellana, 240 y Fdez. de los Ríos, 79  
 Tf: 733 73 97/75 98 y 544 75 54

**VENDO** remolque portacoche casi nuevo. Ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.  
**BMW 323i.** Blanco, impecable techo, ruedas, amortiguación, volante, etc. 1.750.000 pesetas. Tel.: (91) 450 44 10.  
**SAAB 9.000 Turbo 16**

V. Año 88, gris, 12 meses. 3.500.000 ptas. Turbomóvil Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**PORSCHE 944.** Año 82, blanco, 6 meses. 2.500.000 ptas. Turbomóvil Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**PORSCHE 944.** Año 84, rojo, 12 meses.

8.000.000 ptas. Turbomóvil Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**BMW 320i.** Verde metalizado, techo corredizo eléctrico. Llantas originales. Buen estado. 1.500.000 ptas. Admitimos cambios. C/ Azcona, 62.  
**COLECCION** Volkswagen escarabajo. También descapotables. C/ Azcona, 62.  
**LANCIA** Thema turbo inyección. Gris cuarzo. Climatizador. Perfecto estado general. 1.900.000 ptas. Garantía 12 meses. C/ Azcona, 62.  
**OPEL Kadett SR y Opel Ascona 1.8** inyección. Bien cuidado. Revisado. Buen precio. C/ Azcona, 62.  
**LIQUIDACION.** Audi 80. Aire acondicionado. Blanco. Nuevo. Sin matricular. 2.780.000. C/ Azcona, 62.  
**VW Golf GTI.** Moder- no. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62.

**BMW 528i.** Totalmente equipado M-GV cuidado por chófer 37.000 km reales. C/ Azcona, 62.  
**VW Golf GTI.** 1988. Blanco. Impecable. Garantía 18 meses. 1.475.000 ptas. C/ Azcona, 62.  
**VW Corrado M-KP.**

(911) 22 11 11, horas de oficina.  
**PARTICULAR** vendo Mercedes 190 2.3, Full equipo. Tres años, 80.000 km. Tel.: 415 80 49.  
**AUDI Coupe G.T.,** Full equipo. Siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48.

**NAMATRANS, S. L.**

Avda. Doctor Calera, Toti Centro  
 28220 MAJADAHONDA (Madrid)

**Mercedes 190 E 2.3** ..... 1.500.000 ptas.  
**Mercedes 190 E 2.3 16V, 86** 3.300.000 ptas.  
**Mercedes 300 E, 86** ..... 3.300.000 ptas.  
**BMW 735i, 89** ..... 5.100.000 ptas.  
**Porsche 944, 84** ..... 2.500.000 ptas.

**Vendo YAMAHA SR 250**

Gris, perfecto estado, regalo casco y pitón. Matrícula: M-8805-IY. Precio: 270.000 ptas.  
 Tel.: 461 38 12.  
 Preguntar por Eduardo.

2.200.000 ptas. Turbomóvil Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**PORSCHE 911** carre- ra. Cabrio, año 87, blanco, 12 meses. 6.200.000 ptas. Turbomóvil Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**PORSCHE 928 S4.** Año 87, gris, 12 meses.

SELECCION COCHES ECONOMICOS		
87	FIAT UNO BUS 5P.	750.000
80	FORD ESCORT XR3	600.000
89	PANDA NIEVE	500.000
SELECCION COCHES CON A.A.		
87	AUDI 100 CD A.A.	2.400.000
87	BMW 728 I. A.A.	1.400.000
SELECCION COCHES TODO TERRENO		
87	SUZUKI 4x4	850.000

C/ INFANTA M. TERESA, 10 | Entre P. HABANA y SERRANO | TEL.: 563 27 28/88

Seminuevo. Ocasión increíble. C/ Azcona, 62.  
**KARTS** infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 24.  
**BMW M-635 CSI 286** CU; impecable, Full equipo, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.:

**ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE**  
 Teléfono: (96) 392 40 05

**CAR - SHOPPING S.L.**

**AUTOMOVILES DE IMPORTACION**

EMPRESA RECOMENDADA

- GARANTIA AL CONTADO HASTA 2 AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- FINANCIACION INMEDIATA, HASTA 5 AÑOS, INTERES MINIMO
- VENGA Y COMPRUEBELO USTED MISMO

**MERCEDES:** 190 E, 88, 2.700.000. 260 E, 88, 3.600.000. 300 E, 3.700.000. 300 SE, 88, 4.700.000.

**AUDI:** 200 TURBO QUATTRO, 86, 2.950.000.

**BMW:** 325i, 87, 2.700.000. 525i, 89, 4.000.000. 735i, 88, 4.700.000.

**PORSCHE:** 944 TURBO, 88, 4.800.000.

**AVDA. DE LOS PIRRALOS, N.º 3  
 DOS HERMANAS (SEVILLA)  
 TEL.: (95) 472 05 51/10  
 FAX: (95) 566 32 48**



**NOVEDAD NACIONAL**



**TECHO SOLAR  
 CORREDIZO INTERIOR  
 TIPO «ORIGINAL»**



AGENCIA I: C/ ECHEGARAY, 5 JUNTO RENFE MOSTOLESI. TELS.: 617 02 16 / 614 02 18

SEDE CENTRAL: AVDA. POLVORANCA, S/N. POL. IND. URTINSA (ALCORCON). TELS.: 641 65 11-943 18 30 FAX: 643 22 50

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



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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

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

CADA SEMANA 512 000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER

----- ✂ -----


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos  
 Domicilio  
 Teléfono

Firma



AUTOMOVILES

**TEAO**

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

**BENEFICIESE!** Información completa para importar toda clase de vehículos, adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Importación, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.:

do. 1.250.000. Tel.: (91) 270 15 15.  
**MERCEDES** 300 Diesel, 88 cv. B-JP, automático, techo. Precio: 1.200.000. Tel.: (91) 270 11 18.  
**AUDI** 100 CD, nacional, Full equipo. Ocasión, 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

**PORSCHE** 944, año 84, rojo, 12 meses. 2.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**PORSCHE** 911 Carrera, cabrio, año 87, blanco, 12 meses. 6.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.  
**MATRICULA** turística española Saab 9000 turbo, equipadísimo, junio 90, 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12.  
**PEUGEOT** 505 GTD turbo, V-BH, aire

**YAMAHA** XJ600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas., discutibles. Teléfono: 571 51 96. Llamar noches.  
**MERCEDES** 230 TE Ranchera, último modelo, carrocería ante-



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.

TAMBIEN ABIERTOS  
SABADOS MAÑANA

GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE  
STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.  
EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR  
PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Sr Lozano  
Telefono 327 03 56

(968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta.  
**PEUGEOT** 505 GTI, aire acondicionado, elevelunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.  
**MERCEDES** 250 coupe, cuero, muy cuida-

**OCASION** Lada Samara 3 puertas, 10.000 km, 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.  
**PORSCHE** 944, año 82, blanco, 6 meses. 2.500.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

**PORSCHE** 928 S4, año 87, gris, 12 meses. 8.000.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**SAAB** 9000 Turbo 16V, año 88, gris, 12 meses. 3.500.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.  
**BMW** 528i, perfecto

acondicionado, servodirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19, horas de oficina.  
**PARTICULAR** vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipo. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66. Noches.

rior W123, impecable, extras. Tel.: 256 17 17, Azcona 62.  
**FIAT** Uno 70 SL, rojo, 5 puertas, impecable. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.  
**PORSCHE** 911 SC, 80.000 km, 1978, Mokka impecable, garantizado. Tel.: 255 86 21.



**TREMA OSNUR, S.A.**

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

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



AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !

NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO



MARCA REGISTRADA POR  
FELIPE  
AREVALILLO

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS  
PARA SU VEHICULO.

PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER AL  
MOMENTO! CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE  
PUDIERA SURGIRLE ¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS! GRACIAS AL NUEVO  
SERVICIO QUE  
OFRECE A SUS CLIENTES.

Talleres

- Martin de Vargas, 42 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid
- \* Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid
- \* Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 690 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
- Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid
- Benidorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid
- Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid
- Ctra. Valencia, km 25 - Tels.: 871 00 78-871 39 45
- Fax: (91) 871 39 45 - Arganda del Rey (Madrid)

Oficinas Centrales

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

MUY CERCA DE USTED



**BMW** 320i, verde metalizado, techo corredizo eléctrico, llantas originales, buen estado. 1.500.000 ptas. Admitimos cambio. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.  
**LIQUIDACION** Audi 80, aire acondicionado, blanco, nuevo, sin matrícula. 2.780.000 ptas. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.  
**COLECCION** Volkswagen Escarabajo, también descapotables. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.  
**LANCIA** Thema Turbo inyección, gris cuarzo, climatizado, perfecto estado general. 1.900.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.  
**OPEL** Kadett SR, Opel Ascona 1.8 inyección, bien cuidados, revisados. Buen precio. Az-

cona 62. Tel.: 255 86 21.  
**AMERICANOS**, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12% comisión. Garantía hasta 6 años. Servicio. Piezas en 24 horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa: J & R.  
**AUDI** 100 CD, nacional, full equipo. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.  
**OCASION** Lada Saha-

ra, 3 puertas. 10.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.  
**BMW** 323i, moderno, impecable, muchos extras. 1.280.000 ptas. Tel.: (942) 21 40 84.  
**JEEP** Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor O.K., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.  
**ESCARABAJO** Cabrio, buen estado. 1.700.000 ptas. Admito cambio Suzuki más efectivo. Tel.: (947) 20 90 97.

**BMW** 318i, 4 puertas, modelo 1989, matriculado, A-BU, techo, faros antiniebla, llantas anchas, muy pocos kilómetros. Spoilers delantero y trasero, lineal, estado realmente flamante. Verlo y negociar. Tel.: (96) 512 55 49.  
**KARTS** infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 24.  
**BMW** M635 CSI, 286 cv, impecable, full equip. Negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas de oficina.  
**BENEFICIESE!** Información completa para

importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Importación, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 Oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 Particular. Seriedad absoluta.  
**AUDI** turbo A.A., ABS, techo azul metalizado. Buen estado. 95.000 km. 1.900.000 ptas. Tel.: (96) 254 05 47.  
**VENDO** remolque portacoche casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

SOLAMENTE



¡¡GARANTIZA SU TECHO SOLAR DE POR VIDA!!

UN TECHO QUE SE MONTA UNA VEZ

¡¡COLOQUE EL MEJOR!!

TECHOS SOLARES



DISTRIBUYEN:

DITECA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	GRABIA	Del Andalucía	Tel. 958-20 00 06	SPORT ALTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
LAMINAUTO SPOR	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	ESCARTI S. A	Valencia	Tel. 96-374 64 41	RUREN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
TECER	Cupizco	Tel. 943-38 10 11	SEMALTO, S. A	Galicia-Leon	Tel. 987-41 05 95	REPUESTOS GL ALSA	Oviedo	Tel. 986-26 39 00
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	NIÑO	Vizcaya	Tel. 94-620 01 59	ADAICO	Navarra	Tel. 948-23 88 00
RAISA ACCES VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVIAUTO, S. A	Vitoria	Tel. 947-13 12 41	AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 981-39 20 34
			AUTOSCRATCH	Batcares	Tel. 971-46 80 00	SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**ESTA SEMANA**

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	27.000	675.000	Citroën BX 19 TRD Turbo ABS	89	21.000	2.100.000
Seat Ibiza 1.5 I	88	20.000	1.030.000	Citroën C-15 Club Re	89	10.000	920.000
Fiat UNO 70 SL	87	36.000	725.000	Ford Fiesta	87	30.000	695.000
Fiat UNO Turbo IE Antiskid	89	20.000	1.225.000	Ford Fiesta 1.1	88	15.000	695.000
Lancia Y 10 Fire	88	27.000	695.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	27.000	795.000
Lancia Delta 1.600 A. A.	89	14.000	1.375.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	30.000	725.000
Lancia Delta HF Integrare	89	20.000	2.450.000	Ford Escort 1.4	87	41.000	925.000
Renault 4 TL	85	42.000	425.000	Ford Escort 1.6 ghia	86	45.000	875.000
Superenco GT Turbo 120 CV	88	17.000	1.150.000	Ford Escort 1.6 ghia Inyección	88	19.000	1.250.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	10.000	875.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van	89	10.000	990.000
Renault Supercinco Baccara A. A.	88	30.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	20.000	1.150.000
Renault Express Diesel	89	37.000	870.000	Ford Orion 1.6 ghia	88	29.000	1.100.000
Renault 11 TXE	88	27.000	975.000	Ford Orion 1.6 Diesel	84	49.000	750.000
Renault 21 GTS Nevada A. A. 7 p.	87	32.000	1.425.000	Ford Sierra 2.0	89	17.000	1.425.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	31.000	1.050.000	Ford Sierra 2.0 Fam	87	35.000	1.425.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Sierra 2.3 Fam. Aut.	85	43.000	945.000
Peugeot 205 SRD	86	47.000	790.000	Alfa Romeo 33 1.3 S	87	32.000	870.000
Peugeot 205 Lacroix A. A.	87	31.000	1.050.000	V. Golf GTI Cabriolet	83	44.000	1.390.000
Peugeot 205 XR	86	47.000	690.000	V. Golf GTD Turbo D. A. A.	87	35.000	1.495.000
Peugeot 405 GL	89	20.000	1.475.000	V. Polo Classic	87	36.000	680.000
Peugeot 405 MI 16V F. E.	88	25.000	2.350.000	V. Polo Fox	87	28.000	675.000
Citroën AX GT	88	27.000	975.000	V. Passat 1.8 A. A.	86	34.000	990.000
Citroën AX Stilo	89	15.000	725.000	BMW 316	85	43.000	1.225.000
Citroën BX 16 TRS Athena A. A.	89	17.000	1.390.000	Toyota Land Cruiser A. A.	88	29.000	2.625.000
Citroën BX 19 GT D. A.	85	35.000	785.000	Rascal	89	12.000	790.000

**AUDI** Coupe GT. Full equipo. Siempre garage. Tel.: (91) 331 48 48.

**MERCEDES** 300 diesel, 88 cv. B-JP. Automático, techo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

**VENDO** Peugeot 505 GTI, A-HK, 52.000 km, impecable. Aire acondicionado, elevelunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

**PORSCHE** 944. Año 86. Cuero, A.A. 58.000 km. Tel.: 549 64 71.

**BMW** 318i, 4 puertas, rojo, 1985, llantas. Estado nuevo. 1.500.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.

**MALAGA** 1.5 GLX.

Año 85. 550.000 ptas. Facilidades. Tel.: 549 64 71.

**VENDO** remolque porta-coche, casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

**FORD** Orión 1.6i GHIA, aire acondicionado. 56.000 km. 1 año garantía. Año 87, gris. 1.200.000 ptas. Tel.: 551 50 62.

**BMW** 524 turbo diesel, 1985, 6 meses garantía. 1.575.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.

**BMW** 735i, final 1986, negro diamante metalizado, ABS, aire, TRX, techo y elevelunas electricos, etc... 6 meses garantía total. Pre-

cio negociable. Tel.: (96) 512 55 49.

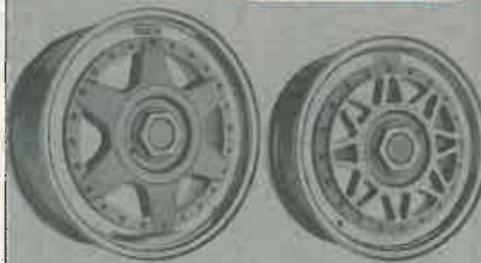
**VW.** escarabajo, transformado speedster, descapotable, 2 plazas Hofman tipo California, personalización exclusiva AB diseño, llantas Hangels, perfil bajo, asientos Rallye Corbeau, rosa perlado metalizado, una joya, A-BU. Tel.: (96) 512 55 49.

**BMW** M3. Año 88. 22.000 km. Full. Tel.: 549 57 88.

**OPEL** Ascona 1.8 inyección, cuatro puertas, supercuidado. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

## LLANTAS

mad'in



Llantas de aleación para turismo y competición  
Desmontables en tres piezas

MOTOSPORT S.L.  
Teléfono: 54 080 0 BARCELONA  
Tel.: (93) 301 85 47  
Fax: (93) 302 76 73

**IBIZA** 1.2. Año 85. 53.000 km. Tel.: 549 57 88.

**PORSCHE** 924 S. M-KG. 66.000 km. Llantas. Tel.: 549 64 71.

**AUTOMATICO** Mercedes 300E. Cuero. Aire. Llantas. Tel.: 549 64 71.

**AUDI** 200 Quattro. 68.000 km. Todos extras. Tel.: 549 57 88.

**ALFA** GTV 2.0. Año 82. 79.000 km. Muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

**FIAT** Uno. Buen estado. 400.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 633 CSI. Año 82. Cuero. Aire. 1.200.000 ptas. Tel.: 549 57 88.

**GOLF** GTI, negro, M-HP, año 1987, 59.000 km, aire acondicionado. Particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 775 02 94. Horas de comida. Ignición.

**PEUGEOT** 505 GTI, aire acondicionado, elevelunas. M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

**VENDO** Peugeot 505 GTI, M-HK. Impecable, aire acondicionado, elevelunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

**RENAULT** 5 GT Turbo 115 CV 750.000. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**OPHEL** Corsa 1.200, 5 puertas. Sólo 13.000 km. Totalmente nuevo. Tel.: 255 86 21/22.

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

**PARTICULAR** vendo BMW 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**CASTELLANA MOTOR  
LAS OCAIONES  
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 OCAION  
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.  
P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40  
Castellana Motor S. A.

# 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

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

**JEEP** Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas, neumáticos anchos, motor OK., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

**OPEL** Corsa 1.200, 5 puertas. Sólo 13.000 km. Totalmente nuevo. Tel.: 255 86 21/22.

**BMW** 320i, 4 puertas, año 89, a matricular, 2.500.000 ptas. Tel.: 352 24 44, Fernando.

**OPEL** Kadett 1.600 SR negro, recién revisado, buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

**SUZUKI** 1.100 GSX-F, un año, 6.000 km, nueva. 1.100.000 ptas. Tel.: 245 22 70.

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

2.000 m<sup>2</sup> de exposición en pleno centro de Madrid  
y lleno de facilidades...

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

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

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

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

**S.A.C.A.I.**

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION  
**AUTO VILARDELL**

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

**SPOILER IBIZA**



**WERK**  
 MOTORSPORT S. L.

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

**AMERICANOS.** nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12 por 100 comisión, garantía hasta seis años, servicio, piezas en veinticuatro horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa J&R.

**VENDO Opel Monza GSE,** blanco, M-GF, aire acondicionado, alarma, mando a distancia, siempre en garaje, muy buen estado. 1.800.000 ptas. Tel.: (91) 742 38 78.

**FERRARI 328 GTS,** 20.000 km, año 87, interesados: (965) 65 20 05.

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

- Ferrari 328 GTS-Nuevo
- Ferrari 348 TB/T5-Nuevos
- Ferrari Testarossa-Nuevo
- Ferrari F40-Nuevo
- Mercedes 300 SL, 24V-Nuevo
- Mercedes 500 SL-Nuevo
- Mercedes 300 CE, 24V-Nuevo
- Morgan Plus 4-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
- Porsche 911 Speedster-Nuevo

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

**NISSAN PATROL**  
**COMPETICION**

Homologaciones Dakar. Turbo-Diesel 150 CV muy competitivo, depósito 220 l. Inst. eléctrica blindada. Doble amortiguación con muelles delanteros. Capó, puertas, Hard-top y portón de fibra. Carrocería y asientos originales de recambio. Buen precio. Interesados llamar en horas de trabajo al tel.: (93) 564 88 58.

**delta mics**  
 Llantas y accesorios

**DELTA MICS SPAIN, S.L.**  
 MONTSERRAT, 176  
 08201 - SABADELL - SPAIN  
 TEL. 93-727 50 66 93-727 40 82  
 93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

**BBS** Aerodinámico  
 VW-BMW-MERCEDES

**BBS**  
 Llantas de aleación

**ROYAL** INTERIORES  
 LOOK MADERA

Para ALFA ROMEO, AUDI, BMW, FIAT, LANCIA, MERCEDES, SAAB, VOLVO, VOLKSWAGEN, JEEP, CHEROKEE

**CAJA PORTA EQUIPAJES**

(Para esquís, golf, maletas, etc.)  
 DISEÑO AERODINÁMICO DIFERENTES MEDIDAS Y COLORES  
 GRAN CALIDAD DE ACABADOS  
 ADAPTABLE A TODOS LOS VEHICULOS

**POLYPIECES**

KITS EN FIBRA Y KEVLAR PARA RECONVERSIÓN DE PORSCHE 924-944-911-928

**JANEX MUELLES SPORT**

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

**NOVA** VOLANTES DEPORTIVOS EN PIEL Y MADERA

VARIOS MODELOS

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisport**

Perseu Caidós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24

De venta en distribuidores autorizados

Distribuidor BARCELONA: TURINI, S.A. Calvet, 73-75 Tel. (93) 209 67 33

Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automóvil, S.A. Avda. Pablo Iglesias, 46 Tel. (91) 534 09 98

**MERCEDES 190 D** 2.5, plata, 83.000 km, estrenado España, 30510, libro servicio coche, dirección, aire acondicionado, Becker, extras. 2.850.000 ptas. Teléfono: (91) 639 06 60.

**BMW 325 IX,** plata, llantas, aire, techo, ABS, 59.000 km. 2.800.000 ptas. Urge venta. Tel.: 593 39 64.

**VETERANO** veintisiete años, Mercedes 190 D de cola, perfecto estado, garaje. 450.000 ptas. Torremolinos. Calle Cordera, 19. Las Velas. Tel.: (952) 38 10 95.

**BMW 735i** se vende, año 87, impecable, Full Equip, gris metalizado. Tels.: 544 75 35 (oficina) y 254 43 97 (particular).

**VENDO** piezas motor, caja de cambio, ruedas, asientos, del Opel Kadett GSI 2.0. Todo 425.000 ptas. Interesados llamar de 13 a 15 al teléfono 727 41 78 (preguntar por Miguel).

**BMW 320i,** cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. 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.

**PARTICULAR** vende Pontiac Le Mans descapotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Cadillac Sedán Deville, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Tel.: (986) 84 73 83. Pontevedra. Víctor.

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

**¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España. Máximo cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

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

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

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

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA**

**Peugeot 405**

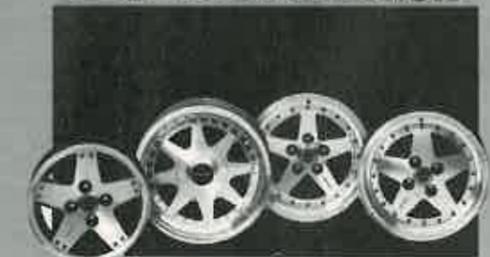


Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para: ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.

Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



**LLANTAS DE ALEACION**



Desde 6x13 a 8x16  
 Desde 7x15 a 8x18  
 Desde 7x15 a 10x17

**DISTRIBUIDORES ZENDER:**

- ADAICO, S. L. (948) 24 29 47 PAMPLONA - ARELOSA, S.A. (941) 25 95 83 LOGROÑO - AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 48 MADRID - AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA) - AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA - AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) - AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER - AUTO SUPER (964) 63 69 40 SEVILLA - BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA - CABA ARMANGUE (93) 216 53 78 BARCELONA - COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) - DISEÑO SPORT (965) 39 71 01 GIRONA - ELECTRONICA CIDAR (971) 46 93 20 PALMA DE MALLORCA - KIT SETZE MATARO (BARCELONA) - MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA - RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID - SEMAUTO (987) 41 05 95 PONTERRADA (LEON) - SORESA (975) 22 70 77 SORIA - STYLAUTO (94) 366 08 61 VALENCIA - STYL FLY (91) 678 14 74 MADRID - SUMIAUTO (945) 26 36 VITORIA - TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA - TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 ZARAGOZA - TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO - TOT AUTO (973) 31 23 37 TARREGA (LERIDA)

Importador para España:  
**jacsol** Vallespir, 189-191 - Tel. (93) 490 10 26 Télex: 54318-JSAU-E  
 Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

SONIMAG 90

# UN SONIDO NUEVO

**C**ON la denominación de Salón Internacional de la Electrónica de Consumo, Sonimag, el certamen que anualmente presentaba todas las novedades relacionadas con la imagen y el sonido, abre una nueva etapa en su renovada convocatoria. Por el momento una periodicidad bianual para todo el Salón, como la que ya gozaba el sector fotográfico, para potenciar la participación sectorial y la exhibición de novedades.

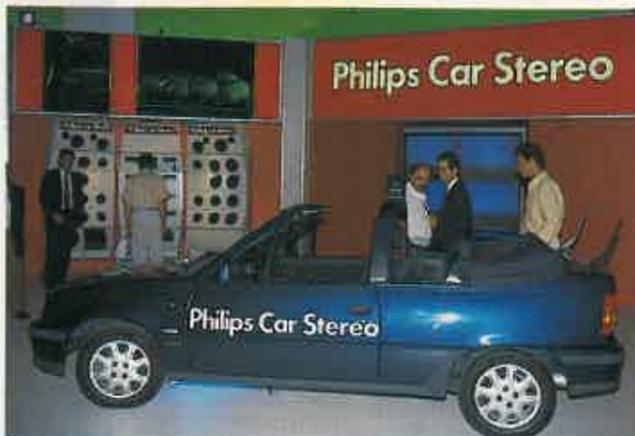
Ello no esconde la situación económica que en palabras optimistas se califica de «mantenimiento generalizado del dinamismo de la actividad productiva», cuya tendencia de crecimiento en nuestro país se ha estancado.

Era posible verlo en la 28 edición de este certamen con algunos espacios vacíos y, sobre todo, la mayor ocupación por parte de las grandes firmas multinacionales de la electrónica en detrimento de las pequeñas.

Relacionados con el mundo del automóvil, Sonimag mostraba al visitante dos apartados, el del autorradio y el de la telefonía móvil, destacando algunas ausencias importantes en ambos sectores que en su día prefirieron estar presentes en Expomóvil 90.

Dentro del primero destaca la cada vez mayor oferta en reproductores de radio y Compact Disc, caracterizados por una excepcional calidad de sonido gracias a la tecnología digital y una facilidad de manejo mayor que las cintas cassettes, mientras que en contrapartida el sistema DAT (cinta de audio digital) parece perder fuerza. Igualmente es cada vez mayor el número de radio/cassettes diseñados para su conexión directa con un reproductor

**TODO EN SONIDO**  
Alpine presentó el reproductor de radio y CD 7800 F y las nuevas caras y mandos de los radiocassettes 7290L y 7292L. Philips por su parte montó en un Kadett GSi cabrio todos sus nuevos productos



múltiple de CD y de la disponibilidad en las unidades del sistema RDS (Radio Data System) cuyos servicios de información de tráfico y funciones de sintonización automática siguen siendo nada más que una ilusión, hoy por hoy, en nuestro país.

En cuanto a la posibilidad de elección entre todas las posibilidades para disfrutar de una excelente audición en nuestro automóvil puede ir desde las 20.000 pesetas para un radiocassette de una marca líder, a los cerca de veinte mil duros para apreciar toda la calidad que es capaz de proporcionar el sonido digital.

En Pioneer su producto estrella era el AVIC-1, un sistema de navegación basado en el sistema GPS (sistema de Posicio-

namiento Global) realizado por el Pentágono en base a 24 satélites. Otras novedades eran el FX-M90V, un ecualizador/reproductor de CD y cassette con control para radio y CD múltiple y el KEX-M99V un ecualizador y reproductor de cassette.

En Alpine, además de cambiar la imagen del Lamborghini Countach por la del nuevo Diablo y de mostrar una furgoneta americana dotada de todo lo imaginable en sonido, eran novedad el reproductor de radio y CD 7800F y las nuevas caras y mandos de los radiocassettes 7290L y 7292L.

La multinacional Panasonic presentaba el radiocassette CQ-F65 con un panel digitalizado, los CQ-L40/L30 de alta gama



**DENTRO DE UN PONTIAC**  
Roadstar montó su nueva gama de altavoces Carsound Compo Line dentro de una furgoneta Pontiac

**COMPACT MULTIPLES**  
La firma Kenwood presentaba los nuevos compact Disc múltiples KDC-C300 y C-400



con cargador de CD y control remoto sin cable, el lector múltiple de discos CX-DP15 y el cambiador CY-RM15 para añadir la tecnología digital al equipo existente.

Kenwood mostraba los CD múltiples KDC-C300 y C400, mientras Roadstar había instalado dentro de una furgoneta Pontiac su nueva gama de altavoces Carsound Compo Line.

Irving anunciaba dos nuevos modelos de amplificadores en tres configuraciones, cada uno de ellos de 120 a 400 vatios de potencia. Brighton contaba con tres modelos BR-750, 751 y 752 de radiocassette con panel extraíble y el BR-800 «Full Logic», además de dos nuevas alarmas BAS-110 y 120.

Los hombres de la compañía japonesa Sanyo han introducido el sistema RDS en su modelo 1100, así como la nueva serie FX con cuatro modelos de radiocassette. Su oponente, la también japonesa Sony tenía como máximas novedades el radiocassette XR-7070 con control para CD, el cargador CDXA 100 preparado incluso para vehículos 4x4, con antipolvo y vibraciones y el radio-compact disc CDX 7580 y el XR 7190.

Fujitsu Ten mostraba en esta edición del Sonimag, como máxima novedad, la serie D9 y D9R, a unos precios verdaderamente interesantes, y que oscilaban entre las 22.900 y 25.900 pesetas, ofreciendo la calidad habitual del constructor japonés.

Finalmente, el gigante holandés Philips, en su división Car Stereo, mostraba su amplísimo catálogo, disponiendo en su stand de un Opel Kadett GSi Cabrio dotado de cada uno de sus productos, incluyendo TV y telefonía móvil tanto en el sistema NMT 450 como el urbano TACS 900.

Dentro de la telefonía y comunicaciones, Olivetti ofrecía un teléfono fijo para la gama de 900 MHz y otro portátil de bolsillo, mientras que en el apartado de lo insólito, Discovery Informatic mostraba un alcoholímetro electrónico conectable al mechero del coche, con alarma acústica y óptica para uso personal.

Texto y fotos: Esteban Delgado

## Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
COMPUTER ALARM

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

*Nuevas tardes:*



Me llamo *Julio César Iglesias*  
*buena nueva.*



y todas las tardes *les traigo la*  
*Una radio probada y comprobada*

entre el público. Con su **“PLAZA PUBLICA”**,  
que *cada día* trata, con la participación de todos,  
*un tema de nuestros días.* <sup>Y</sup> **LOS** **miércoles, más: más de 42**

*personajes imitados* a dos voces, <sup>LAS</sup> **DE** Luis Figuerola-Ferretti  
y Javier Capitán, en **“LA VERBENA DE LA MONCLOA”**

*Les espero,* junto a Ely del Valle, en un programa de los

que se hacen de tarde en tarde; o sea *todas las tardes.* **De 5 a 7, en la SER.**



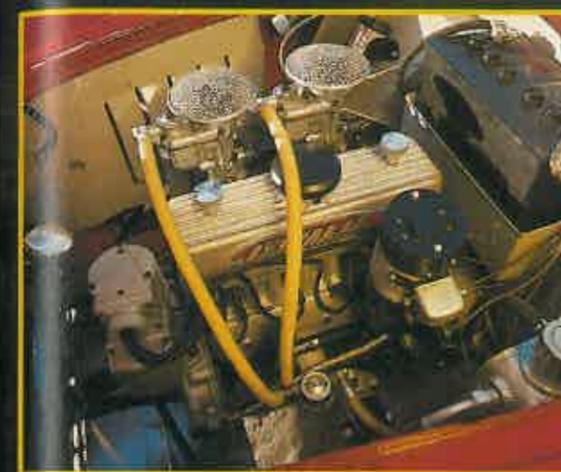
**“SESION DE TARDE”** Lo dicho <sup>TENER LA</sup> **espero** <sup>DICHA DE</sup> contar con su **escucha.**

**SER**

LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS.

**DETALLES VIVOS**

Carlo Abarth conigió en este modelo todos los componentes necesarios para crear el deportivo más admirado de la época.

**DE TAL PALO**

El Abarth 205 recuerda en muchos aspectos a su antecesor, el Cisitalia 202 Coupé, según se puede apreciar en la tapa de balancines que lleva impreso el logotipo de la prestigiosa marca de Piero Dusio.

**205 VIGNALE BERLINETTA****EL ORGULLO DE ABARTH**

El año pasado el fallo el jurado del prestigioso Concurso de Elegancia de Newport Beach de Estados Unidos proclamó como vencedor al Abarth 205 Vignale Berlinetta, un clásico de los años cincuenta, máximo exponente de una generación de automóviles nacida en el seno de una industria automovilística, maltrеча por las secuelas de la guerra.

**E**l 205 Vignale Berlinetta, primer coche que portaba el apellido de su creador, Carlo Abarth, nació como sucesor del Cisitalia 202 Coupé de Piero Dusio, el deportivo más admirado de su época, expuesto en la actualidad en el Museo de Arte Moderno de Nueva York, y en cuyo diseño tomaron parte, además del propio Abarth, el carrocerero Pininfarina, el ingeniero Rudolf Hruska y Ferdinand Porsche. Tras invertir

cientos millones de liras, el proyecto acabó en quiebra y Piero Dusio se trasladó a Sudamérica, cediendo a Carlo algunos chasis y motores, sobre los que más tarde trabajó para configurar el Abarth 205.

Nacido en Viena el 15 de noviembre de 1908, bajo el poderoso signo de Escorpión, Karl no adoptó el nombre de Carlo hasta el comienzo de la guerra; demostró desde la infancia una fanática pasión por el mundo de la competición.

A los 19 años diseñó su primera montura utilizando un motor inglés de 250 centímetros cúbicos, con la que participó en el Gran Premio de Austria de 1928.

Al comienzo de la guerra, su carrera deportiva ya estaba lo suficientemente consolidada como para atraer la atención de Mussolini. Karl se convirtió en Carlo, y empezaría a correr con los colores italianos hasta que un terrible accidente lo retuvo en Yugoslavia hasta 1945.

**FICHA TÉCNICA**

**Motor:** Disposición: delantero longitudinal. N° de cilindros: 4. **Cilindrada:** 1.089 c.c. **Potencia/rpm:** 75 caballos/6.000 rpm. **Tracción:** trasera. **Caja de cambio:** 4 velocidades. **Suspensión (del/tras):** independiente/eje rígido sujeto por muelles. **Frenos:** sistema hidráulico de tambor. **Peso:** 659 kilos. **Largo:** 3.524 mm. **Ancho:** 1.480 mm. **Alto:** 1.150 mm.





Sobre los escombros de la guerra, Carlo establece contactos con personalidades de la talla de Tazio Nuvolari y la familia de Ferdinand Porsche, -el ingeniero favorito de Hitler, apresado por los franceses en Dijón-. Al poco tiempo se convertiría en el importador de Porsche en Italia con Rudolf Hruska. Era un momento crucial en la vida del preparador, que tras contactar con Dusio, crea la compañía que lleva su nombre y lanza el Abarth 205.

Este automóvil, diminuto de dimensiones -apenas tres metros y medio de longitud, metro y medio de ancho y 659 kilos de peso-, pero equipado con un motor desafiante de 75 caballos de potencia y 1.089 centímetros cúbicos, continúa, cuarenta años después de su creación, despertando la admiración de todos. La mis-

ma sentida por cada uno de los personajes que han protagonizado con él una historia llena de toques anecdóticos.

Abarth & C., la sociedad fundada por Carlo Abarth con Armando Scagliarini tras la quiebra de Cisitalia, presentaban a su primogénito en el Salón del Automóvil de Turín en 1950. Ese mismo año participaría en las Mil Millas, pilotado por el hijo de Scagliarini, Guido.

En noviembre del año 1953, Carlo entablaría casualmente, una amena charla sobre automóviles con Herbert H. Johnson y su mujer, vecinos de mesa en un restaurante italiano. Tras una rápida visita a un almacén, el matrimonio concluía la conversación con el intercambio de algunos billetes de 50.000 liras. El 205 Vignale Berlinetta desembarcaba poco tiempo

**COMO UN SEÑOR**

Cuarenta años después de su creación, este clásico de los años cincuenta conserva un aspecto altamente impecable.

**HACIA LA CIMA**

EN la década de los sesenta Carlo Abarth encontraba su etapa de máximo auge, colaborando con los departamentos de competición de marcas como Fiat, Lancia, Simca, etcétera, además de construir sus propios coches de competición. Hoy, Abarth es la firma responsable del departamento de competición de Lancia.

Su emblema, el símbolo

del «Escorpión» invadía los circuitos europeos, como preámbulo de sus ya características volantes de madera con radios de aluminio y sus sonoros tubos de escape.

Durante mucho tiempo el Fiat 600, preparado por Abarth que pasaba de 28 caballos de potencia en origen a 110 caballos y 1.000 centímetros cúbicos, mantuvo el récord de velocidad de su categoría en el madrileño

circuito del Jarama, compitiendo con los protagonistas del Campeonato Europeo de Turismos.

Los Juncosa, familia vinculada desde siempre al mundo del automovilismo, fueron los encargados de dar a conocer los componentes Abarth en nuestro país. Su peculiar sistema de colectores de escape, constituyó toda una revolución en la España del 600.



**MAXIMOS EXPONENTES**

NO se parecen en nada, ni tampoco tienen puntos en común, pero los dos son los mejores exponentes de la cultura italiana, de la cultura del automóvil. Cada uno en su época, marcó el estilo en el que se movían los artesanos de las cuatro ruedas. Prácticamente estaban hechos a mano. El uno con un pequeño motor de sólo mil centímetros cúbicos; el otro con doce cilindros; setenta y cinco

caballos el primero y trescientos cincuenta y dos el segundo. Pero el mismo amor y la misma pasión en ambos. Sus creadores pusieron en ellos todo su saber. El primero significó en su día, el inicio de una etapa de avance tecnológico en una Europa asolada por la Segunda Guerra Mundial, que llegaría a límites insospechados con ejemplos como el Ferrari Daytona, un auténtico monstruo sagrado.

después en la ciudad de San Diego, en California.

La mecánica fue sustituida por un motor McCullough de dos tiempos refrigerado por aire, con cuatro cilindros horizontales y opuestos, típico de la ingeniería Porsche y habitualmente utilizado en avionetas. El 205 Vignale lograba de esta forma una configuración aún más rápida.

El coche permaneció en poder del señor Johnson desde 1955 hasta mediados de los años setenta, fecha en la que Robert Tyson, socio del primer propietario, lo trasladó al museo familiar, enclavado en un histórico edificio de San Diego. En 1981, éste y todo su contenido se destruyó a consecuencia de un incendio. El Abarth quedó aplastado por un Overland Opera Coupe de 1911.

Aquello parecía ser el final, hasta que en 1984 Scott Emsley oyó hablar del coche mientras tomaba una cerveza con un amigo. Se puso en contacto con la viuda de Tyson y la operación de compra se cerraba con 1.000 dólares (98.700 pesetas).

El proceso de restauración precisó mucho esfuerzo y dedicación, pero finalmente el 205 Vignale recuperó la majestuosidad de antaño ante los ojos de miles de espectadores que aclamaban al niño mimado de Abarth. Definitivamente... Carlo se sentiría orgulloso.

Texto: T.C. Browne/ Lourdes Bravo  
Fotos: John Lamm

**EN EXCLUSIVA PARA LOS LECTORES DE MOTOR 16**

**LITOGRAFIA DEL MASERATI BIRDCAGE TIPO 61**



Motor 16 ofrece en exclusiva a sus lectores la posibilidad de adquirir uno o varios ejemplares de una serie de litografías de la radiografía realizada por Antonio Eiras.

Impresas a cuatro colores, en papel couché semimate de doscientos cincuenta gramos, las litografías tienen unas medidas de 670 x 450 milímetros.

En total se ha realizado una serie de doscientos ejemplares, que han sido numerados y firmados por el autor. De esta manera, cada litografía se convierte en una obra de arte personalizada y única.

Si usted está interesado en la obtención de esta insuperable obra, rellene el cupón adjunto y envíelo a la siguiente dirección:

**MOTOR 16**  
(Litografía Maserati)  
Calle Hermanos García Noblejas, 41  
28037 Madrid

Ruego me envíen \_\_\_ litografía(s) del Maserati Birdcage al precio de 5.000 pesetas cada una, incluidos gastos de envío.

Nombre y apellidos.....

Domicilio.....

Teléfono.....

Adjunto envío talón bancario a nombre de Carusa-Motor 16 por el importe correspondiente.

# VERDADES COMO PUÑOS



La Cope.  
Al frente de la información y a la cabeza  
de la credibilidad.  
Una voz viva e independiente.

**Lo ha dicho la Cope**



RADIO POPULAR

Hacia veinte años que un director de cine no se atrevía a invadir «la gran pantalla» con un film basado netamente en el mundo de la competición automovilística. Pertenecen ya al recuerdo películas como la mítica «Le Mans» (1970), con Steve McQueen, «Gran Prix» (1966) protagonizada por James Garner y «Winning» (1968) con Paul Newman encabezando el reparto.

## DIAS DE TRUENO

# UNA ESTRELLA DE CARRERAS

**P**OR fortuna para el espectador, la Paramount por fin se ha decidido a romper este silencio y «Días de Trueno» de Tony Scott, director también de «Top Gun», dará mucho de qué hablar a partir del próximo día 28 de septiembre.

Se trata de un drama de acción que tiene como telón de fondo la espectacular Copa Winston americana que se corre en las dieciséis pistas que la NASCAR (Asociación Nacional de Carreras de Coches de Serie), tiene repartidas en trece Estados diferentes.

El protagonista es Tom Cruise, el joven galán americano mejor pagado del mundo, en el papel de Cole Trickle, un ambicioso piloto que lucha desesperadamente por llegar a ser el número uno en la pista. El argumento también incluye a su chica para que no falten las escenas románticas. Ella es Nicole Kidman, la actriz australiana de ojos tiernos y melena rubia de «Calma Total». Completando el reparto están Robert Duvall en una soberbia actuación como director técnico, Randy Quaid, Cary Elwes y Michael Rooker, entre otros.

«Días de Trueno» es una producción de Don Simpson y Jerry Bruckheimer, asociados con Tom Cruise para la Paramount Pictures. El guión es de Robert Towne, basado en la experiencia vivida por Tom Cruise en 1986 cuando fue invitado a rodar en Daytona por su amigo Rick Hendrick, propietario de Hendrick Motorsport, que posee tres de los principales equipos que participan en la Copa Winston. Al término de la sesión de prueba, el joven actor decidió hacer una pelí-

cula que reflejara fielmente, no sólo los aspectos de la competición, sino también la vida de las personas que se mueven en este ambiente.

Muchas de las secuencias fueron obtenidas en el transcurso de auténticas carreras de la copa. En agosto de 1989, seis meses antes de que comenzará el rodaje en sí, Tony Scott y su equipo de cámaras visitaron la Bristol International Raceway en Tennessee para rodar la Busch 500, la única carrera nocturna del circuito de NASCAR. Luego se trasladaron hasta Phoenix, esta vez con dos coches de carreras construidos por Hendrick Motorsport. Tras superar la sesión de clasificación obligatoria, los coches número 46 y 51, conducidos por los corredores de NASCAR Greg Sacks y Bobby Hamilton respectivamente, se colocaban en las parrillas de salida.

Unos meses más tarde, y por primera vez en la historia de las 500 Millas de Daytona, la bandera nacional daba salida a cuarenta y cuatro coches, en lugar de los cuarenta y dos habituales. El presidente de la NASCAR, Bill France Jr., había permitido a la Paramount Pictures agregar dos coches, bajo la condición de abandonar la carrera, transcurridas cuarenta vueltas, para no influir en el resultado de la prueba.

Para conseguir poner en escenas determinadas secuencias del guión fue necesario disponer de una enorme flota de coches. El coordinador de construcción Steve Boyd, recorrió personalmente el sur de los Estados Unidos en busca de coches de carreras usados o ya retirados, sustituyendo la carrocería por nuevas placas de metal y motores más potentes. Los equipos verdaderos de la Copa Winston colaboraron en este trabajo, marcando las pautas a seguir para que no se apreciaran diferencias con los coches auténticos.

Al término del rodaje sólo quedaban dos coches de una flota de casi sesenta. El resto había «muerto» en las pistas. Los mecánicos, chapistas y pintores vivieron una auténtica pesadilla para poder reemplazar un coche por otro a medida que se iban destruyendo.

Pilotados por los mejores conductores especialistas de Hollywood, los automóviles toman parte en una espectacular coreografía de choques y amagos de impacto que culminan en un espeluznante accidente parecido al sufrido por el famoso corredor Richard Petty en las 500 mi-



**MADERA DE CAMPEON**  
Tom Cruise pilotó el Chevrolet con el número 46 en muchas de las tomas, llegando a alcanzar los 273 kilómetros por hora.

LOS SUFRIDOS EXTRAS



TECNICOS DE ELITE

El protagonista de «Días de Trueno» doblado en las secuencias de alta precisión por el piloto de NASCAR, Greg Sacks, quien además colaboró en el film como asesor técnico.

Las labores en boxes son algunas de las escenas que se desarrollan con mayor realismo de toda la película.

Los actores y figuristas que interpretan a los equipos de boxes tuvieron que someterse a un duro entrenamiento de tres días consecutivos, para que llegado el momento del rodaje, un equipo de seis hombres demostrara la destreza necesaria para saltar un muro, repostar setenta y siete litros de combustible y cambiar cuatro ruedas, de treinta y cinco kilos cada una.

Todo ello en menos de veinte segundos. En la ficción, un fallo de uno de estos hombres provoca que Cuise pierda una carrera.



illas de Daytona de 1988. Esta secuencia se rodó a una velocidad de 180 kilómetros por hora durante los últimos seis días de rodaje. Si para Paul Newman, la película «Winning» supuso el despertar de una irresistible atracción hacia la competición automovilística, relegando a un se-

gundo plano su carrera artística, dos décadas más tarde, «Días de Trueno» llegó a ser una obsesión personal para Cruise. Y es que, resulta difícil no ceder ante el poder de seducción del mundo de las carreras.

Lourdes Bravo

COMO BALAS

Las máquinas de la Copa Winston mantienen un ritmo durante toda la carrera de hasta 8.000 rpm y 300 kilómetros por hora.



LLEGO LA RECONCILIACION

LEGE a Monza la víspera del Gran Premio de Italia con molestias en el cuello por mi salida de la pista durante los entrenamientos privados desarrollados en el circuito la semana anterior.

Las circunstancias de este accidente están perfectamente claras. El motor no rendía toda su potencia, ya que el pedal del acelerador no estaba bien colocado. Estaba muy alto y mis mecánicos lo arreglaron. Volví a salir inmediatamente después y desafortunadamente, cuando aceleré a fondo en el momento en que entraba en la segunda vuelta, el cable sobrepasó el tope. Sucedió al final del «Curvone» y así llegué a la curva de Lesmo con las guillotinas completamente abiertas. Cuando levanté el pie del acelerador, el motor siguió acelerado y como yo no estaba lo suficientemente concentrado, hice algo que no he debido hacer. En lugar de cortar el paso de la gasolina, con la palanca provista para tal efecto, frené como un principiante y como consecuencia me salí de la pista y terminé contra el guardarraíl.

Al regresar a Monza para los entrenamientos oficiales casi había recuperado mi forma física y sobre todo, estaba muy entusiasmado. Nigel y yo tendríamos un coche para la carrera y otro como «muleto», porque podíamos disponer de una versión de nuestro nuevo motor 037, destinado para las clasificaciones.

Otra buena noticia era, que al contrario de Bélgica, podíamos utilizar en carrera los neumáticos Goodyear de configuración vieja. Esos neumáticos con los que gané en Silverstone, desaparecieron del mercado desde el G.P. de Alemania. Nosotros habíamos conservado algunos juegos y yo quería haberlos utilizado en Bélgica, pero eso no fue posible debido al acuerdo de caballeros entre McLaren, Williams y Ferrari, que exige que los equipos deban escoger sólo entre los neumáticos que los fabricantes ponen a disposición para la carrera.

Las pruebas del viernes comenzaron más bien mal. Salí con los neumáticos fríos cuando pensaba que habían sido precalentados, y al reducir a segunda, antes de la «chicane», las ruedas se bloquearon y me encontré subitamente, en la arena. Volví de inmediato a la pista y esta vez fue el motor el que se rompió.

Así que comencé a trabajar en el «muleto» y pude a la vez definir algunos reglajes para la carrera e igualmente prepararme para la clasificación. El sábado por la mañana conducía con el depósito lleno y el coche a punto, pero había decidido también tratar de obtener la «pole», ya que nuestro motor lo permitía.

La perdí por un pelo. Me mantuve en la «pole» durante quince minutos, pero

un poco antes del final de esta sesión, Senna me ajustó las cuentas.

A pesar de todo conservé mi posición en primera línea, a sabiendas de que no había utilizado a fondo mis neumáticos de clasificación y sabiendo igualmente que, en cuanto a los neumáticos de carrera, yo estaba en mejor posición que los McLaren en las curvas determinantes de la carrera: Lesmo y la Parabólica. Pero esto no fue suficiente.

puramente técnicas se agotaron, un periodista nos preguntó a Ayrton y a mí: «¿Por qué no se dan la mano?». Respondí que yo había hecho el primer intento en Phoenix pero Ayrton no lo había aceptado. Por su parte él respondió: «Tenemos la misma profesión, la misma pasión, pero eso es lo único que tenemos en común. Cuando uno tiene verdaderamente el deseo, uno puede tender la mano a la gente, pero no es necesario hacerlo en privado. En públi-



AL FIN RECONCILIACION ENTRE PROST Y SENNA

«Me levanté, le tendí la mano y la apreté. Un momento de intensa emoción que no podré olvidar en mucho tiempo».

DURANTE la carrera se demostró que la selección de los neumáticos duros, los de configuración vieja, no fue la adecuada. Cuando se dio la salida por segunda vez, intenté pasar a Berger pero fue imposible: nuestro motor no tiene tanta potencia como el Honda. Alesi, que juega con ventaja por el menor peso de su Tyrrell, me pasó sin problemas, pero abandonó rápidamente. En la cuarta vuelta estaba en la tercera posición detrás de Senna y Berger.

Necesité dieciséis vueltas para atacar a Gerhard y pasarlo, pero ya era muy tarde. El coche había funcionado a la perfección durante el inicio de la carrera, pero después de unas quince vueltas, los neumáticos comenzaron a deteriorarse, con vibraciones cada vez más perceptibles, que luego empeoraron. No tenía otro camino que el de resignarme.

Algo mucho más impotante sucedió allí en Italia. Durante la tradicional rueda de prensa y después de que las preguntas

co tiene otro significado». Yo respondí: «Olvidemos los acontecimientos del año pasado. Sé que si estoy en la primera línea con Ayrton, no tengo nada que temer». Me levanté, le tendí la mano, él la tomó y la apretó. Nos abrazamos y eso fue todo. Un momento de una intensa y gran emoción que no olvidaré en mucho tiempo.

Alain Prost

Marlboro



NOMBRE.....  
 APELLIDOS.....  
 DIRECCION.....  
 CP.....  
 POBLACION.....  
 PROVINCIA.....  
 TEL.....



MOTOR 16 y U.I.P. TE INVITAN AL CINE

El día 27 de septiembre todos los lectores de MOTOR 16 podrán asistir al preestreno de la última película de Tom Cruise, Días de Trueno, en los cines Gran Vía de Madrid a las 22:00; Alameda Multicines de Sevilla a las 22:00; Coliseo Albia de Bilbao a las 22:00, Palacio del Cinema de Barcelona a las 22:30 y Cine Serrano de Valencia a las 22:15.

Una primicia excepcional para los amantes de las carreras de automóviles. Rellena este cupón y canjéalo por tu invitación en las siguientes direcciones a partir el día 25 hasta el mismo día 27.

MOTOR 16 Hermanos García Noblejas, 39 3ª Madrid Tel. (91) 407.27.00	U.I.P. Muñoz Olivé, 3 2ªB Sevilla Tel. (95) 421 01 78	U.I.P. Diputación, 8 Bilbao Tel. (94) 415 92 44/33	U.I.P. Paseo de Gracia, 61 1ª Barcelona Tel. (93) 216 08 03/02	PECHUAN Roger de Lauria, 21 Valencia Tel. (96) 341 21 22
------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

## GRAN PREMIO DE AUSTRALIA

# TODOS PERDIMOS: SALIO CRUZ

La derrota de Carlos Cardús en Phillip Island ha sido un poco la de toda España.

Todos empujábamos con el alma para que Cardús ganase su título, su primer Mundial. Pero estaba John Kocinski, indudablemente el hombre más fuerte del año como atestiguan sus siete victorias. Y en Australia lo volvió a demostrar.

Cardús es subcampeón, ahí es nada, y es de justicia.

**A**UNQUE nos duela, aunque ansiábamos la victoria de Carlos, no hay «peros» que poner al triunfo del americano. Sí, la Honda del español se rompió, una maldita rótula del varillaje del cambio, pero la carrera era de Kocinski y la victoria de Carlos sólo podía darse en función de la actuación de terceros pues nuestro hombre en ningún momento en este Gran Premio estuvo a la altura del pupilo de Roberts. La realidad es que Cardús le ha amargado a Kocinski la consecución del título que éste tenía encarrilado a media temporada y ha sido la coincidencia de errores de principiante del yanqui con magistrales actuaciones de nuestro piloto la que ha estado a punto de coronar al de Tiana. Por otro lado, Australia también pasará a la historia por el triunfo de Loris Capirossi que desbanca a nuestro Alex Crivillé como el Campeón del Mundo más joven de la historia.

Era la penúltima vuelta. Cardús entró en boxes como alma que lleva el diablo. Poco faltó para que cayera e incluso arrojase a Silvia, su mujer. Se bajó de la moto y le dio una patada a la varilla del cambio. André, su mecánico, logró evitar por los pelos que la Honda más mimada del Mundial diese pesadamente en el suelo puesto que Carlos ya la había soltado. Todo acababa de consumarse. El título tan acariciado se iba para Estados Unidos, a Modesto, hogar de John Kocinski. La verdad es que este Gran Premio de Australia ha sido nefasto para Carlos. En los entrenamientos Kocinski le aventajó en más de un segundo y Cardús no era más que séptimo. Tuvo problemas de suspensiones y de motor, inexplicables éstos cuando cabría suponer que todo el saber de Honda en el cuarto de litro debía estar concentrado en ese propulsor y que Vukmanovich, en ese Gran Premio debía contar con el asesoramiento de todo el Departamento de Carreras de la marca del ala dorada. Nada más ponerse verde el semáforo se vislumbró que lo de los entrenamientos no era una ilusión, simplemente no se había superado: Kocinski y Bradl se escapaban y Cardús apenas podía mantener el ritmo de Cadalora y Darrel Beattie, la joven promesa local que para esta ocasión contaba con una montura oficial Honda. Si para el yanqui sólo le servía la victoria, el español podía ser segundo tras su rival, y cuarto en caso de victoria de otro piloto sobre John. Esta fue la esperanza que nos mantuvo en vilo

### KOCINSKI INVENCIBLE

Carlos Cardús de nuevo se encontró con la mala suerte.

El alemán Bradl estuvo a punto de complicarle el título al joven piloto americano. Pero el discípulo de Kenny Roberts respondió con un pilotaje brillante y arriesgado. Carlos luchó en la pista hasta que los problemas en su moto le obligaron a retirarse.



**CARDUS: «EL CAMPEONATO FUE AYER»**

**C**ARLOS Cardús se ha vuelto precavido. Durante todo el año, en cada Gran Premio, cuando el sábado le preguntábamos cómo habían ido los entrenamientos, siempre concluía su juicio o su pronóstico con la misma cantinela: «Pero la carrera es mañana». Era su manera de salvaguardarse, de no anticiparse a los acontecimientos, de no dar por hecho lo que todavía debía conquistarse. Cuando se puso líder del Mundial, muchos le daban ya por Campeón, pero él, consciente de que el Campeonato sólo ha terminado cuando baja la bandera a cuadros en la última carrera, no quería lanzar las campanas al vuelo. Sabía que el último round sería el decisivo. En sus adentros, un instinto le decía que todo lo que ha de venir llegará, pero es preciso recorrer todo el camino. No se puede ir más deprisa que el tiempo. Y eso él sabe lo que es, porque el Cardús de unos años atrás sí quería anteponerse a los acontecimientos. Por eso le pasó todo lo que le pasó. Por hablar en exceso, por correr demasiado, por ser atolondrado. El tuvo su buena parte de culpa. Ya lo dicen, nadie nace enseñado. Por eso fue el blanco predilecto de muchos. Todos se atrevían con él. En años de profesión he visto criticar a muchos pilotos, con mayor o menor razón, pero nunca con la saña, el atrevimiento y la ligereza como lo hacían con el de Tiana. Lo habían mandado al psiquiátrico, aireaban lo del «Woytila» y lo del «Gaseosa» cuando todavía estaba conva-

leciente de una fractura de cráneo. Y él callaba. Encajaba sin rechistar pensando en que ya llegaría su hora. Como ha llegado. Aunque no haya sido campeón del Mundo, 1990 ha sido el año de Cardús. Vista su situación hace unas temporadas creo que ha tenido mucha suerte, pero también ha sabido buscársela. Hace dos años y unos meses, Nieto lo echó de su equipo anunciándolo antes a los periodistas que al interesado. Fuimos nosotros quienes le tuvimos que referir lo que había manifestado públicamente el «doce más uno», el mismo que hoy lo emocionado por televisión las gestas del de Tiana en las pistas. En ese momento Cardús estaba finiquitado. Muerto deportivamente. O cualquiera otro lo hubiese estado. Pero en ese preciso instante Cardús sacó fuerzas de donde ya no debía haberlas y se apoyó en quienes de verdad creían en él. En Silvia, su esposa, que se convirtió en su mano derecha también en lo profesional. En Honda, que tuvo más fe en Cardús que no en Nieto y le confió para 1989 una moto oficial. En Ricardo Fargas cuya experiencia ese año fue inestimable. Y en Repsol, su patrocinador, que comenzó tímidamente y luego se volcó. Rodeado de un clima propicio, «de gente que cree en mí y está por mí», salió a la luz un nuevo Cardús. El Cardús de ahora es otro. Porque ha aprendido mucho. A golpes, a fuerza de desilusiones y de desencantos. Porque se lo ha ganado a base de esfuerzo, de sacrificio, de callar, de no dar nada por hecho, de no tenerle a nada ni a nadie, pero sin menospreciar a ninguno. Porque se ha encontrado a sí mismo y sabe dónde está. Porque sabe que no siempre se gana. Porque sabe perder. Porque ha comprendido que «la carrera es mañana» y hay que correrla. El Cardús de hoy ha perdido el Campeonato y aunque ahora se sienta derrotado, volverá a luchar por él. Por eso hoy puede decir bien alto: «El Campeonato fue ayer» y si «sólo» se ha traído el subtítulo, a quienes lo hemos visto en horas bajas, muy bajas, este resultado nos sabe a triunfo. Felicidades Carlos.

J.L.A.



**GRESINI ABRIÓ EL CAMINO**

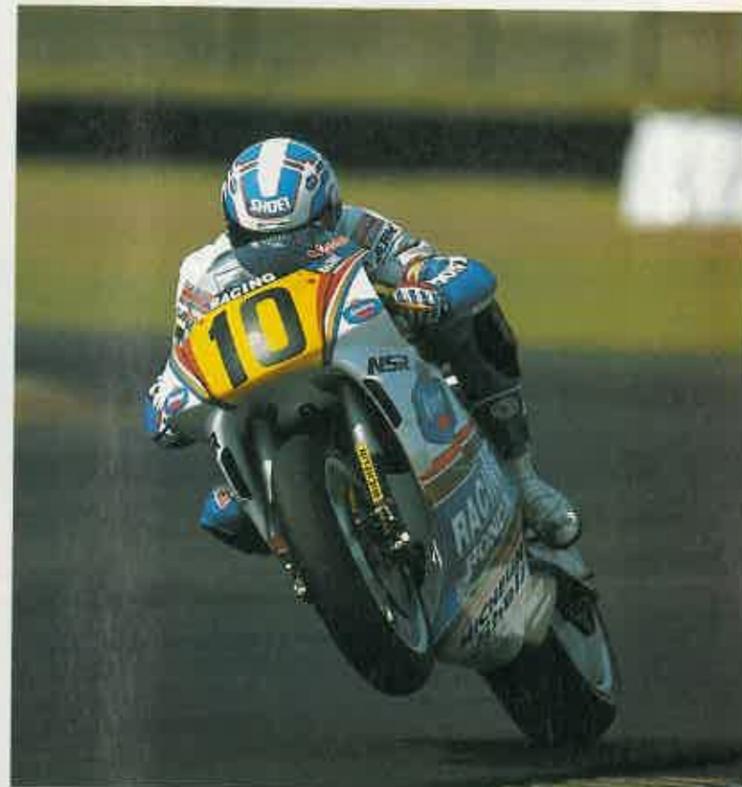
Todos los pilotos italianos que rodaron en la cabeza de la carrera intentaron ayudar al joven campeón. Su compañero, el ex campeón del mundo Fausto Gresini, fue sin duda el que abrió el camino hacia el título. Controló durante varias vueltas a Spain y finalmente logró que éste se desesperara.



Mientras, pasados los primeros momentos de rabia y desesperación, Cardús triste, abatido, pero no derrotado declaró: «Estoy triste, poneos en mi situación, ha sido la peor carrera de mi vida. Ya lo había dicho antes, esto era una lotería y el gordo le ha tocado a él, espero que la

**COCODRILO GARDNER**

El piloto australiano volvió a ganar y demostró su valor luchando con Doohan y Schwantz. Australia le quiere.



**EL MAS JOVEN**

Loris Capirossi se ha convertido en el más joven campeón de toda la historia del motociclismo. El futuro le sonríe.

pues Bradl parecía poderle a Kocinski merced a un pilotaje agresivo y espectacular. Si la Honda aceleraba mejor y por ello alcanzaba mayor velocidad en la recta, la Yamaha era más estable en los virajes enlazados. El equilibrio se mantuvo mientras John pilotó sin arriesgar excesivamente. Pero todo cambió a dos vueltas de la conclusión. En ese momento Cardús entraba a boxes aunque la quinta plaza que entonces ostentaba no le servía de nada aunque el germano batiese al americano. Pero es que en ese momento el piloto de Yamaha decidió jugarse el todo

por el todo. No sabía que Cardús había entrado a boxes y en esos dos últimos giros pilotó como sólo por el momento los pilotos de la escuela americana parecen saber hacerlo: al borde del desastre, al límite absoluto de la estabilidad del chasis y del agarre de los neumáticos. En esos dos giros se desembarazó de Bradl y alcanzó la meta en solitario. Se había ganado el Campeonato. Satisfecho, podía hundirse el jersey que, confiados, los hombres de Marlboro habían preparado con la inscripción: «John Kocinski, World Champion 1990».



**MICHELIN  
LA PRECISIÓN  
DEL LÁSER.**

La precisión al volante es fundamental para la seguridad. Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor. Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos. Para que sean seguros y precisos.



**MICHELIN**  
alta tecnología.



### GARRIGA EL EUROPEO

Por detrás del intocable pelotón de pilotos americanos y australianos, Juan ha impuesto en este final de temporada su ley. El año próximo lucirá en su carenado el número seis, algo que nadie podría aventurar a principios de temporada. Roberts no sonríe, pero tiene motivos para estar feliz; por fin dos campeonatos del mundo

próxima vez me toque a mí. Hay que saber perder, aunque esté triste pienso que el año ha sido positivo, he luchado, he estado delante» al tiempo que sobreponiéndose añadía: «El segundo lugar es un éxito, pero quiero el número uno. Volveré a luchar aunque me salga alguna cana... Esta carrera ha sido la peor del año para mí, pero ya está olvidada, ya pienso en la próxima temporada» Preguntado por este semanario acerca del rendimiento de su moto, Cardús en ningún momento puso en tela de juicio ni motor ni neumáticos: «No, yo estaba "allí", luchando y si los neumáticos me culebreaban al final pienso que a todos nos pasaba lo mismo». La temporada 90 ya es historia y así, esta misma semana Cardús estará en Eastern Creek, cerca de Sidney, para probar la Honda del 91 en el nuevo escenario del próximo Gran Premio de Australia. También irá a Perth, a animar a su tocayo y compañero de patrocinio, Carlos Sainz. Y es que la vida sigue.

La intensidad de la lucha por el título eclipsó la carrera de los otros dos españoles presentes. Crivillé obtuvo una bonita sexta plaza mientras que «Aspar», terminando undécimo conseguía su mejor resultado de la temporada en el cuarto de litro.

La carrera de 125 fue de lo mejor que hemos vivido en muchos años. Si toda la temporada los duelos han sido numerosos y con abundancia de pilotos, en Phillip Island se ha visto una carrera inolvidable. Tres eran los aspirantes al título: Prein, Capirossi y Spaan a los que citamos por orden de posibilidades. El germano arrancó mal, mientras que Capirossi desde la tercera fila lo hizo impecablemente y antes de concluirse el primer giro ya era líder. En ese momento toda la Escua-

dra Azzura luchó para defender a su hombre: Gresini, Casanova y Romboni, sin distinciones de sponsor o de equipo amargaron la carrera al holandés que cada vez que lograba desembarazarse de uno de ellos, veía como otro tomaba el relevó. Ello exasperó tanto a Spaan que incluso le lanzó un puñetazo a Gresini. En defensa de éste hay que decir que la labor de cobertura y obstrucción que realizó fue perfecta y correcta sin sobrepasar en ningún momento los límites de la deportividad, aunque es evidente que ello sacase de casillas a Spaan que se veía capaz de vencer a un Capirossi que iba lanzado hacia la meta y hacia la gloria: victoria y récord pues ahora ya no es sólo el más joven vencedor de un Gran Premio sino que también es el más joven Campeón Mundial. El de Riole Terme tiene diecisiete años y éste era su primer Mundial tras haber sido la revelación del Europeo del pasado año.

Spaan no era el único en tragar bilis aunque a él aún le cupo el honor de defenderse: peor lo tuvo Prein que debió abandonar en la sexta vuelta. Por lo que respecta a los españoles, una nueva decepción puesto que «Aspar», que salía decimoquinto, arrancó con ganas y llegó a ser sexto, pero problemas de encendido o carburación lo relegaron al decimotercer puesto, dos por detrás de Miralles y dos por delante de Hernández.

Si las carreras de 125 y 250 fueron vibrantes lo mismo cabe decir de la de 500. En esta categoría la lucha por la cabeza se centró en cuatro hombres que rodaron juntos casi todo el tiempo: Gardner, Doohan, Schwantz y Rainey. De ellos todos, menos el de Suzuki, comandaron en un momento la prueba y fue precisamente éste el que acabaría finalmente en el sue-

### CLASIFICACIONES

#### 125cc

1º L. Capirossi (Honda) 38'39.614; 2º B. Casanova (Honda) a 267/1000; 3º D. Romboni (Honda) a 345/1000; 4º H. Spaan (Honda) a 634/1000; 5º F. Gresini (Honda) a 647/1000; 6º D. Raudies (Honda) a 09'420; 11º J. Miralles (JJ Cobas) a 24'042; 12º J. Martínez (JJ Cobas) a 34'710; M. Hernández (Honda) a 49'298.

#### 250cc

1º J. Kocinski (Yamaha) 42. 38" 603; 2º H. Bradl (Honda) a 01'891; 3º L. Cadalora (Yamaha) a 08'875; 4º D. Beatti (Honda) a 11'786; 5º W. Zeelenberg (Honda) a 26'654; 6º A. Crivillé (Yamaha) a 33'732; 11º J. Martínez (JJ Cobas) a una vuelta.

#### 500cc

1º W. Gardner (Honda) 47'45"052; 2º M. Doohan (Honda) a 852/1000; 3º W. Rainey (Yamaha) a 02'733; 4º E. Lawson (Yamaha) a 42'535; 5º N. McKenzie (Suzuki) a 54'027; 6º J. Garriga (Yamaha) a 1'00'531; A. Pons (Honda) a 1'05'230.

### ASI QUEDA EL MUNDIAL

#### 125cc

1º L. Capirossi, 182 puntos; 2º H. Spaan, 173; 3º S. Prein, 169; 4º D. Romboni, 130; 6º Aspar, 105;

#### 250cc

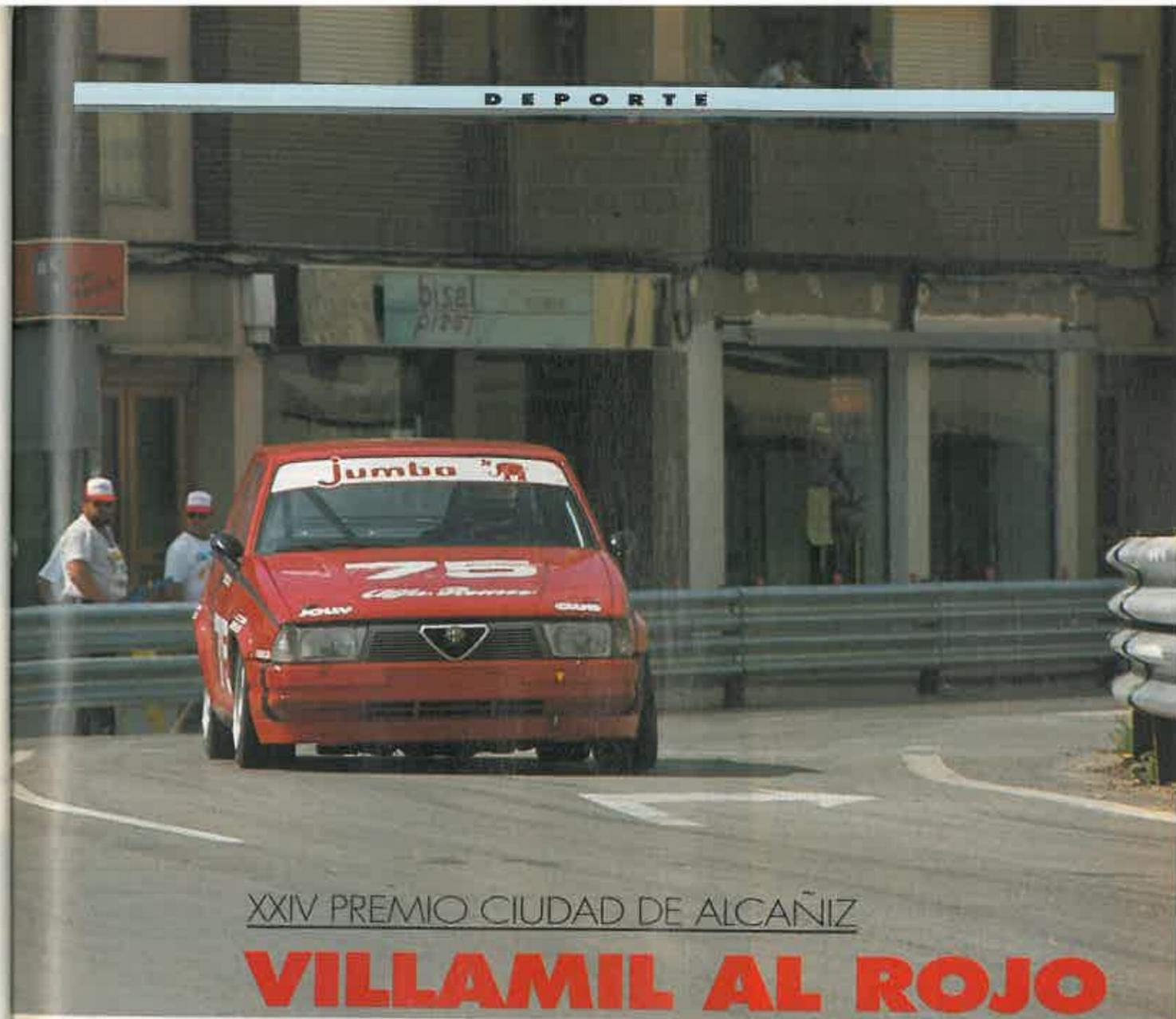
1º J. Kocinski, 223 puntos; 2º C. Cardús, 208; 3º L. Cadalora, 184. 4º H. Bradl, 150; 5º W. Zeelenberg, 127; 11º A. Crivillé, 76; 17º A. Puig, 32; 23º «Aspar», 13.

#### 500cc

1º W. Rainey, 255 puntos; 2º K. Schwantz, 188; 3º M. Doohan, 179; 4º N. McKenzie, 140; 5º W. Gardner, 138; 6º J. Garriga, 121; 10º A. Pons.

lo justo a tres vueltas del final cuando todos los demás hicieron también méritos suficientes para besar el asfalto, y muy especialmente los dos pilotos de Honda. De ellos Gardner fue el más agresivo y logró imponerse tras una tremenda demostración de pilotaje al filo de la navaja con el agravante de llevar suelto el carenado de su moto desde los inicios de la carrera. Tras este trío se clasificaban Lawson, McKenzie, Garriga y Sito Pons. Nuestros dos representantes mantuvieron un bonito duelo entre sí y con Ruggia mientras éste estuvo en la pista antes de dar una vez más con sus huesos por tierra. Con este resultado Garriga es sexto del Mundial logrando así su objetivo de ser el primero de los pilotos calzados con Dunlop. Pons termina décimo. ○

José Luis Aznar  
Fotos: Y. Jamotte y J.L. Aznar



XXIV PREMIO CIUDAD DE ALCAÑIZ

## VILLAMIL AL ROJO

Un año más el Bajo Aragón acaparó en Alcañiz la actualidad automovilística. El único circuito urbano español fue escenario de un emocionante programa no exento de un espectacular accidente en la primera manga de clásicos que obligó a sacar la bandera negra.

Juan Luis Soto

Enviado especial

El cambio de fechas no mermó ninguna expectación a la singular cita de Alcañiz. Una vez más los hombres del Circuito de Guadalupe (prácticamente la totalidad de la población de la ciudad bajoaragonesa), montaron el espectacular trazado con su eficacia habitual para recibir a los 170 pilotos inscritos en los cuatro campeonatos a disputar.

El sábado comenzó con un importante retraso sobre el horario previsto para el inicio de los primeros entrenamientos oficiales. Más de una hora tardaron en salir los participantes en el trofeo aragonés debido a que los comisarios detectaron algunos pequeños fallos en los dispositivos de seguridad. Este celo no impacientó ni al público ni a los pilotos, conscientes de los peligros que entraña este circuito sobre el que aún planea el lamentable accidente de hace cinco años.

Por lo demás, la manga más «movida» fue sin duda la segunda de la Copa AX,



TRAZANDO AL MILIMETRO

De la Cámara tuvo que apurar al máximo para seguir a Villamil.

en la que la chapa y los trompos fueron protagonistas en puntos tan delicados como la curva del hospital o el embudo de final de recta, una auténtica trampa para los pilotos ya que permite entrar a tres a la vez pero sólo salir a dos.

En producción, Luis Pérez Sala se imponía con autoridad y maestría tras hacer una demostración a bordo de su Alfa. Villamil sufría algún problema con la bomba de la gasolina aunque conseguía el segundo puesto de la parrilla de salida, seguido por el Sierra Cosworth de un siempre eficaz De la Cámara. Tras ellos, Sánchez, Palau, Sasiambarrena, Araez y Albacete se encargaban de calentar los pronósticos para el día siguiente.

El trofeo reservado a pilotos aragoneses fue dominado de principio a fin por Sarabia y su BMW M3, sin que el Lancia Delta de Berdiel ni los R-5 GT Turbo pudieran inquietarle en una furiosa carrera hacia el triunfo.

La siguiente prueba, perteneciente al campeonato de clásicos deportivos se convirtió accidentalmente en protagonista de la jornada. Jaime Sornosa «Correcaminos» se tocaba con Aníbal Caro en la revirada zona de los puentes sobre el río Guadalupe. A resultas del violento choque, el R-8 TS y el Alpine de ambos pilotos salían despedidos contra los guardarraíles, llevando la peor parte Aníbal Caro que tuvo que ser extraído del Alpine con fracturas en ambas piernas y un fuerte golpe en la columna vertebral. Trasladado a Zaragoza por el helicóptero de la organización, se supo que su estado no revestía mayor gravedad que el politraumatismo. Pero en el mismo accidente también fueron alcanzadas en las piernas dos espectadoras por una sección del guardarraíl que salió despedida. A pesar de la vigilancia desplegada en todo el circuito por una empresa de seguridad, algunos espectadores permanecían situados en zonas prohibidas, circunstancia especialmente peligrosa en este trazado urbano.

La carrera tuvo que ser paralizada mediante la bandera negra, y la clasificación quedó encabezada por el BMW de Eche-goyen. En la segunda manga disputada a continuación, Balba Camino protagonizó unos emocionantes momentos cuando no sólo aguantó con su Lotus Seven el ritmo de los Porsche de Cerqueda y Omedes sino que a punto estuvo de rebasar a este último en plena recta de llegada.

Las mangas de AX ofrecieron como ya es habitual todo un espectáculo en el que no faltaron momentos de auténtica emoción como demostraba el estado en que quedaron los Citroën tras la carrera. La primera manga tuvo mayor emoción, al estar más reñida la cabeza entre De La Hermosa, Díez García y Luis Santías, que entraron por este orden. En la segunda, las diferencias durante la carrera se mantuvieron más acusadas e Irizar no tenía problemas para imponerse.

En producción, Luis Pérez Sala no pudo mantener el liderato conseguido en los entrenamientos. La junta de culata de su Alfa, que ya empieza a demostrar su po-



**PASOS CLAVE**  
Alcañiz requiere mucha técnica en curvas como el embudo o el hospital para no tocarse.



**CAMPEONATO ARAGONES**  
Sarabia no dio opción a sus paisanos e impuso su poderoso BMW M3.



**MUCHA CHAPA**  
El Trofeo Citroën AX registró numerosos toques entre los participantes. Eladio Ruiz de la Hermosa y Pablo Irizar fueron los vencedores de las dos mangas disputadas.

tencial, le negaba la oportunidad de terminar una carrera que mantuvo la emoción hasta el final. Luis Villamil, viendo la oportunidad de escaparse hacia la victoria, no quiso enzarzarse en los terribles piques que se produjeron y puso poco a poco tierra por medio entre su Alfa 75 y el Sierra Cosworth de De La Cámara para estrenarse sobre el podio de este carismático circuito.

Javier Mora, en una increíble remontada desde el decimoquinto lugar de la parrilla, protagonizaba un precioso duelo con Sasiambarrena hasta que el piloto de Ford hizo un trompo que le impidió cuajar su excelente actuación durante la carrera al destrozarse un neumático dañado a una vuelta del final. Pero las desgracias no vienen solas y esta vez le tocaba al voluntarioso Javier Mora ver como se esfumaban sus esperanzas de podio al sufrir su AX Sport un fallo de alimentación que lo relegaba atrás a pocos segundos del final de carrera, siendo esta circunstancia muy bien aprovechada por Araez para seguir a De La Cámara en la meta. Al abandono de Luis Pérez Sala hubo que sumar los de Palau, Santiago Martín Cantero y el sorprendente Antonio Albacete.

**EL CAJON DE BALBA**  
Balba Camino realizó un carrerón con su Lotus y se permitió inquietar a los experimentados Cerqueda y Omedes al volante de los rapidísimos Porsche.

**LA MEJOR REMONTADA**  
Fue sin duda la de Javier Mora en producción que tan sólo se vio privado de un merecido podio a causa de una inoportuna avería de alimentación en su AX durante las últimas vueltas.

**CLASIFICACIONES**

**CAMPEONATO DE VELOCIDAD**

- 1º L. P. Villamil (Alfa romeo 75), 33.30.48. 2º L. L. De La Cámara (Ford Sierra Cosworth), a 23.60. 3º J.M. Araez (Citroën BX 16V), a 1.04.37. 4º F. Ayuso (Citroën AX GT), a 1.15.84. 5º F. Sánchez (Citroën AX Sport), a 1.29.91. 6º J.Mora (Citroën AX Sport), a 1.40.21. 7º F. Medina (Citroën AX Sport), a una vuelta. 8º D.G. Civera (VW Polo), a una vuelta. 9º J.C. Vacas (VW Polo), a una vuelta. 10º G. Antoranz (Alfa Romeo 33), a una vuelta.

**CAMPEONATO CITROEN AX FINAL A**

- 1º E. Ruiz De La H., 30.18.29. 2º G. Díez García, a 00.21. 3º L. Santías, a 06.58. 4º J. Valentín Garrido, a 25.77. 5º F. Granell, a 59.57.

**CAMPEONATO CITROEN AX FINAL B**

- 1º P. Irizar, 29.45.66. 2º F. Medina Olcina, a 01.70. 3º F. Rastrollo, a 21.74. 4º A. Zaragoza, a 23.85. 5º G. Arche, a 25.43.

**TROFEO CLASICOS DEPORTIVOS**

- 1º P. Cerqueda (Porsche 911 E-70), 1.56.36. 2º C. Omedes (Porsche 911 E-71), a una vuelta. 3º B. G. Camino (Lotus Seven S3), a una vuelta. 1º V. Eche-goyen (BMW 71), 13.30.52. 2º E. Lapaz (Lotus Elan), a 05.31. 3º L. Gallo (Alfa Romeo GTV B), a 08.33.

RALLYE DE TALAVERA

# ESCORT, A LA UNA

Debut mundial del Ford Escort en la sexta prueba del campeonato de Rallyes en Tierra y victoria sin demasiadas complicaciones. Lo cierto es que este año, la firma Ford ha estrenado en España sus dos vehículos de

rallyes y en ambos casos ha sido Mia Bardolet quien ha logrado el triunfo; pero un triunfo descafeinado por la ausencia del gran protagonista, el uruguayo Gustavo Trelles.



**DERROTADOS**

Pese a su buena voluntad, los Citroën AX no tienen nada que hacer frente a un buen grupo A. Barreras y Zanini han podido comprobarlo



**LUCHA CANARIA**

Fernando Capdevila vendió muy caro su derrota y demostró la eficacia de un motor atmosférico en rallyes secos. Batió con el AX el pasado año los otros de los protagonistas.

J. M. Cernuda y R. Rodríguez

Enviados especiales

**S**IN la presencia del gran dominador de los rallyes en tierra, Gustavo Trelles, se celebró en los alrededores de Talavera de la Reina (Toledo), la penúltima manga del campeonato, en la que lo más destacable ha sido la presencia del nuevo Ford Es-

cors, el coche en el que Ford tiene depositada su confianza para el campeonato del Mundo del 92. Auténtico coche de rallyes mundialista, poco podrían hacer contra el Escort y Bardolet, los Citroën AX de Guillermo Barreras y Antonio Zanini, el Volkswagen Golf Rallye oficial de Seat Sport, el Opel Vectra 4x4 Turbo, o los veteranos Metro de Capdevila y Arbelaz. El resto del plantel lo constituían la tradi-

cional colección de Citroën Visa del más variado pelaje, a los que se añadía el interesante BMW «Chamonix» del canario José Mari Ponce: un 325 ix con motor de M-3 y caja de cambios de sólo tres marchas, desarrollado específicamente para las 24 Horas de Chamonix, una carrera sobre hielo, y que, cuando pueda adaptarse a los rallyes españoles, puede dar mucho de sí.

Desde el primer instante se vio que los crónos de Bardolet eran sensiblemente mejores que los de sus rivales. Ello, contando con que «Mia» iniciaba la prueba con bastante prudencia porque los ajustes de su Escort no eran los más adecuados. Tras dos días entrenando y poniendo a punto el coche en los alrededores de Madrid, se decidió a última hora correr con Pirelli, cuando el trabajo se había rea-

lizado con Michelin. El nuevo Ford perdía mucha capacidad de tracción y los neumáticos no trabajaban correctamente. Tras probar los G5, el segundo bucle lo hace con G6, neumáticos más blandos, en teoría menos adecuados al tipo de piso de esta prueba, pero que, a la postre, resultaron más eficaces. Lo cierto es que con estos contratiempos, el Escort fue contestado. No por los

Citroën AX, que tuvieron algunos problemas (sistema electrónico de la inyección en el coche de Barreras y rotura de un palier por un despiste de Zanini), sino por el sorprendente Metro 6R4 de Fernando Capdevila. El resto de posibles rivales conocía desde los inicios toda una colección de problemas. Arbelaz dejaba su potente Metro 8R4 en un agujero, con la suspensión rota. El BMW de Ponce rompía un ▶

EL RETORNO DEL MITO

**D**URANTE la década de los 60 y comienzos de los 70, un modelo caracterizó a los rallyes europeos: el Ford Escort. Con su tracción trasera, el popular Escort, en manos de hombres como Roger Clark, Hannu Mikkola, Bjorn Waldegaard o más recientemente Henri Toivonen, hacían las delicias de los espectadores. Pero el Escort, al pasar a tracción delantera, dejó de utilizarse en competición.

Tras el paréntesis de los grupo B, donde el nombre de Ford fue defendido por el RS 200, la marca de Boreham se decidió por el Sierra, primero como tracción posterior y recientemente, como 4x4. No sin cierta sorpresa, Ford acaba de presentar un coche en el que espera poder basar su participación en el mundial 92, el Escort, con tracción integral.

El nuevo Escort está precisamente naciendo en estos días. Para la primavera próxima, se prevé el lanzamiento de sus versiones más deportivas (XR3), pero una versión de tracción a las cuatro ruedas y motor Cosworth es todavía un ejercicio técnico, que tardará bastantes meses en poder ser comercializado y por tanto, en homologarse para poder participar en competición. La actual norma FISA obliga a una producción anual de 5.000 ejemplares y aunque se cree que esta cifra se reducirá a 2.500, lo cierto es que no podrá alcanzarse esta producción al menos hasta finales del 91.

Pero los primeros trabajos sobre el nuevo Escort Cosworth comenzaron en mayo, plasmando en un prototipo, las ideas del grupo de Ingeniería de vehículos especiales (SVE), en colaboración con el departamento de Competición. Esta primera unidad se ha desplazado a Talavera para un primer test, en el único campeonato en el que puede participar, ya que no es necesaria su homologación. Este test en competición es mucho más real que cualquier prueba de laboratorio y para supervisar de cerca la actuación, se desplazó desde Gran Bretaña John Weeler, uno de los responsables técnicos de Motorsport.

El Escort Cosworth es más corto entre ejes que el Sierra y según el propio Bardolet, más rápido de reacciones, más nervioso, pero más eficaz. Su piloto estima, que en tramos de tierra, es del orden de casi un segundo más rápido que el Sierra. De hecho, con el Sierra está en los tiempos de los Citroën AX y en Talavera, estaba claramente por delante.

El motor es el mismo que el Sierra, el extraordinario Cosworth turbo intercooler, que con ligeros reto-



**CAMBIO DE IMPRESIONES CON EL PILOTO DE MODA**  
Mia Bardolet y John Weeler, una pareja que podremos ver en el Mundial muy pronto.



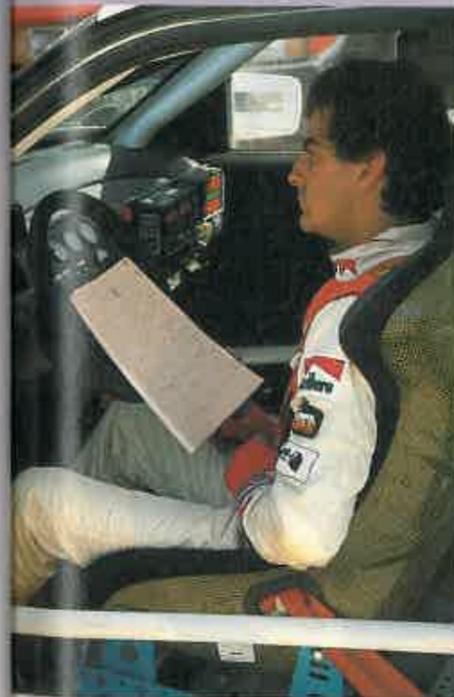
**UN COCHE PARA EL 92**  
El año olímpico puede ser el gran año del nuevo Escort, que iniciará su andadura mundial.



**HABITACULO A LA MEDIDA**  
El nuevo Escort es más fácil de conducir que el Sierra 4x4 y más eficaz.

ques, ha logrado ya con brida, una potencia igual a superior a la del año pasado. Hablar de 295 caballos es de un cinismo subido. Todo el mundo sabe que cualquier equipo mundialista, que utilice motores turbodimentados, supera los 300 caballos de largo, pero el límite técnico está ahí y no deben hacerse públicas otras cifras.

La tracción es a las cuatro ruedas, con un diferencial central viscoso y un reparto de tracción del 45/55, que puede ser modificado en cada rallye. La caja de cambios es la famosa MS90 de 7 marchas que en Finlandia, en el debut de los Sierra de tracción a las cuatro ruedas, dio tantos problemas. Aquí en Talavera, no dio el menor problema, aunque hay que considerar que el tramo más largo era de 11,5 kilómetros. Durante toda la carrera, los técnicos de



**DE LA NIEVE AL POLVO**  
José Mari Ponce estrenó su flamante BMW M-3 Chamonix, especialmente diseñado para carreras en hielo.

Ford vigilaron este elemento con especial cuidado.

El peso es de 1.100 kilos, pero nadie duda de que puede aligerarse aún bastante, aunque recurre ya al kevlar y fibra de carbono para evitar peso. Pese a todo, es ya más ligero (alrededor de 50 kilos) que el Sierra y utiliza neumáticos de 16 pulgadas de diámetro, con una anchura variable entre 6 pulgadas (para nieve) y 8,5 para asfalto, en medida 245/40.



**BOCETO DE COLOR**  
Permite contemplar el coche definitivo. La perspectiva y el color serán definitivos.

palier casi en cada prueba, ya que el reparto de tracción (50 / 50) no era soportado por los semiejes. Al final, sin repuesto y sólo con tracción detrás, Ponce se perdió en la clasificación. El Vectra, confirmando su progresión, inició el rallye con brillantez, pero muy pronto le comenzó a fallar el embrague y acabó abandonando por problemas eléctricos.

El interés de la prueba se centraba pues en la lucha entre el Ford y el Metro, que llegó incluso a estar en cabeza y que finaliza el primer bucle a sólo 3 segundos de Bardolet, con Zanini a 30 segundos y Barreras a 33.

En el segundo bucle (repitiendo las mismas cuatro pruebas de la primera etapa), Bardolet, con los nuevos neumáticos, ya comienza a distanciarse con más comodidad y sentencia el rallye definitivamente en la prueba más larga cuando el Metro rompe la tracción trasera y pierde 25 segundos en el tramo y 70 segundos de penalización al llegar tarde al control al detenerse a reparar. El canario pasa de golpe a la cuarta posición e inicia una fuerte remontada. Zanini está lejos de su alcance, Barreras también debería haber podido mantener la tercera posición, pero el motor del AX del gallego dice que no puede más y en el último tramo concede 19 segundos y la tercera posición por un sólo, con mucha emoción, porque nadie sabía a ciencia cierta cual era la diferencia real y cuantos minutos había penalizado el canario.

Poca historia más tuvo el rallye. Entre los dos ruedas motrices, dominio insolente de Mora (R-5) mientras que por la segunda plaza hubo mucha emoción con la lucha entre Vera (R-5) y Diego (Peugeot 205), con resultado favorable al del Peugeot al pinchar el Renault. Entre los Marbella, dominio del jovencísimo José Antonio Callejas (22 años), mientras que el dominador del certamen, Pere Solans, se contentó con marcar puntos.

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Ferrer (Ford Escort Cosworth 4x4), en 41'07". 2º Zanini-Autet (Citroën AX 4x4), a 51". 3º Capdevila-Bofill (Metro 6R4), a 1'43". 4º Barreras-Minguez (Citroën AX 4x4), a 1'44". 5º Burrull-Ribes (Citroën AX 4x4), a 3'38". 6º Labaka-Muguruza (Citroën AX 4x4), a 3'51". 7º Mora-Marcos (Renault 5 Proto, 1º 2 ruedas motrices), a 3'58". 8º Chema-Molinera (Citroën Visa 1000 P.), a 5'09". 9º Diego-Muguerza (Peugeot 205, 2º 2 r.m.), a 5'26". 10º Luzuriaga-Bastida (Lancia Integrale), a 5'45".

PRINCIPALES ABANDONOS

Arbelaitz (Metro 8R4), por rotura de suspensión. Rius (VW Golf Rallye), por rotura de transmisión. Moratal (Vectra turbo), por avería eléctrica y embrague.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
BARDOLET	8	6	1	1	-	-	-
CAPDEVILA	8	1	3	3	-	-	-
ZANINI	8	1	1	3	2	-	1
BARRERAS	8	-	1	1	5	-	1
BURRULL	8	-	1	-	-	3	-
LABAKA	8	-	-	-	-	1	2
MORA	8	-	-	-	-	1	2
DIEGO	8	-	-	-	-	-	1
ARBELAIZ	2	-	1	-	-	-	-
RIUS	4	-	-	-	1	2	-
MORATAL	4	-	-	-	-	1	-

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Trelles, 128 puntos. 2º Bardolet, 108 puntos. 3º Capdevila, 104 puntos. 4º Zanini, 87 puntos. 5º Arbelaitz, 61 puntos. 6º Puigdelivolll, 58 puntos. 7º Labaka, 45 puntos. 8º Burrull, 44 puntos. 9º Diego, 41 puntos. 10º Rius, 38 puntos.



**GRAN PREMIO DE CAMIONES  
TODO PREPARADO**

Los días 5, 6 y 7 de octubre el circuito del Jarama será el escenario de la gran final del Campeonato de Europa de Camiones, dando los resultados definitivos de una emocionante temporada. Las carreras se dividirán en clases 1, 2 y 3 dependiendo de las cilindradas de los vehículos utilizados y de una prueba reservada para los equipos nacionales y extranjeros que no hayan seguido todo el campeonato. Nuestros mejores especialistas como Juan Escavias, Salvador Cañellas o Manuel Santos se enfrentarán con los ases extranjeros a bordo de camiones cada vez más espectaculares y sofisticados. A falta tan sólo de la carrera de Zolder, el remozado Jarama espera con su nuevo e impresionante final de recta a los gigantes de la carretera.

**REFORMAS EN LA SEGURIDAD  
MENOS ALERONES**

El 8 de octubre, Balestre ha convocado una reunión del Congreso Mundial de la FISA para debatir reformas en el reglamento. Así, se proponen un aumento del fondo plano por delante de cualquier elemento de la carrocería, reducción en el tamaño de los alerones delanteros y traseros, especificación de una nueva gasolina y aumento del peso mínimo. En circuitos, se plantea la modificación del de Hungría ensanchándolo, reformar el de Spa en sus puntos conflictivos e inspeccionar el de Barcelona para darle el visto bueno. Asimismo se contemplan novedades en las fórmulas



de promoción, en sport-prototipos y la creación de un nuevo campeonato mundial en circuitos ovals.

**LA GESTION DE LA JUNTA PODRIA FINALIZAR**

El Alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, ha declarado que la adjudicación del GP de F-1 está firmada hasta el '92 por lo que no cree en la celebración de la próxima carrera en Cataluña. Tampoco da importancia a la comentada adjudicación del GP de motos al Jarama ya que «resultaría incongruente premiar a un circuito que tuvo que ser castigado por el retraso de las obras».

Por otro lado, la Junta Andaluza,

por mediación de su consejero de Hacienda, Jaime Montaner, intentará dilucidar en una próxima reunión con Pacheco las dudas que existen sobre el futuro de Cirjesa, sociedad gestora del circuito jerezano. El anterior consejero anunció la intención de la Junta de abandonar la sociedad por incumplimiento por parte del Ayuntamiento al acumular unas deudas de 3.500 millones sumados a los 2.000 de pérdidas.

Luis Rebelles (Jerez)

**BOXES**

BMW podría volver al Campeonato Mundial de Rallyes en un futuro próximo. Para ello tendría que disponer de su nuevo serie 3 y contar con la nueva normativa sobre homologaciones ya que se exigen 2.500 unidades fabricadas.

Paul Belmondo se ha salido con la suya y debutará la próxima temporada en un equipo de Fórmula 1. El



hijo del dinámico artista francés va a pilotar para Osella. En la foto ya aparece con el patrón de Fondmetal, Gabrielle Rumi.

Más noticias en el revuelto mundo de los rallyes. Timo Salonen se va a divorciar deportivamente de Mazda para abrazar una nueva marca. El nórdico va a correr el año que viene con Mitsubishi para completar la actuación que Vatanen no puede atender debido a sus compromisos en los raids.

La situación del piloto revelación de F-1, Jean Alesi, con su patrón, Ken Tyrrell, dista mucho de ser prometedora. Mientras el francés declara sentirse engañado y desear irse cuanto antes a Ferrari, el británico considera que todavía trabaja para él y no está dispuesto a dejarle marchar.

El motor austral va a recibir a buen seguro una in-

yección de actividad cuando se inaugure el nuevo circuito de Sidney. Los casi cuatro kilómetros de trazado estarán listos para el año que viene y han sido diseñados por Bob Barnard y su responsable será Jack Brabham.

El túnel que terminará de perforarse próximamente bajo el canal de la Mancha podría desembocar en pleno Brands-Hatch. Los británicos ya se han precipitado a declarar que, si esto fuera cierto, en nada influiría sobre su venerable circuito.

Desmintiendo a Pedro Pacheco, el presidente de la FIM, Jean Marie Balestre, declaró en Monza que el GP 92 se celebrará en Barcelona coincidiendo con sus Juegos Olímpicos. Esta declaración se contrapone al mentado acuerdo entre el alcalde y Ecclestone.

Miguel Prieto cambia de

copiloto a partir del Raid de Mijas. La plaza derecha del Nissan pasará a estar ocupada por Juvanteny mientras que Juncosa aplicará su larga experiencia haciéndose cargo de dirigir todo el aspecto mecánico, como ya venía haciendo, además de ocuparse de las asistencias junto a Ramos.

En la última prueba de la Eurocup, celebrada en el circuito de Monza, el piloto español Tomás Saldaña se clasificó en duodécima posición, mientras que su compañero, Jesús Villaroel, se vio obligado a abandonar.



Sólo dos personas en el mundo habrán tenido este volante en sus manos.



Un lector de Motor 16. Y Alain Prost.

Este volante del Ferrari con el que ganó Alain Prost el Gran Premio de Brasil 1990 se sorteará entre los lectores de Motor 16 en un **GRAN CONCURSO EXTRAORDINARIO**. Busque su cupón de participación en el próximo número de Motor 16.

**Motor 16.  
Conduzca con ventaja.**

**AVENTURA A TOPE**

El equipo organizador de la Transpaña ha preparado una expedición con un itinerario de 4.500 kilómetros que transcurren por Argelia, e incluye algunas etapas del París-Dakar, con dunas de más de 300 metros de altura. Los participantes podrán optar entre utilizar vehículo propio, ya sea coche o moto, o participar a bordo del vehículo de la organización.

Más información: (964) 20.49.76

Fecha: del 6 al 18 de octubre

Precio: 110.000 pesetas por coche y persona.



**DE TIENDAS**

**COCHES EN MINIATURA**

En el Círculo del Automóvil disponen de una gran variedad de maquetas que reproducen, con todo lujo de detalles, desde coches de serie hasta los prototipos más exclusivos, pasando por modelos deportivos y clásicos.

Precio: de 1.500 ptas. en adelante  
Dirección: c/ Isaac Peral, 12, Madrid

**DEPORTE**

**CARRERAS EN EL JARAMA**

El domingo 23 tendremos: Fórmula 1 en Estoril; F 3000 en Le Mans; Mundial de Sport Prototipos en Canadá; Subida al Fito en Asturias, puntuable para el Europeo de Montaña y también para el campeonato nacional; Copa Renault y Europe Cup en el Jarama y por último, Copa de España de Raids en Mijas para coches y motos. Del 20 al 24 el Mundial de Rallyes tendrá su cita en Australia y del 28 al 30, se disputará el Rallye de Chipre, puntuable con coeficiente 20 en el europeo de rallyes y, en Francia, el Antibés con coeficiente 10. Del 21 al 23 la Copa de España de Rallyes se desplazará hasta Alcora, Castellón, con el Rallye de la Cerámica.

**RAID Y RALLYE**

En lo que a las dos ruedas se refiere, el día 22 se disputará en Almonte, Huelva la segunda prueba puntuable para el Campeonato de España de Motocross, además del ya mencionado Raid de Mijas. La prueba del Campeonato de España de Velocidad de 125 c.c. prevista este fin de semana en el circuito del Jarama, será aplazada hasta el 28 de octubre.

**LO QUE HAY QUE VER**

**FORMULA 1 DE ESTORIL**

DOMINGO Deporte en TVE-2, ofrecerá el G.P. de Fórmula 1 desde Estoril a partir de las 14:30. Esa misma mañana emitirá en diferido una de las pruebas del Campeonato USA de Supercross.

**VUELVE EL KIT**

El Coche Fantástico, la serie que narra las peripecias de un supercoche llamado Kit, será emitido por Antena 3 la semana que viene, de lunes a viernes a las 19:00 y a partir del día 23, todos los domingos a las 16:00.

**CARRERA DE CAMIONES**

HIP, Hip, Hurra, el programa emitido por Tele 5 en la tarde de los sábados, incluye el día 22 dos espectaculares modalidades: carreras de velocidad con motos de cuatro ruedas (Speedway con Quads) y la segunda manga de la prueba de camiones en Donington Park, Gran Bretaña, en la que tomarán parte los españoles Salvador Cañellas, Juan Escavias y Manuel Santos.

**CONCENTRACIONES**

**PORSCHE 365**

Del 21 al 23 de septiembre, los socios del Club Porsche podrán elegir entre desplazarse hasta Estoril para seguir el G.P. de Fórmula 1, o participar en la concentración nacional de Porsche 356 que tendrá lugar del 21 al 24 en Caldas de Bohí.

Más información: (91) 767 27 09

**ESCARABAJOS EN COSTA BRAVA**

La Asociación de Amigos del Volkswagen de Barcelona, emplaza a todos sus seguidores, del 21 al 23 de septiembre para llevar a cabo un encuentro de «Escarabajos» en Playa de Aro, Costa Brava. El encuentro será el viernes 19 a las 19:00 en el camping Valldeiro.



**TELEFONOS DE EMERGENCIA**

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

CAMPESA  
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA  
Tel. (91) 742 12 13

ADA  
Tel. (900) 10 08 99

AHSA  
Tel. (91) 441 71 17

DYA  
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE  
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE  
Tel. (91) 441 33 44

RACE  
Tel. (91) 593 33 33

RACC  
Tel. (93) 200 07 55

ALFA ROMEO  
Tel. (91) 654 40 11

AUDI  
Tel. (900) 11 22 22

BMW  
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN  
Tel. (91) 450 11 11

FIAT  
Tel. (91) 450 11 50

FORD  
Tel. (900) 14 51 45

HONDA  
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA  
Tel. (91) 450 13 50

MAZDA  
Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ  
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI  
Tel. (91) 441 33 44

OPEL  
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT  
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT  
Tel. (91) 556 39 99

SEAT  
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN  
Tel. (900) 13 65 24

Coordina Lourdes Bravo



**Imagen Genial.**

**Citroën AX Image 3 y 5 puertas.**  
SERIE LIMITADA



Aquí tienes el nuevo Citroën AX Image. Una serie muy especial de AX que cuida su imagen hasta en los más mínimos detalles. Un coche excepcional con un brioso motor de 1.360 cc que desarrolla 70 caballos de potencia. Su imagen de-

portiva se confirma cuando pisas el acelerador y aceleras de 0 a 100 Kilómetros/hora en 10,7 segundos.

Mira su equipamiento, todo lo que te puedas imaginar, todo lo que te puedas imaginar, todo lo que te puedas imaginar. Compruébalo punto por punto:

- ◆ Parachoques en color negro ◆ Ventanas traseras pivotantes ◆ Decoración personalizada en colores gris y rojo ◆ Tapón con llave y del color de la carrocería en el depósito de combustible ◆ Tapicería en terciopelo Halley ◆ Pre-equipo de radio ◆ Apoyacabezas delanteros ◆ Asientos delanteros con memoria ◆ Lunas tintadas ◆ Desempañador de cristales laterales ◆ Limpialuneta trasera ◆ Luneta térmica trasera ◆ Retrovisores exteriores regulables desde el interior ◆ Volante deportivo ◆ Caja de cambios de 5 velocidades ◆ Reloj analógico ◆ Pack opcional.



**Citroën AX Image. Serie limitada.**

**1.091.810** PTAS. (3 PUERTAS) **1.155.087** PTAS. (5 PUERTAS). EF + IVA.  
PRECIO RECOMENDADO POR EL FABRICANTE. (INCLUYE AHORRO PROMOCIONAL OFERTADO SIN TRANSPORTE).

OTROS MODELOS  
**150.000 Ptas. de ahorro**  
ESTE MES EN LOS AX PREMIER. AHORRESE INFORMES DE 60.000 Ptas. DE LA EXCEPCIONAL OFERTA PARA EL RESTO DE LA GAMA AX.

**CARRETERAS EN OBRAS**

- RED PRINCIPAL:
- 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.
- 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) 535 22 22

BLEND OF THE  
D SCOTCH WHISKIES

TILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

IRINI & BROOKS LTD.

mes's Street, London, England

APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTIES

KING GEORGE III

KING EDWARD VII

KING GEORGE V

**PUREST**

*En whisky,  
si hay que pecar de algo,  
que sea de purista.*



J&B Rare Scotch Whisky.

Y&R

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

22 de septiembre 1990

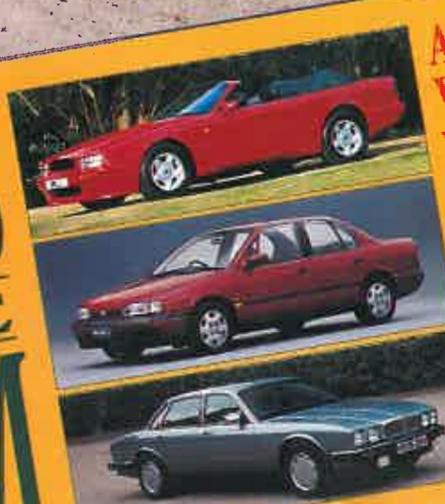
Num.361 • 300 ptas.

GRAN PREMIO  
DE  
AUSTRALIA  
DE  
MOTOCICLISMO



**EL NUEVO  
ESCORT FRENTE  
AL MITO GOLF**

**NOVEDADES  
SALON DE  
BIRMINGHAM**



**ASTON MARTIN  
VIRAGE  
VOLANTE**

**NISSAN  
PRIMERA**

**JAGUAR  
XJ6 32**

COMPARATIVA  
**BERLINAS  
MULTIVALVULAS**

- PEUGEOT 405 Mi 16
- VECTRA 2.000 16V
- RENAULT 21 TXI

