

TODO PARIS



G40
El Polo que más corre



AGADES
Peugeot en 4X4



CLIO 16V
El gran ausente



FORD SHOCCC WAVE
El futuro

PRUEBAS DE LO ULTIMO • FORD ESCORT Y ORION • NISSAN PRIMERA



EXCLUSIVA

NUEVO AUDI 100

SI QUIERE IR RÁPIDO, VIAJE EN PRIMERA.



Suba y disfrute.

Cualquier trayecto se le hará corto.

Sienta toda la emoción de adelantarse al tiempo.

De pasar de 0 a 100 Km/h en 8'6 segundos.

Descubra todas las sensaciones que puede depararle un

motor 2 litros DOHC (doble árbol de levas en cabeza).

Viva intensamente sus 150 caballos, sus 16 válvulas y su

sistema de inyección multi-punto.

Viaje seguro.

Frenos de disco en las 4 ruedas con ABS y doble LSV.

Suspensión Multi-link.

Y neumáticos de perfil bajo.

Y encima cómodo.

Asientos anatómicos y multifuncionales, aire

acondicionado. Interior insonorizado.

En tres palabras: Viaje en

Primera.

Es el nuevo Nissan Primera.

Un coche pensado para aquellos, que como la perfección,

no creen en las fronteras.

Los europeos somos así.

Nissan También.

Creemos que no hay otro

camino.

Y pensamos recorrerlo de forma

rápida, cómoda y segura.

Como lo recorre este nuevo

Nissan.

El Primera.

NISSAN PRIMERA

Para un país llamado Europa

Garantía total 3 años ó 100.000 km. Mano de obra y recambios. Y 6 años anti-corrosión. La red de concesionarios de turismo de NISSAN MOTOR IBERICA le garantiza el mejor servicio.



Sólo hay un camino: ser los mejores.



10 LO ULTIMO

Audi 100.

17 AL VOLANTE

Nuevo Toyota Land Cruiser.

18 ECONOMIA

El mercado de las gasolineras.

22 MERCADO

Nuevo neumático Michelin.

36 A FONDO

Nissan Primera.

44 ACTUALIDAD

Salón de París.

58 LO ULTIMO

Renault Clio 16 V.



60 A FONDO

Ford Escort y Ford Orion.

77 MOTOS

Nueva Reglamentación de la FIM.

80 DEPORTE

Subida al Fito.

84 DEPORTE

Camiones en el Jarama.

88 DEPORTE

Stefano Casiraghi.

LA CRISIS DESDE PARIS

CRISIS. ¿Qué crisis? Será la del mercado español, porque Francia y Alemania ni la notan; incluso Italia parece que se recupera. Pero la crisis de España se contempla desde muy diversos ángulos. Se contempla desde la sede central de la Regie Renault, desde Wolfsburg,

desde Turín. Se ve el nuestro como un mercado duramente atacado por unas medidas económicas poco favorables, por una administración poco sensibilizada hacia el tema automóvil, pero que el año 91 recaudará alrededor de 300.000 millones de pesetas extraordinarios gracias al «duro» adicional del impuesto de la gasolina.

A todo esto, los efectos de la crisis del Golfo siguen en el aire. Si bien por el momento no hay escasez de crudo, lo que ocurra de aquí a un par de semanas es imprevisible. Pero las medidas que derivarían de un mercado todavía más deprimido podrían ser duras. Por ejemplo Gran Bretaña, que es el otro país europeo cuyo mercado está en baja, ha visto como PSA ha rescindido temporalmente el contrato de trabajo a trescientos cincuenta operarios de su fábrica de Coventry. Cualquier gran constructor se plantearía esta posibilidad como una de tantas para frenar las consecuencias de una demanda desactivada. El propio Umberto Agnelli reconocía la semana pasada en París que Fiat ha debido realizar un «paro técnico» por prudencia. Raymond Levy por su parte citó la posibilidad de cerrar temporalmente una de sus factorías de chapa en España, algo que no está dispuesto a hacer pero que comentó como una posibilidad. Vistas así las cosas, la administración debería tener en cuenta que aún queda una revolución pendiente, la del automóvil; que aún tiene que plantearse la reducción del IVA como algo imprescindible para armonizarse con los demás países europeos y de paso insuflar una bocanada de aire fresco a un mercado dubitativo y esperanzador al mismo tiempo.



Alberto Mallo.

Motor 16



CAMBIO Y RUSCONI, S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. 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 Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Maroz (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Anzar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automecánico: M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina Rué. Automecánico: Loies Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Publicidad Zona Levante: Ramón Medina. Director de publicidad Internacional: M. Angel Durá. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Iribio. 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 66 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 6º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

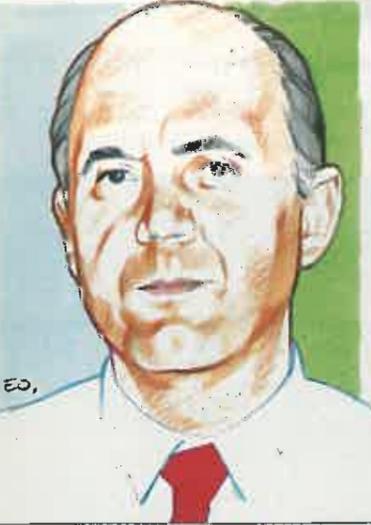
Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

LOPEZ ARRIORTUA VICEPRESIDENTE



dente para General Motors Europa. Este ingeniero industrial de 49 años de edad ha alcanzado una cota que parecía vedada para los ejecutivos nacidos en nuestro país. López Arriortua inició su andadura profesional en IDOM, como ingeniero de dirección de obra, después paso a Westinghouse como jefe de producción, para integrarse en Firestone Hispania durante once años y alcanzar el puesto de adjunto al director general. El nuevo vicepresidente de GME llegó a la firma en julio de 1980, en calidad de director del departamento de organización industrial, para desempeñar la dirección ejecutiva de compras de Adam Opel AG desde noviembre del 87. Con su nominación se abre una puerta de esperanza para situar a un español en la cabeza de GM.

RENAULT FI ENTIDAD BANCARIA

La sociedad financiera de Renault ha presentado ante el Ministerio de Economía la documentación necesaria para convertirse en entidad bancaria. Renault Fi, como se la conoce popularmente, figura a la cabeza del «ranking» nacional de las entidades financieras y durante el pasado ejercicio alcanzó un volumen de negocios de 106.000 millones de pesetas.



NISSAN OTRO MODO DE PRODUCCION

Las plantas españolas de Nissan dejarán de trabajar como unidades independientes para iniciar una coordinación de producción a escala mundial. Este sistema consiste en planificar y distribuir la producción de distintos modelos entre las instalaciones europeas, niponas y norteamericanas de forma que se eviten duplicidades innecesarias.



PREMIO BMW GANADOR DE LA QUINTA EDICION

La quinta edición del Premio BMW de Pintura ya tiene ganador. El pintor granadino Juan Manuel Brazam, de 47 años, ha sido seleccionado por un jurado, presidido por el director de la Real Academia de Bellas Artes, Federico Sopeña.

MOTORES DOS Y CUATRO TIEMPOS

Bajo el nombre genérico de Sigma, Ford ha iniciado el desarrollo de un nuevo propulsor de 900 centímetros cúbicos. Se enfocará hacia una próxima generación de «superminis», coches de menor tamaño que los Fiesta, que aparecerían probablemente en el año 1.994. Este proyecto se ha solapado con el programa Zeta para el desarrollo de los motores 1.8 de 130 caballos destinados a los XR3i que verán la luz en 1.992. Ford ha apostado también por los motores de dos tiempos y proyecta instalar una planta de desarrollo en el Reino Unido partiendo de los buenos resultados obtenidos por el americano Ralph Sarich y su motor Orbital con ciclo de dos tiempos. Estos diminutos pero potentes Orbital/Ford de 1.2 litros y tres cilindros estarán destinados inicialmente a los originales coches de ocio Zig y Zag.

EN VOZ BAJA

● Estos días se inician los trámites de homologación en el INTA del Daihatsu Aplaude. Su comercialización en España se iniciará en los primeros meses del 91.

● Y ya que hablamos de crisis del Golfo, mencionar que los Land Rover y Discovery seguirán vendiéndose en Kuwait y en Arabia Saudita. es más: las presentaciones en estos dos países de los Discovery 5 puertas no han sido suspendidas.

● Ahora que se habla tanto de restricciones energéticas, es momento para hacer públicos algunos datos: los tres buques de guerra enviados al Golfo Pérsico consumen doscientas cincuenta toneladas de fuel cada día de navegación. En dos meses, habrán quemado quince millones de litros de combustible. A ver lo que dura la crisis.

● Modelos de automóviles no catalizados, rechazados por los clientes alemanes, están invadiendo los mercados de segunda mano europeos. Las autoridades francesas han llamado la atención sobre estos Mercedes, BMW o Porsche, que se venden a precios competitivos.



VERDE Y ROJO

● Juan Barranco sigue siendo un fantástico demagogo cuando se refiere a temas de automoción. Ha propuesto que el Ayuntamiento de Madrid exima del pago del impuesto municipal a los automóviles que utilizan gasolina sin plomo. El ex-alcalde debe desconocer que prácticamente todos los coches fabricados en los últimos dos años pueden utilizar este combustible. ¿Cómo espera controlar a los que lo utilizan y a los que no?

● Pocas instituciones privadas hacen tanto por la Cultura como la Fundación Juan March. Un ejemplo más es la extraordinaria exposición sobre los Coches de Andy Warhol. Ningún amigo de los coches tiene excusas para perdersela.

● En distintos medios informativos, la Comunidad Autónoma de Madrid inserta un anuncio recomendando prudencia a los conductores. Nos parece estupendo. Pero no acabamos de entender por qué continúa con su slogan «Este verano disfrútalo con salud». ¿Es que el funcionario responsable sigue de veraneo? ¿Es que no se ha enterado de que el verano terminó el día 21 de septiembre?

● Nuestro mejores deseos de restablecimiento a Federico Asensio, compañero en la revista Auto 1, que ha sufrido un grave accidente de moto que le mantendrá apartado del trabajo durante algunos meses. ¡Animo compañero. Te esperamos en esta bendita profesión muy pronto!

MADRID IMPUESTOS QUE NO PARAN

De Madrid... al infierno, al paso que va la capital de España. El equipo de Gobierno ha anunciado para el próximo año fuertes subidas de los impuestos que afectan a los automovilistas. Así, el Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica subirá un 6,7 por ciento, la polémica ORA un 20 por ciento y la retirada de vehículos por la grúa un 15 por ciento. También se anuncia la ampliación de la ORA a la zona de Azca (el área comprendida entre General Yagüe, Castellana, José Abascal y Bravo Murillo) donde aparcar tres horas costará 700 pesetas.

JUGUETE AL SOL HONDA Y LA ECOLOGIA

Honda Motor acaba de anunciar su participación en el segundo desafío solar mundial que se celebrará en Australia el próximo mes de noviembre. La carrera comenzará en la ciudad de Darwin, en la costa norte de Australia y se desarrollará a través de 3000 kilómetros de carreteras abiertas, para terminar en la costa sur, en la ciudad de Adelaide. Un equipo de 27 especialistas ha llevado a cabo el proyecto.



CHISPAZOS MAS DE 250 VICTORIAS

Las bujías Champion han conseguido un éxito espectacular a lo largo de la temporada 90 de Fórmula 1, han conseguido la victoria número doscientos cincuenta en Grandes Premios. Las bujías Champion utilizadas en competición tienen cientos de puntos en común con las bujías empleadas en los automóviles de turismo más habituales.



BALLESTA



LA TRIBUNA

Raymond Levy
Presidente
de Renault

«Soy pesimista sobre las consecuencias del conflicto del Golfo, creo que el precio del barril de petróleo seguirá subiendo hasta cifras astronómicas. Por el momento no hemos tomado decisiones importantes con respecto a este tema».

«El precio de los coches subirá en un plazo de tiempo muy breve por culpa de esa crisis petrolífera. Los automóviles actuales emplean grandes cantidades de elementos plásticos, de materiales sintéticos derivados directamente del crudo; los costos de esos elementos se han disparado en las últimas semanas y repercutirán de forma considerable en la factura de cada coche».

«El Clio va a ser un éxito rotundo; los primeros indicios apuntan en ese sentido. Conseguiremos una penetración en el mercado español del orden del 6,5 por ciento aunque en este valor se incluya también la proporción correspondiente al P-5. El Clio debe situarse en el primer lugar de su segmento con un 22 por ciento del total».

«Tras oficializar nuestro acuerdo con Volvo hemos venido a Jerez para reunirnos en el Gran Premio, en un ambiente joven, animado por verdaderos amantes del automóvil. Esta unión Renault-Volvo nos permitirá ser fuertes en Europa y en América por cuanto nuestras áreas de influencia son complementarias. Volvo controla bien los mercados de USA, Inglaterra y Escandinavia, mientras que Renault es muy fuerte en Francia, España e Italia».



VANGUARDIA
La radiografía evidencia una mecánica de primera clase.



TRIUMPH TROPHY

EL REGRESO DE LAS INGLESA

La mítica marca británica Triumph ha vuelto con fuerza. Se han presentado ya los seis modelos que compondrán su gama. La Triumph Trophy es la más potente de la gama, su motor de cuatro cilindros con 1200 centímetros cúbicos logra una potencia de 141 caballos. Las versiones tricilíndricas son algo más tranquilas sin renunciar por ello a un carácter agresivo. Las Triumph estarán en el mercado español dentro de poco tiempo, tras llegar a Inglaterra y Alemania.



SATURN

OTRA DIMENSION

El último bombazo americano llega de la mano de General Motors, de una división inédita denominada Saturn, que ha iniciado su andadura con dos modelos de tracción delantera, un familiar y un coupé, equiparables con los modelos europeos o japoneses más vanguardistas. Los nuevos Saturn llevan motores de 1,9 litros de cubaje, equipados con culatas de ocho y dieciséis válvulas, motores dispuestos transversalmente en el vano anterior. Los productos más jóvenes de General Motors, equipados con cajas de cambio manuales de cinco velocidades son capaces de acelerar de cero a cien por hora en 9,7 segundos en el caso de los familiares y de 9,2 segundos en el caso de los coupés, bastante más ligeros. Los nuevos modelos Saturn de tracción delantera son rivales de categoría.

FIAT

FURGONETAS EN VALLADOLID

Fiat está estudiando la posibilidad de producir furgonetas en las instalaciones de Enasa en Valladolid. A la factoría pucelana se destinarán unas inversiones de 7.000 millones de pesetas del plan acordado entre la multinacional italiana y el INI tras la adquisición de Enasa. Por otra parte ha causado un gran impacto en el mundo económico el anuncio de que Fiat y la Compagnie Générale d'Electricité (CGE) han alcanzado un acuerdo para el intercambio de sus capitales sociales, lo que supone otro paso de calibre dentro de los negocios del grupo italiano fuera del sector de la automoción.

NUEVO BMW 850i

ESTE ES UNO DE LOS MEJORES AUTOMOVILES DEL MUNDO.



12 cilindros, seis velocidades y 300 CV. Por obra de BMW, la perfecta definición de un deportivo se convierte, al mismo tiempo, en un ejemplo de refinamiento y confort.

La pasión por el diseño que logra que la funcionalidad muestre su mejor estética.

La ingeniería fértil que eleva la construcción de motores a la categoría de arte y hace de su funcionamiento un modelo de perfección.

La minuciosidad que convierte el interior de un deportivo en un mundo de maravillosas sensaciones.

Los desvelos que fructifican en ma-

yores cotas de seguridad. De los ocupantes y del medio ambiente.

Así actúa la tecnología de vanguardia. Sin dejar espacio a la improvisación. Gracias a ello, en el interior de un BMW 850i sólo queda lugar para lo que usted busca. El auténtico placer de conducir.



**BMW SERIE 7
ESTE ES EL OTRO.**



BUZZ ROSS/LEWIS

Si hay un automóvil capaz de sintetizar lo mejor que la tecnología ha dado al automovilismo actual, se encuentra en BMW. Y, dentro de BMW, en su Serie 7.

¿Cuál es su secreto? Para empezar, ofrecer tres caras del éxito: 730i, 735i y

750i, con motorizaciones de seis o doce cilindros y potencias que llegan a los 300 CV.

Y tras este dinamismo excepcional, un buen número de aciertos compartidos por todos los modelos. Su diseño, ejemplo de aerodinámica y discreta ele-

gancia. O su interior, un mundo aparte donde se ha pensado con amplitud para que el refinamiento y el confort satisfagan por igual a todos los ocupantes: Asientos y retrovisores con memoria de posición, tapicerías de cuero o piel de búfalo, interior acondicionado para su sis-

tema de sonido envolvente y regulación automática de la temperatura de forma independiente para conductor y acompañante.

En la cima de la seguridad.

ABS, ASC, control automático de la estabilidad, EDC—selector electrónico de

la suspensión: confortable o deportiva,— Servotronic—servodirección electrónica de dureza progresiva en función de la velocidad—, Airbag... son sólo algunos ejemplos de una tecnología al servicio de la seguridad. La misma tecnología que no escatima esfuerzos para proteger el me-

dio ambiente. Así pues, para quien busca lo mejor de todos los automóviles en uno solo y busca también disfrutarlo a un precio lógico, BMW responde con su Serie 7. Y con el placer de conducir en su más elevada manifestación.





NUEVO AUDI 100

BERLINA OLIMPICA

La marca de Ingolstadt iniciará la comercialización del nuevo Audi 100 a principios del 91. Será el sustituto de un modelo ya mítico, que en 1982 logró el prestigioso galardón de Coche del Año en Europa.

LOS responsables de Audi estaban totalmente de acuerdo en que el nuevo modelo tendría que aportar sobre el anterior muchos elementos novedosos. Sin embargo, el nuevo Audi 100 no parece, a primera vista, que se diferencie en gran medida de lo hasta ahora conocido. La aerodinámica, característica principalísima en el veterano 100 está al alcance de cualquier otro constructor y lograr 0,29 de Cx no puede considerarse en modo alguno, como un éxito técnico.

El gran esfuerzo se ha centrado pues en otros conceptos. En primer lugar, el confort, tanto para el conductor, como, sobre todo, para los pasajeros, que en el modelo anterior, estaban peor tratados que en



cualquier otra berlina competidora. Otro segundo aspecto mejorado es el de la ventilación interior. La superficie acristalada se ha reducido y la inclinación del parabrisas y cristal posterior también se han reducido para limitar la insolación, aspecto éste que en mercados como el español, tienen una capital importancia.

A nadie se oculta que el Audi 100 tiene líneas parecidas a las del Mercedes e incluso los modernos BMW. No hay que olvidar que la serie W-124 y los BMW serie 5 son sus rivales naturales y frente a los que el veterano 100 se había quedado en inferioridad de condiciones.

Pese a la enorme similitud con el modelo anterior, los cambios son enormes. Por delante se parece al V8 y por detrás, está emparentado con el Audi 80, con las líneas redondeadas puestas de moda por los estilistas japoneses y ahora copiadas por los occidentales.

Bajo esta vestimenta, los elementos mecánicos también han sufrido no pocas modificaciones. La distancia entre ejes se incrementa hasta 2.700 milímetros, con lo que el espacio interior se ha acrecentado. Con ello, el momento de balanceo es me-



ESCASAS DIFERENCIAS
Habrá que ser un verdadero experto para diferenciar el nuevo Audi 100 de las versiones conocidas hasta la fecha, aunque, mecánicamente, las similitudes son pocas.



nor y por tanto, se mejora bastante el confort.

En cuanto a los motores, Audi estrenará con el nuevo 100 un motor que rompe con sus tradicionales esquemas: 6 cilindros en V. El veterano 5 cilindros ya no daba más de sí.

Este V6 no es más que una versión reducida del V8. En el Audi 100 se montará la versión de 2,8 litros y 175 caballos. De momento sólo con la culata de 12 válvu-

TRASERA A LA MODA

Los responsables del diseño se han esforzado en mejorar el confort y la habitabilidad del nuevo coche de Ingolstadt.



las, aunque se trabaja ya en una nueva versión de 3 litros y 24 válvulas que debe superar los 225 caballos. Por la parte baja de la gama, veremos motores de cuatro y cinco cilindros, de 102 y 150 caballos, así como una versión turbo, en el 5 cilindros, con 220 caballos. No podían faltar los diesel, atmosférico (100 CV) y turbo (120 CV). El modelo cumbre de la gama será el turbo 20 v.

F. C.

MALETERO INCREMENTADO

Nunca ha sido el tamaño del maletero la mejor virtud del viejo Audi 100. Ahora, esta cuestión polémica se ha revisado.

LOS ANILLOS DEL EXITO



PUEDE decirse sin error de masicido que el florecimiento de la marca Audi se inició con la versión 100. La consecución por aquellos días de 1982, del título de Mejor Coche del Año en Europa, fue el primer paso para su posición actual, compitiendo directamente con marcas del prestigio de Mercedes o BMW.

El veterano 100 marcó algunos hitos, como el de ofrecer los cristales enrasados, en un alarde aerodinámico que hoy día no nos llama la atención. O por ser la primera berlina

europea de alto standing que ofrecía a quien lo deseaba, un sistema de tracción a las cuatro ruedas. O por ofrecer el sistema de antibloqueo con posibilidad de desconexión desde el salpicadero...

Con el Audi 100 y la posterior versión 200, la marca alemana inició también en Los Angeles y Calgary, su aventura comercial americana, aprovechando el tirón de los juegos olímpicos, los anillos del Barón de Couber-tin y los cuatro aros que adornan la personalísima calandra.



¿Sabe cómo hacer perfecta su cadena de Alta Fidelidad



Compact Disc Sony



CDP-990

El sonido digital que hará perfecta su cadena

Ahora usted podrá disfrutar de una pureza y nitidez de sonido que nunca imaginó
Porque Sony, inventor del reproductor de CD ha avanzado para crear lo más perfecto en sonido: la **Tecnología de Pulsos** que incorpora el Convertidor Digital/Analógico (D/A) de 1 bit (Modelos CDP-690/790/990) y el filtro digital de 45 bits de resolución (CDP-990).
Con los Nuevos reproductores de CD Sony usted podrá alcanzar lo máximo en tecnología digital, y disfrutar del sonido perfecto.

...Y con sólo apretar un botón
Porque los Nuevos reproductores de CD Sony

ofrecen una increíble sencillez de manejo y una gran comodidad gracias a sus múltiples prestaciones.
Además, son muy fáciles de conectar a su cadena de Alta Fidelidad.

Con un reproductor de CD creado a su medida
Sony ha desarrollado más de 20 modelos diferentes para que usted elija el que mejor se adapte a sus necesidades.

Escoger el modelo adecuado es lo más fácil del mundo
Por su tamaño: 43 o 35 cms.

Por su capacidad: Desde 1 solo disco a Multidiscos que aceptan de 5 a 10 discos.
Por sus prestaciones: Convertidor D/A de 1 Bit que incorpora la Tecnología de Pulsos (exclusiva de Sony), Noise Shaping, 45 Bits de resolución, Custom File, Custom Edit, Mando a distancia programable...

Y por poco más de 25.000 ptas.
...Usted podrá disfrutar de un reproductor de CD Sony.
Descubra la pureza más absoluta en sonido de la manera más fácil.

Alcance la perfección en su cadena de Alta Fidelidad con un reproductor de CD creado a su medida.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:
900-37 77 77

SONY
Audio Digital



Casi tres años después del inicio de su comercialización en España, el Toyota Land Cruiser ha sufrido una remodelación que mejora sustancialmente los aspectos que en su día fueron más criticados. El motor sigue siendo VM, pero de cuatro cilindros en lugar de cinco.

Víctor Piccione.

Fotos: Ramón Rodríguez.

El Land Cruiser pasará a la historia como uno de los todo terreno míticos. Su larga vida se debe al buen diseño original del coche y a las acertadas mejoras que se han ido introduciendo. En esta ocasión, los Land Cruiser 250 TD que se comercializan en España, ensamblados por Salvador Caeta-

NUEVO TOYOTA LAND CRUISER

EL MITO CONTINUA

no en Portugal, han cambiado su motor buscando una mejor respuesta desde bajas revoluciones y un rendimiento en carretera más brillante. Para ello se ha recurrido a otro motor, que con una cilindrada parecida, pero con cuatro cilindros y un turbocompresor con intercooler, mejora sustancialmente la aceleración, la velocidad máxima y también el consumo, puesto que se pueden utilizar las marchas largas con más frecuencia. Al margen del nuevo

motor, el actual Land Cruiser, dispone de una dirección mejorada, con un diámetro de giro algo más reducido y con una mayor precisión. Ahora, para engranar la tracción a las ruedas delanteras, basta con apretar un botón situado en el tablero.

Los neumáticos son ahora unos Camac, también de origen portugués, que destacan por su tremenda resistencia.

Desde el punto de vista estético lo más llamativo es la nueva calandra, que ahora

INTERCOOLER A TOPE

Exteriormente el nuevo Land Cruiser se distingue por los retoques y el anagrama Intercooler en la parte posterior.



de laminas horizontales, con un marco cromado, con los grupos ópticos delanteros y traseros de nuevo diseño y unos paragolpes más envolventes. Delante se incorporan unos faros suplementarios integrados en el paragolpes.

Con todas estas mejoras, el Land Cruiser ha ganado mucho en su utilización como coche de uso diario, tanto en ciudad como en carretera, sin perder nada de su gran efectividad y fiabilidad en campo.

La respuesta del motor es ahora mucho más rápida, y es sorprendente la facilidad de este motor para subir de vueltas y girar a regímenes en torno a las 4.500 revoluciones por minuto, sin que la temperatura suba. Su comercialización es inmediata y el precio se ha visto incrementado en sólo unas 70.000 pesetas.

FICHA TÉCNICA

	LAND CRUISER TD INTERCOOLER
MOTOR	
Disposición	Delantero Longitudinal
Nº de cilindros	4 En línea
Cilindrada (c.c.)	2.499
Árbol de levas	Árbol lateral
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección indirecta y turbo
Compresión	22:1
Potencia máxima / r.p.m.	114cv(84kw) / 4 200
Par máximo / r.p.m.	28,3mKg(277 Nm) / 2 350
TRANSMISION	
Tracción	Trasera o Total
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
DIRECCION	
Sistema	Rec. bolas / Asistida
Diámetro de giro (m)	12,4
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados / Tambor
SUSPENSIONES	
Delantera	Eje rígido
Trasera	Eje rígido
NEUMATICOS	
Medida	205 R 16
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.835
Largo/ancho/alto (mm)	4 350 / 1 690 / 1 955
Capacidad del depósito (l)	90
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Velocidad Máxima (km/h)	145
Nivel de ruido a 90km/h(dB)	80
Precio (IVA incluido)	3.067.000



MÁS COMODO

Los nuevos asientos del Land Cruiser sujetan mucho mejor y resultan mucho más cómodos, sobre todo en campo.

MERCADO PETROLERO

ESPAÑA
ATRAE

La crisis, estacional, de la venta de coches y la tremenda escalada de los combustibles no es obstáculo para que en los próximos cinco años la red española de gasolineras alcance los siete mil puntos de venta. Los estudios, proyectos y estrategias de las multinacionales del sector valoran el mercado español como uno de los más interesantes de la Comunidad Europea. El futuro es todavía incierto, pero todos apuestan muy fuerte.

Las estaciones de servicio dedicadas a los camiones son parte de los objetivos de las multinacionales del sector.

DESDE que el pasado mes de julio entrara en vigor el nuevo sistema de precios de los combustibles, los automovilistas españoles hemos conocido seis subidas. La primera obedeció a criterios de ajuste de la oferta y la demanda del mercado petrolero. Las cinco siguientes han sido debidas a las repercusiones del conflicto del Golfo Pérsico, un conflicto que en nuestro país ha situado el valor de la gasolina por encima del récord histórico alcanzado en el año 1983.

Pese a esta mala situación, valorada por los expertos del sector como muy crítica pero pasajera, el estudio y creación de nuevas gasolineras no ha sido abandonado por las empresas petroleras nacionales y extranjeras que desean establecerse.

La red española de estaciones de servicio cuenta en la actualidad con 3.600 puntos de venta de gasolina. En los próximos cinco años se instalarán 3.900 nuevas gasolineras, con lo que se llegará a una red de cerca de 7.000 puntos de ventas, ya que otras 500 de las ahora existentes se cerrarán. Entre las empresas que buscan un hueco en el mercado de las estaciones de servicio figura la británica Norfolk Hause Group PLC, que en su país es el primer operador independiente con más de 210 gasolineras.

Kate Saunders, consejera delegada de Norfolk España y analista del sector, observa el mercado de las estaciones de servicio en nuestro país como uno de los más interesantes de la Comunidad Europea. Dos son las razones fundamentales por las que desean establecerse. En primer lugar el aumento considerable del parque automovilístico; y en segundo, las fuertes inversiones que se están realizando en carreteras que van a provocar una mayor utilización del vehículo en detrimento de otros medios de transporte como el avión. Como consecuencia de estos dos hechos los kilómetros anuales que efectúan los conductores españoles van a aumentar considerablemente en los próximos años.

Según los estudios realizados por esta multinacional británica, en la red viaria española apenas existen estaciones de servicio de calidad y sobre todo hay una gran escasez de estaciones dedicadas a los camiones. Estos estudios se han llevado a cabo analizando cómo debe ser la instalación de cada punto de venta, teniendo en cuenta los datos sociodemográficos de la zona, circulación y posibles cambios de la red viaria.

El reto y la concentración de Norfolk

España es la creación de gasolineras para camiones. Estas se caracterizarán por tener zonas muy amplias de aparcamiento para vehículos pesados, duchas, tiendas, restaurante, moteles, etc. Esta idea no está concebida nada más que para España, otros países como Francia y Portugal también forman parte de estos planes, con un objetivo muy claro: crear una red paneuropea de estaciones de servicio para camiones.

Norfolk llegará a acuerdos con multinacionales petroleras para la explotación de sus centros. Ellos pondrán las instalaciones y sus futuros socios la imagen, suministros, etc. Otras compañías petroleras también están llegando a acuerdos con otras empresas del sector. Este es el caso del grupo petrolero francés Elf Aquitaine que desde el pasado mes de mayo controla el 25 por ciento de la Compañía Española de Petróleos, S.A. (CEPSA) y tiene previsto invertir hasta finales de 1991 unos 3.500 millones de pesetas. De éstos, 1.500 irán destinados a la construcción de cinco estaciones de servicio en este año, fijando su presencia en el mercado español con 12 gasolineras. Durante 1991 invertirán 2.000 millones con lo que el número de gasolineras alcanzará la veintena.

El grupo BPMED, formado por la compañía británica British Petroleum y la española Petromed apuestan también muy fuerte. Durante los próximos nueve años invertirán 60.000 millones de pesetas.

Cerca de un 70 por ciento de esta cifra, es decir, unos 40.000 millones irán destinados a desarrollar su red de gasolineras en España. El resto, 20.000 millones se dedicarán a la actividad de lubricantes y a la construcción de varias áreas de servicio especializadas en camiones. Para finales del próximo año contará con un total de 20 estaciones en la red paralela y 120 pertenecientes a la red del monopolio. Para antes del año 2.000 BPMED tendrá una red de 450 estaciones de servicio, de las que el 85 por ciento será de su propiedad.

Todas estas fuertes inversiones, estudios y estrategias por estar presentes en el mercado de las gasolineras va a traer una mejora en la calidad del servicio, ya que la competencia será dura y buscarán numerosas fórmulas para atraer al automovilista. De hecho, muy pronto en España se pondrán en marcha las tarjetas gasolina que sustituirán a los cheques gasolina. CEPSA y Repsol quieren sacar al mercado sus propias tarjetas de pago. Este sistema se considera como muy efectivo y beneficioso para todas las partes. En países de la Comunidad Europea como Francia y Bélgica este sistema está muy extendido, representando el 50 por ciento como medio de pago. En Cataluña, las estaciones de servicio barcelonesas llegaron hace un año a un acuerdo con la Caixa para poner en funcionamiento un sistema de pago mediante una tarjeta magnética, similar a la que se utiliza en los peajes. Por su parte

Campsa, Visa y 4B llegaron en febrero de 1989 a un acuerdo para la utilización de tarjetas en todas las estaciones de servicio abanderadas por la compañía española.

Según estudios realizados por Campsa un 30 por ciento de los conductores españoles utilizarían las tarjetas gasolina.

El futuro todavía es incierto. Actualmente en España la facturación media de una

estación de servicio ronda los tres millones de pesetas al día. Lógicamente se incrementará el consumo, pero con una red de 7.000 puntos de distribución descenderá la facturación de cada uno de ellos. Los servicios paralelos que se creen en torno a las gasolineras serán los que hagan más rentables este mercado.

Para Kate Saunders todavía quedan grandes interrogantes sobre el futuro de las estaciones de servicio en España y no es fácil hablar de quién va a ocupar el primer puesto. Para la consejera delegada de Norfolk España, con los datos existentes, será Repsol quien tenga los puntos más fuertes y mejores gasolineras en España. La multinacional española Repsol pondrá un freno muy fuerte a las extranjeras en los próximos diez años como poco, hasta que el desarrollo urbanístico de las ciudades españolas se extienda y deje sitios óptimos para nuevas gasolineras. ○

Javier Solano



JURADO PREMIO "White Label" '90

ESTAN BUSCANDO AUTENTICIDAD

ANTONIO ALFEREZ
Director Adjunto "DIARIO 16"

ALFONSO USSIA
Escritor - Periodista

ANTONIO DE SENILLOSA
Político - Escritor

JOSE LUIS COLL
Escritor - Humorista

JOAQUIN AROZAMENA
Periodista - Presentador TVE

RAUL TORRES
Escritor - Periodista

ANTONIO MINGOTE
De la Real Academia de la Lengua - Humorista

BASILIO ROGADO
Periodista

Un jurado de excepción para un premio a la excepción.

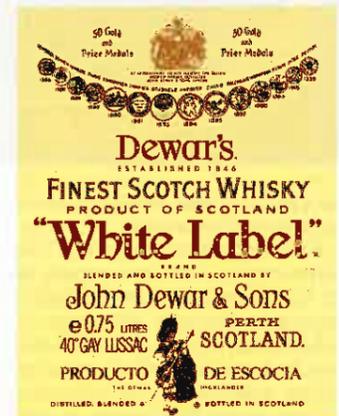
Ya los conoces.

Son de los que valoran la personalidad sobre el prestigio. El silencio al grito. Forman jurado y buscan gente que es feliz con lo que hace. Y que, probablemente, lo que hacen, hace feliz a los demás.

Esa gente excepcional se merece un premio a la excepción: **5 Millones para él y 1 Millón para ti por contarnos como le ves.**

Si conoces a alguien así, hombre o mujer, envía al jurado su perfil, edad, teléfono, hobbies... al **Apartado de Correos 222 de Madrid**, o si lo prefieres, para ampliar información, llama al teléfono:

900/10 19 92



NUEVO NEUMÁTICO

MICHELIN SE ESCRIBE CON T

La firma francesa Michelin, líder europea en el mercado de neumáticos, ha lanzado un nuevo producto, el MXT. Todo un acontecimiento para una marca poco pródiga en lanzamientos.

LA marca francesa ha presentado en el Salón de París su nuevo producto. Una cubierta con el código «T», llamada a sustituir a medio plazo a la popular MXL. Un neumático de tipo intermedio, homologado para velocidades inferiores a 190 kilómetros por hora, que es precisamente lo que define esa letra «T» en su denominación.

Como deben saber, los neumáticos tienen un código internacional en función de la velocidad máxima para la que se homologan: la S es hasta 180; la H es hasta 210; la V es hasta 240; y la Z para velocidades más altas aún. Recientemente se ha creado esta categoría intermedia, con la definición T, hasta 190 km/h. Una división ciertamente polémica porque no supone en la práctica gran diferencia sobre lo hasta ahora reglamentado.

El nuevo neumático Michelin es fruto de intensos trabajos de investigación y marketing, no en balde el MXT tiene que ser un producto válido para tres mercados tan diferentes como el europeo, el americano e incluso el asiático.

La primera cuestión es que el MXT sólo existirá en perfiles 70 y 65; series por tanto anchas y abandono casi definitivo



EL ANCHO MANDA

Michelin apuesta definitivamente por las dimensiones anchas para su nueva generación de neumáticos, bautizados MXT.



MAYOR AGARRE

La gran novedad, al margen su dibujo exterior, estriba en los diferentes compuestos de goma en cada zona de la banda de rodamiento.

del perfil standart (80) que los clientes escasamente demandan.

Estructuralmente, el MXT es, obviamente radial, con una carcasa en polyester o en rayón (según las dimensiones) y dos capas, cruzadas, de acero.

Los compuestos de goma son nuevos, con la particularidad de que son diferentes en cada sector de la banda de rodamiento. Una tecnología de vanguardia

puesta a punto en los neumáticos de competición y que creemos que es la primera vez que se lleva a cabo en una cubierta de gran serie.

Exteriormente, Michelin también apuesta por un cambio radical. Parece ser que la moda de los grandes canales longitudinales va imponiéndose y Michelin no quiere ser ajeno, a esta cuestión que es más de marketing que técnica, pero lo

cierto es que con estos canales el drenaje aumenta, aunque presente otros inconvenientes.

En la escultura de la banda de rodamiento (que no es ni mucho menos una cuestión estética, sino fruto de laboriosas investigaciones), encontramos los siguientes elementos: unos canales cuya anchura varía, haciendo un efecto turbina que facilita la evacuación del agua; canales transversales diagonales, con el mismo fin; el canal central, muy ancho; y las laminillas de perfil irregular, muy en el estilo de los neumáticos llamados «de contacto», para utilización invernal. Una estética diametralmente opuesta a lo tradicional en la marca francesa y que, por el contrario, recuerda mucho a lo que su marca «satélite» Kleber lanzó hace un par de años.

En comparación a la rueda a la que sustituye (la MXL, que seguirá en producción durante algunos meses), la nueva cubierta ofrece las siguientes mejoras cuantificadas:

El peso se ha reducido en un 5 por ciento.

La duración aumenta en un 5 por ciento.

El nivel sonoro a 90 km/h se ha reduci-

do entre el 10 y el 15 por ciento (dependiendo del tipo de pavimento).

La resistencia al aquaplaning aumenta entre un 5 y un 15 por ciento.

El agarre en nieve aumenta en un 10 por ciento.

La resistencia a la rodadura se ha reducido en un 5 por ciento.

Por ahora, la MXT, que se monta ya en algunos coches como primer equipo (la hemos visto en algunas unidades de los nuevos Ford Escort y Orion) y está disponible en las siguientes dimensiones: en llanta 13", desde 145/70 hasta 185/70; en

llanta 14", desde 165/70 hasta 185/70; estas dimensiones en perfil 70. En perfil más bajo, de 65, hay una dimensión en llanta 13" y la gran mayoría, en llanta de 14", desde 165/65 hasta 195/65. Próximamente habrá MXT en llanta de 15".

En cuanto a los precios, es intención de Michelin de no modificarlos respecto de las MXL, si bien es cierto que el encarecimiento del petróleo puede hacer subir los precios de los neumáticos en proporción más que considerable.

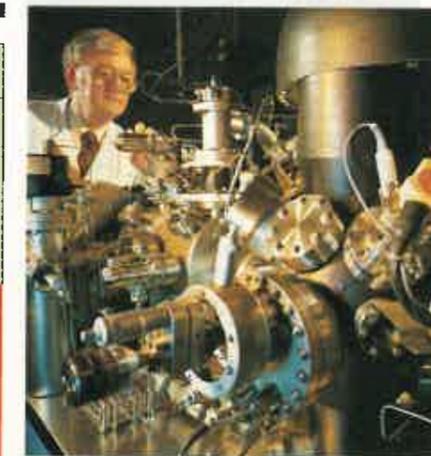
José M. Cernuda

EN POCAS PALABRAS

● NEUMATICOS SILENCIOSOS

La firma alemana Uniroyal, ha presentado una nueva gama de neumáticos para camiones que aunan la rentabilidad con la protección de nuestro medio ambiente.

Se ha procurado evitar en lo posible los ruidos producidos por los neumáticos de los grandes camiones, que están considerados como una de las mayores fuentes de contaminación acústica de rodamiento.



● EL MUNDO DE LA TECNOLOGIA

El Manufacturing Systems Engineering Group es un centro de tecnología avanzada radicado en la Universidad de Warwick, Gran Bretaña. Con la colaboración de Rolls-Royce y el Grupo Rover, este centro trabaja en el desarrollo de nuevos materiales con aplicaciones en la industria automovilística y de la aviación. Otro de los principales proyectos se centra en el estudio y perfeccionamiento de catalizadores para hacer frente a la contaminación producida por la emisión de gases de escape de los automóviles, para lo que se cuenta con un sofisticado laboratorio para las investigaciones sobre Catálisis y Dispositivos de Estado Sólido.

● COCHES ELECTRICOS EN LOS ANGELES

Los automóviles impulsados por motores eléctricos son la solución adoptada por la ciudad de Los Angeles para luchar contra la contaminación, tanto de los gases como de los ruidos. La empresa anglo-sueca Clean Air Transport será la encargada de suministrar los coches. Estos empezarán a suministrarse a partir de 1991. El proyecto está ya completamente definido, un coche de tres puertas en cuyo interior caben cómodamente cuatro pasajeros. El propulsor alimentado por 12 baterías, desarrolla 45 caballos de potencia y tiene un motor auxiliar de gasolina para casos de emergencia, también equipada con aire acondicionado y microordenador. Tiene autonomía para 100 kilómetros.

MONTEGO CLUBMAN

ACABA de ser presentada una serie limitada del Rover Montego, el Clubman. Se presenta en versión de gasolina con el ya conocido motor de 1.598 centímetros cúbicos que desarrolla 83 caballos de potencia y un modelo diesel con el propulsor de dos litros que proporciona 81 caballos. Al completo equipamiento del Montego, que incluye

la dirección servosistida, elevallas eléctricas, cierre centralizado y retrovisores con mando eléctrico, se ha incorporado ahora el techo solar eléctrico, una banda reflectante en la parte trasera y nuevos colores exclusivos. El precio del Montego Clubman es de 1.750.000 pesetas para el 1.6 y de 2.300.000 en la versión 2.0 Diesel.



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

En Cova Venecia, que se encuentra en la calle Ferrocarril 39, ofrecen un Volkswagen Golf 1600 C matrícula M-KV con 40.000 kilómetros. Tiene una garantía de tres meses y como extras cuenta con equipo de música. Es de color blanco y su precio es de 975.000 pesetas. El teléfono de Cova Venecia es el 91/2285707.



BARCELONA

En Centralisa, situado en Ricardo Villa s/n. (93/2034250) se encuentra a la venta un Ford Fiesta 1.100 CL. Es del año 90, color rojo y cuenta con la garantía de fábrica. Tan sólo tiene 2.600 km. y como extra incluye cierre centralizado. Su precio es de 940.000 ptas.

KEVIN SCHWANTZ

Soy un entusiasta de la velocidad y en especial de los grandes premios de motociclismo.

Sigo muy de cerca la trayectoria de todos los pilotos pero hay uno en especial cuyo pilotaje me parece excepcional.

Se trata de Kevin Schwantz, piloto del equipo Suzuki. Me



gustaría que me informasen sobre su carrera profesional.

Jorge Z. Sánchez.
Madrid.

Piloto Suzuki a lo largo de su carrera profesional, Kevin Schwantz es el último de los participantes en los campeonatos de una dinastía de norteamericanos que dejaron la ceniza de los «dirt tracks» norteamericanos para conquistar el mundo. Sus características son un enorme talento natural que le convierte en uno de los pilotos más interesantes de los 500 c.c. y en uno de los más rápidos en condiciones diversas.

Este delgado tejano de 25 años también resulta único por su aire de aparente desenfado. A pesar de su destacada posición de superestrella, sigue siendo una de las personas más amables y adsequibles del «paddock».

Yoshimura, miembro de Suzuki, descubrió su talento y lo contrató para su Superbike EE.UU en 1985, donde se convirtió inmediatamente en el héroe avasallador de las series, aunque el título fue a parar a Fred Merkel, un piloto más hecho.

En 1986 vino a Europa por primera vez para competir en el Transatlantic Challenge en el que venció a Merkel convirtiéndose en el piloto con mayor número de puntos; una hazaña que repitió en 1987 cuando superó a Wayne Rainey.

Ese año demostró en varias carreras del G.P. que estaba listo para competir con los mejores del mundo. En su primera tem-

porada del G.P. completa, en 1988, ganó la primera carrera del año en Japón para llevarse de nuevo la victoria bajo la lluvia en Alemania.

En 1989, de 15 carreras inició nueve en «pole position» y registró ocho de las vueltas más rápidas durante el año.

En numerosas ocasiones, Schwantz arriesgó demasiado, sufriendo varias caídas cuando iba a la cabeza. En 1989 le ocurrió tres veces, lo que a la par de tres carreras incompletas le dejó en el cuarto puesto.

El año 1990 ha supuesto la confirmación de Schwantz tras el segundo puesto obtenido en 500 c.c.

CARNET PELIGROSO

La siguiente carta tiene el fin de manifestar el desacuerdo con la actual legislación a la hora de obtener el carnet para conducir motocicletas.

Según mi opinión lo que es ilógico es que una persona que ha cogido algunas horas en scooter, y que supera un examen que se puede calificar como de irrisorio, esté según consta en un carnet, capacitado para coger a partir de ese instante cualquier motocicleta de cilindradas bestiales. Acaso ¿no sería más lógico que hubiese diferentes tipos de carnet para motocicletas dependiendo de las cilindradas de los aparatos?

Me consta que diferentes países utilizan este sistema, mucho más lógico y racional que el nuestro. Superar un examen cuando se pretende aumentar de cilindrada y siempre tras haber pasado un periodo de adaptación a la cilindrada anterior.

De esta forma se evitarían lamentables accidentes como los ocurridos en el pasado Gran Premio de Jerez donde la mayoría de los famosos accidentes ocurridos en el kilómetro 234, correspondieron a motos de gran cilindrada con conductores noveles en la mayoría de los casos.

De igual forma debería suceder con los ciclomotores condu-



PARRILLA DE SALIDA

1. A. Frost (Ferrari) 1 18 824	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 18 387
4. J. Alest (Tyrrell-Ford) 1 19 604	2. N. Mansell (Ferrari) 1 19 106
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 19 647	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 19 618
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 19 700	5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 19 689
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 20 610	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 20 367
15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 21 167	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 21 060
3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 21 215	26. P. Alliot (Ligier-Arrows) 1 21 170
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 21 277	15. A. Suzuki (Laurousse-Lamborghini) 1 21 244
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 21 551	22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 21 467
25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 21 996	16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 21 910
17. G. Tarquini (AGS-Ford) 1 22 466	14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 22 288
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 23 133	18. Y. Dalmass (AGS-Ford) 1 22 716
	9. M. Albareto (Arrows-Ford) 1 23 161

FE DE ERRATAS

En la crónica del G.P. de Jerez de F-1 del nº 363 apareció por error la parrilla de salida del G.P. de Portugal. Sobre estas líneas reproducimos la correcta.

cidos por jóvenes que no saben lo que tienen entre manos. Y el problema no es sólo para ellos sino que también se difunde entre todos los conductores habituales que tienen que soportar innumerables «pirulas» de estos jovencitos y jovencitas que desconocen qué es y para qué sirve el casco, al igual que el código de la circulación y sus señales. Raro es el joven que señala adecuadamente una maniobra o que cumple con las normas de circulación. Gracias a Dios no todos los que montan en ciclomotor son tan inconscientes y los hay que saben lo que se traen entre manos.

Susana Nuñez.
Madrid.

**NUEVO PEUGEOT 405 GTX
EL TRIUNFO DEL TALENTO**



P.V.P. Desde 2.761.500 ptas. (IVA y transporte incluidos).

GTX Tres letras que definen todo un concepto: dinamismo, exclusividad, prestaciones... Concepto que, añadido a la expresión de talento del Peugeot 405, pone a su alcance lo que siempre ha querido tener: El nuevo Peugeot 405 GTX. Un coche hecho para el triunfo.

Llantas de aleación ligera, alerón trasero, volante deportivo, 123 CV., hasta 200 Km/h., de 0 a 100 Km/h. en 9,7 segundos. Todo un GTX por diseño, mecánica y prestaciones. Todo un Peugeot 405 por talento. Un talento triunfador que se suma a la gran gama Peugeot 405 con versiones en gasolina o diesel,

automáticos, con inyección electrónica, break, 16 válvulas, incluso tracción total. Y ahora, también con el nuevo Peugeot 405 GTX. El triunfo del talento.

**PEUGEOT 405
EXPRESION DE TALENTO.**



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



NISSAN PRIMERA 2.0 GT

HECHO A MEDIDA



VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Acabado impecable
- Motor brillante

NISSAN PRIMERA 2.0 GT
PRECIO: 3.434.393 PTAS.

- Luz de cruce escasa
- Espacio trasero justo
- Consumo a 120 Km/h alto

DEFECTOS

Son datos lo suficientemente llamativos como para que el Primera no pase como un producto nipón más en el mercado. Se trata del primer coche japonés proyectado y desarrollado desde el principio para el mercado europeo. Se fabrica en Inglaterra con un 80 por ciento de inversión aportada por la Comunidad por lo que se puede comercializar sin limitaciones de cupo ni otros problemas burocráticos. Ha sido la estrella del Salón de Birmingham y encima se ha mostrado en nuestra prueba a fondo como un perfecto competidor frente a los conocidos modelos europeos de su segmento. Con el Primera se recorrieron en Europa más de 200.000 kilómetros de prueba con un equipo especial de técnicos japoneses que adaptaron el coche a las características de las carreteras de este continente. En las siguientes páginas analizamos el resultado de todo ello.



LLAMATIVO. En el equipo aerodinámico del Primera GT destaca el llamativo alerón posterior típico ya en estas versiones.

SEGUN Nissan es el coche que Europa pide, un modelo diseñado y construido atendiendo las exigencias del ahora convertido en mercado más importante del mundo y mejor cliente para la firma japonesa, el continente Europeo.

También es cierto que en los últimos años las tendencias han apuntado a vehículos menos voluminosos, más aerodinámicos y sobre todo más económicos tanto en consumo como en mantenimiento

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 150 CV (110 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 18,5 mkg (181 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 Km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 14,1 Km/h. Velocidad en 3ª

a 1.000 rpm: 21,4 Km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 27,8 Km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 34,2 Km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: De serie.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con sistema multibrazo y muelles helicoidales. Trasera: Independiente, de brazos paralelos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/60 R 14. Llantas de aleación de 6 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,8
En conducción rápida	13,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	10,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	625

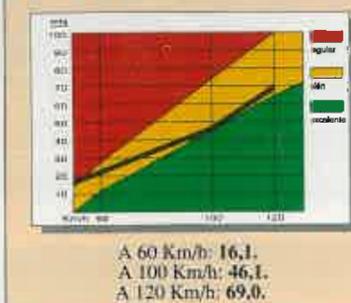
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	212,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	9,6
Recorriendo (metros)	159
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,5
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,3
recorriendo (metros)	322
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,4
recorriendo (metros)	426

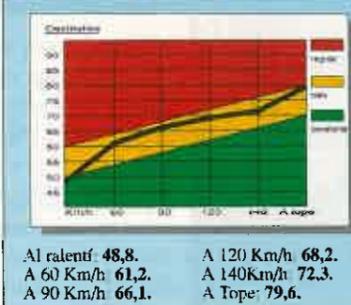
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



El nuevo Nissan Primera es el resultado de la lógica y de una combinación de todas estas exigencias. Un modelo coherente y bien hecho que tiene en su versión GT la variante deportiva casi obligatoria en este segmento para estar al nivel de otras marcas.

El Primera no se puede asociar con el Bluebird porque simplemente no se parecen en nada. Lo primero que llama la atención es una línea actual, compacta, que sin embargo esconde un habitáculo más grande de lo esperado.

Su parecido con otros modelos del mercado es fruto más bien del diseño por ordenador y de las pautas marcadas por el túnel de viento que por el aparente espionaje industrial.

Sin embargo todo producto nipón tiene algo especial que lo distingue de los demás, que lo encasilla automáticamente en una lista de productos más exclusivos.

Una vez que se ha tomado asiento en el Primera 2.0 GT, la primera sensación es que la sencillez reina en el habitáculo. No se ha recurrido a un cuadro de relojes futurista, no te vuelven loco a base de teclitas y poner en marcha el limpiaparabrisas no entraña más esfuerzo que bajar una palanca sin retirar las manos del volante. Todo está a mano y el periodo de adaptación no existe, desde el primer momento el panel de instrumentos se utiliza al máximo.

Haciendo honor a la fama que acompaña sistemáticamente a cualquier producto nipón, el acabado del Primera 2.0 GT es sobresaliente. Es difícil encontrar una pieza mal ajustada y el plástico, bien utilizado, parece adquirir un valor superior a otros materiales más nobles.

El volante es regulable y se adapta perfectamente a la posición del cuerpo y de las manos con una medida y grosor ideales. La palanca de cambios por su parte muestra la precisión y velocidad justas para no perder ni un segundo cuando se trata de exprimir al máximo la mecánica.

Y hablando de mecánica, el motor del Primera GT sorprende desde el primer momento por un silencio de marcha que no es anticipo de una falta de nervio o prestaciones. A medida que la aguja se sitúa en la zona alta del cuentavueltas la cosa se va animando y ya es posible escuchar en el habitáculo un agradable murmullo bien filtrado que nos hace pensar en 16 válvulas trabajando a pleno rendimiento.

Sobre la base de un propulsor conocido y después de realizar en él una gran cantidad de transformaciones, en Nissan han conseguido para el Primera GT un motor con doble árbol de levas, cuatro cilindros y 16 válvulas que desarrolla 150 caballos. La presión ejercida sobre el pedal derecho se transforma en una aceleración que empieza a sorprender del todo cuando se supera el límite de las 3.000 revoluciones. A partir de este momento y en segundos, el último Nissan enseña sus dientes sin brusquedades pero de una forma brillante.

La aceleración, así como las recupera-

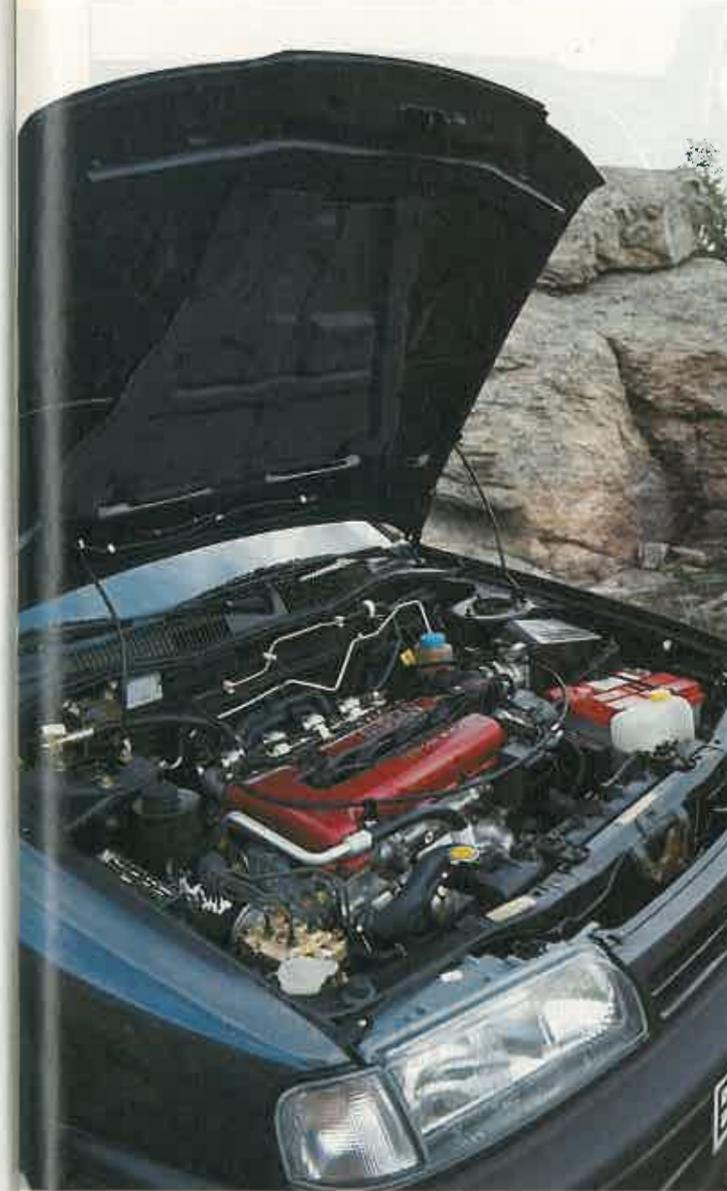
CADA VEZ MAS BONITOS

No tienen que ser más bonitos sino andar bien, pero lo cierto es que cada día los fabricantes se superan en la apariencia exterior de los propulsores.

en un término medio mucho más favorable.

El propietario de un Primera va a disfrutar del coche tanto en sus desplazamientos en solitario como en sus salidas familiares. Pero ya que se ha decidido por una versión más deportiva sus pretensiones a la hora de pisar el acelerador no van a ser las mismas. El comportamiento de la versión GT, con su exclusiva suspensión delantera multibrazo, intenta convencer tanto al conductor solitario como a la familia que en este caso utiliza el coche tanto o más a menudo. En la práctica el compromiso se consigue a medias, la suspensión es lo suficientemente firme como para que el Primera pase por cualquier sitio sin inmutarse, y no llega a ser tan seca como para que los ocupantes sufran las consecuencias. Aunque nunca irán tan cómodos como en el resto de la gama.

Y es que en un coche con la estabilidad del Primera, la comodidad tiene que pa-



ciones o la velocidad máxima entran dentro de lo que se espera de un familiar deportivo con 150 caballos. En consumo, se aprecian algunas cifras que sorprenden por superar el gasto normal, caso del combustible consumido a 120 y a 140 kilómetros por hora de media. A la hora de calcular el consumo medio, la cifra conseguida en la prueba de ciudad salva al Primera GT y finalmente queda situado

ESPECTACULAR

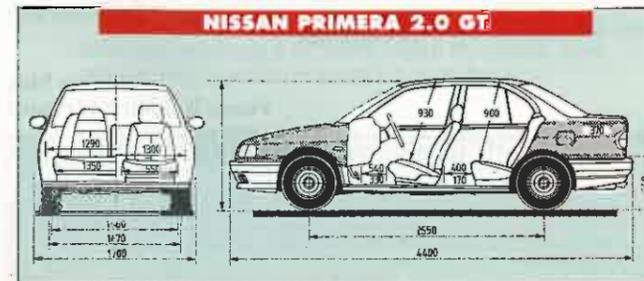
El Primera GT se tiene todo. Aguanta los ritmos más fuertes sin protestar gracias a la suspensión delantera multibrazo.

sar siempre a un segundo término, el cliente debe saberlo cuando se decide por un modelo más deportivo.

El comportamiento del Primera GT es sencillamente excelente. La potencia se transmite al suelo sin pérdidas de tracción, algo complicado cuando se habla de 150 caballos, y las suspensiones realizan su trabajo, independientemente del estado de la carretera, de forma efectiva. Este magnífico comportamiento junto con la dificultad de encontrar el límite de adherencia, animan al conductor a aumentar el ritmo de marcha y exprimir posibilidades propias.

La dirección asistida de serie es un complemento perfecto al buen rendimiento de la suspensión contando en todo momento con el suficiente tacto como para saber por dónde pisa el coche. Es silenciosa y ayuda en parado a mover las ruedas sin ningún esfuerzo.

El pedal de freno cuenta con un tacto y



una progresividad realmente agradables y aunque va equipado de serie con antibloqueo, éste realiza su trabajo en el momento preciso y no antes. Esto permite un tipo de conducción más agresiva sin que por ello las frenadas se alarguen peligrosamente.

En un principio hablabamos de unos interiores sencillos pero no por ello pobres. En el equipamiento del Primera GT no se encuentra ninguna laguna importante y las opciones que ahora mismo tienen más importancia para el cliente, en el Primera son de serie. Es el caso del Aire acondicionado, el ABS, los cuatro elevadores eléctricos o el cierre centralizado.

Las luces de cruce se muestran bastante escasas a la hora de circular a buen ritmo con circulación fluida de frente. No ocurre lo mismo con las largas que iluminan



ACABADO IMPECABLE

Tanto el acabado como la calidad de los materiales están al más alto nivel. El espacio para ocupantes es razonable.

la carretera de una manera limpia y profunda.

La habitabilidad del último Nissan no es de las mejores de su segmento. Su tamaño exterior, menor que el de sus rivales, ha influido en ello pero sin embargo se ha aprovechado hasta el último centímetro cuadrado e interiormente uno no se siente, ni mucho menos, agobiado.

Nos ha costado encontrar una pega importante en el Primera GT, lo cierto es que es un producto muy bien realizado, hecho a medida del conductor europeo y dotado de todos los alicientes necesarios, incluido la exclusividad, para reclamar la atención del mercado. Su precio se puede considerar interesante teniendo en cuenta esa exclusividad a la que nos referíamos y la buena calidad del producto, totalmente competitiva para vehículos alemanes o franceses.

En las páginas siguientes comparamos el último Nissan con su competencia más directa que recae lógicamente en las berlinas europeas con ciertas pretensiones deportivas, y que le ponen las cosas aún más difíciles.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador Nissan Motor Ibérica, S.A., Gran Vía de Carlos III, 140-142 08034 Barcelona. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 60 puntos de asistencia técnica en toda España.

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Muy equilibrado y brillante, la técnica de las 16 válvulas no tiene secretos para los japoneses.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Suave y precisa como ya nos tienen acostumbrados. Permite cambiar con rapidez.
TRANSMISION	Buena	Está bien adaptada a las posibilidades del motor. No ha primado la economía de consumo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Se alcanza la postura ideal rápidamente gracias a los distintos reglajes de los asientos y el volante.
CLIMATIZACION	Buena	El caudal de aire es copioso y en verano se puede recurrir al aire acondicionado de serie.
SONORIDAD	Excelente	Es muy silencioso hasta que exprimimos a fondo el motor, entonces llega un sonido bien filtrado.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es precisa y rápida y traspasa con garantías las irregularidades del suelo a las manos.
FRENOS	Buenos	Tienen un recorrido idóneo y muestran la dureza justa. El ABS entra en acción muy a tiempo.
SUSPENSION	Buena	El sistema multibrazo en el eje delantero consigue que el Primera vaya sobre railes.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Las medidas exteriores bastante compactas limitan el espacio interior. Está bastante conseguida.
MALETERO	Normal	Está en un término medio bastante aceptable. Entra el equipaje normal de cuatro personas.
CALIDAD	Excelente	Imposible encontrar un fallo de acabado. Los elementos son de buena calidad.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Como están las cosas hoy en día superar los 200 kilómetros por hora es más que suficiente.
ACELERACION	Buena	A partir de las 3.000 vueltas el Primera GT es un tiro. Las aceleraciones son buenas.
RECUPERACION	Buena	Es una pena que pese más de la cuenta. Los desarrollos permiten unas buenas cifras.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	Está globalmente en un término medio, aunque sorprende por alto el consumo de 120 Km/h.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Tiene lo esencial y algo más. Aire acondicionado y antibloqueo de frenos.
PRECIO	Buena	La exclusividad dejando de lado el equipamiento, se paga aparte. Es muy competitivo.



DAMOS CONFIANZA



DAMOS SEGURIDAD

La confianza, seguridad y garantía que le ofrece Vehículos de Ocasión OK, a la hora de ofrecerle un automóvil, es el resultado del amplio servicio y atención que ponemos a la hora de revisar cada coche.

Revisión mediante un exhaustivo chequeo de los más importantes puntos vitales, bajo la atenta mirada del personal técnico de Opel.

Un servicio gratuito mediante EUROPASSISTANCE que le permita viajar tranquilo y sin sobresaltos por cualquier rincón de nuestro país. Acierte en su elección.

3 tipos diferentes de garantía en 6, 12 y 18 meses según la edad del vehículo y la tranquilidad de contar con más de 600 puntos de asistencia en toda España.

¡OTRA BUENA OCASION PARA CONFIAR EN OPEL!





LÍNEAS EUROPEAS
La lógica y el interés por ganarse a la clientela europea ha llevado a los técnicos de Nissan a crear el Primera. La versión GT destaca en muchos aspectos frente a la competencia.

NISSAN PRIMERA GT FRENTE A SUS RIVALES

FAMILIARES CON MUCHA MARCHA

SON cuatro familiares de tres volúmenes y prestaciones deportivas los que se pueden considerar rivales directos del Primera GT en nuestro país. Tres de ellos, Peugeot 405 Mi16, Renault 21 TXI y Opel Vectra 2.000 16V, justo a los que más se parece el último Nissan, conforman el bloque europeo con todo lo que ello implica. El Mitsubishi Galant GTi 16V por su parte, es un auténtico producto nipón que compite a solas en el bloque oriental por concepto, caballos y precio.

El Primera GT ingresa directamente y por méritos propios en este delicado segmento de los familiares deportivos. Delicadísimo por el equilibrio que nunca debe faltar entre habitabilidad, prestaciones, estabilidad y comodidad. La combinación de estos cuatro factores es más com-

plicada de lo que, a simple vista, parece y no es raro encontrar modelos que no son capaces de establecer ese equilibrio y terminan sin agradar.

En el último Nissan y partiendo de cero, se han tenido en cuenta todos estos aspectos y se ha conseguido un automóvil que supera con mucho al antiguo Bluebird. El Primera GT se conduce con facilidad, tanto deprisa como a ritmo normal. No es grande pero no por ello se ha perdido mucho en habitabilidad y se codea con modelos más potentes tanto en prestaciones como en consumo.

Cualquiera de los modelos europeos puede encontrar en el Primera un rival duro y bien preparado pero ellos llegaron primero y quien más quien menos ya se había preparado para una contienda que se esperaba.

PRIMERA FRENTE A OPEL VECTRA 2.000 16



EL modelo germano cuenta con la mejor mecánica de su categoría, un motor brillante y potente que no consume demasiado. Sin embargo y aunque es el que más se acerca en precio al Nissan, falla en cuanto a equipa-

miento con algunas lagunas importantes.

Otro factor determinante es la falta de motricidad en el Opel que penaliza el comportamiento. Habitabilidad y diseño están a favor del Vectra más potente.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Potencia: 156 caballos. Velocidad máxima: 216 Km/h. Aceleración 0 a 100 Km/h: 8,6 segundos. Consumo medio ponderado: 8,8 l/100 Km. Volumen del maletero: 425/810 litros. Precio final: 3.281.014 pesetas.

GANA EN...

Motor y consumos
Habitabilidad
Asistencia técnica

PIERDE EN...

Equipamiento
Tacto del freno
Motricidad

PRIMERA FRENTE A PEUGEOT 405 MI 16



ES el más potente de todos con sus 160 caballos por lo que destaca en prestaciones. Aunque siempre se ha caracterizado por su estupendo comportamiento, no nos atrevemos a decir que supere al Nissan aunque algo

de ventaja si le dan esos cien kilogramos menos de peso. Un motor más ruidoso de lo normal junto con un antibloqueo algo recalcitrante retrasan al Peugeot en comodidad de conducción. Su precio otro punto a favor.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Potencia: 160 caballos. Velocidad máxima: 219 Km/h. Aceleración 0 a 100 Km/h: 9,3 segundos. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 Km. Volumen del maletero: 390 litros. Precio final: 3.198.088 pesetas.

GANA EN...

Prestaciones
Precio final
Peso total

PIERDE EN...

Consumo
Motor ruidoso
Tacto del ABS

PRIMERA FRENTE A RENAULT 21 TXI



CON el pequeño motor de tres válvulas por cilindro el 21 TXI consigue unas aceleraciones y recuperaciones dignas de elogio. Pero a cambio el consumo se dispara más de la cuenta. En este Renault se ha conseguido un

buen compromiso entre comodidad y estabilidad. Lo veterano de su línea supone sin duda un fuerte handicap cara a sus rivales pero el precio, el más barato de los cinco, también puede ser un reclamo interesante.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Potencia: 140 caballos. Velocidad máxima: 202 Km/h. Aceleración 0 a 100 Km/h: 9,7 segundos. Consumo medio ponderado: 9,2 l/100 Km. Volumen del maletero: 400/690 litros. Precio final: 2.845.953 pesetas.

GANA EN...

Prestaciones
Precio final
Confort de marcha

PIERDE EN...

Línea
Consumo
Velocidad máxima

PRIMERA FRENTE A MITSUBISHI GALANT GTI 16V



EL Galant 16 V es un vehículo sofisticado con un sistema de suspensión regulable muy efectivo. Esto le permite contar con el mejor confort de marcha al regular a placer la dureza de la suspensión. Sin embargo el pre-

cio a pagar es el más alto del grupo. En consumo así como en capacidad del maletero el Mitsubishi lleva las de perder aunque sin duda se confirma como un rival tan importante y exclusivo como el Nissan.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Potencia: 145 caballos. Velocidad máxima: 204 Km/h. Aceleración 0 a 100 Km/h: 7,4 segundos. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 Km. Volumen del maletero: 294 litros. Precio final: 3.808.499 pesetas.

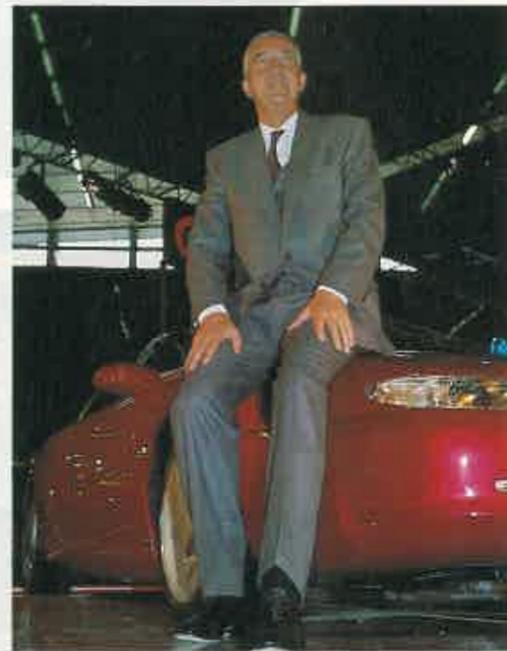
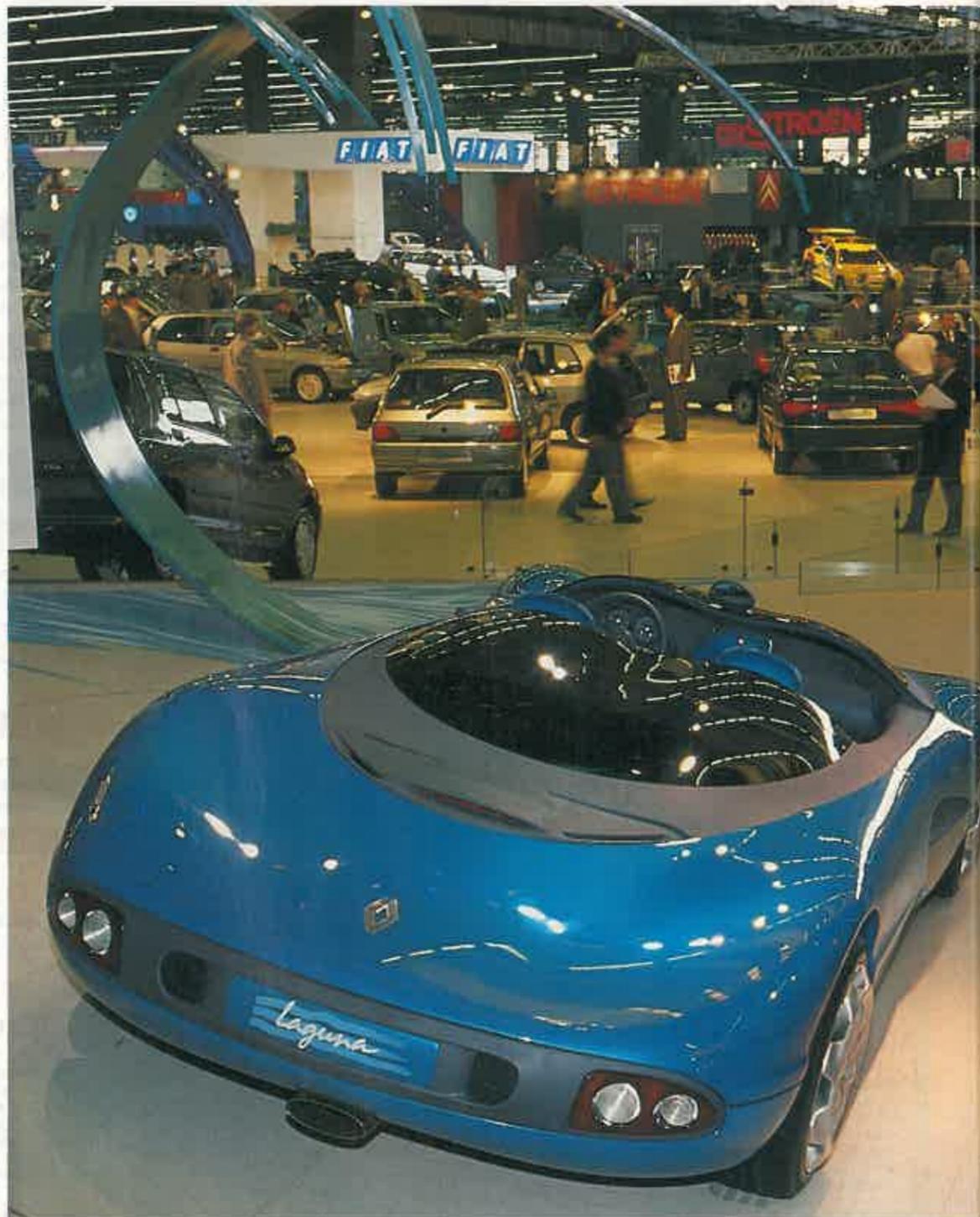
GANA EN...

Suspensión activa
Confort de marcha

PIERDE EN...

Precio alto
Capacidad del maletero
Consumo

La crisis del Golfo y la política antijaponesa de los grandes fabricantes europeos, han robado el protagonismo a los propios coches. Este año el Salón de París ha sido, ante todo, un foro en el que los políticos del sector han confirmado las líneas maestras de la industria europea para los próximos años.



LOS PRINCIPALES
Sobre estas líneas, el Renault Laguna. A la derecha, en el centro, el presidente de PSA, Jacques Calvet. Arriba, el de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez estrecha la mano de Giorgio Giugiaro en presencia de Juan José Díaz Ruiz y de Hubert d'Artemare, presidente de Seat Francia.

SALON DE PARIS

POLITICOS A ESCENA

A. Mallo, A. J. Nieto y J. A. Díaz
Enviados especiales

SI ha habido un protagonista, no ha sido un coche. Al contrario de lo que sucede en los salones del automóvil, en París la estrella ha sido un hombre, Jacques Calvet, el empresario número uno del vecino país. El presidente del grupo PSA, de Peugeot y Citroën, ha hecho el triple salto; ha propuesto un nuevo orden del automóvil en Europa, en base a la estrategia defensiva que todos pensaban, pero que nadie lanzaba públicamente. Para Jacques Calvet el enemigo tiene un nombre, Japón, y hay que defenderse con medidas radicales. Una de ellas es el producto, no hay duda, y en este sentido el grupo PSA ha demostrado en el Par-

que de exposiciones de la Puerta de Versalles que cuenta con buenos elementos. De hecho todas las marcas francesas, incluida Renault, con cuyo presidente Raymond Levy tiene Calvet una acentuada rivalidad, han hecho gala en París de una capacidad de acción cada vez más competitiva. Así, el Citroën Activa 2, el Peugeot 905 y el Renault Laguna, serán recordados como los coches que respaldaron las tesis europeistas de este otoño de 1990. Porque aunque no le apoyen directamente, los demás responsables de las marcas más importantes están de acuerdo con la tesis de Calvet.

Según sus propias palabras, «hay que detener las actuales negociaciones hasta que se den dos condiciones previas y posteriormente los Doce aprueben cinco principios no negociables. Las condiciones previas son;

-Una reunión de Jefes de Estado y de Gobierno para definir una concepción nueva de la Comunidad Económica Europea, su extensión geográfica, su filosofía, etc.

-Una renegociación del Acta Unica para definir una política exterior común y precisar los objetivos de la Comunidad.

Una vez establecido el marco necesario -prosigue Calvet-, habría que adoptar unánimemente cinco principios que condicionen la reanudación de los contactos con los japoneses, principios que no serían negociables. Son los siguientes:

1. Supresión de nuevas implantaciones de fábricas japonesas en Europa, los llamados «trasplantes» y reducción de los volúmenes de producción actualmente autorizados a las plantas existentes o cuya instalación ya esté aprobada.

HEULIEZ

ALTA COMPETICION

EL grupo carroceros Heuliez France Design, ha dado una sorpresa con un modelo de competición, una barqueta

de sport, que recoge la tradición del WM Heuliez que batió el record de velocidad en Le Mans. Se trata de un ejercicio de

estilo, pero en el ámbito de los coches de competición. Se ha bautizado WR y se ha diseñado para recibir un motor de dos litros turboalimentado, con una potencia de 400 caballos, acoplado a un cambio Hewland. Suspensiones por dobles triángulos, llantas de diez y catorce pulgadas de anchura, discos de frenos en fundición con pinzas de cuatro pistones, peso total de 550 kilos y una carrocería en fibra de carbono y nido de abeja son las características principales de este coche.

La otra novedad de Heuliez en París es su todo terreno Agades, un pequeño 4 x 4, derivado del Escarabajo de Oro ya presentado en Ginebra y del que se diferencia por su carrocería cerrada, pero con el que comparte motor y características.



SIN OBJETIVO CONCRETO

El sport prototipo del carroceros francés Heuliez no tiene por el momento un campeonato concreto en el cual competir, pero sería interesante verlo en acción.



PROTO C. El coche expuesto en París era una maqueta del concepto «C», a partir del cual se podrían realizar cuatro variantes de carrocería, siempre con la misma plataforma y la misma mecánica.

EBS

AIRE PARA EL CLIO

AUNQUE ya lleva unas cuantas semanas en el mercado, el Clio es hoy el coche de moda en el mercado francés. Su llegada ha supuesto una pequeña revolución y desde el primer momento se ha perfilado como el nuevo líder de un segmento especialmente competido. Todo lo que tenga relación con este nuevo modelo es noticia y así lo ha comprendido Ernst Berg, un especialista en transformaciones de carrocerías. Su empresa, EBS, es conocida sobre todo por la versión descapotable que hizo del Supercinco, que empezó a venderse en 1987

Con el Clio, su creador se ha dado toda la prisa necesaria para llevar a cabo las fases previas a un proceso de

del Supercinco Cabrio. En caso de que la Regie diera luz verde a la comercialización de este proyecto cabría la posibilidad de verlo en



producción, que podría ser inmediato (antes del verano del 91). Ello, gracias a que los refuerzos y las piezas necesarias para la transformación son derivados - evolucionados

España. Algunas de sus peculiaridades son: Rigidez de la estructura incrementada por el empleo de un travesaño posterior, que permite independizar el capó posterior del sistema de apertura de la capota. Bisagras especiales que permiten un ángulo de apertura del capó de 160 grados con una óptima accesibilidad. Nueva ventanilla lateral fija en puerta delantera para facilitar el guiado de los cristales y evitar ruidos.

CLIO DESCAPOTABLE

La propuesta del carroceros belga EBS podría verse en los concesionarios de Renault, como ya ocurrió con el Supercinco Cabrio, que se comercializó en toda Europa excepto España. ¿Ocurrirá lo mismo con el Clio Cabrio o lo veremos en España?



EL DEBATE DE LOS GRANDES



CON ocasión del Salón de París, la revista francesa L'Action Automobile organizó un debate apoyado por las restantes publicaciones que componen el grupo Eurauto (Auto Zeitung, Car Magazine, Gente Motori, Turbo y Motor 16). En este debate intervinieron cuatro de los grandes patronos de la industria europea del automóvil: Umberto Agnelli, Jacques Calvet, Carl Hahn y Raymond Levy.

La crisis del Golfo y los japoneses centraron el interés de la reunión, pero también se comentaron otros temas como el mercado único al respecto del cual Umberto Agnelli aseguró «que van a cambiar muchas cosas y que habrá que prepararse para ofrecer una calidad máxima en el producto». Pero de ahí derivó concretamente al tema Japón: «Una vez cumplido este requisito estaremos en condiciones de dar una respuesta a los japoneses. Pero ello requiere amplios esfuerzos humanos y financieros».

Para Raymond Levy, «no hay razón para no ser competitivos, pero se requiere un período transitorio para

compensar la ancianidad de nuestro desarrollo industrial». No le gustó nada al responsable de Renault el que se le recordara la profecía del presidente de Nissan de que a comienzos del siglo XXI sólo permanecerían cuatro fabricantes en el mundo. Aseguró que «en tal caso Renault será uno de ellos». -Y añadió- «Cada cual debe preocuparse de los problemas propios más que de los ajenos. Está claro que todos los presidentes vemos a nuestra marca entre las que permanecerán...»

Carl Hahn no dudó en analizar la crisis actual del mercado para encarar el tema de la unificación:

«Hablamos demasiado de aspectos individuales y hay que analizar la situación con una política global del transporte europeo, incluyendo a la Europa Central. En Alemania se duplicará el transporte aéreo a estos países y se incrementará en un 25 por ciento el transporte de personas. Hemos asistido al fracaso de un sistema y ahora necesitan nuestra colaboración para desarrollar nuevos proyectos. En cuanto a la crisis -prosiguió- los incrementos de los precios de los

combustibles son puramente psicológicos; no hay escasez de petróleo. Lo que ocurre es que los intermediarios inflan los precios artificialmente. Con la hipótesis de una solución diplomática -dijo refiriéndose al caso concreto del grupo VW-, tendremos que plantearnos un ajuste estadístico -técnico, si bien este año hemos vendido cien mil coches en Alemania del Este y el año que viene podrían ser doscientos mil. En cualquier caso -finalizó-, las perspectivas son extremadamente optimistas para el futuro de la industria del automóvil».

Hahn, que también defendió el Diesel igual que Agnelli, tuvo en este sentido un claro aliado en Jacques Calvet. El presidente de PSA también se refirió a los mercados de la Europa Central: «Empezaremos con una presencia comercial -dijo-, para más adelante iniciar una fase industrial.» A este respecto y en concreto a la implantación en Checoslovaquia, con Skoda, que ahora se disputan Renault y VW, ninguno de sus responsables desveló las incógnitas.



RAYMOND LEVY.
«Se puede igualar a Japón.»



UMBERTO AGNELLI.
«Nuevos aires para el diesel.»



JACQUES CALVET.
«Explorar el mercado del Este.»



CARL HAHN.
«La gasolina no debe subir.»

HOBBYCAR

Un coche para el tiempo libre, que puede igualmente circular por la carretera, el campo o el agua.



2. Mantenimiento de los cupos de ventas de coches japoneses durante un período de diez años a partir del primero de enero de 1993, con la posibilidad de posponer el plazo del año 2002 si la parte japonesa no demuestra una clara voluntad de reciprocidad en el sector del automóvil y demás sectores económicos.

3. Mantenimiento de la venta de coches japoneses en Europa a su nivel actual del 10 por ciento durante un período intermedio de al menos diez años y mantenimiento de los cupos especiales existentes en la actualidad.

4. Generalización de estos cupos, que deberán aplicarse a todos los coches japoneses, cualquiera que sea su procedencia, producidos en Europa, en Japón o en cualquier otros país.



ARTESANIA
El Veyrat es un nuevo deportivo francés, descapotable, que utiliza un motor Alfa Romeo de seis cilindros, situado en posición central transversal.

5. Definición a nivel comunitario de grandes programas de ayuda a la inversión y a la investigación, tanto en el sector del automóvil como en las demás ra-

mas industriales atacadas por Japón».

Esta declaración de principios es tan clara que no requiere explicaciones adicionales. Su agresivi-

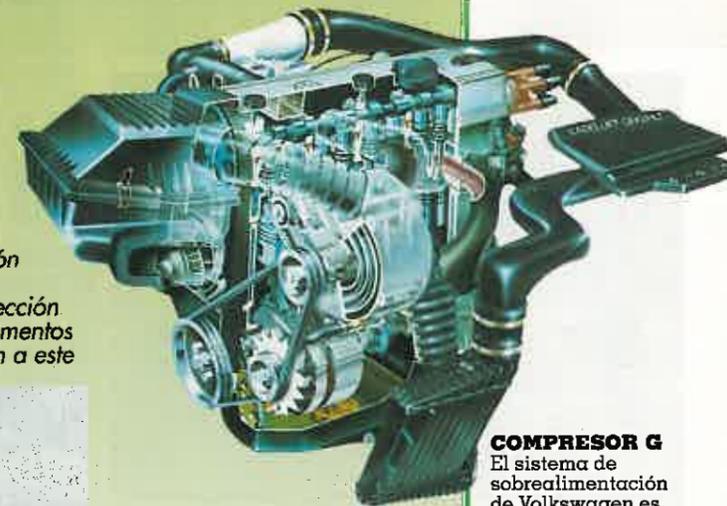
dad ha levantado una tremenda polvareda a todos los niveles y se espera una respuesta no sólo de los fabricantes japoneses de automóviles sino también de los di-

VOLKSWAGEN

COMO UN GTI

El nuevo VW Polo ya tiene su versión deportiva, una versión que con 113 caballos de potencia es capaz de rivalizar con el mítico VW GTI en su versión básica. 113 ó 115 caballos (con o sin catalizador) para sólo 1.300 centímetros cúbicos, han sido posibles gracias al compresor G, un compresor cuyas espiras

tienen un diámetro de cuarenta milímetros, origen de la denominación G40 de este «Superpolo».. Combinado con un sistema de refrigeración para el aire de la admisión y con la inyección multipunto, son los elementos básicos que convierten a este



COMPRESOR G
El sistema de sobrealimentación de Volkswagen es exclusivo de la marca alemana. Los gases de la admisión son comprimidos en un compresor con forma de espiral. El resultado es una velocidad máxima de 195 kilómetros por hora y 9 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora.



coche en una especie de Golf GTI G60 en miniatura. Otra de las ventajas del Polo G40 estriba en un superior nivel de equipamiento que el de las versiones básicas, al margen de elementos tales como las llantas de aleación ligera o los neumáticos de perfil bajo, adaptados como otros elementos del chasis a las nuevas prestaciones.



SERIE ESPECIAL
De momento es para el mercado francés, pero ésta es la primera vez que el Peugeot 205 GTI tiene que verse respaldado por una serie especial. Las ventas de los GTI han caído en Francia, en parte a consecuencia de la actual política de la administración francesa.

versos estamentos de la Comunidad que han venido tratando la negociación Japón - Europa. Los cinco puntos de Calvet son la culminación de las diversas barreras que unos y otros países o fabricantes han ido poniendo. En su día se dijo no al coche japonés fabricado en Japón, pero sí al coche japonés fabricado en Europa. Ahora se consideran todos iguales y se pide una reducción drástica de lo que se ha venido negociando -no sin grandes sobresaltos- en los últimos tiempos. Estamos asistiendo a una novela por entregas y

SEAT

DEL PROTO AL IBIZA

Al actual Seat Ibiza todavía le queda mucha cuerda y prueba de ello es el reciente lanzamiento de la nueva gama 91 con las versiones CLX. Interiores bicolor y nuevos detalles exteriores como los deflectores aerodinámicos posteriores, caracterizan a estos modelos que se ofrecerán con motores 1.200 y 1.400 de carburador. Los SXi de inyección no varían. Pero en cualquier caso, esto

no quita para que en Seat se trabaje ya a marchas forzadas en una nueva generación de Ibiza, que llegará dentro de dos años y que tendrá un estrecho parecido con el Proto C presentado en París. Si bien a primera vista podría parecer que el Proto C se encuentra en un nivel mucho más lejano en el tiempo, lo cierto es que las líneas maestras son las mismas. Por supuesto, hay soluciones como el techo de cristal o los parachoques curvos que no se podrán aplicar a la serie por su excesivo costo, pero la definición de las formas tendrá mucho que ver con ese Ibiza que crecerá en tamaño para acercarse al

segmento de los cuatro metros. Seat inicia el año que viene una nueva etapa con el Toledo, que se verá continuada con el Ibiza. Buenas perspectivas, pues, con un producto novedoso y directamente beneficiado del patrimonio tecnológico de Volkswagen.



PROTAGONISTA
El Seat Proto C fue uno de los modelos más comentados del Salón de París. Se parece al futuro Seat Ibiza más de lo que podría dar a entender un prototipo tan futurista.



TAVRIA

EL MODERNO DE LA URSS

En París hizo su debut el más moderno de los coches fabricados actualmente en la Unión Soviética, el Tavria. Comparado con la última generación de los «menos de cuatro metros» occidentales, hay todavía un largo camino por recorrer, pero si se tiene en cuenta que la fábrica de la que sale produce hasta ahora un pequeño utilitario tipo NSU 1000, con motor trasero situado en voladizo, el paso que se ha dado es auténticamente de gigante. El Tavria es un «todo delante» de 3,70 metros de longitud, un competidor de los Ibiza, Clio, etc. Su línea, sin embargo, es angulosa para lo que se lleva hoy día y el interior es de diseño sobrio. Mecánicamente incorpora las técnicas modernas: suspensiones McPherson, eje trasero semirrigido, motor de árbol de levas en cabeza, etc. Tiene también su parte innovadora, con un sistema de frenos de disco - corona,



técnica empleada en algunos vehículos pesados, cuya principal característica es una buena evacuación del calor, con un funcionamiento básico comparable al freno de disco. Pero el gran atractivo del Tavria es su precio, menos de 750.000 pesetas en Francia. Es una cifra muy competitiva, aunque el nuevo



modelo soviético deberá probar su calidad para lograr el éxito comercial. Por el momento hay un dato positivo y es que la fábrica en la que se construye ha sido automatizada recientemente, lo que deberá mejorar la calidad global del producto.

AIRE DE FAMILIA
El Tavria tiene un cierto parecido con otros modelos de la Europa del Este como el Lada Samara o el Skoda Favorit. Es, igualmente, un coche muy económico. Acaba de comercializarse en Francia a un precio de 750.000 pesetas.



ELECTRICOS Y ANTIGUOS

La furgoneta Citroën C15 se fabrica a partir de ahora en Francia con motor eléctrico, lo mismo que la C25 y la Peugeot J5. A la derecha, un Austin Healey 100 y un Jaguar XK 150, que se subastaron coincidiendo con el salón.



todavía quedan unos cuantos capítulos por escribirse.

Entretanto, la lucha se plantea a nivel del producto y en este sentido las marcas europeas no dejan de evolucionar. Como dice Ray-

mond Levy, presidente de Renault, «los japoneses no tienen nada que nosotros no seamos capaces de hacer; sólo hay que querer hacerlo». Pero también es verdad que hacen falta los medios y la ca-

pacidad, de manera que seguir el ritmo nipón no es fácil. En cualquier caso, el propio Levy sabe muy bien que hasta que sus estructuras no hayan cambiado -proceso en el que la Regie se encuen-

FERRARI

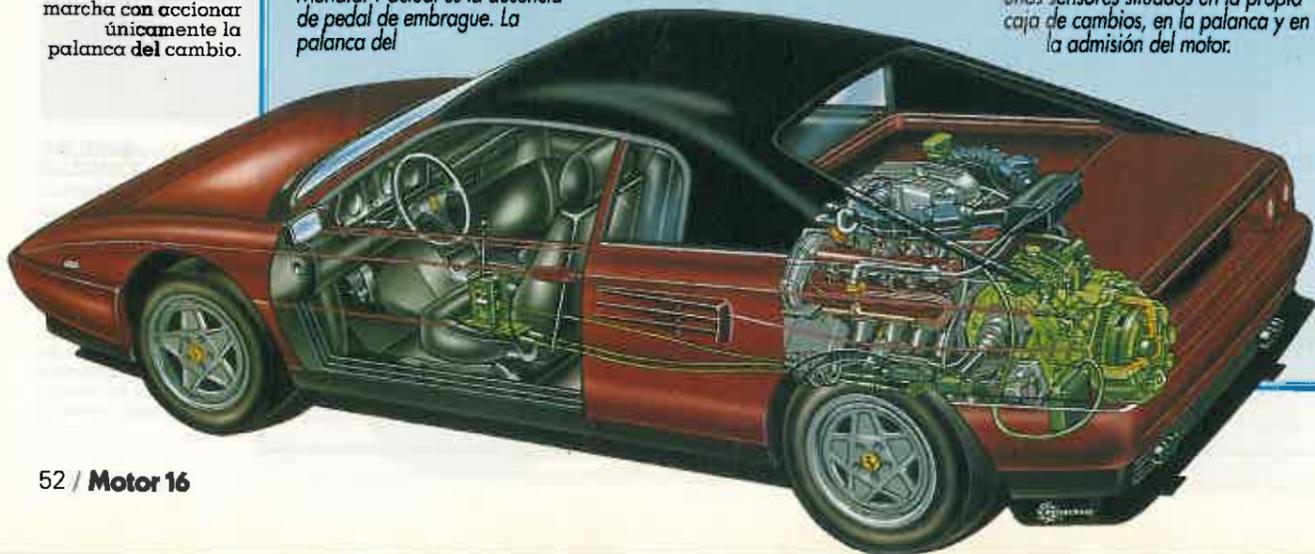
CON EMBRAGUE ELECTRONICO

La próxima innovación que Ferrari implantará en sus coches de producción será el embrague electrónico Valeo. Esta solución inédita en la casa de Maranello es, al decir del propio Piero Lardi Ferrari, una de las más interesantes que se hayan visto en un Ferrari. En París había un Mondial T de preserie con este tipo de embrague. Se encontraba expuesto en el stand Valeo, lo que también suponía una novedad, pues anteriormente nunca un Ferrari había estado en un stand que no fuera el de la marca italiana o el de Pininfarina. El embrague electrónico es una alternativa al cambio automático y al cambio manual convencionales. La única diferencia respecto a un Mondial T actual es la ausencia de pedal de embrague. La palanca del

cambio es la misma y para pasar de una marcha a otra sólo hay que accionar esta última. Los cambios son rapidísimos (es el mismo sistema



que utilizó Lancia en el Campeonato del Mundo de Rallyes), lo que incrementa el placer de conducción, ya que además el conductor cambia de marchas a su gusto con sólo accionar la leva del cambio. Si a ello se une la ausencia del pedal del embrague, el confort de utilización también gana puntos. Otro aspecto vital es el de las prestaciones. Los tiempos de aceleración son prácticamente los mismos que en un Mondial T de cambio convencional. Este sistema de transmisión se basa en un cambio manual de serie, acoplada a un embrague en seco. Un módulo electrónico embraga y desembraga a través de un sistema de accionamiento electromecánico, tras recibir las señales que captan unos sensores situados en la propia caja de cambios, en la palanca y en la admisión del motor.



YA VIENEN

A PARTIR de este mes, el mercado español va a registrar una efervescencia total de nuevos modelos. La mayor parte de las novedades expuestas en París se venderán en España a lo largo de los próximos meses. Estas son las fechas previstas para su comercialización:

- Alfa Romeo.** De aquí a finales de año empezarán a entregarse los primeros SZ. Vendrán diez unidades a un precio de 9,5 millones de pesetas.
- Audi.** Modelos de más de dos litros con catalizador, octubre. Audi 90 y Coupé 2.3 20 válvulas con catalizador, octubre. Audi S2, sólo sobre pedido, octubre.
- Citroën.** XM 24 válvulas, finales de octubre.
- Fiat.** Tempra Station Wagon, finales de noviembre.
- Ford.** Orion, 15-20 de octubre. Escort 1.6 S y Station Wagon, enero. Scorpio V6 veinticuatro válvulas, marzo. El Sierra Cosworth 4 x 4 con aire acondicionado se retrasa.
- Honda.** CRX V-TEC, segundo semestre del 91. Accord 2.2, segundo semestre del 91.
- Lotus.** Elan, enero del 91. Vendrán treinta unidades de la versión turbo (167 caballos de potencia), a un precio aproximado de 5,3 millones.
- Mercedes.** 500 E, abril del 91.
- Opel.** Series especiales del Kadett, Beauty y Frisco, octubre - noviembre. Omega 2.6, octubre - noviembre. Corsa 1.2 y 1.4 catalizados, noviembre.
- Peugeot.** 205 Turbodiesel, enero del 91.
- Porsche.** Carrera RS, octubre del 91.
- Renault.** 21 Baccara, enero del 91. 19 16 válvulas cinco puertas, marzo. Clio 16 válvulas, abril.
- Rover.** Land Rover Defender, 15 de octubre. Rover 100, octubre - noviembre.
- Saab.** 9000 2.3 Turbo 16, octubre.
- Seat.** Ibiza nueva gama 91, octubre.
- Volkswagen.** Polo, 15 de octubre. Golf G60 Syncro, enero. Polo G40, mediados de enero.
- Volvo.** Serie 900, 15 de octubre.

OCHO PASAJEROS
A todo confort y a toda velocidad. Así es como pueden viajar ocho personas en la última creación de Xavier de la Chapelle, un vehículo monovolumen de gran tamaño, que puede ir equipado indistintamente con motores de ocho o doce cilindros. El prototipo ya ha hecho sus primeras pruebas.



SEGURIDAD Y TIEMPO LIBRE

El prototipo de la fotografía superior es un estudio para evitar los efectos de las colisiones frontales. Su forma redondeada haría que el coche rebotara en vez de empotrarse contra el de enfrente. El efecto se completa por una estructura indeformable. En las fotografías inferiores, tres vehículos para el tiempo libre. Junto a estas líneas el Corsa seis ruedas. Abajo, el Peugeot Agades 4 x 4 y el Jeep Poncin de seis ruedas.



tra inmersa-, las bazas para competir no serán suficientes y ésto es extensible a los demás fabricantes europeos.

Apoyando la tesis de su presidente, los responsables del stand Renault prepararon una completa exposición de todos sus avances técnicos, convirtiéndolo en el más atractivo y didáctico de todos los del «Mondial de l'Automobile». Laguna y Chamade 16 válvulas eran sus novedades.

Peugeot tenía, como ya avanzábamos en el pasado número de Motor 16, el 905 de competición en el lugar más relevante de su stand, junto al coche de Gran Premio del año 12, un extraordinario vehículo que ganó las 500 Millas de Indianápolis y que ya entonces recurría a la técnica de moda hoy día, la de las cuatro válvulas por cilindro, que eran accionadas por dos árboles de levas en cabeza. A nivel producto y junto al 205 Turbodiesel, el 205 «Griffe», una serie limitada sobre la base del GTI.

Citroën ofrecía nuevas series especiales del AX, así como un BX diesel 4 x 4 y el C15 eléctrico. Este es un vehículo que ya se incluye en la gama Citroën para el mercado francés. Tiene una autonomía media de 70 kilómetros y una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora.

Los fabricantes artesanos también aportaron la salsa picante de sus productos. En París se vieron las creaciones más variadas: desde un gigantesco monovolumen tipo Espace a un Corsa con seis ruedas. El primero es obra de Xavier de la Chapelle, más conocido por sus réplicas de Bugatti. Recientemente, De la Chapelle se hizo con la marca de deportivos MVS, fabricante del Venturi y ahora ha optado por rodearse de un grupo de brillantes ingenieros y técnicos capaces de diseñar un

vehículo monovolumen, al estilo del Renault Espace, pero de 5,35 metros de longitud. El responsable de la aerodinámica es Robert Choulet, que ha trazado las líneas del Peugeot 905. Ha logrado un coeficiente de penetración en el aire (Cx) de 0,28. Esta especie de limusina puede incorporar dos motores, bien el V-8 Mercedes, bien el V-12 Jaguar, respectivamente con velocidades máximas de 230 y 250 kilómetros por hora. Todo, para que ocho personas puedan viajar a pleno confort.



LUJO Y DEPORTIVIDAD

El nuevo Mercedes 500 E sólo tiene capacidad para cuatro pasajeros, pero en su interior se disfruta un ambiente superacogedor, únicamente comparable a las sensaciones que ofrece su motor de ocho cilindros en V y cinco litros de capacidad.

CHRYSLER

DOS COCHES EN UNO

UN automóvil con larga tradición en Estados Unidos, el Chrysler Voyager, está de plena actualidad en los mercados europeos, a los que llega ahora una nueva versión con notables modificaciones para competir con las nuevas generaciones japonesas de vehículos monovolumen. El Chrysler Voyager tiene ahora unas aletas y un capó delanteros rebajados, que le dan un aspecto más automovilístico y menos de furgoneta. Se ofrece también con tracción

a las cuatro ruedas, mientras que en el interior se ha rediseñado todo el salpicadero y se han acoplado dos asientos posteriores suplementarios y escamoteables. Junto a este modelo, el stand presentaba una versión futurista del concepto Voyager, el Voyager III. Son dos coches en uno para responder al unísono a las necesidades del transporte urbano y de carretera. Un minicoche de tres plazas y 2,6 metros de longitud se acopla a un módulo de

pasajeros con capacidad para cinco plazas. El vehículo completo mide 5 metros. Cada módulo dispone de dos motores independientes, que funcionan conjuntamente cuando se utilizan al unísono. El minicoche tiene un cuatro cilindros de 1,6 litros de capacidad, que funciona con propano y cuya potencia se transmite a las ruedas delanteras. Para el otro hay un cuatro cilindros de gasolina de 2,2 litros, con transmisión a las ruedas posteriores. Lo lamentable de esta original idea es que por el momento no está previsto llevarla a la producción en serie.



DOS GENERACIONES

Junto a estas líneas, el nuevo Voyager, en el que se ha retocado la parte delantera para hacerla más aerodinámica. Este coche, que pronto vendrá a España, tiene también un nuevo salpicadero. Abajo, el Voyager III, que podría ser la futura generación de este popular modelo, uno de los más difundidos en Estados Unidos.



El Corsica de seis ruedas es una especie de vehículo playero, descapotable y con una plataforma alargada, de manera que la parte posterior se convierte en lo que podría ser el cuarto de estar de una autocaravana. Su nombre es Tropicana, el mismo de su hermano de cuatro ruedas, un Corsica de dos puertas también descapotable.

Otro nombre nuevo, pero con algo más de innovación es el del Veyrat 630 VS. Se trata de un descapotable de dos plazas con motor posterior central Alfa Romeo de seis cilindros en V. Tiene una serie de elementos de fibra de carbono, pero la base de la estructura es metálica, tubular. Las suspensiones son por triángulos dobles y el peso no llega a los 900 kilos. Es un bonito deportivo, cuyo motor le proporciona unas indudables cartas de nobleza.

Asimismo artesanal, pero algo menos conseguido, es el Monza de Automóviles Charade. En realidad son dos coches diferentes: uno coupé de dos plazas y con motor central, otro descapotable de cuatro plazas y con motor delantero. En ambos casos se utiliza mecánica de origen Peugeot, con 160 caballos de potencia en el coupé y de 70 a 130 caballos en el descapotable.

Però la mayoría de los fabricantes de pequeña escala se dirigen hacia el vehículo de ocio. Es el caso del Ward Hobbycar, un todo terreno abierto de diseño muy funcional con detalles como los siguientes: parabrisas escamoteable, estructura monocasco con motor central en el interior del habitáculo, carrocería transformable... Pero lo mejor es que se trata de un vehículo anfíbio y de cuatro ruedas motrices, que desarrolla unas velocidades de hasta 150 kilómetros por hora y 10 nudos.

Junto a esta avalancha de modelos, hay también nuevos conceptos automovilísticos que saltan a la actualidad. Tal ha sido el caso del coche ovoide de Philippe Charbonneau, un diseñador que ha trabajado en proyectos tan populares como los Renault 8 y 16. Charbonneau, un hombre ya mayor al que le preocupan especialmente los accidentes de tráfico, sugiere la forma de huevo para combatir los efectos de los choques frontales. Su teoría se combina con una estructura indeformable, de manera que si dos coches colisionan de frente, en vez de empotrarse uno contra otro, la forma elíptica les haga rebotar hasta que se detengan. Los ocupantes, no sufrirían daños al ir perfectamente protegidos por la

superestructura. Para los camiones también definiendo un principio similar con unos faldones redondeados que lleguen casi hasta el suelo e impidan que los turistas se incrusten debajo.

Aparte de las marcas francesas, las demás novedades eran ya conocidas, con ejemplos como el Porsche Carrera RS o el Mercedes 500 E. Los japoneses casualmente no estuvieron muy agresivos. Así, Toyota se abstuvo de llevar el nuevo Celica Cabrio o los nuevos Corolla, de manera que la única novedad -y relativa- era el Mitsubishi Sigma, ya conocido en Japón con el nombre de Diamante. Es un coche grande de 4,75 metros de longitud, con un precioso motor de seis cilindros en V y veinticuatro válvulas, colocado transversalmente. Desarrolla 205 caballos de potencia y alcanza 230 kilómetros por hora. Es un producto en la línea Lexus, diseñado para competir con las berlinas europeas de lujo.

Los coches antiguos también estuvieron presentes en el Salón



CARRERA RS

El nuevo Porsche es un ejercicio más sobre la inimitable base del 911. A la derecha, el Mitsubishi Sigma, que empieza a comercializarse en algunos mercados europeos.



ARTE SOBRE RUEDAS

Un salón del automóvil también sirve para dar rienda suelta al arte, como hizo este artista sobre un immaculado Opel Vectra blanco.



NUEVAS TECNOLOGIAS

El Ford Shocco Wave se exhibía por vez primera en Europa. Es un estudio, en cuyo interior se han desarrollado una serie de tendencias futuristas. Así, el salpicadero está dividido en módulos para que el conductor pueda regular la posición de los diferentes mandos. El pedalier también se puede ajustar a la estatura del conductor. En el interior, una pantalla sustituye al espejo retrovisor. La estructura de este modelo de cuatro plazas emplea materiales plásticos. Los faros son de fibra óptica y el motor es un V-6 de veinticuatro válvulas.



AMBIENTE DE SALON

Combinaciones de colores, automóviles en los lugares más insólitos y azafatas de voz incomparable. En un Salón como el de París se dan las circunstancias necesarias para ver los espectáculos más insólitos y espectaculares, siempre en torno al automóvil.

de París. Los organizadores montaron una subasta para el día 13, con presencia predominante de modelos clásicos, entre los que se encontraba un Maserati Quattroporte de 1968, que fue propiedad del actor Anthony Quinn. Diseñado por el carrocerero Frua, fue comprado por Anthony Quinn durante el rodaje de una película en Italia y posteriormente llevado a Estados Unidos donde el actor lo utilizó durante casi veinte años. Junto a éste, una exposición de modelos antiguos. Fue la nota anecdótica de un salón que se recordará por la polémica levantada entre fabricantes europeos y japoneses, una polémica que tardará tiempo en resolverse por el radicalismo al que se ha llegado en los planteamientos expuestos.





DE LA CALLE A LOS CIRCUITOS

El Clio 16 V se presenta como un modelo capaz de satisfacer las exigencias de un público joven amante de las buenas prestaciones y de los que quieran iniciarse en las carreras.



RENAULT CLIO 16V

CAMPEON

RENault acaba de desvelar el que será su modelo de punta dentro de la gama Clio, un 16 válvulas que servirá también para la promoción de jóvenes pilotos en la Copa Renault.

El nuevo modelo, que fue el gran ausente del Salón de París, tiene ante sí un

futuro prometedor. Se presenta como el más potente de los coches de su segmento, con peculiaridades como las llantas de quince pulgadas de diámetro (son opcionales, pero seguro que merecerán la pena), que hacen presagiar una capacidad motriz y un comportamiento óptimos; lo mismo que la suspensión trasera con sis-

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.764 c.c.
Distribución: 2 árboles de levas en cabeza y 16 válvulas.
Potencia: 136 ó 140 CV a 6.500 rpm. (con o sin catalizador).
Cambio: Cinco velocidades.
Dirección: De cremallera, opcionalmente asistida.
Frenos: De disco, con ABS opcional.
Llantas: 6 J 14, 6,5 J 15, opcionales. 7 J 15 en el Copa.
Neumáticos: 185/60 R 14 V, 185/55 R 15 V, opcionales. Michelin MXV2 Copa 185/55 R 15, en el Copa.
Carrocería: Exclusivamente en versión tres puertas.
Velocidad máxima: 208 ó 210 Km/H., con o sin catalizador.



tema de cuatro barras de torsión como elementos elásticos, en vez de dos; y los frenos, que son los del 19 16V. De las bondades del motor se puede suponer casi todo, ya que es el mismo del 19 16V y sólo tiene que empujar 960 kilos de peso. Aunque no hay datos oficiales sobre aceleración, la velocidad máxima anunciada es de 208 kilómetros por hora con catalizador y 210 sin él.

El Clio 16 V se distingue por su generosa toma de aire en el capó delantero y por los faldones aerodinámicos (el coeficiente Cx es de 0,32). Además los paragolpes van en el mismo color de la carrocería. En el interior hay un salpicadero más completo con controles de presión y temperatura de aceite, etc. amén de unos asientos anatómicos y un volante deportivo de tres radios. Por lo demás no hay otros cambios.

La potencia del motor es de 140 caballos en las versiones sin catalizador y de 136 en las que lo llevan. Tal será el caso de los vehículos que participen en la Copa Renault en España. Serán los primeros que hagan un campeonato en nuestro país con gasolina sin plomo. Precisamente, los coches de serie empezarán a fabricarse en Valladolid en enero / febrero del año que viene y se estima que su precio oscile entre 2.050.000 y 2.100.000 pesetas.

El coche de la Copa tendrá algunas diferencias respecto al de serie. Por ejemplo, no llevará dirección asistida ni sistema antibloqueo de frenos. ○



ASIENTOS ANATOMICOS SX.



MOTOR SYSTEM PORSCHE. HASTA 90 CV.

ATREVETE A MAS

NUEVO IBIZA SX EN 3 Y 5 PUERTAS

Atrévete a más con el nuevo SEAT IBIZA SX. Atrévete con un gran nivel de equipamiento. De serie. Como a tí te gusta:

- Nueva aerodinámica: Faldones y molduras laterales. Spoiler superior e inferior.
- Nuevo equipamiento interior. Volante deportivo y asientos anatómicos con nuevos tapizados.
- Doble espejo retrovisor regulable desde el interior.
- Lavaluneta trasera y luneta térmica posterior.
- Motores System Porsche 1.2 y 1.5.
- 5 velocidades.
- Doble sistema de frenos cruzados y servofreno.



VOLANTE DEPORTIVO SX.



NUEVA AERODINAMICA SX.

POR SOLO 1.215.000 PTAS.

Precio final recomendado por el fabricante (IVA y transporte incluidos).

*Llantas de aleación opcionales.

SEAT. MAS POR MENOS.



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

FORD ESCORT 1.6 GHIA
Y FORD ORION 1.6 GHIA Si

NUEVAS FORMAS

Con la aparición de los nuevos Escort/Orion, Ford culmina la renovación de su gama que se inició allá por 1.982 con el Ford Sierra.

ESTA semana sometemos a examen los modelos más altos de la gama, es decir el 1.6 Ghia en el caso de Escort y el 1.6 Si en el caso de Orion que si bien son coches que comparten su base mecánica, tienen peculiaridades que los hacen distintos, aunque tienen como punto común su facilidad de conducción, su confort y su carácter eminentemente familiar.

Respecto a las anteriores versiones, los nuevos Ford suponen una mejora muy importante en aspectos tales como la amplitud interior y el confort de marcha, pero en términos generales, son coches que mantienen una continuidad respecto a los anteriores modelos. Tradicionalmente, la

VIRTUDES

- Calidad y acabados
- Amplitud interior
- Confort de marcha

FORD ESCORT 1.6 GHIA
PRECIO: 1.762.787 PTS

- Motor perezoso
- Frenos sensibles a la fatiga
- Motor ruidoso en alta

DEFECTOS

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Confort de marcha
- Dirección agradable

FORD ORION 1.6 GHIA Si
PRECIO: 1.938.787 PTS

- Motor perezoso
- Quinta un poco larga
- Frenos justos

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16



Motor 16

política de Ford a la hora de renovar un modelo, es cambiar sólo aquello que es claramente mejorable, dejando tal y como están los elementos que anteriormente satisfacían al cliente. De esta forma, cuando nos sentamos al volante de los nuevos modelos, sentimos una sensación familiar, puesto que a coche parado la similitud es evidente y tan sólo al ponernos en marcha notaremos las grandes diferencias.

Los que sí que notarán las diferencias sin tener que poner el motor en marcha, serán los ocupantes de las plazas posteriores, en las cuales las ganancias en anchura y en longitud del habitáculo son importantes. En el asiento posterior caben tres adultos en condiciones razonables de confort, con espacio suficiente para las piernas, independientemente de la estatura. Esta mejora, no ha mermado la capacidad del maletero que, en el caso del Escort mejora ligeramente, y en el Orion se mantiene a un excelente nivel. En este punto hay que apuntar que en el Escort se ha bajado el borde del maletero, con lo cual las operaciones de carga y descarga del maletero se facilitan bastante.

Además de la renovación de la línea exterior, en el interior se ha mejorado la decoración. También aquí se aprecia claramente el aire de familia, y en su diseño no hay ruptura respecto a lo ya conocido. En este punto hay que alabar, tal y como viene siendo habitual el buen hacer de las plantas de Ford en cuanto a calidad, pero también hay un pero y es que en algunos puntos la calidad de los materiales ha bajado respecto a las anteriores versiones. Así por ejemplo, el tacto de los materiales que ahora se emplean en el salpicadero o en los botones de los mandos resultan



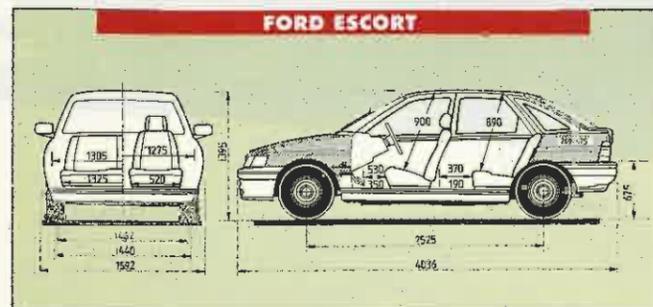
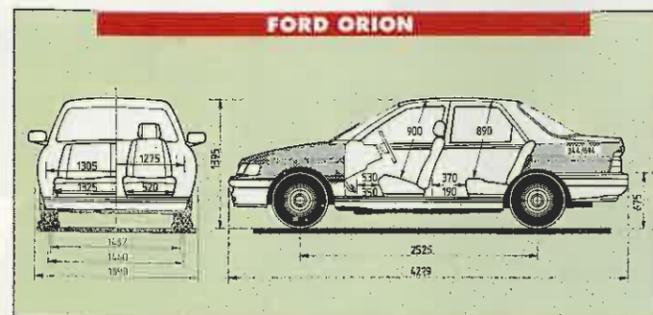
más asperos y dan la impresión de ser más baratillos. Por lo demás, como decíamos al principio, no hay críticas, puesto que la distribución de los mandos resulta muy racional.

Entre los dos modelos, además de las diferencias de las carrocerías hay otros elementos que confieren personalidades distintas a cada modelo. Por una parte es-

tán los motores. Los dos disponen del motor 1.6, pero el Escort desarrolla 90 caballos, mientras que en el Orion, gracias a la inyección electrónica, la potencia sube hasta 108 caballos. Esta diferencia de rendimiento se aprecia, sobre todo en los consumos, que son claramente favorables al Orion, que además de gastar menos, corre más. Las recuperaciones son lentas

en ambos. La quinta velocidad sigue siendo un tanto larga para las condiciones habituales de tráfico en las carreteras españolas, puesto que incluso en autopista, en cuanto la orografía se complica, hay que echar mano de la cuarta con bastante frecuencia. Las aceleraciones son razonables, pero es necesario apurar a tope el acelerador para conseguirlas.

NUEVA LÍNEA
Aunque las líneas maestras se conservan, las nuevas formas dan un aire totalmente renovado a los Ford.



	ESCORT	ORION
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Arbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador doble	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,7 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	90 CV (66 Kw) / 5.800	108 CV (79 Kw) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	13,3 mkg / 1300 Nm / 4.000	14,4 mkg / 141 Nm / 4.500
TRANSMISION		
Traacción	Delanteras	Delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1/2º/3º	8,7/14,4/21,5	8,7/14,4/21,5
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	29,0/36,4	29,0/36,4
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION		
Sistema	De cremallera	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3	3
Diámetro de giro (m)	10	10
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	Opcional	Opcional
SUSPENSIONES		
Delanteras	Independiente	Independiente
Traseras	Eje torsional	Eje torsional
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	De chapa (13 x 5)	De chapa (14 x 6)
Neumáticos	175/70 R 13-T	185/60 R14-H
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	960	1.010
Capacidad del depósito de combus.	55 litros	55 litros

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	ESCORT	ORION
CIUDAD		
A 25,5 km/h de promedio	10,5	9,4
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,0	6,0
En conducción rápida	11,0	9,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,8	8,3
A 140 km/h de cruceo	10,4	9,4
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,9	8,2
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	567	620

FRENOS		
	ESCORT	ORION
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)		
A 60 km/h	18,3	17,5
A 100 km/h	49,4	48,6
A 120 km/h	76,0	67,0

SONORIDAD		
	ESCORT	ORION
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios		
Al ralentí	51,3	49,8
A 60 km/h	65,8	63,4
A 90 km/h	68,2	66,2
A 120 km/h	72,4	70,1
A 140 km/h	75,6	73,5

PRESTACIONES		
	ESCORT	ORION
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	174,5	186,7
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,8	18,3
1.000 m. salida parada (seg.)	34,6	33,4
0-100 km/h (seg.)	13,3	12,3
Metros recorridos	233,6	211,2
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,2	21,1
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,7	23,2
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,9	39,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	43,1	44,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,9	15,1
Metros recorridos	416,3	425,9
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,1	22,1
Metros recorridos	589,4	612,7

EQUIPAMIENTO		
	ESCORT	ORION
Cuenta revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retovisoro regulable eléctricamente (izda/dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cautelones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO



GRAN CALIDAD
El cuadro es de diseño tradicional, pero resulta práctico y muy legible.



BUEN CONFORT
Los asientos son algo rígidos, pero resultan muy cómodos y sus posibilidades de regulación son idóneas.



AMPLITUD
Donde más han ganado los nuevos Ford, es en amplitud en las plazas posteriores.

FRENTE A SUS RIVALES

ESCORT	
ALFA ROMEO 33 L5	Precio: 1.699.341 pts. Potencia: 105 cv. Volumen de maletero: 350 litros. Consumo medio: 9,2 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 10,3 s
RENAULT 19 TXE	Precio: 1.888.319 pts. Potencia: 92 cv. Volumen de maletero: 280 litros. Consumo medio: 8,3 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 11,3 s
PEUGEOT 309 SR	Precio: 1.809.862 pts. Potencia: 94 cv. Volumen de maletero: 275 litros. Consumo medio: 8,8 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 11,5 s
ROVER 214 GSI	Precio: 1.916.068 pts. Potencia: 95 cv. Volumen de maletero: 395 litros. Consumo medio: 8,8 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 12,2 s
OPEL KADETT 1.6	Precio: 1.730.788 pts. Potencia: 82 cv. Volumen de maletero: 320 litros. Consumo medio: 7,4 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 10,7 s
FIAT TIPO 1.6 DGT	Precio: 1.778.498 pts. Potencia: 83 cv. Volumen de maletero: 300 litros. Consumo medio: 7,5 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 13,1 s
VW GOLF 90cv	Precio: 1.739.140 pts. Potencia: 90 cv. Volumen de maletero: 245 litros. Consumo medio: 8,1 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 10,4 s

El Escort es la mejor oferta del segmento, pues además de su competitivo precio, despunta por su equipamiento completo. Entre sus rivales destaca el Opel Kadett, que es algo más barato pero menos equipado y el Golf, que es el ejemplo a seguir. No hay que olvidar el Renault 19, que es actualmente el líder de ventas.

ORION	
OPEL KADETT 1.8 GT	Precio: 1.976.919 pts. Potencia: 112 cv. Volumen de maletero: 425 litros. Consumo medio: 8,6 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 10,5 s
RENAULT 19 TXI CHAMADE	Precio: 1.927.187 pts. Potencia: 107 cv. Volumen de maletero: 400 litros. Consumo medio: 8,8 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 11,3 s
SEAT MALAGA 1.5 INJECTION	Precio: 1.693.789 pts. Potencia: 100 cv. Volumen de maletero: 370 litros. Consumo medio: 8,2 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 11,8 s
FIAT TEMpra 1.6 SX	Precio: 1.916.818 pts. Potencia: 86 cv. Volumen de maletero: 330 litros. Consumo medio: 9,3 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 12,7 s
VW JETTA CL PLUS	Precio: 1.907.862 pts. Potencia: 90 cv. Volumen de maletero: 390 litros. Consumo medio: 8,2 l/100km. Aceleración 0-100km/h: 10,4 s

El Orion lucha en un segmento muy competido en el cual las diferencias son muy pequeñas. Sus mejores bazas están en la calidad y el equipamiento, mientras que como coches con más garra están el Kadett o el Renault 19 TXI, que presentan un aspecto un poco más deportivo, sin perder las cualidades de familiar.

Estos dos motores funcionan con bastante suavidad, pero en ambos se aprecia un fuerte incremento del ruido en cuanto se superan las 5.000 revoluciones. Este fenómeno se acusa mucho más en el motor de carburador que en el de inyección. Otra de las mejoras notables de los nuevos modelos respecto a sus antecesores, reside en las suspensiones. En el anterior modelo, el corto recorrido de la suspensión posterior condicionaba mucho el

comportamiento y el confort. En cuanto se sentaban dos adultos en el asiento trasero, la suspensión hacía tope. Ahora se ha modificado el sistema y se incorpora un eje torsional que permite unos recorridos mucho más largos, con lo cual las reacciones son ahora progresivas y el confort mucho mayor. Aunque en ambos coches el sistema es semejante, los tarados del Orion son algo más duros y el comportamiento se beneficia. Hay que

dejar bien claro que ninguno de estos dos modelos está pensado para realizar una conducción deportiva. Son coches familiares, en los que prima el confort. En este aspecto no hay nada que reprochar. Ahora bien, si se exige un comportamiento deportivo, veremos que las suspensiones blandas del Escort permiten unos balanceos de la carrocería exagerados cuando se somete al coche a apoyos fuertes. El Orion admite mejor la conducción agresiva.



Castrol

el máximo especialista mundial en lubricación

MECANICA		
MOTOR	Regular	En ambos casos se trata de motores tranquilos pero fiables y de funcionamiento suave.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Es precisa de manejo y tan sólo la quinta velocidad tiene un recorrido un tanto largo.
TRANSMISION	Regular	Los desarrollos son largos y no demasiado apropiados para las carreteras españolas.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Con o sin asistencia, la dirección se mueve con facilidad. Es precisa y no muy desmultiplicada.
FRENOS	Normal	Son potentes y dosificables, pero acusan pronto la fatiga.
SUSPENSION	Normal	Es una suspensión que favorece el confort, pero permite que el coche se balancee.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Los asientos son cómodos y todo queda bien al alcance de la mano.
CLIMATIZACION	Buena	El caudal de aire y su distribución en el habitáculo son correctos.
SONORIDAD	Regular	A regímenes de motor bajos, el ruido es razonable, pero en alta sube excesivamente.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	En ambos casos se consigue con facilidad, siempre que apuremos la cuarta.
ACELERACION	Normal	Sin ser brillante, permite desenvolverse con agilidad en el tráfico más denso.
RECUPERACION	Regular	Tanto por motor como por desarrollos largos, resultan algo lentos.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Tanto delante como detrás, los nuevos Ford resultan amplios y cómodos.
MALETERO	Normal	Es normal en el Escort y bastante más grande y aprovechable en el Orion.
CALIDAD	Excelente	Como de costumbre, Ford cuida mucho este aspecto y no hay pegos.

ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Por mucho que se apriete el motor, las cifras se mantienen en niveles razonables.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es completo y bastante racional. Las opciones tienen buenos precios.
PRECIO	Bueno	Es muy competitivo, sobre todo en el Escort, que es una de las mejores opciones actuales.

va en cualquier tipo de carreteras, pero tampoco está pensado para culebrar por carreteras secundarias. La tendencia habitual del coche en las curvas es a tirar de morro, como todo tracción delantera, pero si levantamos el pie, enseguida vuelven las aguas a su cauce. Su utilización será totalmente satisfactoria para todo el que busque un coche cómodo, fácil de conducir y con una capacidad interior razonable, dejando a un lado las pretensiones velocísticas.

COMODOS Y VERSATILES
Ambos coches destacan por su comodidad y las grandes posibilidades de uso. Su vocación es totalmente familiar.

La dirección es muy agradable, en los Ghia la servodirección es de serie, y facilita mucho la conducción. En el apartado de frenos, hay que dar la bienvenida a un sistema antibloqueo, que se ofrece opcionalmente, y que ahora es electrónico, en lugar del mecánico que montaban los anteriores modelos. Este sistema es infinitamente más efectivo que el anterior y es



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: FORD España S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 336 91 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de post-venta:** 400 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES

Transmisión automática (sólo Escort): 130.000 pts. Aire acondicionado: 140.000 pts. Techo solar: 67.000 pts. Dirección asistida (sólo Escort, en el Orion es de serie): 69.000 pts. ABS electrónico: 100.000 pts. Pintura metalizada: 25.000 pts. Paquete opcional Ghia (Deshielo eléctrico parabrisas, Alarma anti-robto y retrovisores térmicos): 35.000 pts.

totalmente recomendable, teniendo en cuenta que esta opción tan sólo cuesta 100.000 pesetas. En cambio lo que no está a la altura es la resistencia de los frenos. Ambos coches frenan bien y el tacto del pedal permite dosificar bien la fuerza, pero en cuanto se dan tres o cuatro frenadas un poco fuertes, las distancias se estiman más de la cuenta, por lo que hay que tener cuidado en las bajadas prolongadas y dosificar el uso de los frenos.

Estos nuevos Ford van a animar las ventas de este competido segmento y es más que probable que en pocos meses veamos a estos modelos encaramados a los puestos más altos de ventas a pesar de la crisis.

Victor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

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

- Austin MG 1.3. 16.000 km.
- Alfa 33 1.5 T.I. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- AX 14 72S. Año 88.
- BMW 2-1. 3 meses uso.
- BMW 325i. 46.000 km.
- BMW M5. Año 90.
- BMW 730i. Año 87.
- BMW M-3. 22.000 km.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- 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.
- Mercedes 190 D, 2.5.
- Ford Orion 1.6 GL. Año 86.
- Porsche 944. 43.000 km.
- Porsche 924. 79.000 km.
- Renault 25 V6 turbo. 62.000 km.
- Renault 11 Turbo. 58.000 km.
- Renault 19 GTS. Catorce meses.
- R-11 diesel. Año 88.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- 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

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo

Guinda de la semana
ALFA ROMEO 164 V6, N-KY
A. CLIMATIZADO, ABS Y
TODOS EXTRAS
MES ABRIL '90, COLOR PLATA
3.700.000 ptas.
Tels.: 690 40 69-690 60 21

CENTRO MEDICO RIOS ROSAS

Certificados Médicos Psicotécnicos

- CONDUCTORES • CAZADORES
- ARMAS • ESCOLARES
- CONCERTADO CON EL RACE

Horarios de mañana y tarde. Abrimos sábados.

Ríos Rosas, 44, 1.º D - Telf. 253 90 73 - 28003 MADRID
(junto a Nuevos Ministerios)

VENDO
BMW R 80 GS
EXTRAS, MUY BUEN ESTADO, B-GW
650.000 PTAS.
TEF.: (93) 237 83 24
EVA

DESCAPOTABLE.
Escort 1.6 l, 85, blanco. 1.450.000 ptas. Tel.: 563 27 88.
SEAT Ibiza 1.2 L, 5 p., 87, blanco. 675.000 ptas. Tel.: 563 27 88.
DESCAPOTABLE
Golf GLL, 84, rojo. 1.550.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

GOLF GTI, 88, C.C., elevadas, gris metalizado. 1.500.000 ptas. Tel.: 563 27 88.
BMW 728 l, techo, A.A., azul metalizado, 87, 1.800.000 ptas. Tel.: 563 27 28.
VOLKSWAGEN Pasat GL, 83, verde metalizado. 600.000 ptas. Tel.: 563 27 28.
MERCEDES 300 Full equip. Blanco, 86, impecable. 4.300.000 ptas. Tel.: 563 27 28.
MERCEDES 190 E 2.5 16V, full, nuevo. 6.800.000 ptas. Tel.: 563 27 28.
SUZUKI SJ 410, 88, blanco. 850.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

Antes de poner en su coche
ALZACRISTALES ELECTRICOS

CONSULTENOS

«SPAL» — Para todo tipo de vehículo.

DESCUENTO ESPECIAL, para:
Talleres y Profesionales.

TAMBIEN EN: Alarmas antirrobo, ultrasonidos, sirenas, alerones, etc.

Teléfono: (91) — 541 96 24
Fax: (91) — 541 35 13

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

Y

YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE ¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

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

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

SELECCION COCHES ECONOMICOS

88	IBIZA 1.5	700.000
87	FIAT UNO 60 5P	750.000

SELECCION DESCAPOTABLES Y DEPORTIVOS

NUEVO	BMW Z1	8.500.000
88	PORSCHE 911 CARRERA	5.500.000

SELECCION COCHES TODO TERRENO

88	SUZUKI 4x4	850.000
----	------------	---------

C/ INFANTA M.ª TERESA, 10 - Entre P.ª HABANA y SERRANO, TEL.: 563 27 28 - FAX: 563 28 58

Motor Retiro

Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI

SABADOS MAÑANA

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

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

VECTRA

Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Vectra. 13 versiones distintas en gasolina o diesel, 4 ó 5 puertas, caja de cambios manual o automática, tracción a 2 y a las 4 ruedas y hasta 150 CV. de potencia.

Con aire acondicionado, dirección asistida, alarma antirrobo y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, según modelos.

¡Opel mejor que nunca!



ENTREGA INMEDIATA



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

AUTOTODO, S. L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68
(zona Carabanchel). Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVERSA

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.**

Antor Velázquez, 3
Paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 45

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

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

EN COSLADA

SINTA, S. A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

**JEEP WRANGLER
4X4**



**SERVICIO POST - VENTA
GARANTIA**

MOTOR 2.500 CC
- Inyección
- Servodirección
- Descapotable
**TECNOLOGIA
TECHO DURO**
- Calentamiento
DESDE 1.960.000 PTAS

DITECNICA

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

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 Málaga 1.2	89	11.000	690.000	Peugeot 205 Lacoste	86	47.000	820.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	32.000	675.000	Peugeot 205 XL	89	10.000	790.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	85	45.000	725.000	Peugeot 309 SR	87	50.000	880.000
Seat Ibiza SXI	88	23.000	990.000	Peugeot 405 SRD Turbo	90	20.000	1.970.000
Seat Ibiza SXI	90	12.000	1.245.000	Peugeot 405 GL	89	17.000	1.475.000
Renault Supercinco GTL 5p.	87	35.000	690.000	Opel Corsa 1.2 TR	87	50.000	590.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	87	28.000	725.000	Citroën AX Stilo	89	15.000	725.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	17.000	1.225.000	Citroën AX GT	88	27.000	975.000
Lancia Thema Turbo I.E. Full equip.	87	50.000	1.975.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	89	21.000	1.390.000
Lancia Delta HF Turbo Integrato	89	23.000	2.450.000	Citroën BX 19 TRD T., ABS, A.A.	89	24.000	1.950.000
Renault 4 TL	85	53.000	425.000	Citroën C-15 Club RE	89	10.000	920.000
Renault Supercinco GT Turbo 120 cv	89	15.000	1.175.000	Ford Fiesta 1.1	89	13.000	895.000
Renault 11 TSE	87	31.000	890.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	21.000	745.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	46.000	860.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 p.	89	11.000	1.050.000
Renault Supercinco Baccara A.A.	88	30.000	1.100.000	Ford Fiesta XR2	86	45.000	870.000
Renault 11 TXE	88	21.000	975.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	53.000	845.000
Renault 19 TSE	89	16.000	1.265.000	Ford Escort 1.6 Ghia Inyección	88	21.000	1.175.000
Renault 19 TXE	89	21.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 Diesel	85	56.000	890.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	87	41.000	1.425.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	32.000	1.100.000
Renault 21 Nevada TXE A.A.	87	27.000	1.425.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	89	11.000	1.325.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	32.000	1.050.000	Ford Tierra 2.0	89	21.000	1.425.000
Opel Kadett GSI 2.0 i Cabriolet	89	10.000	1.950.000	Ford Sierra 2.3 Aut. Fam. A.A.	85	47.000	945.000
Opel Kadett GSI	85	46.000	1.100.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	23.000	1.225.000
Opel Kadett GSI 2.0 i A.A.	87	31.000	1.525.000	VW Golf GTI 18V	88	31.000	1.590.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	VW Golf GLI Cabrio	84	51.000	1.390.000
Peugeot 205 GRD	88	23.000	960.000	Audi 90 20V full equip	88	27.000	2.950.000

BMW 320i, metalizado, «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cambios. Extras. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

MERCEDES 300E, 1987. Aire, RS, ASD, ABS, techo, airbag, suspensión nivel, llantas, negro azulado, Becker, extras. 2.850.000 ptas. Teléfono: (91) 639 06 60.

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

VOLKSWAGEN Corrado 16V, full equip, 6 meses uso. 2.900.000 ptas. C/ Azcona, 62. Admitimos cambios. 255 86 21.

LIQUIDACION Audi 80. Aire, Lancia Dedra 2.0i, aire. Precios interesantísimos. A estrenar. Tel.: 255 86 21. C/Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas. Carrocería moderna, 1985, gris oscuro, otros, extras, 1988. 1.475.000 ptas. Facilidades. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

LIQUIDACION Lancia Y10, nuevos, 2 unidades por 940.000 ptas. A estrenar. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 528i, perfecto estado, ABS y otros

extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.

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 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).

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

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

**JEEP CHEROKEE
4X4**



**SERVICIO POST - VENTA
GARANTIA**

Aire acondicionado, Cuero, Elevalunas eléctricos, Asientos eléctricos, pintura metalizada.

DITECNICA

**TURBO DIESEL. Desde 3.930.000 PTAS
GASOLINA, 4.0 L. Desde 4.260.000 PTAS**

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

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. Conózcenos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta. **FERRARI 328 GTS**,

20.000 km, año 87, interesados: (965) 65 20 05.

AUDI Coupe GT. Full equip. Siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48.

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

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

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

JEEP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas

amazonas, neumáticos anchos, motor OK., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

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

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

¡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.

AUDI turbo A.A., ABS, techo azul metalizado. Buen estado. 95.000 km. 1.900.000 ptas. Tel.: (96) 254 05 47.

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



AUTOMOVILES

TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO
SURTIDO EN VEHICULOS
DE IMPORTACION



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

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo. 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

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.
Teléfono: 327 03 56

PEUGEOT 505 GTD turbo, V-BH, aire acondicionado, servodirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.

XR2 año 87, garantía mecánica hasta mayo 91. 900.000 ptas. Tel.: (953) 49 00 84.

PORSCHE 944, año 1985, blanco, extras. Tel.: (968) 13 53 88.

URGE vender Audi coupé Quattro, A.A. 2.000.000 ptas. contado. Teléfono: (96) 382 45 24. Valencia, garaje siempre.

CHEVROLET Camaro, rojo, noviembre 88, todos extras, particu-

lar, impresionante, aire, llantas, cierre eléctrico, cristales y portón eléctricos, control velocidad, cassette, volante regulable, cuatro plazas. Precio: 3.990.000 ptas. Tel.: 253 19 66. Noches. Sr. Soria.

VENDO BMW R 80 GS, extras, muy buen estado. 650.000 ptas. B-GW. Tel.: (93) 237 83 24. Eva.

BMW 302i. Metalizado «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cambios. Extras. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

FIAT Uno 70 SL, 5 p.,

impecable. M-HN, rojo. Garantizado 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

OPEL Ascona 1.8 E, 4 p. Perfecto estado. Azul metal. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

MERCEDES 300 E, 1987. Aire, RS, ASD, ABS, techo, AIRBAG, suspensión nivel, llantas. Negro azulado metalizado. Garantía 18 meses. 4.350.000 ptas. Impecable. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Corrado 16V. Full equipo. Seis meses de uso. 2.900.000 ptas. C/ Azcona, 62. Admitimos

cambios. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas. Carrocería moderna 1985. Gris oscuro. Extras. Otros 1988 = 1.475.000 ptas. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

PORSCHE 944 2.7, 7.000 kilómetros, seminuevo. Precio: 4.800.000 ptas. Tel.: (976) 23 00 67.

NISSAN Patrol competición: homologaciones Oakar. Turbo diesel, 150 cv. Muy competitivo, depósito 220 litros. Instalación 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 teléfono: (93) 564 88 58.

BMW M 635 CSi, 286 cv. Impecable, full equipo, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

VENDO coche siniestro. Opel Kadett GSi 2.0 con documentación. 325.000 ptas. Interesados llamar al teléfono: (93) 381 01 60. A partir de las 21 h.

VOLKSWAGEN escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

FIESTA XR2 rojo. Extras. Año 87. Garantizado. 850.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.

PORCHE 911 SC, varios. También Carrera 3.2 y 944. Teléfono: 255 86 21/22.

OCASION: Granada 2.8 Ghia con pequeño golpe trasero. Barátísimo. C/Azcona, 62. Garaje. Tel.: 255 86 21/22.

COSWORT RS, alarma, HI-FI. No golpes. Urge. Teléfono: (942) 89 18 14. Noches.

BMW 528i, particular. M-EV, full equipo. 1.400.000 ptas. Tel.: 759 41 06. Gris metalizado.

RENAULT Alpine A-110. Muy cuidado, interesante coleccionistas. 550.000 ptas. Tel.: (951) 22 06 35. De 9 a 14.

VOLKSWAGEN Santana, 87, azul, A.A., C.C., D.A. 1.500.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIAT	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
FIAT LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTI.e.	78 CV	6,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

Vagma, s. a.

Desde 1.035.650 pts.

Lancia-Concesionario

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

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

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

Gusta a la Gente que Gusta

ACERTAR SE LLAMA **YUGO CARS**

LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



YUGO FLORIDA 1.4 (1.372 c.c. 70 CV) **1.170.000**

ASISTENCIA YUGO 24 HORAS, 365 DIAS.

MECANICA LICENCIA FIAT

YUGO 45	(903 c.c. 45 CV)	739.400
YUGO 55	(1.116 c.c. 55 CV)	776.000
YUGO 65	(1.299 c.c. 65 CV)	927.400

(Precio oferta con IVA y descuento incluidos)

ALABA: C/ REYES CATOLICOS, 30. VITORIA: ALBACETE: CTRA. DE MADRID, 14-16. ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM. 1. EL CHE: AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14. ALICANTE: ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 8. ROQUETAS DE MAR. CTRA. GRANADA, 2º TRAMO, 42. ALMERIA: ASTURIAS: C/ ALONSO DE CUEVA, 8. GUION: C/ CANJA DE ARGUJUELES, 22-24. GUION: AVILA: AVDA. 19 DE JULIO, 30. BADAJOZ: C/ HERMAN CORTES, 183. VILLANUEVA DE LA SERENA: BALEARES: C/ GREGIO TINTOREROS, 56 P.O.L. SON CASTELLO PALMA DE MALLORCA. C/ POIMA, CALLE G, Nº 50. MAYÓN: BARCELONA: C/ MARINA, 257 (BAJOS). CTRA. DE VIC, 146. MANRESA: AVDA. PUIG Y CADAFALCH, 284-286. MATARO: C/ MAÑUELA DE FALLA, 1-3 Y VILADECANES: PIZARRO, 30. SABADELL: Pº DE COLON, 36. GRANOLLERS: AVDA. CUBELLAS, 40. VILANOVA I LA GELTRU: AVDA. MIRAFLORES, 82-84. HOSPITALET DEL LLOBREGAT: C/ RAMON LLULL, 11. VIC: CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA: C/ JUAN RAMON JIMENEZ, 1 (ESQ. AVDA. ANDALUCIA). CADIZ: CASTELLON: C/ SAN ROQUE, 183. CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 36. GERONA: Pº DE OLOT, 99. LA CORUÑA: AVDA. DEL EJERCITO, 8. LA RIOJA: C/ PÍO XII, 16 (ESQ. AVDA. COLON) LOGROÑO. LEON: C/ PARDOCO PABLO DIEZ, 109. LERIDA: C/ PRINCIPE DE VIANA, 32. MADRID: C/ DE ESPUENDE, 118. MOTA DEL CUERO, 8. POSTERIOR MONTE PÓ. TIENO, 15. ESTRELLA DE ORIENTE "LA POVEDA" ARGANDA DEL REY, MARTINEZ DE LA RIVA, 7E VALLECAS. SAN JULIAN, 3. ALCALAE HENARES: CTRA. DE DELOECHES, KM. 1,5. TORREJON: MALAGA: CTRA. DE CAJIZ, 73. MURCIA: CTRA. GRANADA, 340. PUERTO LUMBRERAS: COLONIA SAN ESTEBAN, BLOQUE 6, BAJO A. MURCIA: C/ ORENSE, AVDA. DE SANTIAGO, 34. PALENCIA: C/ LEVANTE, 31. PONTEVEDRA: AVDA. LUGO, 105. SALAMANCA: C/ JUAN PICORNELL, 20. SAN-TANDER: CALLE DE CASTILLA, 75. SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14. TARRAGONA: AVDA. PAISOS CATALANIS, 7-73. REUS: PLAZA BERENGUER, 4. AMPOSTA: C/ SAN MIGUEL, 37. TARRAGONA: TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25. VALENCIA: C/ GEGUJA ASSUT, 4. GANDIA: VALENCIA, 89 Y 71. SAGUNTO: YALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3. VIZCAYA: RIVERA DE ERANDIO, 5. ERANDIO: ZAMORA: AVDA. RONDA DE LA PERIA, 7. ZARAGOZA: C/ FRANCO Y LOPEZ, 34-36.

Importador oficial: CARSLAVIA, S. A. C/ Carbón, 21. Políg. Industrial San José de Valderas. ALCORCON (Madrid). Tel. (91) 611 55 13.

PORSCHE 924 Turbo, turbo, negro, llantas Braid, suspensiones Koni, techo solar, alarma, radio. Precio: 2.500.000 ptas. Tel.: (93) 411 09 51.

IMPORTAMOS Mercedes, BMW, Porsche, de dirección y usados. Garantía, seriedad. Tel.: (91) 637 58 91.

VENDO Super 5 GT

turbo, negro, llantas Braid, suspensiones Koni, techo solar, alarma, radio. Precio: 575.000 ptas. Tel.: (927) 16 03 57. **BENEFICIESE!** Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los tu-

rismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375. Molina de Segura, 30500 (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 61 11 78 fax, 61 11 59 particular. Seriedad absoluta.

OCASION Lada Samara 3 puertas, 10.000 kilómetros. 1 año, matrícula M-KG. Teléfono contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

PARTICULAR vendo Opel Kadett GSi 16V, kit transformación super ancho, espectacular, único en España, necesario verlo mejor que nuevo. 16.000 kilómetros. 2.300.000 pesetas. Teléfono: 254 28 11-201 94 69. Horas comercio.

FORD Escort XR3 I, M-IJ. 30.000 kilómetros, rojo, extras. 1.200.000 ptas. Tel.: 429 77 09.

VENDO BMW M 635i, modelo 1987, extras. Precio convenir. Tel.:

467 54 24. Horas de 9 a 14 y de 17 a 20. Sr. Nieto.

GOLF GTI rojo. M-HX, año 1987, aire acondicionado, llantas. Particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 431 15 15. Federico.

VENDO Peugeot 505 GTI, aire acondiona-

do, elevelunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

YAMAHA XJ 600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas. discutibles. Teléfono: 571 51 46. Llamar noches.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

¡MUY BUEN PRECIO!
1000 MILES

DETECTOR DE RADAR

NUMERO 1 en USA NUMERO 1 en EUROPA

BEL-EURO-Vector 3
Precio especial
Oferta 79.000 ptas.
12 % IVA incluido

BEL-TRONICS LIMITED
The Intelligent Choice

- Contra reembolso sin coste para usted. Seur 24 h.
- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de un año.
- Instalación inmediata al mechero.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cm (200 g.).

DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA

Accesorios Ayala (40 años al servicio del automóvil)
C/ Zabaleta, 2 y C/ Nueva, 1
Tel.: (943) 27 54 28/27 67 07. SAN SEBASTIAN

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



DELTA MICS
DELTA MICS SPAIN, S.L.
MONTSERRAT, 178 08201 SABADELL-SPAIN
TEL. 93-727 50 66 93-727 40 82 93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

OCASION Lada Samara, 3 puertas, 10.000 km. 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tar-des de 8 a 10.
MERCEDES 250 Coupe, cuero, muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.
RENAULT 5 GT, Tur-

PARTICULAR vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipo. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66, noches.
FORD Escort XR3 I, M-IJ, 30.000 km, rojo, extras. 1.200.000 ptas.
PARTICULAR vendo Opel Kadet GSI 16V,

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

<ul style="list-style-type: none"> Ferrari 328 GTSI-Nuevo Ferrari 348 TB/TS-Nuevos Ferrari Testarossa-Nuevo Ferrari F40-Nuevo Mercedes 300 SL, 24V-Nuevo 	<ul style="list-style-type: none"> Mercedes 500 SL-Nuevo Mercedes 300 CE, 24V-Nuevo Morgan Plus 4-Nuevo Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo Porsche 911 Speedster-Nuevo
---	--

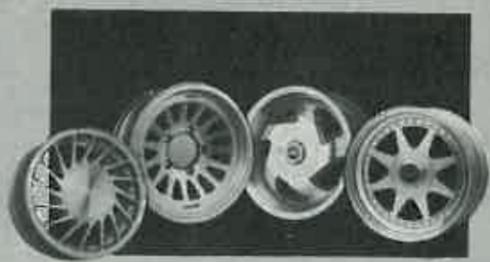
Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

bo Copa, preparado, 2.000 km, 8 meses. 1.500.000 ptas. Tel.: (91) 450 44 10.
BMW 323i, blanco, impecable, techo, ruedas, amortiguación, volante, etc. 1.750.000 ptas. Teléfono: (91) 450 44 10.
MATRICULA turística española Saab 900 Turbo, equipadísimo, junio 90. 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12.
PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo-dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas oficina.

kit transformación, super ancho, espectacular, único en España. Necesario verlo, mejor que nuevo. 16.000 km. 2.300.000 ptas. Tel.: 254 28 11-201 94 69. Horas comercio.
GOLF GTI, rojo, M-HX, año 1987, aire acondicionado, llantas, particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 431 15 15. Federico.
VENDO BMW, M635i, modelo 1987, extras. Precio convenir. Tel.: 467 54 24. Horas 9 a 14 y 17 a 20. Sr. Nieto.
PORSCHE 911 5c, impecable. Garantizado, 80.000 km. 2.700.000 ptas. Revisado en Porsche. Turbomóvil. Teléfono: 255 86 22. C/ Azcona, 62.
FIAT Uno 70 SL, 5p., impecable. M-HM, rojo. Garantía 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.
OPEL ASCONA 1.8e, 4 p., perfecto estado. Azul metal. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

Vendo
YAMAHA SR 250
Gris, perfecto estado, regalo casco y pitón. Matrícula: M-8805-IY. Precio: 250.000 ptas. Tel: 461 38 12. Preguntar por Eduardo.

jacsol
LLANTAS



Disponibles desde 5x13 hasta 10x17

Zender



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

AVON




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

fischer



EL ACCESORIO IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES
Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas y de importación.

prestolite La batería

Mohawk El neumático Americano 4x4

GABEL Calidad y técnica Alemana

HR AUTO-COMFORT Nº 1 en accesorios

jacsol **RACING LINE** PNEUMATICOS DEPORTIVOS (Solicite catálogo)

Importador para España:
jacsol Vallespir, 189-191 - Tel. (33) 430 19 26 Télex: 54319 JSAU-E Fax: (33) 491 02 01 - 09014 BARCELONA



LA CILINDRADA REINA EN CRISIS

REVOLUCION PENDIENTE

NO es lo que era. Las parrillas son pobres y sobretodo desiguales. Por un lado los pilotos oficiales, los de Honda, Yamaha y Suzuki, y también, hasta este año, los de Cagiva. Todos ellos con lo mejor de lo mejor, con el último prototipo salido de cada departamento de carreras. Son los Rainey, Schwantz, Lawson y compañía. Junto a ellos, también con motos oficiales, pero prestadas en régimen de «leasing», otros privilegiados entre los que cabe citar a nuestros «Sito» Pons y Juan Garriga. Los primeros y los segundos están casi en la misma guerra, y decimos «casi» porque por el momento los primeros espadas están fuera del alcance de los segundos y cada grupo lucha entre sí. Salvo como cuando en Spa la lluvia decide hacer de las suyas y Ruggia puede permitirse ser segundo. Pero esta situación, al fin y al cabo es lógica, en las carreras siempre existirán primeros y segundos, los que

disponen del mejor material y los que deben conformarse con menos. Estos están obligados a hacerse ver con lo que tienen para llegar a alcanzar lo mejor. Sin embargo lo que no es de recibo es que haya un tercer nivel, el de los parias. No los conoce nadie, nunca salen en la foto ni en



LOS GRANDES
Las grandes marcas cuentan con sofisticados medios de control.

los papeles ni en la tele. Salvo si se matan, claro. Esos son los Buckmaster, Papa, Linden, Truchess o Schmassman, por citar los más conocidos de los desconocidos.
No pueden ni siquiera llegar a hacer el papel de comparsas porque su material es tan obsoleto, pasado de moda, viejo y falto de competitividad que sus tiempos están a años-luz de los dos primeros grupos. No son estrellas ni aspiran a ello, pero nunca podrán llegar a serlo porque con una Honda carreras-cliente de hace cuatro o cinco años no se puede aspirar a nada. Si estas motos tuviesen un mínimo de posibilidades, no ya de ganar, sino de no hacer el ridículo, de ser al menos segundos, las parrillas se llenarían poco a poco. Pero es que no hay motos disponibles. Esas Honda tricilíndricas, extrapolaciones de aquella con la que en 1983 Freddie Spencer fue Campeón del Mundo, con veinticinco o treinta caballos menos que las oficiales actuales, son lo único que uno puede comprar y no sirven para nada.
Esta situación preocupa a todos los involucrados en el Continental Circus. La FIM -Federación Internacional-, el IRTA -Asociación de escuderías-, las fábricas, los pilotos, los técnicos, todos son conscientes del problema y quieren ponerle solución. Y la solución sólo es una. Todos saben cuál es, pero no saben cómo hacerlo o quieren hacerlo como a ellos les interesa. Hay que poblar las parrillas vendien-

LA OPINION DE COBAS



El tiene su teoría particular para engrosar las parrillas: «Creo que motos bicilíndricas con peso bajo serían más competitivas que las tricilíndricas que hay ahora. En la actualidad en muchos circuitos las 250 ruedan muy

cerca de las 500, por eso una solución sería hacer unas «super» 250 que podrían ser por ejemplo de 350 centímetros cúbicos pero con chasis ligeros y manejables. Es decir potentes casi como las 500 pero ágiles como las 250. Tal vez esta solución sea discutible pero arreglaría la situación porque fabricantes como Bimota y Aprilia podrían fabricar motos así e incluso suministrar motores a otros».



BUSCAR SOLUCIONES

Es un hecho que muchos jóvenes -caso de López Mella- tienen difícil el éxito debido a la imposibilidad de montar máquinas competitivas. Por su parte la postura del público es clara (véase foto derecha).



do motos-cliente competitivas a buen precio. Eso es algo que años antes existía y que aún funciona, ¿pero hasta cuándo? en 250 gracias a Aprilia y Yamaha y en 125 merced a Honda, JJ-Cobas y Rotax.

Sin embargo eso no es tan fácil de lograr porque hacer motos competitivas baratas no es sencillo. Todos proponen soluciones, pero quién más tendría que hacer, la FIM, sólo propugna remedios que no son más que paños calientes. Al fin y al cabo aumentar el peso y obligar a usar combustible comercial sin plomo no abaratará en nada la categoría ni hará competitivas las motos cliente. Ni más seguras las oficiales, que eso también preocupa y con razón. Las marcas recelan unas de otras y así lo que una propugna, la otra lo pone en tela de juicio. Para bien o para mal las cosas están llegando a extremos tan preocupantes que una vía de entendimiento parece estar abriéndose.

A fecha de septiembre de 1990 las propuestas son las siguientes. La primera, de la FIM, consiste en lastrar las motos en quince kilos, aunque el organismo internacional propone también admitir tricilíndricas con unos 115 kilos de peso y bicilíndricas con unos 95 ó 100 como podría ser el caso de las Bimota. Honda propuso en su día motos tricilíndricas de dos tiempos pero de 375 centímetros cúbicos, lo que fue rechazado por la competencia vista la experiencia del primero con tales motores. A raíz de ello la marca japonesa ha propuesto que para 1993 todas las motos sean bicilíndricas, tesis que los pilotos en su mayoría -los de Yamaha y Suzuki, frente al silencio de los de Honda- rechazan puesto que dicen que serían decepcionantes y poco espectaculares y que se diferenciarían bien poco de las 250. La Federación Británica también se mueve y defiende admitir motos de 750 centímetros cúbicos y cuatro tiempos junto con

las actuales, una solución con bastante lógica ya que hay preparadores y motos asequibles que podrían tener prestaciones a la altura de las circunstancias. Ante eso Kenny Roberts ha dicho que serían tan caras unas como otras y que además ¡regarían las pistas de aceite! Otras propuestas pasan por limitaciones en la garganta del neumático trasero para impedir pasar potencias descomunales al suelo u homologar una determinada goma para toda la temporada, bridas de carburador como en la Fórmula Tres automovilística, etc...medidas que facilitarían la igualdad pero no abaratarían costos.

En todo este tinglado, nuestros hombres involucrados son explícitos. Para Sito Pons «se han de dar opciones a más fabricantes y por eso pienso que la solución de las bicilíndricas abre la puerta a más gente pues es más barata. Fábricas como Aprilia o Rotax podrían atreverse a entrar». Por su parte Juan Garriga piensa

que hay demasiados intereses de por medio y que «lo que crean son problemas en lugar de buscar soluciones positivas y para ello debería crearse una comisión competente, no como ahora que cada uno barre para su casa» aunque termina diciendo que «lo que hace falta son motos-cliente asequibles».

El problema está claro que es grave existe pero también los hay interesados en proponer soluciones. Sólo falta que entre todos ellos se pongan de acuerdo. Y eso es difícil en un circo en el que, como dice Juan Garriga, «son muchos los que mandan y no logran entenderse. Falta la profesionalidad de la Fórmula Uno. Ahí manda sólo uno». Lo malo es que si ese uno viene a las motos, éstas pueden dejar de serlo de golpe sin que nos demos cuenta siquiera. Pero, ¿quién sabe si saldríamos ganando? ○

Texto y fotos: José Luis Aznar



FUTURA 125

Motos para ir al concierto, a la disco, al campo, a la playa, para hacer grandes rutas y para pasear, para las cuestas y los llanos, los circuitos y el Paris-Dakar. Con esta gama de motocicletas, las más bellas del mundo, se te han acabado las dudas. Elige ahora un modelo. Aunque te gusten todas. Aprilia tecnología y diseño del futuro.



TUAREG 125 WIND



TUAREG 125 RALLY



PEGASO 125 AE



RED ROSE 125

 **aprilia**

IMPORTADOR EXCLUSIVO

PARA ESPAÑA

En tierras asturianas, en el bellissimo Mirador del Fito, tuvo lugar una prueba del Campeonato de España (y de Europa) de Montaña; una especialidad automovilística poco conocida y escasamente seguida por los medios informativos, pero con un innegable interés deportivo y un historial largo y orgulloso.

José A. Díaz

Enviado especial

LA Montaña, una de las especialidades menos conocida en nuestro país, es impresionante, difícil y complicada.

En atletismo podríamos hablar de la Marathon y hacer un símil con el París-Dakar; una carrera de 1.500 metros se parece a la Fórmula 1; por el contrario, las carreras en cuesta, serían como los 100 metros lisos. No se permite ni un sólo fallo. Una mala arrancada, una trazada incorrecta o un cambio errado suponen la pérdida de unas décimas de segundo que pueden suponer y de hecho suponen, la derrota.

La carrera comienza la semana anterior, con los entrenamientos privados. Siempre con una precaución extrema porque las carreteras están abiertas al tráfico y hay que andar con cien ojos. Se estu-



XIX SUBIDA AL FITO

SEGUNDOS FUERA

dian las curvas una a una; se memorizan los trazados correctos y todo se repite una y otra vez. No hay un copiloto que nos avance el recorrido; no hay otro participante que nos enseñe el trazado bueno cuando marcha delante de nuestro coche. En la Montaña no hay más que autodidactas y conductores solitarios. El rival es, sólo, el cronómetro.

Suelen coincidir las carreras con las fiestas del lugar, pese a que la propia subida es ya una fiesta. El día anterior, normalmente el sábado, se inician los entrenamientos oficiales cronometrados. Todos los participantes tendrán la oportunidad de probar sus máquinas durante las dos ascensiones oficiales. Aquí comienzan a apreciarse verdaderamente las diferencias entre los diferentes participantes. Se prueban distintas relaciones de cambio, reglajes de suspensión y desarrollos de cambio. Se apuran las frenadas y se buscan los trazados correctos, porque el domingo, no se puede fallar.

Luego, está la climatología. A menudo, como ocurrió con la Subida al Fito, la mañana de la carrera se presenta lluviosa o con niebla. Puede incluso que la lluvia no esté presente en todo el trazado, sino en sólo parte de él. Es otra dificultad

más. En Asturias, hubo que retrasar la salida, con la esperanza de que secase el piso. Así fue, pero la mayoría de los datos obtenidos en los entrenamientos, apenas valían para la mañana fría y húmeda.

El Fito ha supuesto la revancha de los segundos; el relevo. Dos hombres se presentaban con la aureola del título de Campeón de Europa recién estrenado, Andrés Vilarriño, como conductor de una barqueta y Francis Dosieres, en grupo A. Ninguno de los dos estaba contento con

AMBIENTE INOLVIDABLE

En el bellissimo marco asturiano de El Fito, tuvo lugar la última manga del Campeonato de España de Montaña, una especialidad poco seguida por aficionados y medios informativos.



LOS SEGUNDOS, PRIMOS

El campeón de Europa del grupo A, Dosieres (a la izquierda), fue superado por Xavi Riera (a la derecha, en patinete, con Vilarriño), quien llevó el BMW de Hispano 20 (arriba a la derecha) a la victoria. Entre las barquetas, Luis Martínez consiguió imponerse a Vilarriño y Zabaleta.

sus subidas de entrenamiento: Vilarriño porque no acababa de encontrar las relaciones de cambio adecuadas; el francés porque no sabía si sería mejor la caja de cinco marchas o la de seis. Y ambos, estaban muy presionados por los nuevos valores, Luis Martínez y Xavi Riera, ambos campeones de España, muy motivados por medirse con quienes hacen el campeonato continental al que ellos aspiran para sucesivas ediciones. Tras los entrenamientos oficiales, los dos «novatos» habían marcado mejores tiempos que los campeones, pero no ocultaban su preocupación por si sus adversarios ocultaban alguna baza. Nunca se sabe.

Pero los tiempos de la primera ascensión pronto demostraron que no. Los dos campeones son batidos en la primera manga. Entre las barquetas, un tercer hombre en discordia, Aitor Zabaleta, está a punto de aguar la fiesta a Martínez y Vilarriño, pero todo queda en el intento.

La segunda subida es ya clarificadora. Los tiempos mejoran claramente porque la climatología ayuda y la visibilidad es perfecta. Los participantes, en orden inverso al de inscripción y potencia, van subiendo con «normalidad», pero súbitamente, el motor del coche de Vilarriño deja de oírse. Andrés tiene que abandonar por un problema mecánico que no acaba de conocerse con exactitud. El último en subir es Martínez. Ya es campeón de España. Cuando llegamos a meta, conocemos que también Riera se ha impuesto al francés; el piloto de Olet está verdaderamente emocionado. No es para menos. ○

MONOPLAZAS EN MONTAÑA

El excelente estado del piso permitió evolucionar a los monoplazas con total libertad, sacando el máximo partido de su buena relación peso-potencia. El vencedor en esta categoría fue Victor Abraham, que se proclamó campeón de Asturias.





CAMPEONATO DE EUROPA
DE CAMIONES

**ESCAVIAS VOLO
EN EL JARAMA**

Juan Escavias a los mandos de un Pegaso Troner, fue uno de los protagonistas indiscutibles en la carrera de camiones celebrada en el circuito del Jarama, puntuable para el europeo de la especialidad, al imponerse rotundamente en las dos mangas disputadas de su categoría, la 2, reservada a camiones con cilindradas de 11.951 a 14.100 centímetros cúbicos y potencias entorno a los 1.000 caballos.

UNA vez más en el circuito del Jarama, y por tercer año consecutivo volvieron a colgar el cartel de «no hay localidades» ante la masiva afluencia de aficionados que acudieron al trazado madrileño para presenciar las espectaculares evoluciones de estos monstruos, algunos de ellos con potencias superiores a los 1.500 caballos. Para los aficionados españoles además de ver en acción a estos malabaristas de las carreras, el mayor interés se centraba en la Clase 1, en la que participaban Juan Escavias y Salvador Cañellas a los mandos de sendos Pegaso Troner y Simeón Martín con un Volvo N-10, y en la Clase 2 en la que estaba encuadrado Manuel Santos con un MAN 19.292 FLT.

Para el equipo Pegaso no pudo ir mejor el fin de semana; para esta prueba, última del calendario, estrenaron unos nuevos vehículos con el motor ligeramente retra-



SENSACIONAL ESCAVIAS

Juan Escavias a los mandos de un Pegaso Troner fue el vencedor de la siempre competida Clase 1. Por lo que respecta a la Clase 2 y 3 fueron dominadas por los Mercedes.

L-COMPO 005-SERIES
Belleza Definida por Luxman en
Terminos de Circuitería, Visión,
y lo Más Importante de Todo,
Sonido Inolvidable



LUXMAN
Distribuidor exclusivo para España
MUSICOM SA

Fabricación: Vía, S.A.

Huelva 16-17 - PULLIGONDI CAN MARI

Tel. (90) 675 32 12 - Fax: (90) 675 35 52

08100 BARCELONA - C/VALLE 15 (Barcelona)

Domènec Pons

Móvil: 609 252

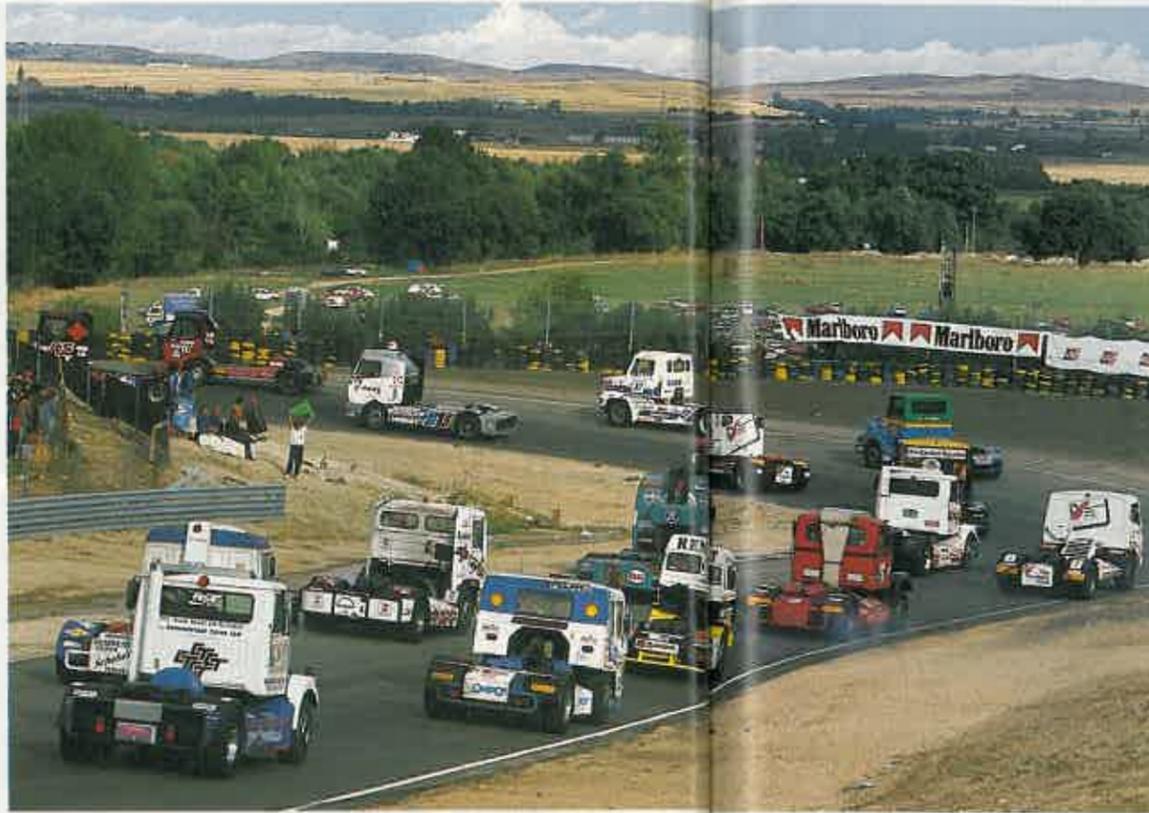
08190 SALT - C/VALLE 15 (Barcelona)



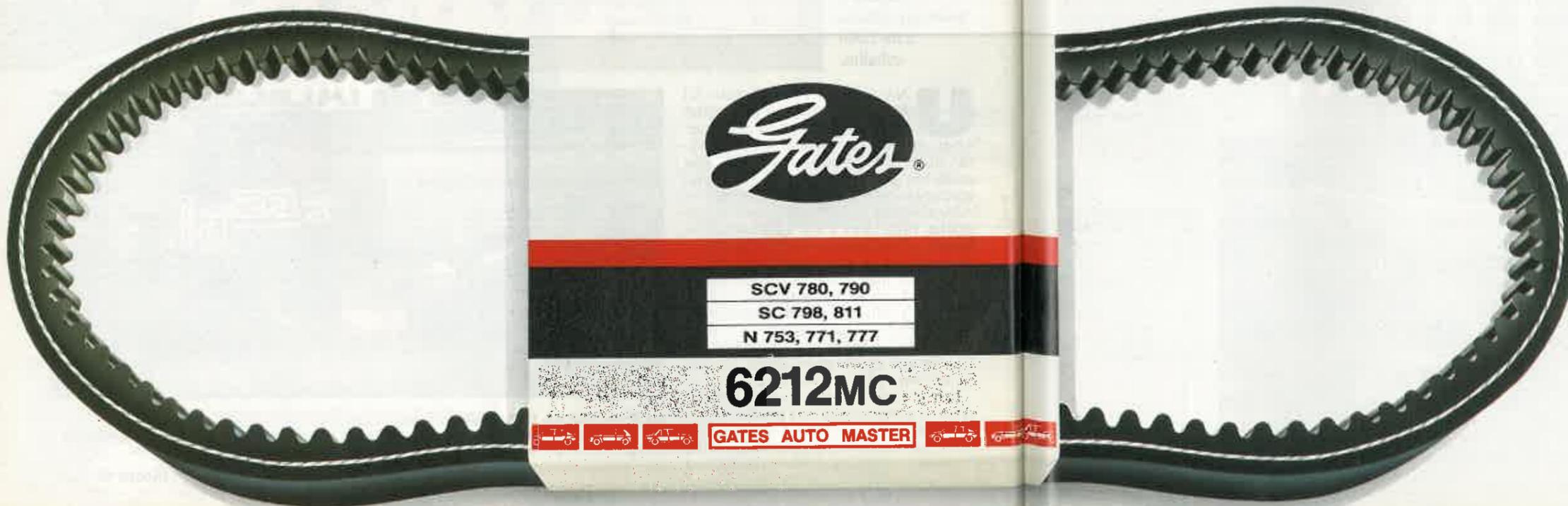
sado con respecto a su posición de origen, solución que ha estado recomendando Cañellas a lo largo del año, y que gracias a ello consiguen descargar el peso del eje delantero y por lo tanto sufren menos los frenos y los neumáticos. Esta modificación no pudo funcionar mejor, en los entrenamientos cronometrados, Escavias consiguió la pole, mientras que su compañero se clasificó en cuarta posición. Más tarde, en las dos carreras de su clase, Escavias con una conducción perfecta aguantando los embates de sus rivales cruzó la meta en las dos ocasiones en primera posición. Su triunfo se vio respaldado por Cañellas que en la primera manga se alzó hasta la tercera posición y en la segunda debido a un incidente en los virajes de «Le Mans» finalizó cuarto. Además redondearon su actuación venciendo en las dos mangas de Clase Reservada, en la que participaron los pilotos nacionales y europeos no habituales en el campeonato. Por lo que respecta a Manuel Santos en la Clase 2 también realizó una magnífica actuación, en los entrenamientos cronometrados se clasificó en una buena posición y más tarde en las mangas puntuables de su clase terminó en una excelente quinta posición, puesto que no pudo mejorar ya que los camiones clasificados por delante del suyo son oficiales y por lo tanto mucho mejor preparados. En la Clase Reservada tras luchar

ESPECTACULO ASEGURADO

En el circuito del Jarama se dieron cita todos los participantes habituales en el Campeonato Europeo de Camiones, y ofrecieron un gran espectáculo. Manuel Santos con el MAN número 33 realizó una magnífica actuación dando muestra de su gran clase.



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.



EL PUBLICO RESPONDIÓ

Una vez más el trazado madrileño se llenó de aficionados que disfrutaron de lo lindo con las espectaculares evoluciones de estos malabaristas del volante con sus pesadas cabezas tractoras.

con los dos Pegaso se tuvo que conformar con la tercera posición.

Sin duda la más espectacular de todas es la Clase 3, en la que están incluidos los camiones más potentes, auténticos prototipos con potencias cercanas y en algunos casos superiores a 1.500 caballos. Unos camiones con unas aceleraciones espeluznantes y que en manos de sus experimentados pilotos, que no cesan de realizar derrapajes al más puro estilo del Mundial de Rallyes hicieron las delicias de los miles de aficionados que se dieron cita en el circuito del Jarama. En esta clase el vencedor fue Steve Parrish al volante de un

Mercedes 1450 S de 1.600 caballos de potencia, triunfo que le sirvió para proclamarse campeón de Europa.

La carrera más espectacular de todo el fin de semana fue la Gran Final en la que corren agrupados los mejores pilotos de cada clase. Después de quince apasionantes vueltas el vencedor fue Richard Walker con un impresionante Volvo, que más tarde fue descalificado al verificar los tacógrafos y comprobar que se había pasado diez veces de la velocidad máxima permitida, que es de 160 kilómetros por hora, ocupando por lo tanto la primera posición Axel Hegman con un Mercedes 1733 S. El mejor piloto clasificado fue Manuel Santos que situó su MAN en séptima posición. Escavias que estuvo entre los primeros tuvo que abandonar al salirse en «Le Mans».

Como notas curiosas señalar que Luis Pérez Sala fue el encargado de conducir el Pace Truck y que Salvador Cañellas nada más bajarse del Troner cogió el equipaje y se marchó al aeropuerto de Barajas para ir a Egipto a disputar el Rallye de los Faraones a los mandos de un prototipo de Pegaso. ○

Manuel Madrid

Fotos: **Ramón Rodríguez**

COPA CITROEN AX, ANIMACION SEGURA

EN esta ocasión los participantes de la Copa Citroen AX fueron los encargados de realizar las carreras de relleno, y la verdad que cumplieron a la perfección su papel, ante un gran número de espectadores no dudaron en ningún momento en ofrecer un buen espectáculo con dos mangas muy disputadas y emocionantes.

En la Final A se impuso con autoridad Pablo Irizar siendo lo más intere-

sante la intensa lucha por la segunda posición que fue a parar a manos de Miguel Angel Zaragoza, debiéndose conformar con la tercera plaza del podio José Martínez. En la Final B fue muy disputada la pugna por la victoria entre Eladio Ruiz, Gonzalo Arche y Francisco Granell que cruzaron la línea de meta en estas posiciones después de rodar siempre en un pañuelo, alternándose en la cabeza.

CUMPLIERON A LA PERFECCION

Los participantes de la Copa Citroen AX, animados por el numeroso público presente se emplearon a fondo para estar a la altura de las circunstancias.



¿De qué....



...de Gin MG

LA RESPUESTA... SIN DUDA!

STEFANO CASIRAGHI

SIEMPRE AL LIMITE

STEFANO Casiraghi pertenece ya a la leyenda. En un epitafio de urgencia podría escribirse una frase: «vive rápido y muere joven, así será un cadáver bello e inteligente», una frase durísima que ha barrido el mundo del cine y de la música con verdadera saña, una frase atroz que ahora se ha hecho realidad en la familia más llamativa de la jet-set internacional para golpearla con toda contundencia.

La desaparición de Casiraghi es un duro golpe para Mónaco, una pérdida irreparable no sólo para el Gran Premio, que ya contaba con su presencia habitual, sino también para los pilotos de más renombre, para Michele Alboreto, para Alessandro Nannini, amigos declarados de un empresario entusiasta que sólo dio rienda suelta a su pasión por la velocidad tras una boda que coloreó cientos de páginas en las revistas del corazón de todo el mundo, justo en el momento en que los restantes aprendices de piloto cuelgan su casco.

Casiraghi amaba la competición en cualquiera de sus formas, saboreaba el

Cavallino Rampante, cuando tripulaba su Martini Rossi impulsada por cuatro motores de ocho cilindros en V derivados directamente de los motores utilizados por los 308.

Ese golpe del mar ha puesto fin a las ilusiones de Casiraghi, un hombre que disfrutó como un niño cuando tuvo la oportunidad de abrir el Gran Premio de Mónaco del 87 a los mandos de un impresionante Testarossa negro, o cuando estrenó su fabuloso F-40 en medio de una nube de fotógrafos que no daban crédito a sus ojos.

Estos son los recuerdos alegres de un joven afortunado en el más amplio sentido de la palabra, de un joven que sonreía con malicia cuando contemplaba una carrocería afilada, cuando escuchaba una mecánica poderosa. Esos recuerdos se han roto en mil añicos, de un golpe seco, tras chocar contra un mar hostil que no quiere jinetes apocalípticos, que no aprecia los catamaranes violentos impulsados por más de mil ochocientos caballos salvajes.

Angel Marco



ENAMORADO DE LOS MOTORES.

Stefano Casiraghi apreciaba la mecánica, era un buen conductor de coches y un excepcional navegante de Off-shore. Tenía debilidad, como no, por los Ferrari.



El mundo del motor está de luto, ha muerto un gran aficionado, un verdadero apasionado de las mecánicas veloces, ha muerto Stefano Casiraghi. El consorte de Carolina de Mónaco, el campeón del mundo de Off-shore en 1989, ha perdido la vida en plena competición motonáutica, con el acelerador a fondo mientras luchaba por el primer puesto, como los grandes héroes.



peligro, pero estaba dispuesto a abandonar el mundo de los motores más poderoso, de los automóviles y de los barcos más rápidos, para complacer así a la princesa Carolina, la madre de sus tres hijos, que ya no tendría que esperar con ansiedad el fin de más pruebas motonáuticas: la carrera de Mónaco iba a ser la última de su trayectoria deportiva.

Una ola traicionera, seca, a la altura de Saint Jean Cap Ferrat, una ola tan brutal como aquella que acabó con las vidas de Didier Pironi, antiguo piloto de Ferrari en Fórmula 1, y de Bernard Giraoux, ganador del París-Dakar como copiloto, su acompañante en aquella «cigarette» animada por motores Lamborghini, como aquella otra que destrozó las piernas de Cesare Fiorio, el patrón actual de la escudería del

MAQUINA INDOMABLE



EL catamarán de Casiraghi, con el nombre Pinot de Pinot, tenía dos motores turbodiesel con ochocientos caballos cada uno y era capaz de alcanzar los doscientos kilómetros por hora. Pesaba cuatro toneladas y su longitud total se aproximaba a los catorce metros. Una furia mecánica casi indomable.

LA HISTORIA  DE ~~LA~~ NUESTRA VIDA 
ESTA  EN *VOTA* LA CALLE. *AMNISTIA LIBERTY*

Los últimos 50 años de la Historia de España. Con todos sus cambios. De la España de la post-guerra a la España del 92.

La Historia de nuestra vida, contada año a año por prestigiosos historiadores y periodistas, por sus protagonistas y por quienes pusieron su nota de humor.

Ahora, con Diario 16, la mejor oferta del fin de semana:

- Revista Gente.
- Revista TV-16.
- Coleccionable con la Historia de España «De la post-guerra a las Olimpiadas».

La Historia de nuestra vida estará en su quiosco este fin de semana.

Fascículos coleccionables ¡gratis!

 **Diario 16**
Cada día más cerca.

La mejor oferta del fin de semana.



**FASCICULOS COLECCIONABLES
GRATIS TODOS LOS FINES DE SEMANA**



UN FUTURO ESPERANZADOR

MIS advertencias al equipo, hechas después del Gran Premio de Portugal, aportaron buenos resultados; a pesar de eso, no logré mejorar mi situación y lo voy escribir con franqueza: para evitar problemas en la próxima temporada, quise ser contundente y muy claro al opinar sobre el lado débil del equipo Ferrari. Ciertos defectos, van en perjuicio del esfuerzo de los ingenieros, y también no dejan sacar todo el partido necesario al gran presupuesto económico de Ferrari, que es realmente grande. Mi experiencia en Renault, McLaren y ahora en Ferrari me ha enseñado que es preciso hablar alto y claro para ser escuchado.

¿Cuál era la situación al llegar a Jerez? Tanto yo como los dirigentes de la escudería, habíamos llegado a unos acuerdos que garantizaban la calma total hasta el final de la temporada.

La próxima temporada está en marcha, y las cosas en Ferrari cambiarán, lo aseguro.

El accidente de Martin Donnelly hizo vivir momentos dramáticos en nuestro equipo, y al respecto, tomé partido para demostrar la falta de seguridad del circuito. Cuando di la primera vuelta, comprobé que el trazado no me gustaba desde el punto de vista deportivo, que, de algún modo es lo menos importante. Sin embargo, el aspecto de la seguridad, mucho más serio, se había mejorado en colaboración con la FISA pero, a pesar de eso, el trazado de Jerez es muy difícil de mejorar por su estructura. Se ha concebido sin espacio a los lados de la pista en algunas zonas, y eso fue determinante para Martin Donnelly. Después de ver lo ocurrido, me alegraría de no tener que volver a correr un Gran Premio en ese circuito. La única ventaja de todo esto, consiste en que los futuros chasis de nuestros monoplazas serán construidos con más solidez, aunque los reglamentos no sean drásticos. Hay muchas cosas que mejorar, como por ejemplo reducir la superficie de los alerones y la salida final de los fondos planos. Con estas medidas, se reduciría el efecto suelo en un cincuenta por ciento. Simplemente con estas medidas, los coches de F1 serían más cómodos y seguros.

SIN ir más lejos, en el circuito de Jerez se alcanzaba el factor número cinco de fuerza centrífuga, difícilmente imaginable, pero cierto.

Mi actuación en el Gran Premio de España, empezó con una pruebas de diferentes motores, modificados en el sistema de alimentación. Unos estaban equipados con guillotina y otros con mariposas en los conductos de admisión. Realicé una vuelta rápida el sábado por la tarde, pero



CAMBIO DE NEUMATICOS

«En realidad paré antes para adelantarme a Senna y sorprenderle. Nuestra estrategia funcionó a las mil maravillas, a partir del abandono de Senna, la carrera fue un juego fácil»

Ayrton Senna se mostraba inquebrantable. Así que, a pesar de los excelentes reglajes logrados para la carrera, no me hacía mucha ilusión tomar la salida en desventaja respecto a él. Aunque mi coche era un segundo más rápido que el de Senna, en Jerez resultaría muy difícil adelantarlo por la estrechez de la pista. También tenía en cuenta que la carrera sería muy dura para los neumáticos, cosa que obligaría por lo menos a un cambio. Por el contrario, contaba con la ventaja de mi excelente forma física, condición indispensable en un circuito como ese.

Habíamos también elaborado una estrategia, que consistía en no correr en solitario, sino empujar a Senna a rodar al límite. Por otra parte, Nigel Mansell tenía la orden de mantenerse siempre cerca de mí, y parar a cambiar los neumáticos relativamente pronto para sembrar la confusión en el equipo McLaren. Así lo hicimos.

En cuanto a mi cambio de neumáticos, tenía previsto parar en la vuelta ventiseis; en realidad paré antes para adelantarme a

Senna y sorprenderle. Nuestra estrategia funcionó a las mil maravillas, y a partir del abandono de Senna, la carrera fue un juego de niños.

Cara al futuro, quedan dos Grandes Premios, los de Japón y Australia, que me gustan especialmente y donde los Ferrari serán muy competitivos. Los nueve puntos ganados en Jerez han hecho cambiar totalmente la situación, y en un futuro se comprobará. ○

Alain Prost

Marlboro



Ven a la cumbre de la aventura.

El Camel Trophy Himalaya '91 se pone en marcha.

Este año el recorrido tiene todo el encanto y la magia de las tierras altas de la India. Jungla inexplorada, templos milenarios y la gran riqueza ensoñadora de la región, son los ingredientes del nuevo reto Himalaya '91.

Un desafío sólo apto para aquellos que quieran compartir ilusión, habilidad, destreza y el gran espíritu de compañerismo que requiere una aventura tan irrepetible.

Ven a la cumbre de esta aventura.

Apúntate a Himalaya '91.

Si deseas más información, escríbenos a:
CAMEL TROPHY '91
Apartado de Correos 49094 de Madrid.
Antes del 30 de Noviembre.



CAMEL TROPHY

HIMALAYA '91



CALAFAT: X SUPERPRESTIGIO SOLO MOTO

KOCINSKI SE QUEDO SOLO

PESE a la amenazante lluvia y a las bajas, el público acudió en masa a la tradicional cita de nuestros colegas de Solo-Moto. Pero en contra de lo esperado el flamante Campeón del Mundo John Kocinski no tuvo rivales en su primera carrera con el dorsal número uno que le acredita como el rey del cuarto de litro de 1990.

En efecto, éstos ya fueron desapareciendo antes de celebrarse la carrera. Primero fueron Alberto Puig y Juan Garriga. El primero a consecuencia de sus lesiones de Hungría y el segundo, que hubiese corrido con las motos de Alberto, no quiso hacerlo ya que éste retrasó hasta el último momento su decisión, lo que impidió que Juan Garriga efectuase unos mínimos entrenamientos previos.

La siguiente baja fue Alex Crivillé, cuyas motos quedaron retenidas en la aduana a causa de una huelga en Italia, aunque la verdad es que Agostini las mandó todo lo tarde que pudo.

En los entrenamientos libres del viernes fue cuando saltó la polémica puesto que Carlos Cardús cayó a 230

Km/h a final de recta cuando probaba frenos de carbono: «La moto se ha ido de delante» declaraba el de Tarragona que en su caída tenía la mala suerte de pasar por una apertura en el muro y daba contra el coche de un comisario indebidamente situado. A consecuencia de ello se fracturaba una costilla, el tobillo y la rótula.

Bradl era el siguiente en esta lista al romperse una tibia tras caer en el mis-

mo lugar que Cardús cuando tenía el segundo mejor tiempo por detrás del yanqui. En carrera este jugó al gato y al ratón con Zelemborg, que también caería, con De Radigues y Schmidt, muy veloces, e incluso con Amatrián autor de tres fulgurantes salidas que le valieron efímeros lideratos. Maurel, con tres buenas mangas sería finalmente noveno.

En 125 la victoria recayó también en



el Campeón del Mundo, en este caso Loris Capirossi. En la primera manga Gresini intentó ayudarlo a deshacerse de «Aspar», pero éste logró adelantarse en la segunda plaza hasta que una casi caída le relegó al tercer lugar.

La segunda manga la ganó con autoridad el español, pero tras un bonito mano a mano con el italiano. Entre los restantes españoles Giró fue séptimo



por delante de Herreros y Miralles, mientras que Alzamora, flamante vencedor del Criterium de 80 centímetros cúbicos, era sorprendentemente décimo primero.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CLASIFICACIONES

125CC 1 L.Capirossi(Honda), 27 puntos, 2 «Aspar» (JJ-Cobas) 25, 3 F.Gresini (Honda) 20, 4 H.Spaan (Honda) 18, 5 D.Raudies, 10.

250cc 1 J.Kocinski (Yamaha) 45 puntos, 2 D. de Radigues (Aprilia) 30, 3 J.Schmidt (Honda) 23, 4 W.Zelemborg (Honda) 20, 5 A. Morillas (Aprilia) 20.



J. ALCASANOVAS

LECCION GRATIS DEL MAESTRO PROST

SE dice pronto eso de haber ganado **144 Grandes Premios!** Eso para mí vale tanto o más que conquistar tres títulos mundiales consecutivos. Un palmarés tan incomparable merece un respeto y una consideración especial. Alain Prost es pura leyenda.

Con un palmarés así y una cuenta corriente en Suiza millonaria en varias centenas de dólares, más de uno **viviría de las rentas.** Es por ello que admiramos sobremanera al pequeño gran campeón francés que sigue compitiendo con la misma ilusión que el joven Alesi, con el coraje y la valentía de Senna y la tremenda audacia de Mansell.

La lección de Prost en Jerez fue de «chapeau». Tenía una espina clavada desde Portugal y se tomó el desquite a lo grande. Demostró que Senna no es invencible, que Ferrari no tiene nada que envidiar a McLaren y que Prost cuando tiene el monopla a punto, sigue siendo el número 1.

No le hacía ninguna falta arriesgar y arriesgó. Todo el mundo tenía asumido que Senna entonaría el alirón y le estropearía la fiesta. **Hizo las paces con Mansell** en el mismo podio y dio una soberana lección a Ferrari de como se tiene que correr en equipo. A partir de ahora, mencionar a Prost en Maranello, será palabra divina. No nos extraña ni un ápice que el mismísimo Agnelli tome partido por su lado.

Este Mundial ya es otra cosa. Los McLaren, gracias al empuje que **Prost le ha dado a Ferrari,** ya no se pasean por el asfalto de los circuitos. Las carreras han dejado de ser monótonas y la afición vuelve a vibrar. Lástima que en Jerez volvieran a fallar los espectadores.

En cierta manera este punto puede significar la puntilla para el circuito andaluz. Está pactado y firmado que **el circuito de Cataluña tome el relevo a partir del 1991.** Eclestone lo tiene claro. Ganará más dinero y no tiene problemas morales. Su circo va allí donde hay más negocio.

Por cierto, **en Montmeló ya están asfaltando el nuevo trazado.** Las obras del RACC marchan a buen ritmo y la inauguración será la próxima primavera.

Hay muchas ganas de estrenar un circuito que el motor catalán reivindica desde que se enterró Montjuich. Y más ahora que, con el grave accidente de Cardús, se ha demostrado que Calafat no pasa de ser un circuito de segunda.





CARLOS CARDUS LA SUERTE DE ESPALDAS

No hay excusa posible. El coche no debiera haber estado en aquel lugar, pero la verdad es que tuvo muy mala suerte Carlos Cardús al acertar a pasar por la estrecha apertura que apenas permite el paso de una persona a través del muro que evita que los que se salen en la rápida curva de izquierdas vayan a parar al otro lado de la pista. Si en lugar del pedregal que hay allí, hubiese zonas de arena o gravilla como en Jerez, ahora tan denostado, posiblemente Cardús hubiese corrido el Superprestigio. O al menos no estaría con la rótula derecha hecha polvo y con dos meses de baja: «Aunque yo quiero que sean menos días» dice el animoso piloto que ve todos sus planes invernales trastocados. Este debía ir a Rijeka a probar y allí muy posiblemente se hubiese subido por vez primera en la Honda de inyección. Tampoco podrá tomar unos días de vacaciones ni irse a entrenar a Estados Unidos con Eddie Lawson. Ahora a Carlos le toca correr una carrera que ya conoce: la dura carrera de la recuperación. Como siempre, se levantará.



FORMULA OPEL LOTUS BARRICHELLO CAMPEON

TRAS adjudicarse la victoria en el circuito de Jerez, el joven piloto brasileño Rubens Barrichello, a falta de una carrera por disputar todavía, se ha proclamado matemáticamente campeón de la especialidad. Esta joven promesa brasileña con tan sólo dieciocho años de edad, parece decidido a seguir los pasos de sus compatriotas Senna y Piquet. Por lo que respecta a nuestro representante habitual en este certamen, Víctor López, tras un año en el que la mecánica de su vehículo le ha traicionado más de lo deseado, ha conseguido a pesar de todo unos magníficos resultados llegando incluso a puntuar en la prueba disputada en Paul Ricard.

CIRCUITO DE CATALUÑA PRIMER ASFALTO

Las máquinas de asfaltar ya han cubierto una tercera parte de lo que será el futuro circuito de Cataluña. Ya hemos podido «trazar», aunque a baja velocidad, algunos de sus virajes. Si todo va bien, a finales de año estará listo el trazado completo, pero es algo que depende en grado sumo de la meteorología. El trabajo que se lleva a cabo es muy meticuloso y los técnicos supervi-



san centímetro a centímetro gruesos, acabados, densidades y demás parámetros de la capa asfáltica para obtener un óptimo resultado. Estas obras coinciden con la polémica suscitada a resultas de que ciertas fuentes solventes aseguran que el RACC ya tiene firmado su contrato con Ecclestone para albergar ya desde 1991 el Gran Premio de Fórmula Uno, mientras que al de motos, que sí tienen adjudicado, han debido renunciar y está pendiente de adjudicación entre Jerez y Jarama con ventaja reglamentaria para el andaluz que ya está homologado, mientras que el madrileño tiene a su favor los estamentos deportivos nacionales: el CSD.

FORMULA INDY SULLIVAN CON ALFA

DANNY Sullivan, uno de los pilotos más carismáticos de la Fórmula Indy va a dejar el equipo Penske para participar la próxima temporada con el Pat Patrick-Alfa Romeo Indycart Team. Sullivan también estuvo en contacto con Derrick Walker, manager del equipo que venía utilizando hasta ahora los motores Porsche, pero ante la incertidumbre de no contar con un sponsor fuerte se ha decidido por Alfa Romeo, que por otra parte le ofrece un contrato récord en la historia de esta especialidad, en torno a tres o cuatro millones de dólares.



ALEX CRIVILLE VUELVE A CASA

ALEX Crivillé ha firmado para correr de nuevo con JJ-Cobas, pero en esta ocasión lo hará con una 250 con motor Honda con Kit, pero no oficial, proyecto en cuyo desarrollo hace meses que trabaja Antonio Cobas. Para el de Seva, que seguirá con el patrocinio de Marlboro, «ésta es una opción de futuro» a la espera de disponer de una verdadera máquina oficial, opción que Yamaha no le ofrecía en cuanto solamente Kocinski, Puig y Cadalora, si se queda, dispondrán de montas «pata negra». Por su parte «Aspar» manifestó a este semanario «que a mí ya me habían ofrecido esta opción pero la rechacé por no tratarse de motores oficiales. En este caso prefiero seguir en 125 donde sí los voy a tener para así intentar ganar y recuperarme de estos dos últimos años bajos». El de Alcira espera disponer de uno de los tres motores oficiales de Honda de 125 y se puede dar por seguro que lo hará también en el seno de JJ-Cobas.

Por último cabe decir que Honda España está intentando reestructurar su equipo tras el desastre del pasado año. Buscan manager y jefe de mecánicos, mientras que los pilotos pueden ser o bien Antonio Sánchez o Javier Debón. Su filosofía es la de formar una futura figura en un proyecto a tres años. Caso de que no fuesen bien las negociaciones en 125 podrían hacer algo similar en la categoría de 250 en donde correrían con una moto standart.

COPAS RENAULT IMPORTANTES CAMBIOS

La llegada del Renault Clio, va a traer nuevos aires a las copas de promoción que organiza la marca del rombo. Todo parece indicar que este nuevo modelo va a sustituir en las carreras a los veteranos Renault 5; de esta forma la Iniciación se correrá con los Clio 1.4, mientras que los Clio 16 válvulas sustituirán a los GT Turbo. En Renault también están muy interesados en traer a nuestro país la Fórmula Renault, que en otros países está teniendo un enorme éxito. De llevarse a cabo este proyecto se correría con chasis franceses e ingleses y como las otras Copas de Renault tendría un importante dotación económica en premios.

MUNDIAL DE RALLYES SALONEN A MITSUBISHI

CUANDO la temporada 90 del Mundial de Rallyes está llegando a su fin se sucede un numeroso baile de pilotos, que cambian de un equipo a otro, y mucho más teniendo en cuenta la aparición de nuevos equipos en la especialidad. Uno de los pilotos más cotizados en estos días es el finlandés Timo Salonen, campeón del Mundo en el 85, que tras mantener contactos con Ford y con Mitsubishi se ha decidido a correr el año que viene en este equipo japonés, ocupando el sitio de Ari Vatanen, que debido a su programa con el Citroën de Raids es incompatible con el Mundial de Rallyes. De esta forma Salonen deja el equipo Mazda con el que ha estado ligado los últimos cuatro años



CAMPEONATO DE EUROPA DEBON CAMPEON EN 125

Por fin un título para la velocidad nacional. El castellonense Javier Debón, consiguió el Campeonato de Europa, tras una inteligente carrera en el circuito de Monza. El piloto español sólo necesitaba un punto para asegurarse el título, y dadas las malas condiciones de la pista prefirió conformarse con un sexto puesto. En la misma carrera el joven Carlos Giró consiguió una magnífica quinta plaza, demostrando sus posibilidades cara a la próxima temporada. En la categoría de 250, las cosas no rodaron demasiado bien para el aragonés Maurel, pese a un triunfo en Hungría distintos problemas le han relegado a la octava posición de la clasificación del Europeo.

SPORT PROTOTIPOS MEXICO LA CONFIRMACION

El equipo Mercedes ha terminado la temporada confirmando su total dominio en el Mundial de Sport Prototipos. Llegaban a México con los títulos asegurados, si bien se rumoreaba que quizás dejarían a sus pilotos jugarse el título en la pista. No fue así y los dos Mercedes acababan la carrera con un espléndido doblete que luego se vería roto por la descalificación de los ganadores -Schlesser y Baldi- por exceso de consumo (¡0,1 litros más de lo permitido!).

En contra de lo que venía siendo habitual en



este campeonato, en el circuito Hermanos Rodríguez, el Jaguar de Brundle y Ferté sorprendía a los dos Mercedes en entrenamientos muy al final de la sesión, por lo que éstos se tenían que conformar con las posiciones siguientes en la parrilla. Los españoles Fermín Vélez y Jesús Pareja (repuesto totalmente de su accidente en Canadá) se clasificaban en decimoséptima y decimonovena posiciones respectivamente.

La carrera daba comienzo con una fuerte lucha entre el Jaguar de Brundle y el Mercedes de Mass, lucha en la que se tocaban en varias ocasiones y que terminó en la vuelta ocho con un trompo de Brundle que dejaba el camino libre a los Mercedes, con Mass como líder. Tras su compañero Schlesser, se encontraba el Nissan de Bailey seguido por el segundo Jaguar. Todo parecía normal hasta que una tromba de agua anegaba el circuito, momento que aprovechaba Baldi para colocarse en primera posición hasta la meta. Con su posterior descalificación, Mass y Schumacher lograban la victoria por delante del Nissan de Bailey y Blundell, que obtenía así la mejor clasificación de la temporada. Fermín Vélez acababa décimo mientras que Pareja abandonaba por salida de pista.

CLASIFICACION FINAL

1º Mass-Schumacher (Sauber Mercedes C11), 109 vueltas. 2º Bailey-Blundell (Nissan R90 CK), a 2 vueltas. 3º Jones-Wallace (Jaguar XJR- 11), a 2 vueltas. 4º Acheson-Brancatelli (Nissan R90 CK), a 3 vueltas. 5º Palmer-Stuck (Porsche Joest 962) a 3 vueltas.

FORMULA 1 REVOLUCION DEL MERCADO

Como cada año a final de temporada, empiezan a surgir las noticias referentes a los fichajes para la próxima. Minardi ha firmado contrato al joven Gianni Morbidelli, que ocupará la plaza de Barilla a partir del próximo Gran Premio. El también italiano Stefano Modena ocupará la plaza que Alesi deja vacante en Tyrrell. Derek Warwick entra en Arrows en sustitución de Alboreto, que aún no tiene monoplaza para el año que viene.

Por otro lado, Yamaha ha anunciado que equipará a los Brabham B 70 con un nuevo motor de configuración V 12 y 5 válvulas por cilindro. Inicialmente se habla de un peso de 140 kilos, algo inferior al V8 que utilizó ZakSpeed en la temporada 89.

A partir de la próxima temporada, y durante cinco años, el Gran Premio de Francia se celebrará en el circuito de Magny Cours que toma el relevo de Paul Ricard.



CARRETERAS EN OBRAS

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

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

Teléfono de información de Tele-ruta: (91) 535 22 22



DARSE UN RESPIRO

1ª RUTA DE ANDALUCIA

RUTAS 4x4 organiza, como avance a su tradicional excursión de Fin de Año en Marruecos, una ruta por Almería y Granada, con trazados de arena y pistas muy similares a las africanas. El programa que se llevará a cabo en el puente de Todos los Santos, el día 1 de noviembre, está repleto de sensaciones de enormes contrastes al incluir en su recorrido Sierra Nevada, las costas del Mediterráneo, pasando por la Alpujarra y el Desierto de las Tabernas. El plazo de inscripción finaliza el 24 de octubre.

Precio 52.000 pesetas
Más Información: (911) 18 81 18 y (93) 3309902.

DEPORTE

CITA EN EL JARAMA

EL Domingo 14, el madrileño circuito del Jarama ofrecerá a los aficionados del automovilismo las siguientes pruebas: Campeonato de España de Veloci-

EXPOSICIONES DE ELITE

EL Centro Internacional de El Automóvil de París, fue concebido en 1989 como templo de adoración al automóvil, la máquina que simboliza la innovación, la técnica y la cultura de los tiempos modernos. En una extensión de 17.000 metros cuadrados, los amantes y profesionales del sector pueden admirar diversas colecciones como la compuesta por 40 modelos únicos de Hispano Sulza, los diseños de Colani, Gordini, BMW, Renault, deportivos de prestigio o motos de competición, que convierten este centro en una cita obligada para todos los visitantes de la ciudad francesa.

Dirección: 25, Rue D'Estienne D'Orves, 93500 Patin, París. Tel. 07 33 (1) 48 43 79 14



dad en Circuito, Copa Nacional Renault y Renault Iniciación, Campeonato de España Marlboro de Fórmula Ford, Fórmula Fiat Uno y Trofeo de España de Vehículos Históricos. Ese mismo día comenzará el Rallye San Remo, donde Carlos Sainz podría consolidar su actual liderazgo en el Mundial.

Entradas para el Jarama: 500 pesetas pelouse, 600 pesetas tribunas y 1.000 pesetas tribuna Le Mans.
Venta anticipada: RACE, calle José Abascal, 10. De 14:30 a 20:00

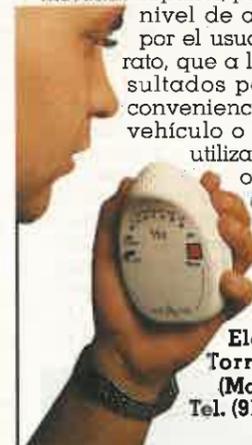
TRIAL DELS CINGLES

ESTA clásica prueba de Trial que se disputará en Barcelona entre los días 12 y 14 de octubre, contará con la presencia de la mayoría de los pilotos que disputan el Mundial de esta especialidad entre los que se encuentra el español Jordi Tarrés. Ese mismo fin de semana tendrá lugar en Yunquera, el Campeonato de España de Tramos Cronometrados y en Barajas, Madrid, Motocross de 250 c.c. junior y alevines.

IR DE COMPRAS

NI UNA COPA DE MAS

TEST-Alcol, de reciente aparición en el mercado español, permite detectar el nivel de alcohol ingerido por el usuario de este aparato, que a la vista de los resultados podrá decidir la conveniencia de utilizar un vehículo o por el contrario utilizar un taxi. Está de oferta hasta el 31 de octubre, por un precio de 4.500 pesetas.



Distribuye:
Electro-Mercantil,
Torrejón de Ardoz
(Madrid)
Tel. (91) 675 09 54

CURSOS

UN DIA ES UN DIA

FORMULA Club impartirá una jornada de pilotaje de F-3 en el circuito del Jarama el día 13 de noviembre. El programa incluye un curso teórico, seguido de una serie de prácticas de frenada, estudio de trazados de curvas, comida, teórico nuevamente y cuatro series de entrenos. Dada la exclusividad de este tipo de cursos, el número de plazas es muy limitado.

Precio: 140.000 pesetas
Más información: Tel. (91) 657 04 67

TELEFONOS

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

CAMPSA
 Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
 Tel. (91) 742 12 13

ADA
 Tel. (900) 10 08 99

AHSA
 Tel. (91) 441 71 17

DYA
 Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
 Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
 Tel. (91) 441 33 44

RACE
 Tel. (91) 593 33 33

RACC
 Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
 Tel. (91) 654 40 11

AUDI
 Tel. (900) 11 22 22

BMW
 Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
 Tel. (91) 450 11 11

FIAT
 Tel. (91) 450 11 50

FORD
 Tel. (900) 14 51 45

HONDA
 Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
 Tel. (91) 450 13 50

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

Coordinadora Lourdes Bravo

EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.



RECAMBIOS ORIGINALES.



DELMCO/BATES

5:30. AM. Bali. A tiempo de ver salir el sol. No he conocido a nadie que se ría más que mi amigo Ratji, el pescador. Pícaro, parlanchín y amigo de cualquiera que ponga ojos de escuchar. Me sirve una copa de Cutty Sark y me señala el amanecer. Descalzo, ceremonioso, empieza a bailar. Mientras, el sol se levanta y le bendice.

CUTTY SARK
SCOTS WHISKY



SEMANAL **Motor 16** GRUPO

13 de octubre de 1990

Núm. 364 • 300ptas.

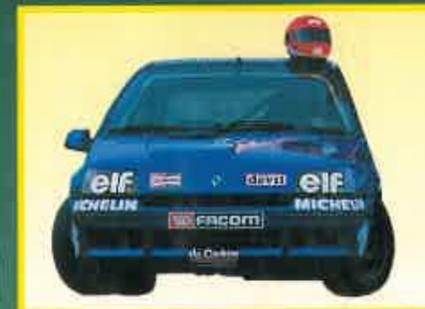
TODO PARIS



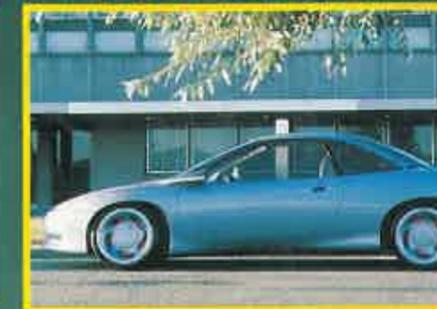
G40
El Polo que más corre



AGADES
Peugeot en 4X4



CLIO 16V
El gran ausente



FORD SHOCCC WAVE
El futuro

PRUEBAS DE LO ULTIMO • FORD ESCORT Y ORION • NISSAN PRIMERA



EXCLUSIVA

NUEVO AUDI 100