

Motor 16

3 de noviembre 1990

Núm.367 • 300 ptas.

TODO LO NUEVO

RENAULT
CLIO
3 PUERTAS



SUZUKI
VITARA
5 PUERTAS



ROVER 114
GTI



CORSA
GSI

ANIBAL,
EL IBIZA
COUPE



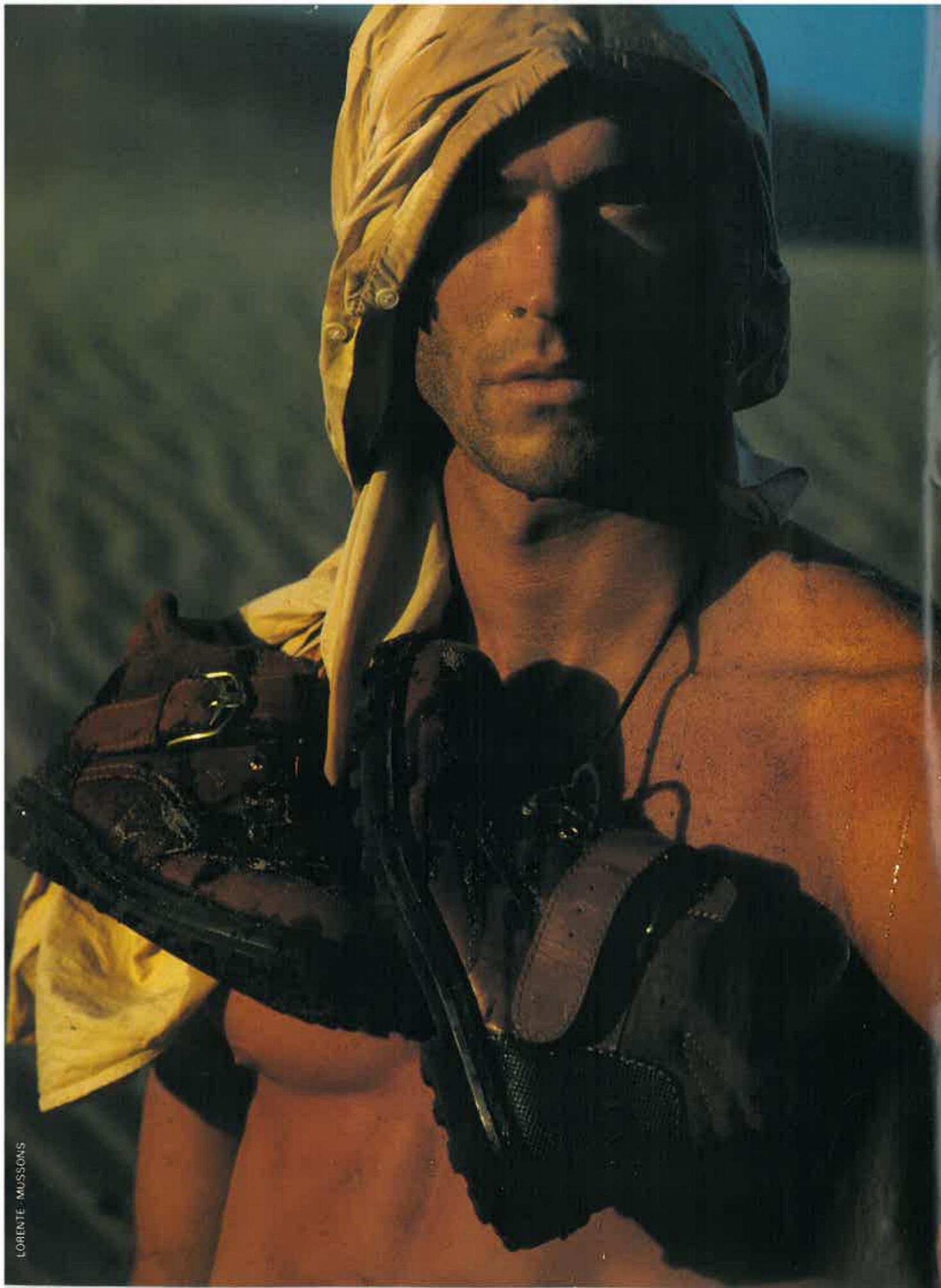
PRUEBA
JAGUAR
XJ6 3.2

PRUEBA
190 E 2.5-16
EVOLUCION
II



PODER MERCEDES





SANGRE SUDOR Y POLVO

PARIS-DAKAR

TSO





Cuida tu cara...

NIVEA FOR MEN
AFTER SHAVE BALSAMO
Refresca y relaja la piel.
Sus ingredientes activos
cuidan la piel de la irritación
y tirantez producidas
por el afeitado, dejándola
suave y protegida.



NIVEA FOR MEN
AFTER SHAVE CREMA
Es el nuevo cuidado especialmente suave para la piel castigada por el afeitado.
Tonifica y calma la piel proporcionándole una hidratación duradera.

... CON NIVEA FOR MEN AFTER SHAVE



15 LO ULTIMO
Proyecto Anibal by Podadera

20 LO ULTIMO
Honda Legend

22 LO ULTIMO
Suzuki Vítara 5 puertas

42 A FONDO
Mercedes 190 2.5 16V Evolución II

53 FRENTE A FRENTE
Rover 114 GTI 16 contra Corsa GSi

60 A FONDO
Jaguar XJ6 3.2

65 FUERA DE SERIE
Bizzarini 528 S



70 MOTOS
Así es el side Campeón del Mundo

95 GENTE
Entrevista con Hans Mezger

100 DEPORTE
Los Citroën AX de competición

102 DEPORTE
Rallye El Corte Inglés

108 DEPORTE
Festival Ford

EL AUTOMOVIL TIENE GRIPE

CUANDO el automóvil tose, la economía tiritita. Y eso es lo que sucede estos días en nuestro país, que tenemos al sector malito y con unas décimas de fiebre. No aciertan los expertos a la hora de encontrar la terapia necesaria y el «enfermo» se revuelve incómodo ante la larga lista de dolencias: enfriamiento de la economía, dificultad crediticia, subida de los carburantes... Maales todos ellos conocidos, pero no insalvables.

La paciencia del «enfermo» es digna de elogio, pero tiene un límite, como nos recordaba el gran patrón de la Regie, Raymond Levy, hace escasas fechas: «Si no mejoran las cosas, cerraremos una factoría -7.000 trabajadores- en Valladolid. Tan duro como real. Por eso es necesario que intervenga ya el gran doctor, hoy por hoy el único que puede aliviar la fiebre del sector automovilístico. La Administración española, si no quiere lamentarse después en el inevitable duelo, no puede ser ajena a esta realidad. El becerro de oro que ha supuesto para las arcas patrias el automóvil se merece un tratamiento cuidadoso. Ahora, más que nunca, sería aconsejable que el Gobierno diera la cara y adelantase las medidas que piensa tomar para paliar la crisis. Ya se sabe que no han sido nuestros políticos muy amables con los que tanto le han dado. Con la disculpa de que «ellos son los ricos» les han negado casi hasta el saludo. Pero ahora las cosas son bien distintas y es la hora de devolver algo de lo mucho que han recibido. Antes de que se les hinchen las narices a los que tienen el poder, de abrir y cerrar el grifo de la economía y del trabajo.

Ya es un clamor la súplica de que se rebaje el IVA, que piden hasta los grandes budas de la comunicación. ¿Qué piensa hacer el Gobierno? Que lo diga de una vez, porque no es justo que mientras el sector se desespera, alguno de nuestros gobernantes mendigue en el exterior la instalación de nuevas fábricas. Levy lo ha dicho bien claro... ¿o es que todos estamos sordos?



Felix Lázaro
Editor ejecutivo

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 Turralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garin, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez, Antón Rodríguez, Yolanda Carruchano y José M. Gómez-Morán (Jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Maillerey (Francia); Daniel Montóver (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 Perdo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (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 Vina (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automerado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automerado: Loles 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 Toribio. Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407.85.70. Promoción: 407.88.00. 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. BLBAO: Berastegui, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423.91.38. Fax: 424.80.03. 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: Promogef, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcañal de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfonos: 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 1989. Depósito Legal: M.30.247.1989. Difusión controlada por OJD.



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



BMW SERIE 3

ESPAÑOLES EN FEBRERO

La nueva Serie 3 de BMW llegará a nuestro país en febrero de 1991. En un principio la marca alemana pondrá a disposición del conductor español sólo versiones de cuatro puertas: los 316i y 325i con motores de 102 y 192 (24 válvulas) caballos respectivamente. También llegarán los 318i y los 320i. Los coupés de dos puertas con una novedad importante, el nuevo M-3 con motor de seis cilindros en línea, una cilindrada de 2,5 litros y una potencia de 250 caballos, entrarán en escena a finales del 91. Los precios en Alemania de los nuevos serie 3 oscilan entre los 2.600.000 pesetas del 316i y los 4.100.000 del 325i.

CARRERAS EN LA M-30

INFRACCIONES MILLONARIAS

En la M-30 madrileña se cometen al día por exceso de velocidad infracciones valoradas en cuatrocientos millones de pesetas, según un estudio realizado por Manuel Mateos. Cada día ruedan alrededor de 20.000 vehículos por encima de 90 por hora.

EN VOZ BAJA



El presidente del RACE, Fernando Falcó, ofreció todas las grúas de su organización para retirar los coches abandonados en las calles madrileñas, pero el Ayuntamiento rechazó tal oferta. El proceso de limpieza de chatarras continúa, mientras tanto, con su ritmo cansino.

Todas las propuestas que llegan al Ayuntamiento de Madrid para intentar mejorar la circulación son objeto de estudio. No hace mucho tiempo ha llegado un boquete (no llega a ser un informe) para estudiar la viabilidad de que algunos carriles

reversibles sólo sean utilizados por vehículos ocupados con más de tres pasajeros. Este sistema podría utilizarse a modo experimental, en el cuarto carril de la N-VI. La idea proviene de los Estados Unidos y se utiliza en San Francisco.

Técnicos de la firma PSA han demostrado que reducir la velocidad máxima permitida en carretera a 80 kilómetros por hora produciría un aumento significativo en el consumo de carburante. El estudio se refiere a Francia, con una intensidad de circulación, en la red principal, menor que en España. Nuestros resultados serían peores.

GASOLINAS

AHORA A BAJAR

Tras la primera bajada, desde julio, prevista para esta semana en el precio de las gasolinas, se espera otra allá para el 13 de noviembre, según ha declarado el presidente de Campsa, José Luis Díaz Fernández. En principio, en la quincena del 30 de octubre al 12 de noviembre los precios máximos de los combustibles serán de 92,9 pesetas litro para la súper, 89,6 para la normal y 90,7 para la sin plomo, mientras que los gascóleos bajan un 0,8 por ciento. En el momento de escribir estas líneas, la super estaba a pie de surtidor a 94 pesetas el litro, la gasolina sin plomo a 89 pesetas y la normal a 87 pesetas. La crisis del Golfo pierde virulencia y se tranquilizan los mercados internacionales.

ALEMANIA

ADIOS A LA CHATARRA

El adiós a la chatarra automovilística se ha convertido en la nueva consigna del Ministerio alemán de Medio Ambiente, que estudia imponer a todos los constructores de coches la obligación de recuperar, reciclar y hacer desaparecer todo rastro de los vehículos en vías de extinción. La propuesta no ha sido mal acogida por los fabricantes aunque estos exigirían a sus propietarios que se siga pagando el seguro obligatorio mientras no presenten un certificado de un centro de reciclaje que confirme que el vehículo ha pasado a mejor vida sin dejar rastros en ningún basurero.



EN EL GOLFO PERSICO

MOTOR 16 CON LOS MARINEROS

Los marineros españoles de las corbetas Descubierta y Cazadora, así como los embarcados en la fragata Santa María, destacados en el golfo Pérsico, recibirán nuestra revista mientras dure su estancia en esa zona, en un intento de hacerles más llevadera la misión encomendada por el gobierno español. Motor 16 se incluirá entre los mensajes, cartas de familiares y demás envíos que reciben semanalmente a través del avión estateta que el Cuartel General de la Armada ha establecido con esa función. Nuestra revista quiere ser un lazo de unión con esos valientes que están en misión de paz en el espacio más conflictivo del momento.



RENAULT FI

NOMBRES NUEVOS

Renault tiene nuevos nombres en su cúpula directiva. Se trata de Geoffrey Banks (en la foto), que ha sido nombrado director general, y de Jean Patrick Paramelle, nuevo director general adjunto. Banks, de nacionalidad norteamericana, se ha encargado durante una década de la División Financiera de American Motors y del Servicio Financiero de Subaru en USA. Paramelle, por su parte, ocupaba la Dirección de Control de Gestión de Renault Crédit International.



VERDE Y ROJO

- El responsable de circulación del Ayuntamiento de Madrid, el señor Larraz, es un absoluto incompetente. No vale la pena que digamos ahora el porqué: él no lo entendería y el resto de ciudadanos ya lo sabe sin ningún género de dudas. No es de recibo argumentar que en Madrid ha aumentado la velocidad media del tráfico. Seguro que el señor Larraz ha hecho esa comprobación desde la parte posterior de su coche oficial.
- La Bienal del deporte, convocada por Seat, es una iniciativa cultural de primera magnitud. se trata de solicitar a los principales deportistas españoles y extranjeros una obra de arte, realizada por ellos mismos, que se subastará con fines benéficos. La aceptación está siendo espectacular.
- Es un alarde de temeridad abrir un guarda carril central en una autovía para que los camiones puedan cruzarla. Este hecho es más grave aún si tenemos en cuenta que la apertura de la valla la ha originado la sentencia de una juez de Martorell, amparándose en los derechos adquiridos por algunas empresas afectadas por el trazado de la autovía.
- La coincidencia de su campeonato de España con el título mundial de Sainz, hizo pasar inadvertido el triunfo de Jesús Puras, pero no por ello es menos meritorio. El bravo piloto cántabro va además camino de lograr un récord de victorias en un mismo año. Ya lleva seis en sólo siete participaciones, la mejor demostración de una eficacia casi excepcional.

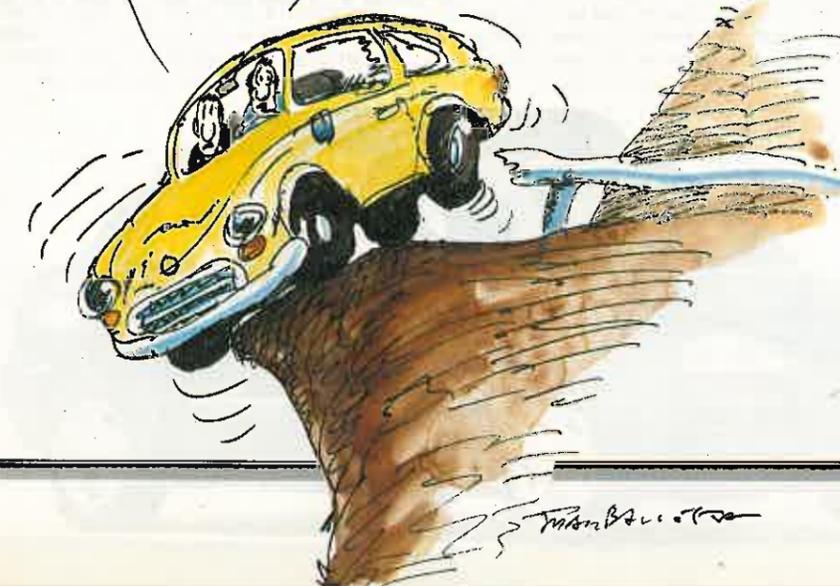
DE PELICULA

SAINZ SIN FRENSOS

El campeón no para. Entre homenajes y trabajo no le llegan las horas a Carlos Sainz, que comenzó la semana con el rodaje de un spot publicitario para Repsol y la terminó con una cena homenaje del RACC, en Barcelona. Además, el flamante mundialista tuvo tiempo para atender millares de felicitaciones, visitar medios informativos, recoger trofeos, probar un nuevo juego de vídeo que lleva su nombre... Y, por si fuera poco, «darle suerte» al Real Madrid que, tras concederle su insignia de oro y brillantes, le endosó nueve golazos a su rival tirolés. El reconocimiento popular al mejor piloto español de todos los tiempos ha emocionado al nuevo campeón, que recibe así el reconocimiento a sus esfuerzos.



UN ESTORNUDO Y NOS CAEMOS ¿Y UNA CARCAJADA?



GALLISIA

DESDE PARIS

EDOUARD SEIDLER

La huelga de los transportistas españoles ha tenido repercusiones en Francia. Renault tuvo que prescindir, durante dos días, de 22.000 trabajadores eventuales destinados en tres plantas, mientras que Citroën llevó a cabo un paro total durante tres días en otras dos.

Según un reciente estudio, los ejecutivos franceses cambian de coche cada tres años y medio; los obreros cada cuatro; los comerciantes, profesores e ingenieros cada cuatro años y medio, y los granjeros cada siete años.

Los visitantes del Salón Internacional del Automóvil de París consiguieron descuentos comprendidos entre el nueve y el quince por ciento a la hora de adquirir vehículos nuevos.

Los conductores franceses deberán circular por sus ciudades a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora a partir del primero de diciembre. Según fuentes parisinas, la limitación se hará extensible a todos los puntos de la ciudad, incluida la autopista que va pegada al Sena. En el Boulevard Périférico se podrán alcanzar los 80 kilómetros por hora.

Renault ha conseguido la mejor marca de imagen en el Salón Internacional del Automóvil, con 140 azafatas y 75 vendedores. Renault distribuyó más de tres toneladas de material de promoción.

DESDE
TURIN

GIAN CARLO
PERINI

● PIRELLI ha trabajado con el prestigioso editor Franco Maria Ricci en un libro que recoge los cien años de historia de los neumáticos, desde las primeras cubiertas de bicicleta hasta las cubiertas de competición de nuestros días.

● LOS Fiat Uno podrán salir de fábrica con aire acondicionado a partir del próximo mes de marzo. El crecimiento rapidísimo de la demanda ha animado a la marca italiana a dar este paso.

● ALEJANDRO De Tomaso ha confirmado su proyecto de super deportivo, que saldrá a la luz durante la temporada 92. Este coche llevará también la marca Alfa Romeo. Los técnicos trabajan ya en el desarrollo de un motor atmosférico con diez cilindros en V.

● ITALDESIGN tiene ya a punto el nuevo modelo popular soviético, el Oka 2, un utilitario que verá la luz en 1993 con carrocerías de tres y cinco puertas.

● LOS portavoces de Bertone han negado que el gran maestro y sus colaboradores se encuentren trabajando en el familiar que construirán Volkswagen y Ford, un coche que tendrá rasgos similares a los mostrados por el veterano Bertone Génesis.

● EL mercado italiano está sufriendo una recesión importante. La caída del mes de septiembre es del 7,4 por ciento y los indicios de octubre no son mucho más halagüeños.

LA TRIBUNA



George Simpson
Director General del Grupo Rover

de que Rover, ahora propiedad de British Aerospace, sea una compañía competitiva, que produzca modelos apetecibles y con altos niveles de calidad».

«Hemos tomado la determinación de que nuestros nuevos vehículos tengan un carácter distintivo netamente Rover, que les coloque en el primer lugar de sus respectivos segmentos del mercado, ya sea de la categoría pequeña, media, de lujo o de vehículos todo terreno, un carácter personal y atractivo».

«Es muy importante para nuestros usuarios el hecho

«En términos generales nuestra productividad ha aumentado a veinte coches por empleado y año. En el caso del Rover 200, esta proporción es de sesenta y dos coches por empleado y año, comparable a los mejores niveles de otros fabricantes europeos. Téngase en cuenta que nuestra factoría de Lombridge funciona ininterrumpidamente las 24 horas del día desde la introducción del tercer turno con la Serie 200. Incluso en algunas secciones de esta factoría, se trabaja los siete días de la semana».

**ESCUDO ALFA
PROTECCION ASEGURADA**

ALFA Romeo acaba de poner en marcha un nuevo servicio. Se trata del «Escudo Alfa». Un servicio que cubre durante un periodo de dos años ó 35.000 kilómetros y de forma gratuita el mantenimiento de cualquiera de las versiones de la gama 33, con excepción de la serie limitada Veloce. Esta nueva oferta de Alfa ofrece los cambios de aceite, filtros, bujías, pastillas de freno, batería, etc...

EL MAZDA MAS JOVEN

LA última novedad japonesa sale a la luz en un formato reducido, en poco más de 3,8 metros de longitud, espacio suficiente para acoger a todo un familiar de corte clásico que se conocerá como Autozam Revue o como Mazda 121 en tierras europeas. El nuevo Mazda utilizará un motor de 1,5 litros de cubaje con 90 caballos de potencia.



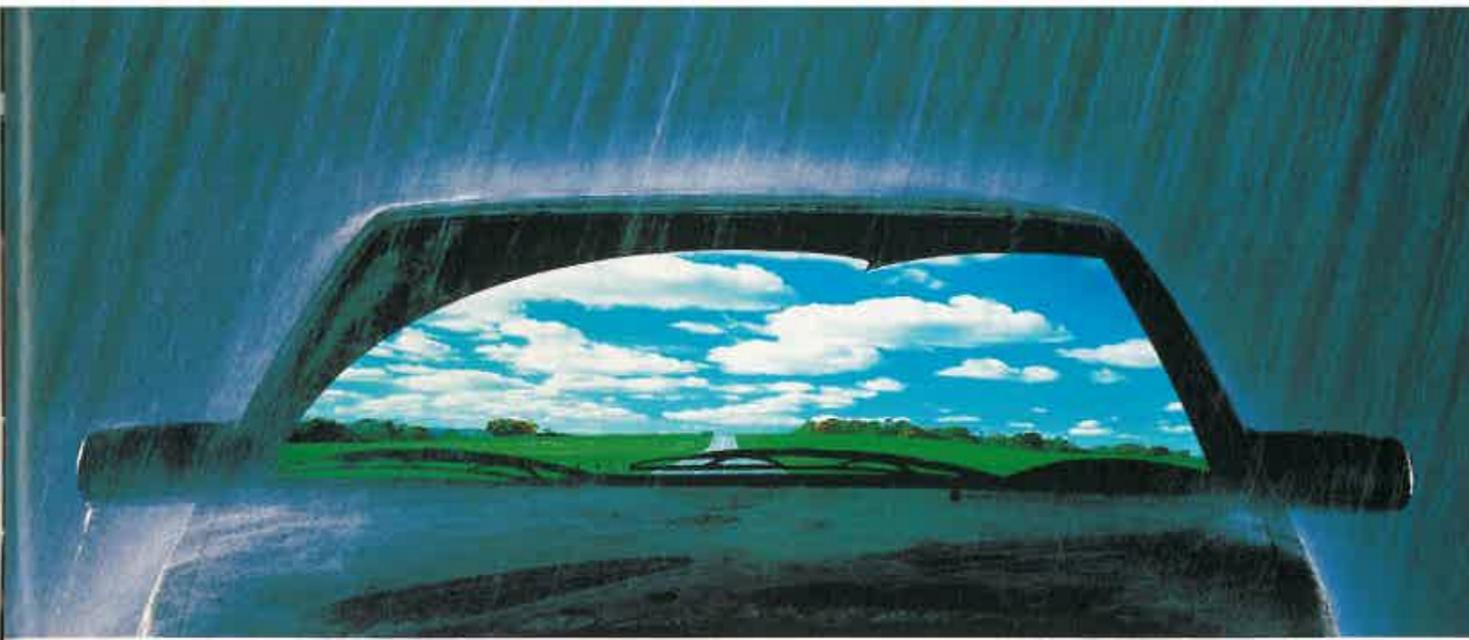
**MECANICA CATALANA
OTRO LENGUAJE**

LA Generalitat de Cataluña, a través de la Dirección General de Política Lingüística, ha puesto en marcha la campaña «Catalá sobre Rodes-Catalán sobre Ruedas» para normalizar el uso de esta lengua en todos los ámbitos del sector de automoción. Esta campaña comenzó en Gerona hace tres años y ha sido un éxito total.



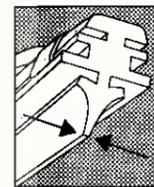
**CONCENTRACION MOTOS BMW
NAVARRA EN DOS RUEDAS**

LAS tierras de la Comunidad de Navarra han sido escenario de la IX Concentración Nacional BMW. La caravana estuvo compuesta por 164 motos y casi 270 personas. El recorrido elegido por el Club BMW, organizador de la concentración conjugó perfectamente la historia del pueblo navarro con su excelente cocina. En estos tres días se recorrieron paisajes tan bellos como el desfiladero de Roncesvalles y se visitaron monumentos de gran significación.



Coloque ahora la calidad Bosch en su parabrisas.

**Cambie a Bosch
y deje fuera el mal tiempo.
El limpiaparabrisas
con doble
microcanto.**



Doble microcanto cortado con una precisión de 10/1.000 mm.

La calidad surge de la técnica. Nuestras escobillas limpiaparabrisas superan durísimas pruebas de control de calidad antes de salir al mercado. Resultado de esta exhaustiva investigación es el doble microcanto, con una precisión de 10/1.000 mm., que permite limpiar desde las diminutas gotas de agua hasta la lluvia más intensa sin dejar huellas. No le dé oportunidad al mal tiempo. Bosch, así de seguro.



BOSCH

DESCI
TOKIO

DANIEL
MONTEVERDE

● El Gobierno japonés va a donar 500 camiones a las fuerzas multinacionales del Golfo estacionadas en Arabia Saudí. La mayoría de estos camiones se fabricarán en las instalaciones que las marcas niponas tienen en Estados Unidos.

● TOYOTA tiene previsto contratar en los próximos meses 4.020 empleados, de los cuales 1.443 serán mujeres. Entre los puestos a cubrir aparecen 570 ingenieros y 300 licenciados en administración.

● HONDA va a continuar con el nuevo Legend la línea iniciada por los Infiniti y los Lexus. El Legend recibirá un nuevo frontal así como un motor de 3,2 litros con 215 caballos de potencia. Durante el próximo año se comercializarán en Europa una versión equipada con un motor de 2,5 litros y cambio automático o manual.

● LA Compañía Nippon Light Metal está trabajando con nuevos materiales para la construcción de los vehículos del futuro. De momento las investigaciones se están centrando en el acero y en materiales resistentes a la corrosión.

● HONDA Motor tiene previsto obtener en el segundo semestre del año 90 un aumento del 16 por ciento en sus ventas y un aumento del 41 por ciento de los beneficios, con respecto al mismo periodo del ejercicio anterior.

CONTANTE Y SONANTE

Ford está dispuesta a realizar una ampliación de la planta de componentes electrónicos que tiene en Cádiz, que supondría una inversión de **5.000 millones de pesetas**

Las empresas **concesionarias de las autopistas de peaje** que cotizan en Bolsa elevarán sus beneficios

un 10,5 por ciento este año **Acesa** será la que obtenga un mejor resultado (un 22 por ciento más)

Daimler Benz, va a invertir más de 300.000 millones de pesetas en los próximos cinco años en todos los campos de su actividad. Una parte de ese dinero vendrá a

España para el ensamblaje de un nuevo vehículo industrial ligero.

Nuevos proyectos de instalación en la **Unión Soviética** **Volvo** está estudiando la posibilidad de producir 20.000 unidades al año de la serie 240. Asimismo, la multinacional **Pirelli** negocia

la instalación de una planta conjunta para fabricar neumáticos radiales.

Fiat va a suspender temporalmente de empleo y parcialmente de sueldo durante cinco días a **70.000 trabajadores** de la plantilla total de 117.000 que tiene en Italia, ante el descenso de ventas.

RACE MASERATI

TARJETA CINCO ESTRELLAS

El presidente del RACE, Fernando Falcó, y el importador de Maserati en España, Pedro Lezcano, han firmado un contrato de asistencia por el que los usuarios de la prestigiosa marca italiana tendrán un servicio en carretera de la máxima categoría. Los usuarios de Maserati disfrutarán de esta cobertura en toda Europa y en los países ribereños del Mediterráneo. También dispondrán de un coche durante tres días con kilometraje ilimitado en casos extremos.

LA SEDUCCION DE SKODA

VOLKSWAGEN CON VENTAJA

Los directivos de la compañía checoslovaca Skoda consideran que la propuesta del grupo alemán Volkswagen para adquirir un 40 por ciento de la empresa es técnicamente mejor que la oferta conjunta presentada por Renault y Volvo. La propuesta de VW -cuyo Consejo ha acordado retrasar en dos años la jubilación de su presidente Carl Hahn- incluye una inversión de 514.000 millones de pesetas en un plan de modernización de las plantas checas, manteniendo los puestos de trabajo. El consorcio galo-sueco ha propuesto hasta el momento una inversión de unos 230.000 millones de pesetas.



HONDA NE-50

VISION DE COLORES

La nueva versión de la Honda Vision ya se comercializa en nuestro país con un precio de 170.000 pesetas. Este scooter con decoración multicolor, incorpora un motor de 50 centímetros cúbicos que da cuatro caballos de potencia.

CON MUCHO ARTE

DESDE NUEVA YORK

Son los coches más salvajes de BMW, monstruos que animaron el Campeonato Mundial de Resistencia a finales de los años setenta. Estos prototipos llevan las firmas de artistas tan valiosos como Calder, Stella, Lichtenstein o Warhol sobre sus chapas, y acaban de reunirse en Nueva York, en la galería BMW, bajo el título genérico de Art Car'90.



NUEVO TOYOTA LAND CRUISER 250TD INTERCOOLER



En los vehículos Toyota distribuidos por Nipauto y su Red de Concesionarios.



NO LO CONDUZCA. MALTRATELO.

No se corte. Cuando se siente al volante de un Land Cruiser, prepárese a hacer lo que nunca se atrevió a hacer con ningún otro coche. Castíguelo a recorrer ki-

lómetros y kilómetros; cárguelo sin consideración ninguna; métalo por rocas, por barrizales, por agua, por arena... No logrará arrancarle el más mínimo síntoma de debilidad.

Cuestión de planteamiento: Cualquier coche está fabricado para ser conducido, sólo el Toyota Land Cruiser está pensado para ser maltratado.



TOYOTA
LA TECNOLOGIA DE LA SENCILLEZ

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

TODOS LOS PRECIOS

CLIO RL 1.1 3P	1.075.157 pts.
CLIO RL 1.1 5P	1.135.051 pts.
CLIO RL 1.2 3P	1.161.118 pts.
CLIO RT 1.2 3P	1.319.468 pts.
CLIO RN 1.4 3P	1.328.318 pts.
CLIO RT 1.4 3P	1.413.318 pts.
CLIO RT 1.7 3P	1.513.318 pts.
CLIO RL 1.9 D 3P	1.405.599 pts.
CLIO RN 1.9 D 3P	1.430.599 pts.
CLIO RT 1.9 D 3P	1.515.600 pts.



NUEVOS RENAULT CLIO

AHORA CON TRES PUERTAS

La familia Clio crece por momentos. A finales de verano Renault presentaba en sociedad tan sólo ocho de las cerca de veinticinco versiones que llegarán a sumar a mediados del 91. En estos días le toca el turno a los Clio con tres puertas y a una nueva motoriza-

ción que llega para cerrar por abajo la numerosa familia. Los Renault Clio comparten el mismo tamaño de carrocería que los de cinco, y desgraciadamente sólo pesan 10 kilos menos, compartiendo las mismas motorizaciones que las versiones actuales. Junto

con la nueva carrocería, Renault ofrece en su modelo estrella una motorización básica, con 1.108 centímetros cúbicos y 49 caballos de potencia, el mismo motor que montan algunos modelos actuales como el 5 Five. Esta versión irá dotada de una caja de cambios de cuatro velocidades con la posibilidad de instalar una de cinco en opción y sólo se comercializará con acabado RL. Recordemos que dentro de los tres acabados, en el RL se puede incorporar como opción sólo la pintura metalizada; en el RN la pintura metalizada,

el asiento trasero abatible por partes y un kit que incluye los elevavolantes eléctricos y el cierre de puertas a distancia. En la motorización 1.4 también el aire acondicionado y en la versión diesel, la dirección asistida. En el acabado RT, además del equipo de serie, es opcional la pintura metalizada, las llantas de aluminio en la versión 1.7, el aire acondicionado en la 1.4 y 1.7 y la dirección asistida en las versiones 1.7 y diesel 1.9.

Los Clio que llegarán en el futuro no son otros que la versión Société con motorizaciones 1.1 y Diesel en marzo del 91. El más deportivo de los Clio, el 16 válvulas, en abril, y los Clio Baccara -versiones 1.4 y 1.7- en mayo.

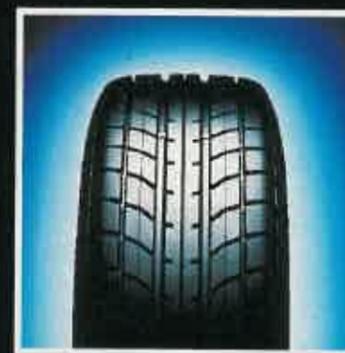


INVARIABLE
Las medidas interiores no cambian en los Clio de 3 puertas. El acceso a las plazas traseras será algo más dificultoso.

FICHA TECNICA	
CLIO 1.1	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.108
Árbol de levas	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Carburador
Compresión	8,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	49 CV (36 Kw) / 5.250
Par máximo / r.p.m.	8,1 Mkg (79,3 Nm) / 2.500
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 4 velocidades
DIRECCION	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,1
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos/Tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Indep. Tipo McPherson
Trasera	Indep. de brazos guiados
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	810
Largo/ancho/alto (mm)	3.709/1.616/1.395
Capacidad del depósito (l)	43
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	--
Velocidad Máxima (km/h)	145
Consumo Urbano (l/100 km)	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	4,6
A 120 km/h (l/100 km)	6,2

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

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



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



MUY POCOS PODRAN POSEER ESTE COCHE. AFORTUNADAMENTE NO OCURRE LO MISMO CON SUS NEUMATICOS.

BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

ANIBAL BY PODADERA

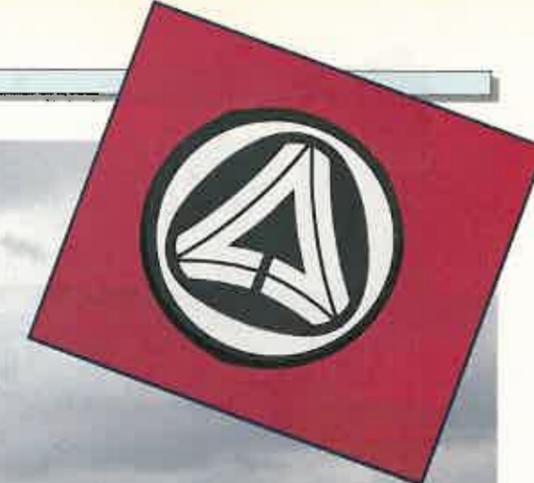
EL SUEÑO MAS REAL

La hora de la verdad ha llegado ya para el proyecto Anibal, para el mejor sueño mecánico de Francisco Podadera, un genio del diseño que ha vencido todas las barreras imaginables para lanzar su coupé al mercado. El Anibal ya es una realidad tangible.

EL Anibal tiene los argumentos necesarios para seducir a los automovilistas más exquisitos; una línea muy peculiar, una mecánica fiable y un precio ajustado, son las claves de un coche distinto, de un coupé del tipo 2+2, que entra de lleno en la categoría de coches de capricho, sin renunciar, en ningún momento, a la sencillez de manejo y a la funcionalidad más absoluta.

El coche de Francisco Podadera, de uno de los mejores creadores españoles del momento, formado en el prestigioso Art Design Center de Pasadena (California), utiliza la base mecánica propuesta por los Seat Ibiza 1,5 GLX: el motor System Porsche con noventa caballos de potencia, la caja de cambios con cinco velocidades, la dirección de cremallera, las suspensiones independientes o el sistema de frenos, con discos delante y tambores detrás.

La gran diferencia del Anibal, su verdadera personalidad, reside en la carrocería, afinada por Podadera en un proceso minucioso que ha estado pendiente tanto de la aerodinámica como de la calidad de



PROVOCADOR
La imagen del Anibal seduce desde el primer vistazo. El precio del conjunto, próximo a 1.800.000 pesetas, es un argumento de primera línea.

acabado, dos factores fundamentales en un coche de capricho.

En este coupé llama la atención el frontal, afilado y mucho más penetrante que el frontal montado por el utilitario original. Los faros escamoteables, con las ópticas redondas de los Volkswagen Polo más veteranos; la toma de aire para el radiador dispuesta bajo la matrícula, justo en la zona con corrientes de aire más violentas; el paragolpes envolvente, prolongado en un faldón aerodinámico de dimensiones considerables; y la ausencia de calandra, identifican con fuerza una

DETALLES DE PRESTIGIO
El coche creado por Francisco Podadera muestra un acabado minucioso. Todos los detalles están cuidados con esmero.





EN PLENA ACCION
El embrujo estético del Anibal se hace más patente cuando el coche rueda a cierta velocidad. Sus líneas parecen talladas por el viento.



FRONTAL INCONFUNDIBLE
El Anibal hace gala de un frontal personalísimo. La ausencia de rejilla para el radiador y la presencia orgullosa del símbolo de la marca Anibal dan un toque diferenciador muy característico.

«proa» orgullosa que facilita el avance del coche, al tiempo que genera un gran apoyo dinámico sobre el tren delantero, un apoyo equivalente al proporcionado por los alerones de los monoplazas de Formula 1.

El conjunto se ha conformado a base de policarbonato termoformado, un material de vanguardia muy resistente que ofrece, además, una apariencia impecable difícil de conseguir con cualquier otra combinación plástica.

El espacio habitable y la parte posterior del Anibal hacen gala de un estilo muy peculiar, dan a la silueta una forma agresiva en la línea mostrada por los primeros Toyota MR2, coupés de raza que se quedaron fuera de esa ola de «bio-design», de formas curvas inspiradas en la naturaleza, que amenaza con invadir todos los tableros de diseño.

El techo del Anibal acaba justo por detrás de las puertas anteriores, mientras que el portón, identificativo de los Ibiza, ha cedido su puesto a una luneta de gran formato y a un maletero clásico, coronado por un alerón inspirado en el deflector de los Mercedes 2.5 16V.

El espacio habitable de este coupé, con distribución tipo 2+2, con asientos deportivos tipo Recaro en las plazas anteriores,

va reforzado por un arco de seguridad central, un arco anclado en los pilares de techo, de acuerdo con los cánones de la estructura Targa. Este apoyo extra ha hecho posible el montaje de un techo solar, capaz de iluminar el interior y de transformar el Anibal en un descapotable.

Los flancos del Anibal no conservan ningún parentesco con los mostrados por el Ibiza original; pasos de rueda con formas rectilíneas y no curvadas como en el turismo más popular, bajos de carrocería con trazos aerodinámicos, aletas más abombadas y llantas de aleación acordes con las últimas tendencias del diseño son los elementos que identifican el conjunto con un sello peculiar, inconfundible, el sello de un gran artista.

El Anibal ha dejado de ser un sueño, un ejercicio estilístico de salón, para convertirse en una realidad impresionante que ha conseguido el espaldarazo oficial de su homologación por parte del INTA, requisito imprescindible para iniciar su venta por todo el país. El último coupé nacido en España es digno heredero de una dinastía de coches excepcionales que registra nombres de la categoría de Hispano Suiza o Pegaso.

Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto

SEGURIDAD
La estructura básica del Anibal cuenta con un arco de seguridad de dimensiones considerables; este arco refuerza el conjunto.



RALLY SIERRA MORENA
1ª Posición



RALLY CIUDAD DE SANTANDER
1ª Posición



RALLY CAJA ALICANTE
1ª Posición



RALLY VILLA DE LLANES
1ª Posición



RALLY OSONA
2ª Posición



RALLY PRINCIPE DE ASTURIAS
1ª Posición



RALLY ISLAS CANARIAS
1ª Posición



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLIES

Historia de un éxito

Jesús Puras, Campeón de España de Rallies

Enhorabuena, Jesús. Porque tramo a tramo, rally a rally, has mostrado tu talento y tu garra hasta conseguir el Campeonato. En Olio Fiat nos sentimos muy satisfechos de haber participado en este primer gran éxito tan merecido. Pero estamos seguros de que llegarán más. Muchos más. Vamos a por ellos y ... ¡ enhorabuena, campeón! ■



**CORRER O RECORRER.
CUBRIR DISTANCIAS O DESCUBRIRLAS.**

BMW YA HA ELEGIDO.

Desde hace más de 60 años, cada motocicleta BMW que sale a la carretera es algo más que un tratado sobre vanguardia tecnológica. Es un ejemplo vivo del ideal que mueve a la marca: el sentido común.

El que concibe motocicletas con las que llegar cada vez más lejos en el placer de conducir y hacerlo de la forma más civilizada posible.

Esta es la misión del sentido común y comienza en el diseño de los carenados, modelados en el túnel del viento para reducir la resistencia aerodinámica y aumentar la comodidad del conductor. Sin esta premisa los largos viajes no serían posibles.

La labor continúa en la consecución de motores cada vez más fiables, económicos y limpios. Desde dos a cuatro cilindros.

El gobierno electrónico de la inyección es otra acertada decisión. La unidad **Motronic**,

presente en buena parte de la gama, controla el encendido y la inyección, obteniendo un aprovechamiento óptimo de la potencia con un ahorro considerable de combustible y un

zón se hace más patente es en la apuesta por la seguridad. Con soluciones que sólo BMW ha sabido encontrar. Como el único **ABS** para motocicletas del mundo, cuyo desarrollo con-



bajo nivel de emisiones contaminantes. Esta preocupación por el medio ambiente es otro síntoma de sentido común. Un esfuerzo por proteger aquello que se desea seguir disfrutando. Por eso las motocicletas BMW están ya preparadas para incorporar **catalizador**, además de encontrarse entre las más silenciosas.

Y donde el imperio de la ra-



tinúa, o el exclusivo **Paralever BMW**, que procura una motricidad y confort de suspensión óptimos en cualquier circunstancia.

Son sólo algunos ejemplos, pero bastan para ilustrar lo que significa para BMW el sentido común: la diferencia entre cubrir una distancia y disfrutar de ella.

Algo que está siempre en la mente de los ingenieros de BMW. Y de los motoristas que saben elegir.





HONDA LEGEND SEDAN

LUJO ORIENTAL

EN los primeros compases del 91 llegará a España de la mano de Honda el Legend, una berlina de lujo del segmento alto, con tracción delantera. Se trata de un modelo totalmente nuevo, conservando tan sólo el nombre del anterior. A simple vista las novedades de diseño que presenta son numerosas, dirigidas fundamentalmente a actualizar



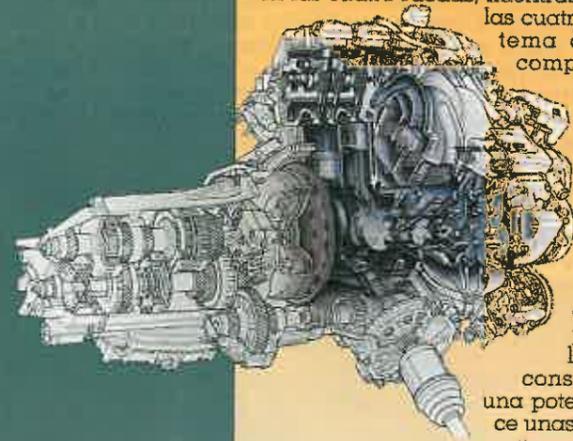
su imagen. Ahora tiene unas formas más redondeadas, con un mejor coeficiente aerodinámico. En el frontal es donde menos modificaciones se aprecian, ha variado sensiblemente el diseño de los faros y la calandra, el spoiler es ahora más grande y tiene una forma más aerodinámica, con un pequeño deflector en la parte baja.

La parte trasera es la que ha experimentado el mayor número de modificaciones, consiguiendo los técnicos de la marca japonesa que no tenga nada que ver con su predecesor. Los grupos ópticos son totalmente nuevos y la luna trasera es más grande, a la vez que tiene una menor inclinación. En un principio llegará la versión sedán, clásica de tres volúmenes y muy elegante; más adelante los responsables de la marca no descartan comercializar una versión de cinco puertas.

En el interior, Honda a realizado un magnífico trabajo. Por todos lados se respira el lujo que la marca ha sabido imprimir a su modelo, además de una excelente realización, con un acabado impecable, en el que ha utilizado materiales de pri-

TECNICA DE FORMULA 1

HONDA en todos sus modelos aplica los conocimientos adquiridos en la F-1, y por supuesto en el Legend no iba a ser menos. Las suspensiones son multibrazo en las cuatro ruedas, mientras que los frenos, de disco a las cuatro ruedas, disponen de sistema antibloqueo y además, compatible con este sistema.



Honda ha desarrollado para los vehículos con tracción delantera un sistema antipatinamiento, que evita pérdidas de motricidad. Pero la novedad mecánica más importante es el motor; Honda ha recurrido a un V-6 de 3,2 litros con culatas de cuatro válvulas por cilindro, realizado con lo último en tecnología del constructor japonés, que con una potencia de 215 caballos ofrece unas prestaciones de primera.

merísima calidad. Por otro lado, el equipamiento del nuevo Legend es de primera. Tal y como acostumbra el constructor japonés, en todos sus modelos no falta de nada, estando incluido un eficaz sistema de aire acondicionado.

De esta forma las berlina de alto nivel europeas tienen que enfrentarse a un nuevo y peligroso rival a primeros del 91. ☺

CAMBIO RADICAL

El Honda Legend que llegará en el 91 a nuestro país ha cambiado por completo con respecto al anterior, tanto que parece un coche totalmente nuevo.

El Vitara ha consolidado su papel de vehículo todo terreno popular con una versión de cinco puertas. Aunque en otros mercados ya está a la venta, en España tendremos que esperar hasta finales del '91 o el '92 para que las primeras unidades salgan de las fábricas de Linares.

SUZUKI VITARA 5 PUERTAS

CRECED PEQUEÑOS

DESDE estos días se comercializa en Japón y en Estados Unidos una nueva versión del Suzuki Vitara, cuyo principal aliciente es que cuenta con una carrocería alargada en 17 centímetros, con lo cual se ha ganado el espacio suficiente para agrandar las plazas posteriores con sus correspondientes puertas. La estampa del coche no ha variado en lo que se refiere a sus características esenciales, pero la diferencia de longitud se aprecia a primera vista.

Las puertas delanteras son ahora algo más pequeñas, pero más que suficientes para dejar paso a los ocupantes de los asientos delanteros, mientras que las dos nuevas puertas traseras permiten subirse y bajarse del coche con toda facilidad. El alargamiento del coche también ha beneficiado al maletero, puesto que ahora el volumen es mucho mayor y por lo tanto resulta mucho más capaz.

El resto de la mecánica y las características esenciales del coche no han variado. Aunque en estos mercados ya se comercializa también con un motor 1.600 de cuatro válvulas por cilindro con una potencia de cien caballos.

Con este alargamiento, el peso se ha incrementado algo, pero las reacciones del coche se han dulcificado en carretera y en campo, no se ha perdido demasiado, puesto que la batalla sigue siendo razonable para negociar las zonas trialeras más complicadas, sin que el coche toque en el suelo. Los ángulos de salida

y ataque no varían. Como es lógico, el confort, sobre todo en las plazas traseras, ha mejorado sensiblemente, puesto que además de disponer de más espacio y mejores asientos, los rebotes de la suspensión son más suaves.



Aunque todavía no hay nada definido, este coche podría iniciar su producción en las plantas de Santana en Linares a finales del próximo año, con lo cual su comercialización podría iniciarse en 1992. También para el '92 podría llegar la versión con el motor más potente con inyección y 16 válvulas, así como una versión con cambio automático. El incremento de precio no debería ser superior a un diez por ciento sobre las versiones equivalentes de batalla corta, con los mismos equipamientos.

TODO CONFORT
Con el espacio suplementario, se ha mejorado mucho el confort y no se ha perdido demasiado en aptitud para el todo terreno.

MÁS TAMAÑO
A pesar de sus 17 centímetros más, el Vitara 5 puertas mantiene su imagen casi inalterada.



LANCIA DELTA. PROVOCACION INTEGRALE

“Sólo se sienten provocados por el poder aquellos que desean alcanzarlo”



Barro-CPZ

- TURBOINYECCION
- OVERBOOST • 16 VALVULAS
- TRACCION INTEGRAL • 200 CV.
- DE 0 A 100 Km/h EN 5,7 segundos.

DELTA INTEGRALE
LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

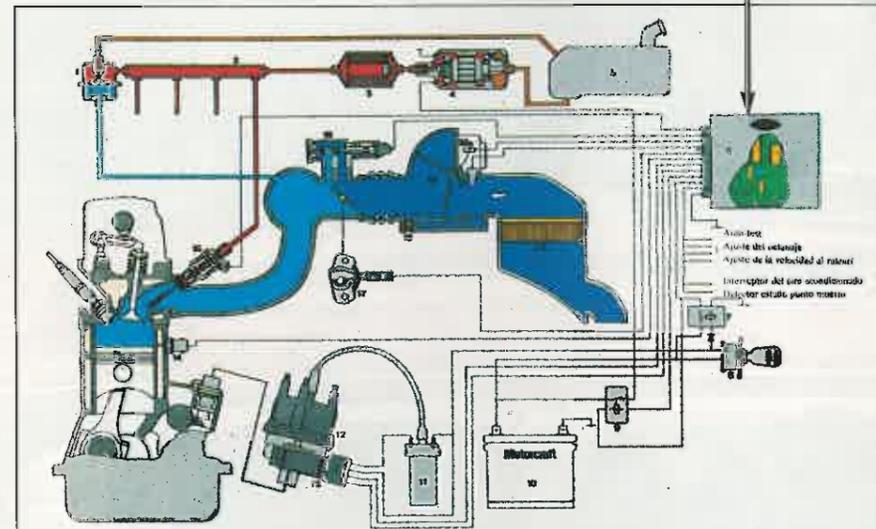


NUEVA FABRICA DE FORD

EL PODER DE LA ELECTRONICA

Controlar las funciones claves del motor y las transmisiones es de lo que se encarga el módulo electrónico EEC IV, que la compañía Cádiz Electrónica, nueva filial de la firma Ford, fabricará en la planta situada en la localidad gaditana del Puerto de Santa María.

Este nuevo producto será exportado directamente desde esta nueva planta a todos los lugares del mundo.



1. Regulador de la presión del combustible. 2. Distribuidor del combustible. 3. Filtro del combustible. 4. Bomba del combustible. 5. Tanque del combustible. 6. Módulo EEC IV. 7. Relé de arranque. 8. Interruptor del encendido. 9. Relé de la bomba del combustible. 10. Batería. 11. Bobina del encendido. 12. Distribuidor. 13. Módulo TFI IV. 14. Sensor de temperatura del refrigerante. 15. Válvula de Inyección. 16. Válvula de Control de velocidad en ralentí. 17. Sensor de posición del acelerador. 18. Ajuste del ralentí. 19. Medidor del caudal de aire. 20. Sensor de posición del regulador de aire. 21. Sensor de temperatura del aire. 22. Filtro del aire.

POCO más grande que una cinta de vídeo es el módulo electrónico, denominado EEC IV, que ya se está produciendo en Cádiz Electrónica, la nueva factoría española de la División Electrónica de Ford, una filial de Ford Motor Company que tiene fábricas abiertas en Brasil, Inglaterra, Estados Unidos, México, Canadá y Portugal.

Cádiz Electrónica es uno de los complejos más importante de fabricación de componentes electrónicos de la marca en Europa. Situada en El Puerto de Santa María, la nueva fábrica cuenta con una superficie construida de doce mil metros cuadrados y ha supuesto una inversión de diez mil millones de pesetas.

El interés de Ford por estar, a nivel mundial, en primera línea en el campo de la tecnología ha hecho necesario contar con los equipos más modernos de fabricación en el campo de la microelectrónica,

informática y automatización de procesos, equipos imprescindibles para asegurar la calidad de un elemento tan importante y preciso como es el EEC. Capaces de recibir, procesar y enviar más de un millón de órdenes por segundo, estos módulos de cuarta generación, que serán exportados desde la factoría gaditana a todo el mundo, están destinados a controlar las funciones claves del motor y las transmisiones, aunque dependiendo del modelo en el que se vayan a montar, estas funciones pueden variar.

Además de la más alta tecnología y un equipamiento al máximo nivel, para asegurar la calidad de los productos que salen de su línea de montaje, Cádiz Electrónica cuenta con la primera sala de videoconferencias que tiene capacidad para comunicar voz e imágenes entre un lado y otro del Atlántico.

M.J.B.

HOTLINE POCKET EL TELEFONO MAS COMODO

La empresa Instalauto se está encargando de la comercialización del nuevo teléfono portátil para automóvil «Hot Line Pocket» de Ericsson. Este teléfono de reducido tamaño se caracteriza por la comodidad, ya que es el único que dispone de un kit de «manos libres» y silenciamiento de radio, además de la posibilidad de disponer de un altavoz adicional. El «Hot Line» de momento sólo tiene capacidad operativa en la provincia de Madrid y en Palma de Mallorca. En ambas provincias el conductor puede realizar llamadas a cualquier parte del mundo con una calidad de emisión y recepción notable. En los próximos meses, Telefónica ampliará la red de cobertura a Valencia, Barcelona, Alicante, Málaga, Cádiz y Sevilla. Instalauto, está llevando a cabo una campaña promocional de este teléfono que resulta sumamente interesante ya que lo oferta en 280.000 pesetas más IVA. Esta oferta es válida hasta el 25 de noviembre y en ella se incluye de forma gratuita un cargador de baterías que se conecta al mechero del automóvil. Este cargador tiene un precio de 50.000 pesetas. Instalauto, se encarga además de tramitar toda la burocracia que conlleva la concesión de la línea y el papeleo, realizando demostraciones personales a los clientes interesados. Para más información pueden dirigirse al teléfono: (91) 373 82 56 ó al 373 84 56.



TECH-TACH VELOCIDAD PRECISA

La empresa Stanadyne acaba de presentar un nuevo tacómetro electrónico de alta precisión que se denomina Tech-Tach y que puede ser utilizado en todo tipo de motores diesel o gasolina. El Tech-Tach se alimenta por pilas, dispone de una pantalla digital de gran dimensión que permite obtener una lectura simple y clara de los datos. Su funcionamiento es sencillo ya que se activa gracias a captadores universales, en el caso de los motores diesel una abrazadera (pinza piezo-

eléctrica) que va instalada sobre uno de los tubos de inyección y en los motores de gasolina gracias a un captador inductor que se coloca sobre el conducto (uno de los cables de las bujías del encendido). La alimentación se realiza mediante pilas, lo que hace que el Tech-Tach sea totalmente autónomo. Para más información pueden dirigirse a TS Industrial, calle Bardi número 36, de Hospitalet del Llobregat (Barcelona). El teléfono es el (93) 332 41 88.

OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID MOTOR RETIRO, que está en la calle Alcalá número 73, comercializa esta semana un simpático Rover Mini Moke. El Moke se matriculó en el año 87 y desde entonces ha recorrido 38.000 kilómetros. No cuenta con ningún tipo de extras, pero disfruta de una garantía de seis meses. El precio son 550.000 pesetas.



BARCELONA POR 700.000 pesetas se puede adquirir en Foratger, Paseo Maragall número 365, un Peugeot 205 GR matriculado en el año 87. El Peugeot es de color gris metalizado y no cuenta con extras destacables, aunque dispone de una garantía de un año.

EN POCAS PALABRAS

FINANCIACIONES IVECO

IVECO ha puesto en el mercado unas interesantes ofertas de financiación para la adquisición de cualquiera de sus modelos industriales. La oferta de financiación se ofrece con un interés del 15,75 por ciento. Un interés que permite comprar cualquier modelo de la gama por cuotas de 28.212 pesetas por millón financiado en 4 años. La compra mediante el sistema leasing se oferta al mismo interés. Esta oferta es válida hasta el día 31 de diciembre de este año.

LINEA VERDE DE PEGASO

Pegaso aprovechó la celebración en Valladolid de la «Primera Jornada de Carburantes no Contaminantes en el Transporte» para presentar sus avances en la investigación de materiales ecológicos. Entre estas novedades destaca la nueva gama de motores diesel que mejora la normativa comunitaria sobre contaminación en casi un 50 por ciento menos.

Con respecto a la utilización de carburantes alternativos, Pegaso presentó sus vehículos impulsados por gas licuado de petróleo.



CITROEN C-25 MAS RENTABLE

Durante el mes de octubre, Citroën ofrece a los compradores de las C-25 la posibilidad de pagar 25.000 pesetas al mes si financia la operación a cuatro años. La entrada para conseguir estas cuotas ha de ser del 37 por ciento. Las cuotas del segundo año suben a 35.000 pesetas, las del tercer año a 43.000 pesetas y las de cuarto a 48.000 pesetas.

NUEVO CONCESIONARIO MERCEDES BENZ

Comercial Mercedes Benz, distribuidor oficial de los productos de la marca alemana en Madrid, ha inaugurado unas nuevas instalaciones que se encuentran situadas en la carretera que une el Plantío con Majadahonda. El concesionario disfruta de una perfecta visibilidad desde la carretera de La Coruña y en todas sus secciones se aprecia el cuidado con que los responsables de esta concesión afrontan la comercialización de sus productos.

COCHES NUEVOS

Coste por kilómetro: Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento. Consumo medio: El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en una ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120.

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. ALFA ROMEO. Alfa Romeo España, S.A. Tel.: (91) 654 40 11.

OPCIONES: Pintura Metalicada: La gama 33: 36.000 ptas. La gama 75: 63.175 ptas. Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 80.000 ptas. Servodirección: Alfa 33 1.3 y Alfa 33 1.5 Ti: 65.000 ptas. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 1.3, Alfa 33 1.5 Ti y Alfa 33 1.7 IE: 67.000 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. ARO. Remark. Tel.: (93) 680 06 88.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. AUDI. Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuattro. 443.864 ptas. 100 manual/automat y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automat Cuattro: 391.282 ptas. Computadora de abordo: 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuattro: 50.377 ptas.

134.444 ptas. Llantas de aleación-A los modelos: 100 manual/aut. 100 Avant: 134.447 ptas. ABS: 80, 90, 90 20V, 100 manual/automat y TD: 484.389 ptas. Preinstalación radio stereo: 80: 62.137 ptas. Aire acondicionado: 80: 287.805 ptas. Calefacción más potente: 80, 90, 90 20V Cuattro: 18.953 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. BERTONE. Alpine Motor, S.A. Tel.: (91) 672 56 11.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. BMW. BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 572 02 22.

OPCIONES: EH Control: 320 i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ie, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. Caja de cambio de relación cerrada: 325i, 325ic, 325ie: 89.693 ptas.

325 ic, 325 ie, 324 TD, 520i, 525i, 530i, 524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas. Volante deportivo de piel: Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. CITROËN. Citroën Hispania, S.A. Tel.: (91) 585 11 00.

pejo retrovisor interno con inclinación automática antideslumbramiento: 850i: 24.775 ptas. Regulación eléctrica para asientos delanteros con memoria de 3 posiciones para conductor: 850i: 87.723 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FIAT. Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 10 22.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FERRARI. Ferrari import España, Tel.: (91) 456 75 64.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. DAIHATSU. Daihatsu España, S.A. Tel.: (91) 672 56 11.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FERRARI.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FIAT.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FORD.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. DAIHATSU.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FERRARI.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FIAT.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. FORD.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo km/l, Costo/Km. Precio total ptas. DAIHATSU.

PRECIOS

65.000 ptas. Orion Ghia 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4i4: 73.000 ptas. Equipo opcional: Fiesta (televuñas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX, S y XR2: 43.000 ptas. Versión con 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Paquete Escort Ghí como compuesto por Deshielo eléctrico parabrisas, alarma antirrobo y retrovisores térmicos: 35.000 ptas. Paquete Escort Cabrio, compuesto por Deshielo eléctrico parabrisas, Alarma anti-robo y Retrovisores térmicos: 35.000 ptas. Equipo Lujo: Scorpío Ghia: 410.000 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Asiento portador partido; Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e. Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. Techo abrible: Y-10 Fila, Y-10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. Cinturones de seguridad posterior: Y-10 Fire: 18.086 ptas. Check Control, Vacuómetro, Cuantarrevoluciones y manómetro de aceite: Y-10 Fire: 43.890 ptas. Pintura metalizada: Y-10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma Turbo: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo-Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS DW: 39.900 ptas. Aire acondicionado: Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. Servodirección: Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 85.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. Trip Master y Check Control: Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. Corina Parasol/Apoyacabezas posterior: Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo: Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.790 ptas. Asiento anterior con mando eléctrico calefacción: Thema i.e. Turbo: 73.150 ptas. Tapicería Cuero: Thema i.e. Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 8.32: 133.000 ptas. Red: Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. Bandeja portaobjetos: Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. Calefacción Automática: Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 62.511 ptas. Pintura metalizada: Versiones de 2 puertas del Range: 89.253 ptas. Aire Acondicionado: Toda la gama Discovery: 266.000 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera: 60.000 ptas. Electric Pack: Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. Gama Discovery: 124.953 Especial Valve Pack: 309.200 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

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

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 ptas. 422, 430: 86.879 ptas. 229: 88.650 ptas. Techo corredizo: 422, 430: 175.331 ptas. Suspensión ACT: 2.24 V: 172.000 ptas. Cambio Automático: 222-E, 430, Spider-E, 229: 194.102 ptas. Tapicería de Piel: 222: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. Dirección Asistida: 222: 256.000 ptas.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

MERCEDES BENZ

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

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los modelos 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 260 D, 260 D Turbo, 300 D, 300 D Turbo, 300 D 4 Matic, 300 DT, 4Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-24V, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TDT, 4Matic, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE-24, 300 TE 4 Matic, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24V: 153.881 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 560 SEL, 420 SEC, 500 SEC: 183.806 ptas. 300 SL, 300 SL-24V: 184.388 ptas. Tapizado en tela especial: Toda la gama 190, excepto el 190 E 2.5 16 V, y todos los modelos 200 y 300: 34.314 ptas. Tex (Incluye apoyabrazos abatible trasero): Todos los modelos de la gama 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 58.786 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 420 CE y 300 CE-24V: 31.388 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 CE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas. Cuero: Toda la gama 190: 300.048 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 y 280 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 347.529 ptas. 560 SEL, 420 SEC y 500 SEC: 154.945 ptas. 300 SL, 300 SL-24V y 500 SL: 246.500

ptas. Tercipolo: La gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 237.536 ptas. 230CE, 300 CE, 300 CE-24V, 260 SE, 300 SE, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 237.536 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE-24V: 267.330 ptas. Amareta: 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 273.980 ptas. 500 SEL y 420 SEC: 49.376 ptas. Diferencial Autobllocante: Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 195.377 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 D 4Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24V, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE-24, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24V, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL-24V: 195.377 ptas. Indicador de la temperatura exterior: Toda la gama 190, 200 y 300: 25.536 ptas. Volante y palanca de cambio revestidos de cuero: Los 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 35.378 ptas. 260 D, 260 DT, 300 D, 300 D 4 Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24V, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE-24, 230 CE, 230 CE-24V: 35.378 ptas. Airbag para conductor y acompañante: Todos los modelos de las clases 200, 300 y SL: 527.811 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador: Los 190: 192.451 ptas. Todos los modelos de la clase 200 y 300: 214.396 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL: 201.495 ptas. 420 SEC, 500 SEC: 223.972 ptas. Cambio Automático MB, palanca selectora en el piso (todos los modelos de gasolina con selector de programas): 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E 2.5 16 V, 200 D, 250 D, 260 D Turbo, 200 D, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 278.389 ptas. 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 300 DT, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 T, 200 TE, 230 TE, 230 CE, 260 SE: 297.389 ptas. 260 E 4Matic, 300 E, 300 E-24V, 300 E 4 Matic, 300 TE, 300 TE-24, 300 TE 4Matic, 300 CE, 300 CE-24V, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL-24V: 311.752 ptas. Cambio de cinco marchas: 190D, 190, 190 E, 200 D, 200 E, 230 E, 200 T, 200 TE, 230 TE: 91.371 ptas. Apoyacabezas traseros: Toda la gama 190: 28.086 ptas. Toda la clase 200 y 300 CE, 300 CE y 300 CE-24V: 48.412 ptas. Regulador de velocidad: Todos los modelos de la clase 190, 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 48.412 ptas. Columna de Dirección regulable eléctricamente: Toda la clase 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 65.569 ptas. Toda la clase 190, 200, 300 y SL: 280.946 ptas. Bloqueo central de cerraduras: Todos los 190 con excepción del 190 E 2.5 16 V y 190 E 2.5 16 V: 65.303 ptas. 200 D, 250 D, 260 DT, 200, 200 E, 230 E, 200 TD, 250 TD, 200 T, 200 TE, 230 TE: 65.303 ptas. Sistema de Frenos Antibloqueo: Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.5 y del 190 E 2.5 16V: 162.526 ptas. Regulación del resbalamiento al acelerar: 260 E, 300 E, 300 E 24V, 300 TE, 300 TE-24, 300 CE, 300 CE-24V, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SEL, 420 SEC, 500 SEC, 300 SL, 300 SL-24V, 500 SL: 402.691 ptas. 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 343.805 ptas. Antena Automática sin instalación de radio con dos altavoces delanteros: Toda la gama 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 74.480 ptas. Apoyabrazos delantero abatible: Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 27.988 ptas. Toda la gama 200 y 300: 27.988 ptas. Aire Acondicionado: Toda la gama 190, 200, 300 y 300 SL, 300 SL-24V y 500 SL: 438.900 ptas. Aire Acondicionado Automático: Toda la clase 200 y 300 y 300 SL, 300 SL-24V y 500 SL: 558.959 ptas. Toda la clase S con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL-24V y 500 SL: 120.899 ptas. 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 91.371 ptas. Cristales delanteros elevables eléctricamente: La serie 190: 103.740 ptas. Todos las Clases 200 y 300: 118.370 ptas. Cristales delanteros y traseros elevables eléctricamente: Toda la gama 190: 182.609 ptas. Todos los modelos 200 y 300 con la excepción del 300 CE-24V: 203.490 ptas. Cristales calorífugos, todos más ventana trasera calefactable de una capa: Toda la gama 190, 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE-24V: 47.880 ptas. Depósito combustible de 70 litros: 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6: 14.783 ptas. Ajuste eléctrico asiento conductor: 260 E, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 128.345 ptas. Lámparas de lectura tras (D): 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 16.093 ptas. Llantas de metal ligero: Todos los modelos 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 128.345 ptas. 200 D y 200: 128.345 ptas. Todas las series 200 y 300 con excepción del 200 D, 200 TD, 200, 300 TD, 24V, 300 CE 24V, 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL-24V, 500 SL: 182.609 ptas. Extintor, 2 kilogramos de hidrocaburo halogenado: Todos los modelos de las series 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, Sport Line (Incluye asientos deportivos delanteros y traseros), chasis deportivo con neumáticos anchos y llantas de aleación: Toda la gama 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 465.500 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 DT, 300 DT 4 Matic, 200, 200 E, 230 E, 300 E: 465.500 ptas. 300 E 24V: 371.070 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

PRECIOS

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

MORGAN

Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Asientos reclinables: Plus 8 inyección: 65.000 ptas. Barra portainiegnias: 4/4 1.600 Ford 2 asientos, 4/4 Ford 1.600 4 asientos, Plus 8 inyección: 11.200 ptas. Carrocería y aleas en aluminio: 157.200 ptas. Color especial: En todos los modelos: 24.000 ptas. Capota en color: En todos los modelos: 42.800 ptas. Funda rueda de repuesto: En todos los modelos: 18.000 ptas. Reposacabezas: En todos los modelos: 42.500 ptas. Pintura en dos tonos: En todos los modelos: 86.000 ptas. Precio con IVA incluido.

NISSAN

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

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: 4.990 ptas. Portaequipajes: 2.953 ptas. Protector de Carter: 4.361 ptas. Indicador: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 152.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.802 ptas. Refleja frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Las Vanette: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPEL

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

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/km, Precio total.

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSI: 8.133 ptas. La gama Kadett: 12.216 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS, CD y GT: 12.000 ptas. Omega GL, GLS, CD, Caravan GL 2.0i y Caravan GL 2.3 TD: 12.515 ptas. Pintura Metalizada: Corsa City, Swin, GL, GT, GSI: 17.556 ptas. Pintura Metalizada Bicapa: La gama Kadett: 25.882 ptas. La gama Vectra: 44.000 ptas. Omega GL, GLS, CD: 64.111 ptas. Pintura 3.000: 51.596 ptas. Sensor SE: 98.000 ptas. Pintura Mica Bicapa: La gama Kadett: 25.882 ptas. La gama Vectra: 44.000 ptas. Omega GL, GLS y CD: 64.111 ptas. Pre-equipo de Radio y Caravan GL: 10.953 ptas. Elevallas Eléctricos delanteros: Corsa Swin, GT, GSI: 28.813. Kadett LS y Caravan: 52.797 ptas. Vectra GL, GL 4x4: 63.000 ptas. Omega GL y Caravan GL 2.0i y GL 2.3 TD: 69.770 ptas. Cerradura Centralizada 3p: Corsa Swin, GT: 13.270 ptas. Cerradura Centralizada 4 y 5 puertas: Corsa Swin: 16.155 ptas. Cerradura Centralizada: Kadett LS y Caravan: 31.057 ptas. Vectra GL: 42.000 ptas. Techo Solar transparente y deslizable: La gama Corsa: 54.324 ptas. La gama Kadett: 64.186 ptas. Techo solar eléctrico: La gama Vectra: 107.000 ptas. La gama Omega: 145.225 ptas. Sensor SE y SE CD: 175.000 ptas. Techo solar manual: La gama Kadett: 79.000 ptas. La gama Vectra: 60.000 ptas. La gama Omega: 85.215 ptas. Sensor SE y SE CD: 92.000 ptas. Neumáticos 165/65 R 14-785 (solo con motor 1.4): Corsa GL: 21.816 ptas. Neumáticos 165/65 R 14-784: Corsa GT: 3.036 ptas. Llantas de aleación: Corsa GT: 32.007 ptas. Llantas de aleación (solo con motor 1.4): Corsa GL: 34.287 ptas. Llantas de aleación: Vectra GT, GLS y CD: 78.000 ptas. Llantas de aleación 7x15: Omega GL, GLS y CD: 85.482 ptas. Sensor SE: 120.000 ptas. Porta Cassettes: Corsa Swin, GL y GT: 2965 ptas. La gama Kadett: 3.728 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS y GT: 4.000 ptas. Cuantarrevoluciones: Corsa Swin: 8.606 ptas. Consola Central: Corsa Swin: 2.414 ptas. Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS): Kadett GT y GSI: 176.750 ptas. Vectra GL 4x4, GLS, CD y GT: 187.000 ptas. Omega GL, GLS, CD y Caravan: 185.000 ptas. Dirección asistida: La gama Kadett: 65.738 ptas. Vectra GL: 97.000 ptas. Asiento abatible 2/3: Kadett GSI: 37.890 ptas. Cinturones Traseros de inercia: La gama Kadett: 25.882 ptas. Aire Acondicionado: Vectra GL 4x4, GLS, CD, GT: 2.000 ptas. 177.000 ptas. Omega GL: 204.978 ptas. Retrovisores eléctricos y térmicos: Vectra GL, GL 4x4, GLS GT: 27.000 ptas. Computadora de Abordo: Vectra GT, 2.000 y 2.000 4x4: 42.000 ptas. Check Control: Vectra GT: 12.000 ptas. Omega GL: 12.000 ptas. Volante ajustable en

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.464 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. Techo corredizo manual: Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. Techo corredizo eléctrico: Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. ABS: Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. Elevalunas eléctricas: Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 70.284 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 53.642 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. Cierre Centralizado: Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.195 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 25.430 ptas. Dispositivo Remolque: Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. Dirección Asistida: Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. Aire Acondicionado: Golf GTI, GTI 16V y GTI G-60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD-70 CV: 359.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V: 258.000 ptas. Capota Eléctrica: Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. Faros Antiniebla: Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Golf Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quartett: 72.179 ptas. Dispositivo Lavafaros: Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quartett: 45.171 ptas. Asiento Posterior Partido: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. Retrovisores térmicos y eléctricos: GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. Asiento del conductor regulable en altura: Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quartett: 51.647 ptas. Llantas de aleación: Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS: 400.000 ptas. Paquete opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrica y dirección asistida: 112.000 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

VOLVO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

OPCIONES: Pintura metalizada: 340; 50.000 ptas. 240; 55.000 ptas. 740; 85.000 ptas. Elevalunas eléctricas delanteros: 240; 55.000 ptas. 740; 62.000 ptas. Elevalunas eléctricas delanteros y traseros: 740; 38.000 ptas. Llantas de aleación: 740; 114.000 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 740; 31.000 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

WARTBURG-TRABANT

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

YUGO

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada c.c., Potencia CV, Consumo V.máx. km/h, Consumo litros/100 km, Coste/Km. 15.000 km/año, Precio total ptas.

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 22.000 ptas. Spoiler delantero: 55GLS: 34.000 ptas. Alaron porta: Toda la gama: 13.600 ptas. Alaron techo: Toda la gama: 12.600 ptas. Parrilla lavafaros: Toda la gama: 20.000 ptas. Volante de cuero: Toda la gama: 18.500 ptas. Elevalunas Eléctricas: Toda la gama: 21.900 ptas. Techo solar: Toda la gama: 18.700 ptas. Kit Tornillos Antirrobo: Toda la gama: 4.200 ptas. Reloj Digital: 5.600 ptas. Faldilla Yugo: Toda la gama: 1.300 ptas. Guanteras Puerta: Toda la gama: 5.200 ptas. Bandeja portabultos: Toda la gama: 2.490 ptas. Barra de remolque: 15.200 ptas. Alfombrillas Yugo: Toda la gama: 5.300 ptas. Fundas de asientos: Toda la gama: 15.000 ptas.

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

ALFA ROMEO

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

CITROËN

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

ganvam

MODELO 89 88 87 86 85 84 83 82

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

FORD

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

AUDI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

BMW

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

FERRARI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

FIAT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82

Motor 16

Suscribase a Motor 16

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

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjuntivo a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A. Giro Postal Nº a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanas García Noblejas, 39, 28037 Madrid

Form fields for Name, Address, City, Province, and Zip code.

Precio suscripción Motor 16

Table with columns: País, Precio



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

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

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

PEUGEOT

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

OPEL

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

LANCIA

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

LANCIA

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Delta 1300, Delta 1600, etc.

MERCEDES BENZ

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

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega 2.0, Omega GL, etc.

PORSCHE

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

PORSCHE

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

RENAULT

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R5 TL, R5 GTL, R5 TS, etc.

ROVER

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

SEAT

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

SEAT

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

TALBOT

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

VOLKSWAGEN

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

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

VOLVO

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

OTRAS MARCAS

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

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Vaya cada noche a la Opera, a un Club de Jazz, a un Concierto...

...sin salir de casa, con el Procesador Digital de la Señal (DSP) Sony

¿Le gustaría convertir su casa en un estadio para oír a Pink Floyd o en un teatro donde escuchar a Pavarotti? ¿Y sólo apretando un botón?

Ahora es posible gracias al Procesador Digital de la Señal (DSP), un gran descubrimiento tecnológico, exclusivo de Sony.

¿Qué es el DSP?

Este revolucionario componente incorporado en tres de los modelos de la Serie Hi-Fi Midi Sony (F-V925 CD, F-V902, F-V702) es capaz de reproducir hasta 200 espacios acústicos diferentes para que Vd. pueda disfrutar de su música en el ambiente musical más adecuado.

¿Cómo funciona el DSP?

El DSP dispone de tres efectos de sofisticada tecnología, que Vd. podrá variar a su gusto, y de cuya combinación se obtienen las diferentes ambientaciones (Opera, Club de Jazz, Estadio, Teatro...). Estos efectos son:

Reverberación: Vd. podrá controlar el tiempo y el nivel de reverberación y experimentará la sensación de estar asistiendo a una actuación en vivo.



F-V702

F-V902



Ecuador Paramétrico Digital de 22 cortes: Vd. sólo tendrá que determinar la posición de 3 puntos para ajustar rápida y fácilmente los niveles de ecualización.

Dinámica Digital: Variando la gama dinámica, Vd. podrá conseguir las condiciones de audición más apropiadas y recrear el ambiente acústico deseado. Así mismo, le permitirá la perfecta audición de su música a bajo volumen sin pérdida de matices. Para su mayor comodidad, estos efectos están memorizados y puede acceder a ellos apretando un botón.

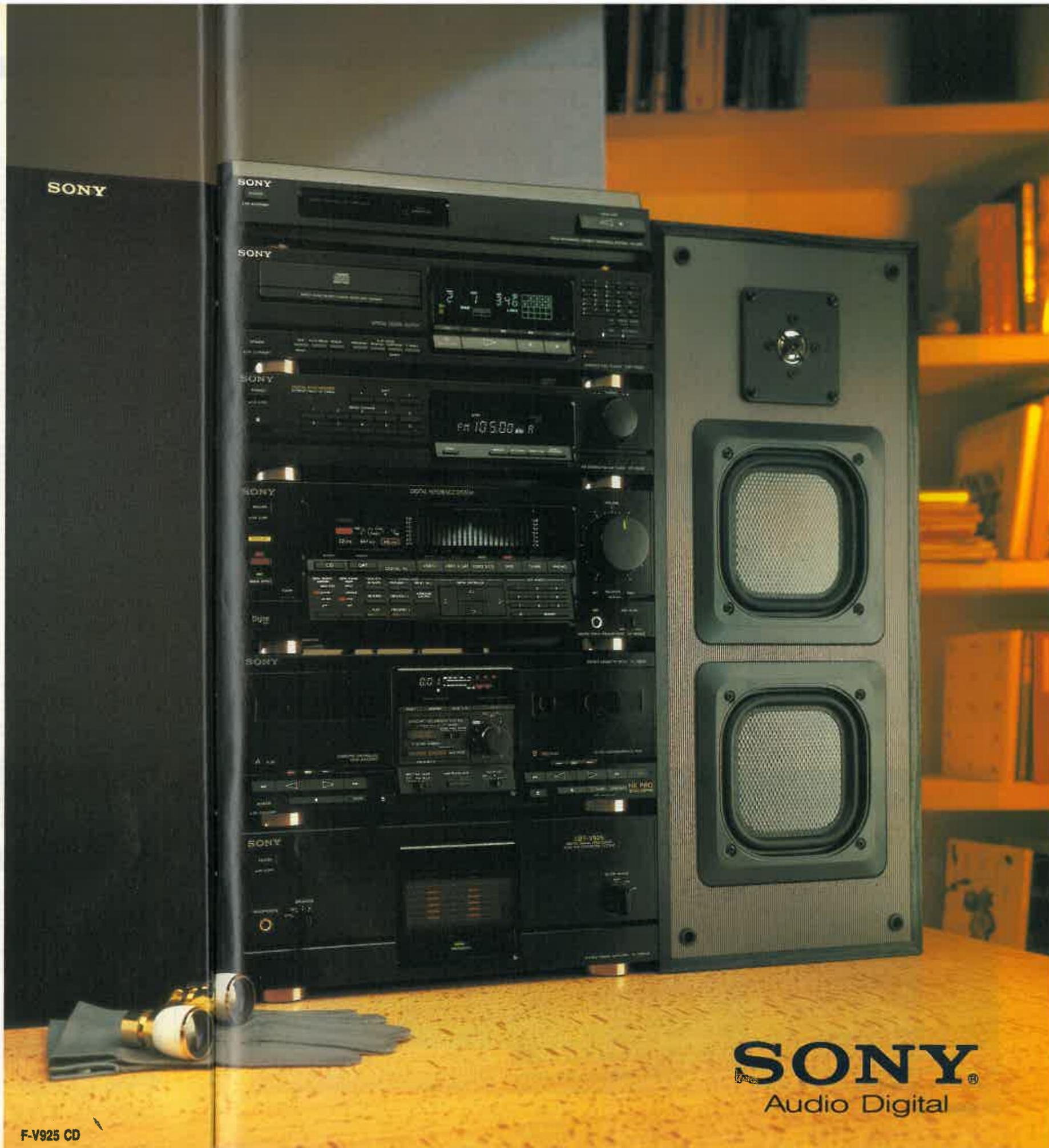
Tres modelos con Procesador Digital de la Señal y las más sofisticadas prestaciones:

- Amplificadores de hasta 140 + 140 wattios de potencia musical.
- Giradiscos automáticos.
- Reproductor de CD con salida digital óptica.
- Doble pletina a cassette auto reverse.
- Dolby B, C, Hx PRO y Sistema de grabación sincronizada con el CD.

Y otras muchas prestaciones para que Vd. elija el modelo que más se adapte a sus necesidades.

Transforme su habitación en una Opera, en un Club de Jazz.. o en cualquiera de los 200 ambientes musicales a su alcance, con solo apretar un botón. Y prepárese para escuchar un sonido sin precedentes. Con la Serie Hi-Fi Midi Sony y su revolucionario Procesador Digital de la Señal.

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



F-V925 CD

SONY
Audio Digital

SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMOVIL

COMPAÑIAS ABUSONAS

El Seguro Obligatorio del Automóvil es, obviamente, obligatorio. Pero su suscripción suele estar condicionada por la mayoría de las compañías aseguradoras a la firma de un paquete de otras coberturas voluntarias. El resultado es que cada día hay un mayor número de conductores que circulan sin seguro.

ALREDEDOR de medio millón de coches circulan por nuestro país sin ningún tipo de seguro. Y la causa principal de esta situación parece estar en el hecho de que existen muy pocas compañías aseguradoras que comercialicen de forma aislada el Seguro Obligatorio del Automóvil (SOA). Este es el escalofriante balance de un trabajo realizado por la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) recogido en su publicación «Dinero y Derechos».

En el mismo informe se destaca que las primas de ese tipo de seguro pueden presentar diferencias de hasta un 150 por ciento en función de la compañía con la que se suscriba y que la mayoría de las grandes firmas aseguradoras «abusan» de los automovilistas que quieren suscribir una póliza de Seguro Obligatorio para su automóvil al condicionarla a la contratación de otros seguros adicionales, lo que, en principio, va en contra de la legislación vigente.

Uno de los responsables del estudio, Jorge Caminero, ha explicado a MOTOR 16 la fórmula empleada para realizarlo. De las quinientas compañías aseguradoras que operan en nuestro país, veinticuatro han contestado a un cuestionario sobre el tema. Y de ellas, sólo seis han

afirmado ofrecer el SOA tal cual, sin condicionamientos de suscripción de otras coberturas.

En este sentido, se insiste en que el hecho de que haya tan pocas compañías que comercialicen el Seguro Obligatorio del Automóvil parece ser una de las posibles causas del elevado número de conductores que circulan sin seguro, al no poder hacer frente a las elevadas primas que les exigen las aseguradoras.

Antes de seguir adelante no hay que olvidar que si un conductor circula sin seguro y es parado por la policía de tráfico, ésta tiene orden de inmovilizar el vehículo, con los gastos de depósito correspondientes, y con una multa de cincuenta mil a doscientas mil pesetas. En estos casos el Consorcio de Compensación de Seguros del Ministerio de Economía y Hacienda se hace cargo de la responsabilidad civil en que se incurriera de ocurrir un accidente.

Para realizar el estudio se ha considerado como criterio limitativo la posibilidad de suscribir el Seguro Obligatorio independiente de otras coberturas. De ahí que las compañías que no admiten esa posibilidad aparecen eliminadas en el balance final del informe, aunque hayan proporcionado sus datos, que se utilizan como guía para el usuario en la publicación ci-



TARIFAS BASICAS DEL S.O.A. PARA UN TURISMO MEDIO (*)

	RECARGOS						EJEMPLO (**)
	ZONA A	ZONA B	ZONA C	MENORES DE 25 AÑOS	MENOS DE DOS AÑOS DE CARNE	AMBAS CIRCUNSTANCIAS	
MUTUA MADRILEÑA AUTOMOVILISTA	27.685	22.440	17.128		20%	20%	24.691
LA UNION Y EL FENIX ESPAÑOL	30.409	24.619	18.764	60% (1)	40%	Acumulativo	44.640
GUARDIAN ASSURANCE	32.338	26.189	18.365	60%	40%	124%	53.764
LA ESTRELLA	33.619	27.113	20.606	61%	57%	Acumulativo	59.106
MUTUA GENERAL DE SEGUROS	37.518	27.481	20.937	61%	40%	127%	53.583
LA PATRIA HISPANA	37.079	30.019	22.879	60%	60%	125%	61.236

(*) El modelo es un Opel Kadett 7p. 1.4 LS

(**) Prima a pagar por un joven de 22 años por un Ibiza 3p. Special 903 en zona B.

(1) Menores de 27 años.

tada. Con anterioridad se habían elegido varios modelos de automóvil que en aras de la simplicidad en esta revista hemos reducido a uno -el Opel Kadett 4 puertas 1.4 LS- según recogemos en el cuadro adjunto.

Se ha tenido en cuenta, como no podía ser menos, que el precio del Seguro Obligatorio viene determinado además de por el tipo de coche por la zona geográfica donde está ubicado el domicilio del asegurado. Como ya es sabido, hace cuatro años se dividió el territorio nacional en tres zonas claramente definidas en función del grado de siniestralidad, aunque algunas compañías de seguros consideran otras áreas. En este caso, el trabajo ha tomado los datos medios dentro de las bandas interzonas.

En el cuadro que incluimos en estas mismas páginas se recogen las primas básicas del primer año de contratación para el modelo elegido y según la zona geográfica del domicilio del asegurado con



QUINIENTAS COMPAÑIAS
Sólo seis aseguran el SOA tal cual.

cada una de las seis compañías que contratan aisladamente el SOA (Mutua Madrileña Automovilista, La Unión y el Fénix Español, Guardian Assurance, La Estrella, Mutua General de Seguros y La Patria Hispana). Asimismo se incluyen los tipos de recargo que aplican según la edad del suscriptor y la antigüedad de su carné de conducir. También se recoge como ejemplo la prima a pagar por un joven de veintidós años por un Ibiza tres puertas Special 309 en la zona B, la regulada como de siniestralidad media.

El estudio no recomienda pero afirma que «según el criterio de prima probable media y considerando también los criterios de recargo en función de las circunstancias personales del conductor (edad y antigüedad del carné de conducir), para todos los casos (todas las zonas geográficas, todos los modelos analizados y cualquier circunstancia del conductor), la mejor elección es la Mutua Madrileña Automovilista que para el caso de jóve-

nes conductores y sin experiencia ofrece diferencias (respecto a las otras compañías contactadas) de hasta el 150 por ciento».

El caso es que el Seguro Obligatorio, que como tal debe ser suscrito por todo «bicho circulante», pocas veces es contratado por sí solo por una compañía. En la mayoría de ellas, como decíamos, cuando se va a contratar se oyen recomendaciones sobre otro tipo de coberturas afirmándose que de no hacerlo se estará infra-asegurado. Lo más usual es que se ofrezca como conveniente además del SOA el seguro voluntario de responsabilidad civil ilimitada y la cobertura de defensa y reclamación de daños. Y eso si no se confiesa abiertamente y desde el primer momento que sólo se comercializa el SOA dentro de un paquete de otras coberturas, paquete que hay que aceptar aunque no se quiera.

Según la OCU, si el usuario no se deja convencer y no cede en su empeño, encontrará la compañía que satisfaga sus deseos y que comercializa el SOA independiente de las demás coberturas. «Este hecho cotidiano tan frecuente -se dice textualmente- constituye un claro abuso por parte de muchas compañías. No se afirma que no convenga suscribir otras coberturas, sino que corresponde al usuario, por criterios tanto subjetivos como objetivos, el decidir si le interesa sólo el Seguro Obligatorio o también esas otras coberturas, sobre todo cuando lo que se



COCHES SIN SEGURO
El Consorcio de Compensación de la Dirección General de Seguros se hace cargo.



A

rededor de medio millón de coches circulan por nuestro país sin ningún tipo de seguro por las dificultades de contratación.

EL SOA POR DENTRO

El Seguro Obligatorio del Automóvil está claramente definido por la legislación vigente y, por tanto, es difícil que haya problemas entre la compañía aseguradora y el asegurado. De todas formas conviene no olvidar algunos extremos a la hora de hacer uso de su cobertura:

- ✓ El Seguro Obligatorio sólo cubre los daños producidos a terceros.
- El tomador del seguro, el propietario y el conductor del coche, que suelen ser la misma persona, están **excluidos de la garantía** del seguro. Le queda en todo caso la Seguridad Social para el caso de lesiones «por

mucho que las compañías le digan lo contrario».

- ✓ La **cobertura** del SOA comprende los **daños corporales** producidos a terceras personas (muerte, invalidez, incapacidad, etc.) con un límite superior de indemnización de ocho millones de pesetas por víctima, incluidas las personas que viajen dentro del vehículo con la excepción del apartado anterior. También cubre los **daños materiales** con un límite máximo global por accidente de dos millones doscientas mil pesetas.

✓ Existe un **baremo legal de indemnizaciones** que están dentro de las cobertu-

ras del SOA. Algunos especialistas aseguran que estas cantidades se suelen sobrepasar si la responsabilidad corresponde a una aseguradora y no a un particular.

- ✓ En caso de que la **autoridad judicial** fije una indemnización superior a las cantidades citadas, el exceso correrá a cargo del asegurado o a un seguro de suscripción voluntaria.

✓ Si el usuario tiene un **siniestro** y no hay dudas acerca de su **inocencia** no tiene por qué dar un parte a su compañía ni utilizar la Declaración Amistosa de Accidentes. Basta con que el respon-



pretende colocar es el seguro conocido como a todo riesgo, modalidad que puede interesar al usuario a pesar de que no hace honor a su nombre pues existen limitaciones evidentes en los riesgos que cubre». Algo así como la famosa «parte contratante de la primera parte» de los hermanos Marx.

Como ejemplo se cita que de haber hecho caso a las primeras compañías con las que contactó, el usuario debería haber pagado 20.000 pesetas más. Y de haber

sido joven y sin experiencia podría haber llegado hasta las 50.000 pesetas. En ambos casos, las coberturas impuestas serían mayores pero, probablemente, innecesarias.

De todas formas, y llegados a este punto, hay que señalar que las coberturas adicionales no tienen por que ser intrínsecamente malas ya que en algunos casos pueden ser interesantes, independientemente -recalcamos- de lo que dice la Ley. Para saber si interesa únicamente el Se-

sable de ese siniestro dé parte a su compañía.

- ✓ Si alguna compañía **rechaza contratar** el SOA, el usuario puede acudir al Consorcio de Compensación de Seguros en la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía y Hacienda.

✓ Si el siniestro se produce en un país de la **Comunidad Europea** o en cualquier otro con convenio con España (Austria, Checoslovaquia, Finlandia, Hungría, Noruega, Suecia y Suiza) la cobertura será la legal del país en el que se ha producido el accidente. Para tener cobertura con otros países se de-

berá contratar una **póliza suplementaria**.

- ✓ El seguro obligatorio **no cubre** los accidentes intencionados; los producidos por catástrofe natural, acción terrorista o bélica, pero quedan cubiertos por el Consorcio de Compensación de Seguros; los originados por embriaguez o bajo influencia de drogas o estupefacientes; los ocasionados por la participación en desafíos o apuestas; los daños a las cosas transportadas y, en caso del robo del vehículo, si éste ocasiona algún daño material, también queda cubierto por el citado Consorcio.

guro Obligatorio del automóvil habría que contestarse a siete preguntas:

- 1.- ¿Su coche es de los considerados viejos y su valor venal es tan bajo que en caso de sufrir un pequeño siniestro perdería la posibilidad de reparación, ya que sólo le abonarían dicho valor venal (máximo, por ejemplo, de trescientas mil pesetas)?
- 2.- ¿Utiliza con frecuencia el coche usted y/o sus familiares, haciendo anualmente más de quince mil kilómetros?
- 3.- ¿Necesita el coche para su trabajo?
- 4.- ¿Tiene normalmente estacionado el coche en lugares seguros como garajes, aparcamientos, cocheras, etc..?
- 5.- ¿Se considera un buen conductor, prudente y con pericia y que no ha tenido en la práctica ningún accidente serio?
- 6.- ¿Utiliza normalmente su vehículo en zonas de alto riesgo como grandes núcleos de población, zonas heladas, etc..?
- 7.- ¿Puede disponer del sobrecoste que suponen las coberturas adicionales (daños propios, responsabilidad civil ilimitada, etc..) sin quebranto de su economía doméstica?.

Para los expertos de la OCU, si la respuesta es afirmativa a la primera pregunta, negativa a la segunda y tercera, positiva a la cuarta y quinta y de nuevo negativa a la sexta y séptima, al usuario le interesa contratar sólo el Seguro Obligatorio del Automóvil. Si las respuestas son al contrario, es decir no a la primera, sí a la segunda y tercera, no a la cuarta y

E

l sistema «bonus-malus» no está siendo tan favorable para el conductor medio como se decía al comenzar a implantarse.

quinta y sí a las dos últimas, interesa contratar otras coberturas.

En los cálculos efectuados para llegar al cuadro se han tenido en cuenta también los sistemas de bonificación aplicados por las compañías. Y en este punto los técnicos de la OCU afirman que el sistema «bonus-malus» aplicado por dos de las compañías analizadas se ha revelado claramente desfavorable para el consumidor. Se dice en este sentido que el sistema, cuya bondad sobre el papel era innegable, «bonifica menos de lo que penaliza» y que no es positiva para aquellos que registran una siniestralidad media de un 30 por ciento. Según los mismos expertos sólo un uno por ciento suele salir beneficiado. Un extremo más a contemplar a la hora de contratar un seguro.

Raúl R. Sáez

MERCEDES 190 2.5 16
EVOLUTION II

LA BESTIA NEGRA

Aquel que dijo que los Mercedes destacaban por su discreto encanto, no había visto jamás un Evolution II, que sin duda es encantador, pero no tiene nada de discreto. Esta berlina disfrazada de carreras, da a su conductor todas las satisfacciones de un deportivo, pero con la funcionalidad de un coche de cuatro puertas y un gran maletero.

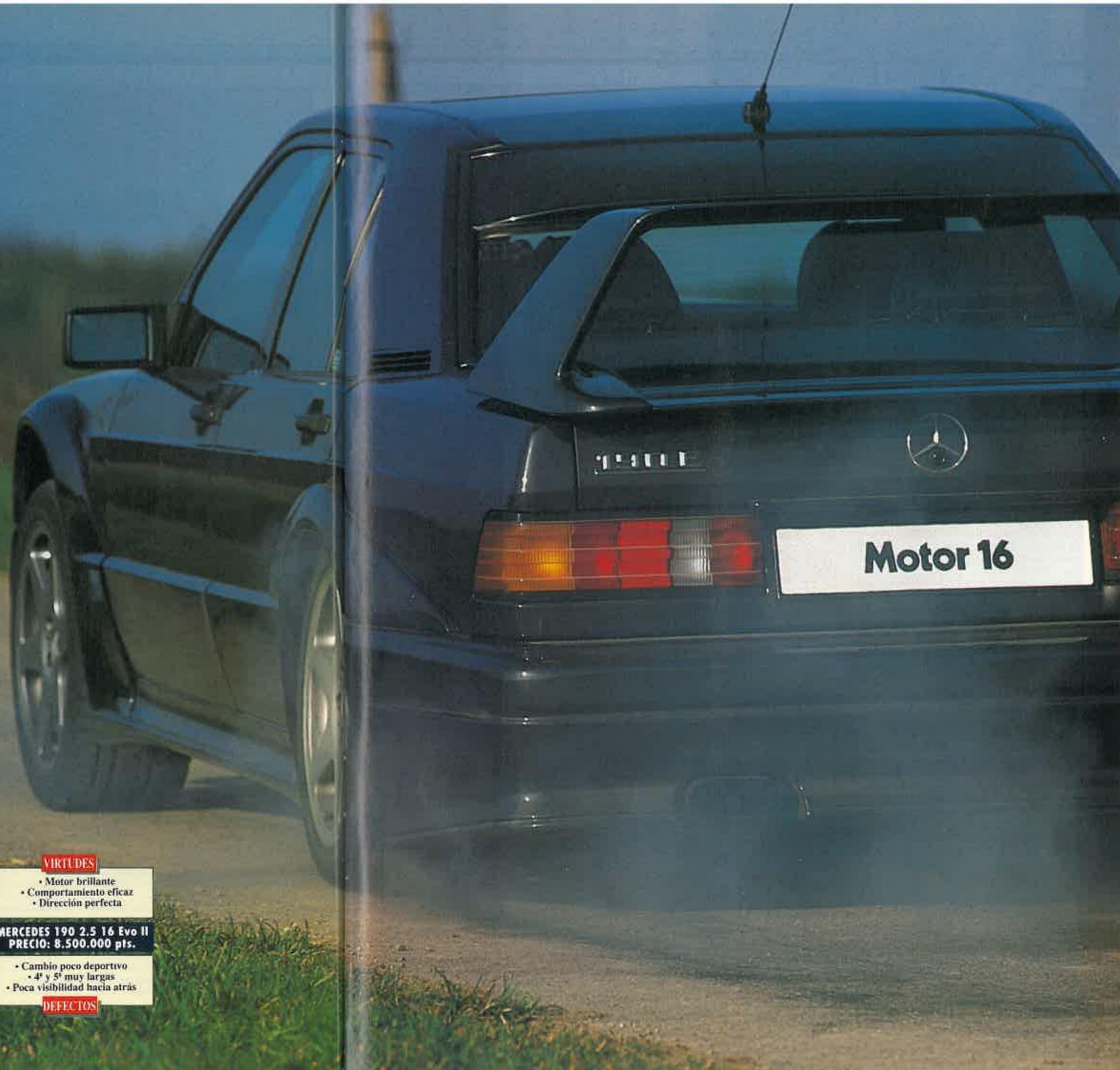
El descomunal alerón que se eleva sobre la tapa del maletero, marca la personalidad del coche que es descaradamente deportiva, por lo que el punto de vista bajo el cual vamos a examinarlo es el de un coche dirigido a los conductores más exigentes. Este pura sangre, pensado para ser el arma definitiva en las carreras del super competido campeonato alemán de producción, bajo su carrocería de berlina familiar de tipo clásico, esconde la tecnología más avanzada del momento.

Para probar un coche tan excepcional, nada mejor que las autopistas alemanas, en las cuales se puede probar a placer sin temor a los radares. Aunque en los más de 1.600 kilómetros de prueba hemos rodado por todo tipo de carreteras, está claro que donde más se aprovecha el derroche de ingenio y técnica es en las carreteras rápidas, donde los 235 caballos de este cuatro cilindros pueden galopar sin freno.

Al recoger la unidad de pruebas en las instalaciones de Mercedes en Stuttgart, el responsable de la marca que nos atendió no nos tuvo que indicar dónde estaba aparcado el coche, puesto que el alerón posterior delataba su presencia entre toda la nube de Mercedes que se encontraban en el aparcamiento. Por fin nos ponemos a los mandos, y en un primer instante, toda la espectacularidad del aspecto exterior se torna en la discreción de todos los modelos de la marca en su decoración interior. Con el coche parado todavía en el aparcamiento de la fábrica, todo resulta muy familiar. El volante, de dimensiones razonables, el cuadro, el aspecto interior, todo responde a los cánones que el fabricante impone a todos sus productos. Tan sólo unos cuantos detalles llaman la atención de los más avezados y delatan el hecho de que se trata de un 190 fuera de lo común. En primer lugar llama la atención un cuentavueltas cuya zona roja empieza bien pasadas las 7.000 revoluciones por minuto. Por otra parte, la palanca del cambio de marchas tiene en el pomo marcado el esquema de los recorridos de tipo

PRUEBA

Motor 16



VIRTUDES

- Motor brillante
- Comportamiento eficaz
- Dirección perfecta

MERCEDES 190 2.5 16 Evo II
PRECIO: 8.500.000 pts.

- Cambio poco deportivo
- 4ª y 5ª muy largas
- Poca visibilidad hacia atrás

DEFECTOS

deportivo, es decir, con la primera a la izquierda y hacia atrás y con las demás marchas formando una H. Los asientos también son de nuevo diseño, con un tapizado que se sale de la habitual discreción de los Mercedes.

Así pues, después del primer reconocimiento, nos proponemos descubrir las virtudes ocultas de este llamativo Mercedes.

La tarjeta de visita del coche no es menos espectacular que la apariencia. Los técnicos de la marca han dado un apretón más al cuatro cilindros con culata de 16 válvulas, desarrollada en colaboración con Cosworth, para alcanzar los 235 caballos.

Nada más arrancar nos sorprende ver que el nivel sonoro no es muy superior al de cualquier otro 190, 16 válvulas o no. Igualmente, en un principio, la respuesta del motor es como la de cualquier turismo de la categoría, sin pretensiones deportivas. La elasticidad del motor es notable. Aunque en un principio el hecho de que el par máximo se obtenga a un régimen de 5.000 vueltas puede asustar, lo cierto es que desde las primeras vueltas del motor se aprecia la potencia y no es necesario subir de vueltas para conseguir unas respuestas rápidas.

También llama la atención, nada más arrancar, la rapidez de la dirección. En menos de tres vueltas se gira de lado a lado el volante, sin el más mínimo esfuerzo. De esta forma, cuando se circula por ciudad, el problema fundamental reside en esquivar a los curiosos que se agolpan para admirar los alerones y las espectaculares ruedas.

Pero está claro que nadie se compraría un Evolución II con la intención de pasear por la calle mayor. Su terreno son las carreteras, las autopistas o, en definitiva, los circuitos. Cuando dejamos atrás la ciudad, empezamos a descubrir el porqué de esta última evolución del 190 16 válvulas. El motor funciona con naturalidad y alegría en la primera mitad del cuenta-vueltas, hasta las 3.500 revoluciones. A partir de ahí, se nota un incremento en el empuje, y a partir de las 5.000 se despierta una verdadera rabia, que hace humear las ruedas en las arrancadas y deja atrás a los deportivos más marchosos. En estos niveles, los 235 caballos parecen más. Las tres primeras marchas parecen levantar el coche del asfalto. Están bien repartidas y permiten aprovechar el coche tanto en una conducción tranquila, como si se quiere rodar deprisa en zona de curvas. En cambio, la cuarta y la quinta son bastante largas, para permitir el uso del coche en carretera a buena velocidad sin apurar el régimen del motor. En estas marchas es necesario apurar a tope para mantener la viveza de las reacciones. Las recuperaciones no se puede decir que sean malas, pero están por debajo de lo que se espera en una máquina de este porte, por lo que para salir con la viveza deseada, hay que tirar del cambio.

Ya en la autopista, es sorprendente la suavidad de marcha del Evolución II. Aunque las suspensiones han sido rebaja-

NOBLE ALEMAN

El Mercedes 190 Evolución II, lo perdona casi todo. Cuando muestra sus reacciones, éstas se corrigen con facilidad.



AERODINAMICA DE LUJO

Tanto el faldón delantero, como los dos alerones posteriores, son regulables manualmente.



NO FALTA NADA

El equipamiento de este 190 no tiene nada que envidiar al de otros coches más lujosos. Las llantas son muy atractivas y eficaces. Alojados unos generosos discos de freno.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 2.463 cc. Diámetro del cilindro: 97.3 mm. Carrera: 82.8 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 235 CV (173 Kw) a 7.200 rpm. Par máximo: 25 mkg (245 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección mecánica con regulación electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial autobloqueante. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0. En 3ª a 1.000 rpm: 18,1. En 4ª a 1.000 rpm: 26,1. En 5ª a 1.000 rpm: 32,9.

DIRECCION: Sistema: Recirculación de bolas con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Trascros: Discos con pinzas de dos pistones. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Tipo McPherson con muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: De brazos múltiples con amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Sistema autonivelante.

RUEDAS: Neumáticos: 245/40 ZR 17. Llantas de aleación de 8,25 x 17 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.340 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,4 km/h de promedio.....	14,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	8,0
En conducción rápida.....	15,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	10,1
A 140 km/h de cruceo.....	11,3
A 180 km/h de cruceo.....	14,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	12
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	533

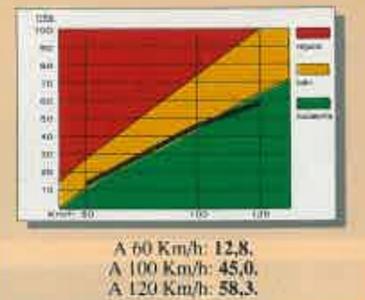
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	241,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	14,9
1.000 m salida parada.....	27,9
De 0 a 100 km/h.....	7,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	41,1
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	8,9
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	12,8

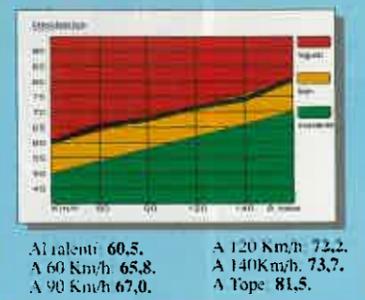
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



das y endurecidas, el confort es razonablemente bueno. En este punto colaboran firmemente tanto los asientos, que tienen un buen mullido, como las carreteras alemanas, que no presentan la más mínima irregularidad. Suponemos que en una carretera secundaria de España, las cosas cambiarían un tanto. Pero, en cualquier caso, este Mercedes es una buena máquina para realizar largos viajes sin la menor fatiga y a gran velocidad. Dado que este coche se desliza por el asfalto, con el faldón a ras del suelo, ha sido necesario introducir un sistema hidráulico autonivelante, con tres posibilidades de altura. En autopista se puede emplear la posición más baja, en la cual se consigue una mejor penetración aerodinámica, mientras que si hay que circular en carreteras bacheadas, en las cuales se puede rozar el suelo con el faldón delantero, o con el catalizador, es conveniente pasar a la posición superior, que eleva el coche cuatro centímetros y medio.

En las autobahn alemanas, se puede rodar a velocidad crucero en torno a los 220 kilómetros por hora sin forzar lo más mínimo el motor. Los relojes de presión de aceite y temperatura, no acusan este esfuerzo, y la velocidad, si el tráfico lo permite, se puede mantener durante mucho tiempo. A esta velocidad la dirección vuelve a mostrar su gran eficacia, puesto que el tacto permanece inalterado y la precisión no admite la más mínima crítica. El nivel sonoro es también razonable.

La ya mencionada generosidad de los desarrollos de cuarta y quinta, obligan a lanzar el coche durante por lo menos un par de kilómetros para conseguir alcanzar la velocidad máxima. El contador supera los doscientos sesenta kilómetros por hora, que realmente se quedan algo por encima de los 240. Si las condiciones son algo favorables, es fácil alcanzar los 250 que anuncia la marca. Las largas curvas se negocian a cualquier velocidad con absoluta neutralidad y no es necesario aferrarse al volante para mantener el control. La aceleración también se consigue sin forzar mucho el embrague, y las generosas dimensiones de los neumáticos permiten que no se escape ni un sólo caballo en pérdidas de motricidad.

Todo esto está muy bien, pero lo que de verdad nos atrae del coche es su faceta deportiva. En cuanto dejamos la autopista y nos internamos por carreteras más sinuosas, empezamos a descubrir la verdadera personalidad del Evolución. En un principio, parece que las ruedas posteriores mandan demasiado sobre el conjunto. El apoyo posterior, parece más conseguido que la capacidad de dirección. Esto no es más que una sensación, puesto que en cuanto abordamos curvas medianamente rápidas, se aprecia cómo las ruedas delanteras definen perfectamente la trayectoria elegida por el conductor. En términos generales su comportamiento es muy neutro. Para hacer perder la neutralidad al Mercedes hay que rodar muy rápido, y entonces, las reacciones son las típicas de un tracción trasera, con la ventaja adicio-

COMO UN AVION

La estampa lateral del Evolución II queda claramente marcada por el voluminoso alerón.



ESTILO CLASICO

El cuadro mantiene el corte de familia de todos los Mercedes. El cuentavueeltas delata el carácter de este motor.



BUEN CONFORT

Los asientos son cómodos y opcionalmente están disponibles en cuero. Al volante uno se siente como una mano en un guante.



nal de que los límites de este coche están a un nivel altísimo, que requiere una buena dosis de habilidad y valor para alcanzar. El sistema ASD, de diferencial autoblocante electrónico, se muestra super efectivo, y en cuanto se aprecia la más mínima intención de patinar en cualquiera de las ruedas posteriores, entra en acción corrigiendo el desmán y manteniendo el coche en su trayectoria original. Así pues es necesario rodar a muy alta velocidad para que el coche se atravesase, pero incluso si esto sucede, salir adelante sin mayores consecuencias, es un juego de niños. El Mercedes lo perdona casi todo. Los frenos son inagotables. Detrás de las grandes ruedas de aleación de 17 pulgadas se esconden unos discos de 30 centímetros de diámetro que detienen al coche con una eficacia y aplomo admirables.



APOYO TOTAL

Los efectos de este voluminoso alerón se aprecian por la excelente estabilidad de marcha a alta velocidad.

LA SAGA



GERHARD Lepier, el encargado de los tres Mercedes 190 16V, niega que el Evolución II es una exageración, pero justifica su aparición como el único medio de luchar contra la dura competencia. La llegada del Audi V8 al campeonato alemán, aceleró el desarrollo del proyecto y ya que los aspectos de peso, motor y suspensiones se encontraban casi al límite de su desarrollo, el estudio se centró en la aerodinámica y las ruedas. El coeficiente de penetración aerodinámica de un 190 16V normal es de 0,32. En el Evolución I, al aumentar el apoyo se perdió algo y el coeficiente aumentó a 0,35, pero como el incremento de potencia había sido notable, esto no preocupó demasiado. Finalmente, tras un intensivo estudio

se llegó a un 0,30 en el Evolución II. Los elementos aerodinámicos -tanto el alerón delantero como los alerones posteriores- se pueden regular manualmente. El alerón superior aumenta su superficie, mientras que el inferior varía el ángulo de incidencia.

Las llantas de 17 pulgadas empleadas permiten utilizar unas de 19 pulgadas en competición, que es lo que autoriza el reglamento del certamen.

Finalmente su actuación en el campeonato alemán, se ha saldado con el tercer puesto final de Kurt Thilm a pesar de disponer del modelo ya con la temporada muy avanzada. Por delante quedó el Audi V8 de Hans Stuck y el M3 de Cottó.



NUEVO PEUGEOT 205

Winner



TODO UN CAMPEON

Te lo puedes permitir. El nuevo Peugeot 205 Winner es la respuesta a lo que buscas. Todo un campeón creado para satisfacer tus gustos y necesidades con estilo, dinamismo y energía. Con detalles que te harán sentir exclusivo en cualquiera de sus versiones gasolina o diesel. Para disfrutar la conquista del confort con total autonomía. Nuevo Peugeot 205 Winner. No hay obstáculos para todo un campeón.

Desde **1.140.000 Ptas.**

(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA





EFICAZ
Al margen de su espectacular imagen, el Evolución II destaca por su comportamiento super eficaz y divertido.

Aunque el ABS está incluido de serie, lo cierto es que el gran tacto del pedal permite que el sistema tan sólo actúe cuando se frena sobre suelos muy deslizantes.

Lo que está menos adaptado a la conducción deportiva es el cambio de marchas. Aunque el mecanismo es algo más rápido que en los otros Mercedes 190, los recorridos son demasiado largos y en particular el paso de tercera a cuarta velocidad es algo complicado y es fácil que cuando intentamos cambiar rápido rasque la marcha, o simplemente se quede en punto muerto. No obstante, en zonas donde abundan las curvas, se puede circular utilizando sólo la segunda y la tercera, cuyo movimiento no plantea el más mínimo problema y se puede realizar con bastante rapidez.

Este eficaz resultado se debe a la conjunción de un sistema de suspensión multibrazo muy bien estudiado y a unos neumáticos 245/40, que ponen mucha goma en contacto con el suelo.

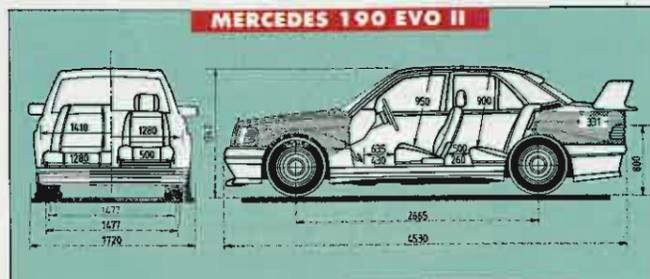
Según pasan los kilómetros y uno se hace al coche, sorprende que a pesar de

las llamativas formas del coche y sus envidiables prestaciones, el Evolución II es un coche muy utilizable. Se puede conducir como cualquier otro coche, con unos consumos razonables y una fiabilidad mecánica al mismo nivel que cualquier otro coche más convencional. Ofrece todo lo que se puede exigir a una berlina de buen nivel, con un habitáculo cómodo, pensado para cuatro personas, con un maletero amplio y todo el equipamiento exigible. Aire acondicionado, techo solar, elevallas eléctrico y otros muchos accesorios, hacen muy agradable la utilización diaria del Evolución II.

Evidentemente, la intención de la marca no es hacer una gran serie, solamente los suficientes para conseguir su homologación, pero lo cierto es que es una lástima que no esté prevista su importación en España. Por esto el precio que aparece en estas páginas es el estimado a partir de su precio en Alemania.

Víctor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz



50 / Motor 16

FRENTE A SUS RIVALES

Un coche tan especial también tiene unos rivales muy especiales. En este caso se trata del BMW M3 Sport Evolución (8.447.602 pesetas), que igualmente que el Mercedes, ha sido pensado para participar en el Campeonato de Producción. En estos momentos se puede decir que ambos coches se encuentran a un nivel muy parecido, y las diferencias pueden venir del hecho de que el 190 dispone de una carrocería de 4 puertas, más utilizable.

PONGA AQUI SU NOMBRE Y MULTIPLIQUE POR CINCO SU GARANTIA.



POR LO MENOS

Cuando usted adquiere un Ford, se lo entregamos con tres importantes garantías absolutamente gratuitas.

Garantía de un año sin límite de kilómetros.

Garantía de seis años contra la perforación por corrosión.

Garantía de por Vida en las reparaciones, bajo contrato.

Pero si usted quiere asegurar óptimamente la inversión realizada, puede hacerse titular de la Tarjeta Oro, contratando la Seguridad Mecánica Ford, por 4 ó 5 años.

Y aún hay más.

Siempre que las circunstancias así lo exijan, su Tarjeta Oro significa servicio de remolque, coche sustitutorio y gastos de alojamiento.

Haga cuentas.

Sume las garantías y verá cómo se multiplican las ventajas. Para usted y para su coche.

Tarjeta Oro.
Toda una garantía.





ROVER 114 GTi 16V CONTRA
OPEL CORSA GSi

BONSAIS DE CARRERAS

La fuerte competencia actual no deja ni respirar a los fabricantes. Unos deciden invertir en modelos totalmente nuevos, otros intentan exprimir al máximo sus productos de hace años, a base de lavados de cara. En cualquier caso el más beneficiado es el comprador que se encuentra con modelos tan atractivos como estos.

VIRTUDES

- Cambio preciso
- Precio
- Suspensión cómoda

ROVER 114 GTi 16V.
PRECIO: 1.598.787 PTAS.

- Comportamiento
- Plazas traseras justas
- Consumo

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor alegre
- Relaciones de cambio
- Presentación interior

OPEL CORSA GSi
PRECIO: 1.678.788 PTAS.

- Frenos poco resistentes
- Suspensión dura
- Carrocería algo pasada

DEFECTOS

TAN pequeños y tan marchosos. Parece increíble que cada día estos diminutos automóviles ofrezcan mejores prestaciones y una terminación más cuidada.

En un primer análisis, se puede obtener una conclusión muy favorable: son manejables y divertidos, callejean como pez en el agua, andan más que suficiente, van normalmente bien equipados y tienen un precio muy razonable. Defectos, como todos, también tienen, y en este caso uno que resalta entre todos: la habitabilidad bastante reducida en relación con los modelos del siguiente segmento, pero eso no pilla de sorpresa, lo sabe todo el mundo.

Los protagonistas de nuestra prueba son dos de estos «Bonsais de Carreteras», dos pequeños diablillos dispuestos, en manos de su conductor, a presentar batalla a todo el que se ponga por delante. Se sitúan en un lugar intermedio dentro del grupo de los pequeños deportivos, ya que no son ni los más potentes, ni por consiguiente los más rápidos; y su relación prestaciones-equipamiento-precio, es bastante aceptable sobre todo porque se trata, teóricamente, de productos recién llegados al mercado.

En la práctica, el Corsa ha cambiado ligeramente de cara en estos días recibiendo un maquillaje, obligado por la fuerte

ALGO MAS QUE UTILITARIOS

Con sólo tres letras se cambia la filosofía de un coche. Los pequeños GTi tienen tanto éxito como sus hermanos mayores, los que pusieron de moda este tipo de automóviles.





competencia en el segmento, bastante superficial. Exteriormente poco más se ha podido hacer, y lo cierto es que de no realizar cambios más profundos, ha sido la mejor opción. La versión GSi nos parece lo suficientemente atractiva como ésta, aunque los años pesan.

Al Rover sí le hacían falta esas modificaciones para afrontar la nueva etapa con otra denominación -antes Austin Metro- y bastantes más aspiraciones.

Si bien los dos modelos ofrecen exteriormente una imagen bastante deportiva -hablamos de llantas o piezas aerodinámicas-, lo cierto es que cuando se accede al interior, es el Corsa el que cuenta con más elementos diferenciadores del resto de la gama. En el habitáculo del Opel se respira un ambiente más deportivo. Más información a base de relojes, un volante más «racing» y en general una terminación más adecuada. En el Rover el aspecto es bastante más serio y aunque el acabado y los materiales son buenos, respecto a sus hermanos de gama menos potentes tan sólo se aprecian diferencias en los asientos y en la ausencia de algunas terminaciones en madera.

La carrocería del Rover ha aumentado de tamaño en general y se han ganado centímetros por todos los lados. En situaciones normales el espacio interior es muy similar en ambos modelos y las aperturas en las plazas traseras comienzan a notarse cuando las ocupan tres adultos -situación bastante problemática- o cuando el conductor o el acompañante superan la talla normal y tienen que mover el asiento delantero muy atrás. Entonces es en el Corsa donde unos centímetros de más salvan la situación. También

DOS MUNDOS

Muchas diferencias entre el modelo alemán y el inglés.

Una baza importante del Rover frente al Corsa es la exclusividad de su carrocería. El Opel, por su parte, pesa casi 100 kilogramos menos, lo que junto con un motor progresivo le permite destacar en prestaciones y consumo.



los más altos se encontrarán con un techo demasiado bajo en la trasera del Rover. En cualquier caso ninguno de los dos modelos bate ningún récord de espacio atrás, más bien al contrario.

Los asientos, tipo baquet, son atractivos tanto en el alemán como en el inglés, pero a la hora de sujetar el cuerpo nos inclinamos por los del Rover, algo mejor preparados para este trabajo.

Los nuevos modelos ingleses utilizan un sofisticado motor de aluminio con culata de 16 válvulas que proporciona una potencia de 95 caballos. Su funcionamiento es suave, sin vibraciones molestas, y resulta bastante silencioso hasta que

FIGHA TÉCNICA

	ROVER 16	CORSA GSi
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro, en línea	Cuatro, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.396	1.598
Árbol de levas	Doble, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	10 a 1
Potencia máxima (CV) / r.p.m.	95 (70 Kw)/6.250	100 (73,5 Kw)/5.600
Par máximo (Mkg) / r.p.m.	12,6 (124 Nm)/4.000	13,8 (135 Nm)/3.400
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,6/13,5/19,7	8,1/13,3/20,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	24,9/30,8	25,5/32,0
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera y piñón	Cremallera
Vueltas de volante	3,3	3,9
Diámetro de giro (m)	10,7	9,35
FRENOS		
Delante	Discos	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Eje torsional
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación (5,5 X 13)	Aleación (5 X 14)
Neumáticos	185/55 R 13	175/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	875	774
Capacidad del depósito de combus.	35,4	42

CIBIE

KIT BIFARO

Amplia gama

DISEÑO A PLENA LUZ

- Un moderno y atractivo diseño adaptable al más exigente estilo personal.
- Una fácil instalación sustituyendo al faro de origen sin ninguna modificación.
- Una clara línea deportiva y una mejor iluminación que aumenta la seguridad en la conducción.
- Así es el KIT BIFARO CIBIE, la alta tecnología unida a la mejora estética del vehículo... y con la garantía VALEO.



Valeo

Recambios originales

Si Vd. desea recibir más información sobre este producto, rellene este cupón con sus señas y remítalo a:
VALEO DISTRIBUCIÓN, Dpto. Publicidad,
 Avda. General Perón, 38. 28020 MADRID.
 EMPRESA:
 Sr. D.:
 Dirección:
 P.B.:
 Prov.:
 C.P.:

CON DIEZ ALERONES POR BANDA...

COMENZARON a utilizarse en competición para asegurar un comportamiento óptimo a grandes velocidades y poco a poco ingresaron en la lista de los artículos o accesorios casi obligatorios en un vehículo de más de 200 caballos. Ahora la moda se extiende a todos los modelos a los que se quiere dar un aire deportivo, un elemento diferenciador que convierte a un simple utilitario en algo más.

El secreto de los spoilers o piezas

aerodinámicas -en algunos casos simple adorno- no es otro que utilizar los elementos justos y colocarlos en su sitio. Los automóviles que salen de fábrica con ellos suelen tener muy controlado este aspecto e incluso la mayoría de las veces su utilización mejora en algo el rendimiento del vehículo aunque para ello se requiere una velocidad bastante elevada.

Tanto el Corsa GSi como el Rover 114 Gti utilizan muy acertadamente algunos de estos elementos.



SIMILARES
El Corsa y el 114 Gti cuentan con un portón trasero parecido, pequeño alerón, limpiaventa trasero y cerradura similar.

sube de vueltas. La mecánica del Corsa no es tan sofisticada pero destaca por su equilibrada relación entre rendimiento y consumo. El motor del alemán da cinco caballos más, caballos conseguidos a base de una mayor cilindrada -1.598 centí-

metros cúbicos-. Sobre el terreno se muestra más utilizable que el moderno serie K. Sube mejor de vueltas, y se muestra más económico. El mayor tirón del inglés se comienza a notar a partir de las 3.500 revoluciones, régimen que el

DEPORTIVIDAD O ELEGANCIA

Interiores muy distintos. Por un lado el cuadro más «racing» del Corsa GSi con volante a tono y relojes que cuentan casi todo.

Por otro la elegancia y la seriedad del Rover con pocos elementos de GTi a excepción de unos asientos tipo baquet. En cualquier caso un acabado de los mejores.

El hueco para las piernas en las plazas traseras es en general pequeño, pero en el Rover este problema se acentúa.



alemán alcanza con una mayor facilidad. En consumo, las mayores diferencias aparecen cuando se sobrepasan los límites de velocidad.

Aclaradas estas diferencias hay que decir que los dos van a satisfacer las necesidades de un joven conductor que quiere adelantar sin agobios, subir un puerto de la manera más ágil posible o circular por autopista sin dormirse de aburrimiento.

Las cualidades dinámicas de estos dos modelos hay que buscarlas obligatoriamente en su agilidad para todo tipo de maniobras y en su comportamiento general. Y en este sentido nos encontramos con dos tipos de suspensión diferentes que permiten hablar de distintas sensaciones al volante.

El GSi utiliza un eje torsional que junto con una amortiguación de tarado más duro permiten al Corsa serpentear por las carreteras más viradas sin más pegas que las relativas a la comodidad de los pasajeros. Reacciones muy secas que en piso irregular penalizan también el comportamiento con rebotes molestos.

Rover ha utilizado en esta versión además del sistema Hydrogás, unos amortiguadores en el tren delantero además de dos barras estabilizadoras delante y detrás. La combinación resulta aceptable a medias. Es cierto que aunque firme, el sistema resulta cómodo y lo suficientemente efectivo como para negociar una

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	ROVER GTI	CORSA GSi
CIUDAD		
A 31 km/h de promedio.....	9,1	8,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo.....	5,9	5,5
En conducción rápida.....	11,1	9,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo.....	8,8	7,5
A 140 km/h de cruceo.....	9,2	8,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km.....	8,1	7,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos.....	381	500

FRENOS		
	ROVER GTI	CORSA GSi
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h.....	17,1	15,4
A 100 km/h.....	47,2	45,7
A 120 km/h.....	69,9	66,0

SONORIDAD		
	ROVER GTI	CORSA GSi
A 140 km/h.....	51,8	54,0
A 60 km/h.....	63,5	66,5
A 90 km/h.....	67,0	68,3
A 120 km/h.....	72,5	73,8
A 140 km/h.....	74,2	76,4

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

PRESTACIONES		
	ROVER GTI	CORSA GSi
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h.....	173,4	188,1
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.).....	17,9	17,0
1.000 m. salida parada (seg.).....	33,4	31,8
0-100 km/h (seg.).....	11,5	9,8
Metros recorridos.....	200	170
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.).....	18,8	17,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.).....	20,7	20,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.).....	35,0	32,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.).....	39,0	37,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.).....	11,3	9,4
De 80 a 120 km/h en V (seg.).....	31,6	26,3
Metros recorridos.....	15,9	12,9
De 80 a 120 km/h en V (seg.).....	44,3	35,9

EQUIPAMIENTO		
	ROVER GTI	CORSA GSi
Cuentas revoluciones.....	SI	SI
Manómetro de aceite.....	NO	SI
Termómetro de agua.....	SI	SI
Indicador carga de batería.....	NO	SI
Indicador de vapor.....	NO	NO
Volante regulable.....	NO	NO
Puros en mechero.....	NO	NO
Aire acondicionado.....	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura.....	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente.....	NO	NO
Retractor regulable electr. (cable ficha).....	NO/SI	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas.....	NO	NO
Elevavidrios eléctricos (D/T).....	SI/	SI/
Cierre centralizado.....	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros.....	SI	SI
Asiento posterior divisible.....	SI	SI
Puros regulables desde el interior.....	NO	NO

No te pesará

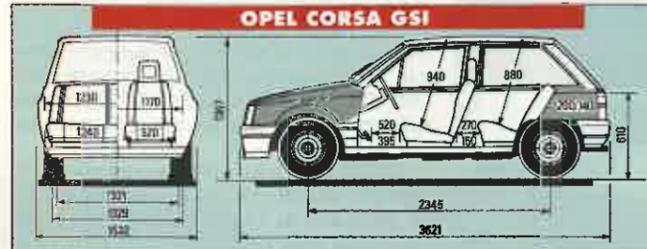
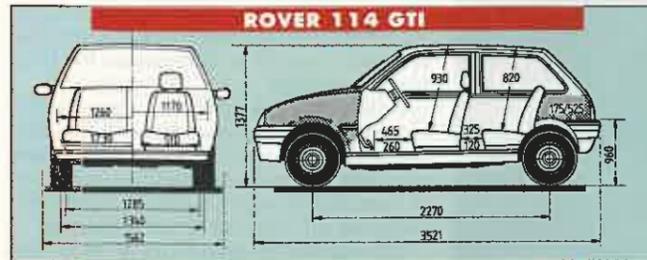


30 W. + 30 W.
Toma para Compact Disc.
Auto-reverso.
24 Memorias.
Pre-set scan.

Sistema disuasorio anti-robo (Regleta extraíble).
(Patentado por A. R. SYSTEMS).



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



MEJOR AIREACION
Las tomas del capó facilitan la entrada de aire en el habitáculo.



MECANICA	
ROVER	2º Realizado totalmente en aluminio, el sofisticado propulsor del inglés se muestra algo perezoso a bajas revoluciones. El consumo se dispara cuando se superan los límites normales.
OPEL	1º El motor del Corsa GSi es progresivo y muy brillante, además consume una cantidad razonable de combustible. Sin embargo es muy ruidoso en cuanto se le exprime al máximo.

COMPORTAMIENTO	
ROVER	2º La combinación del sistema Hydrogás con los amortiguadores delanteros no da un resultado plenamente satisfactorio. Los frenos se muestran eficientes aunque el tacto del pedal es duro.
OPEL	1º Aunque el tarado de la amortiguación es bastante duro, el comportamiento del Corsa es más neutro. La dirección, como en el Rover es algo pesada. Los frenos poco resistentes al esfuerzo.

CONFORT	
ROVER	1º Un motor silencioso junto con unos asientos muy confortables y una climatización efectiva permiten al Rover liderar este apartado.
OPEL	2º Sin duda queda por detrás en comodidad. La suspensión es algo incómoda y el motor bastante ruidoso. Los asientos aunque con una buena sujeción lateral no terminan de convencer.

RENDIMIENTO	
ROVER	2º Aunque el nuevo motor pone lo mejor de su parte, el rendimiento del Rover no alcanza los niveles del más potente Opel. No se le puede pedir más.
OPEL	1º Unas relaciones de cambio bien adaptadas al motor junto con una mecánica muy progresiva dan al Corsa GSi una brillantez inusitada.

CARROCERIA	
ROVER	1º Aunque la imagen apenas ha cambiado, lo cierto es que la carrocería del Rover se muestra más moderna y exclusiva que la del alemán.
OPEL	2º Los años no pasan en balde. El Corsa en su día contaba con una de las carrocerías más atractivas pero la competencia es brutal y los lavados de cara no son suficientes.

ECONOMIA	
ROVER	1º Cuesta cien mil pesetas menos. El consumo lo traciona con una cifra ligeramente más alta de lo normal y se echa de menos más información en el cuadro.
OPEL	1º Consume menos y su cuadro de instrumentos es más completo pero cuesta más caro. El mercado de segunda mano no le es favorable.

carretera de curvas con seguridad; sin embargo la ayuda de los amortiguadores, salvo en situaciones muy concretas, no nos parece del todo efectiva. Tanto a velocidad alta como en curvas rápidas de fuerte apoyo, la sensación que transmite al conductor es extraña, que se acentúa cuando el piso no es bueno.

La elección es algo complicada. Por un lado tenemos un producto inglés prácticamente nuevo, muy sofisticado y atractivo a la vez, y que sin embargo queda por detrás en aspectos claves. El alemán carga con una carrocería algo pasada y muchos años a sus espaldas pero le salva un motor magnífico y una presentación más a tono.

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

ROVER: Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España. **OPEL: Fabricante/Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.

LOLA FLORES Y PACO RABAL, PREMIO CONQUEST DE LONGINES 1990

La entrañable Lola Flores y el audaz Paco Rabal fueron los artistas galardonados este año con motivo de los VII premios CONQUEST DE LONGINES, instaurados para homenajear a aquellas personas que durante el año han conseguido un momento de gloria. El escenario, una vez más, fue el inigualable Hotel Ritz de Barcelona que en esta ocasión necesitó habilitar uno de los salones adicionales para acoger a los casi mil invitados que asistieron a la entrega de los trofeos. Lola fue apadrinada para la ocasión por el popular humorista Antonio Mingote. Lola Flores, aún convaleciente de la reciente operación que le han efectuado, llegó acompañada de toda su familia. Sus nietos, incluso, ocuparon las primeras filas durante el fin de fiesta que amenizó el conjunto La década prodigiosa. Un poco de nostalgia para unos premios con tanta historia a sus espaldas. Paco Rabal tuvo como madrina a la televisiva Lydia Bosch, quien no pudo contener la emoción y sus consecuencias, unas lágrimas, cuando le



entregó el premio. Paco agradeció el homenaje de una manera original: compuso unos versos con el estribillo «LONGINES». Un poema improvisado al que puso un colofón, unos minutos más tarde, cuando Lola Flores mostraba su gratitud al público. Paco se le acercó y cariñosamente le dijo: «No hables más, ¡Jolines!, y vete con tu LONGINES». Lola y Paco fueron largamente aplaudidos, así como otro histórico de los premios CONQUEST, Xavier Cugat, que recibió un reloj CONQUEST de las manos de la bella Maribel Verdú. El acto fue presentado por Mónica Randall, que hizo gala de su sentido del humor bromeando sobre la belleza de Lydia Bosch. Entre los invitados brillaron con luz propia la deportista Blanca Fernández Ochoa, Marta Miller y su nuevo acompañante Manuel Degano, Smilja Mijhailovich, Paco Valladares, Gunilla Von Bismarck y su actual amor Jose Maria Vázquez de Luna, el doctor Jorge Guillén y Mariví Dominguín.

REMITIDO

VIRTUDES

- Motor energético y agradable
- Comportamiento noble
- Equipamiento completo

JAGUAR XJ6 3.2
PRECIO: 6.464.000 PTS

- Asientos bajos
- Dirección muy asistida
- Luz de cruce justa

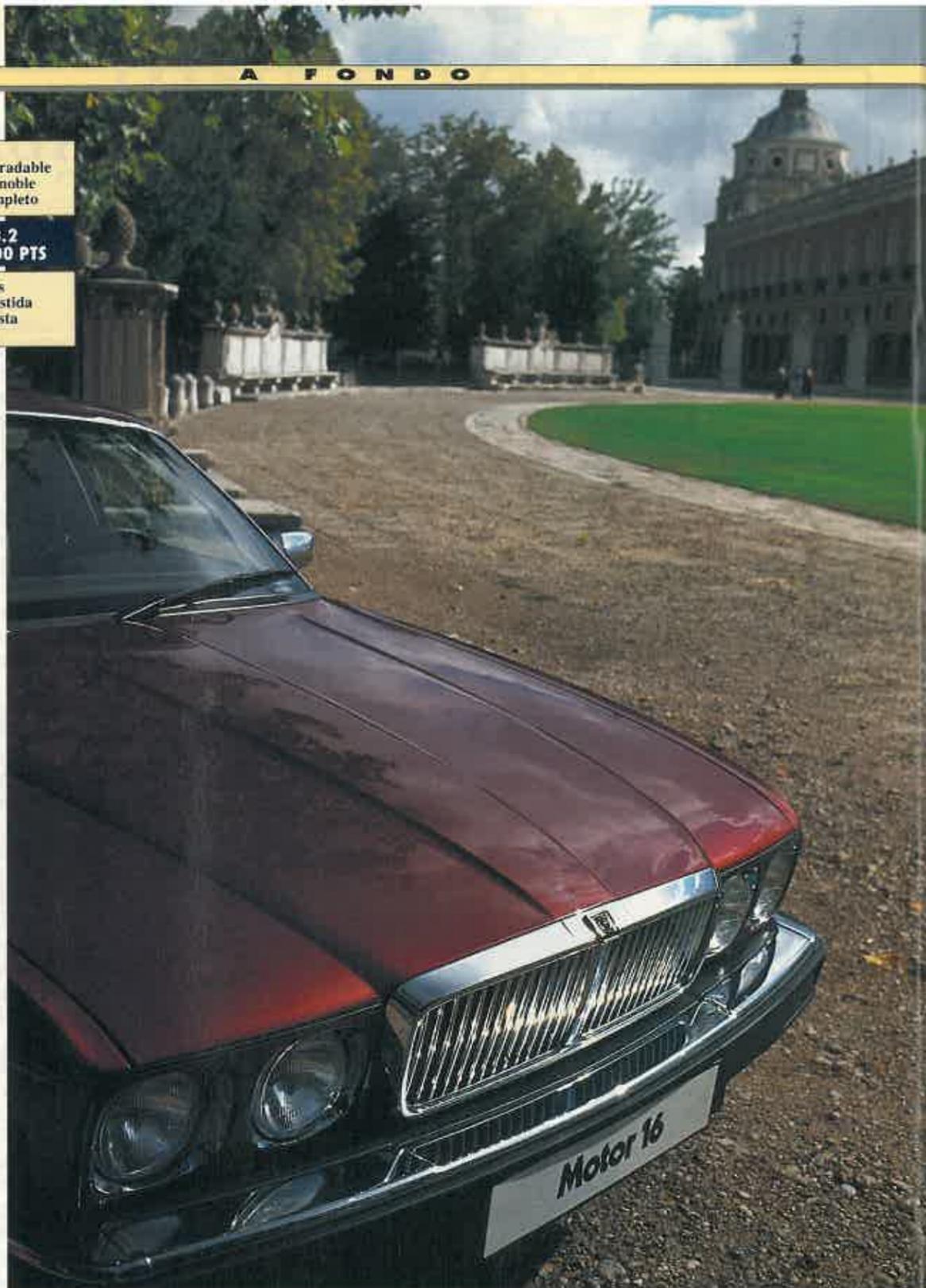
DEFFECTOS



Hace aproximadamente un año apareció el motor de cuatro litros con culata de 24 válvulas para el Jaguar XJ6. Ahora, el veterano motor 2.9 es sustituido por un nuevo seis cilindros de 3,2 litros y una culata semejante a la del 4.0. Con esta inyección de nueva energía, el Jaguar abre su oferta, sin perder nada de su carismática imagen, ni de su clásico sabor a coche inglés.

JAGUAR XJ6 3.2

PLENITUD DE FACULTADES

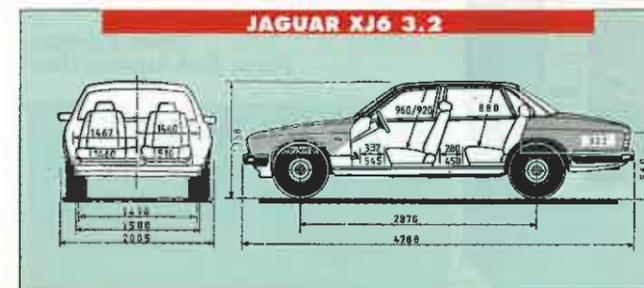


CON la incorporación de este motor, la gama llega a su plenitud, puesto que ambos modelos cuentan con unos motores técnicamente avanzados y han sufrido los retoques justos para estar a buen nivel frente a la competencia.

La mejora más importante es, sin duda, el motor, que ha sido diseñado y pensado para adaptarse a la normativa sobre emisiones de escape, que, hoy por hoy, obliga a pasar por el aro del catalizador a los coches de más de dos litros. La idea fundamental de los técnicos de la marca era que el conductor no apreciase la introducción del catalizador en sus modelos, por lo cual, para sustituir al anterior motor de 2.9, lo primero que se hizo fue subir la capacidad hasta los 3.239 centímetros cúbicos. Otro de los aspectos en los que se han introducido grandes mejoras, es en la gestión de la admisión y el encendido. Ambos están centralizados a través del sistema electrónico Lucas 15 CU, que como primeras ventajas anuncia mejoras en el arranque, rendimiento y emisiones. El resultado final de todo esto se puede resumir en una mejora de un 21 por ciento en potencia respecto al motor 2.9 sin catalizar.

Como mejor se disfruta de la conducción de un coche de este tipo es viajando. A los mandos del XJ6, los kilómetros pasan sin sentir. La suavidad de funcionamiento del motor no permite que las vibraciones alcancen a los ocupantes y en buenas carreteras, el excelente compromiso de suspensión hace que uno se sienta como sobre una alfombra voladora. Sin duda lo que se ha pretendido es conseguir un coche cómodo, pero también cumple a la perfección a la hora de permitirnos alguna alegría conduciendo. Para los más atrevidos, la solución ideal es adoptar el Sport Pack, en el cual se endurecen los tarados de la suspensión para mejorar el comportamiento. Sólo si apuramos las marchas se nota un grave sonido. Esto no es necesario salvo en caso de apuro, porque lo cierto es que el motor empuja con firmeza desde algo más de 3.000 revoluciones y sube hasta las 5.500 con alegría, por lo que el margen de utilización es amplio.

En su versión con cambio manual de cinco velocidades, el Jaguar utiliza una caja Getrag que resulta muy agradable de utilizar, pero que tiene un desarrollo en quinta un poco largo, mientras que el resto de las marchas están bien escalonadas. Afortunadamente, la buena disposición



ALTA FIDELIDAD
 En el maletero está el conjunto de compact disc, integrado perfectamente. El estuche de herramientas es completo y muy bien presentado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.239 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91 mm. Carrera: 83 mm. Compresión: 9,75 a 1. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 20,4 mkg (298 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 Km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 15,7 Km/h. Velocidad en 3ª a 1.000

rpm: 23,4 Km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 32,5 Km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 42,8 Km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera asistida. Vueltas de volante entre tope: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 12,4 metros.

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

SUSPENSION: Delantero: Independiente, con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con amortiguadores y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 225/65 VR 15. Llantas de acero de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha con todas las opciones: 1.800 kg. Capacidad del depósito de combustible: 86,4 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)
CIUDAD
 A 31,1 km/h de promedio..... 14,8
CARRETERA
 A 90 km/h de crucero 8,2
 En conducción rápida 16,6
AUTOPISTA
 A 120 km/h de crucero 10,1
 A 140 km/h de crucero 11,5
 A 180 km/h de crucero 15,2
CONSUMO MEDIO POND.
 Litros 100/km 12,3
AUTONOMIA MEDIA
 Kilómetros recorridos..... 650

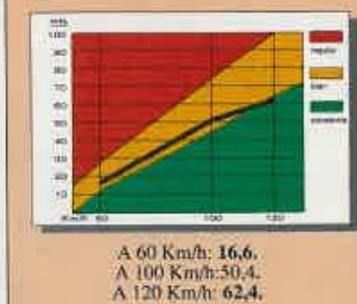
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
 Km/h..... 209,7
ACELERACION (seg.)
 400 m salida parada 16,6
 1.000 m salida parada 30,4
 De 0 a 100 km/h 9,1
 Recorrido (metros) 157
RECUPERACION
 400 m desde 40 km/h en 4ª 18,6
 400 m desde 40 km/h en 5ª 20,8
 1.000 m desde 40 km/h en 4ª 34,1
 1.000 m desde 40 km/h en 5ª 39,3
 De 80 a 120 km/h en 4ª 10,7
 recorriendo (metros) 299
 De 80 a 120 km/h en 5ª 17,1
 recorriendo (metros) 475,1

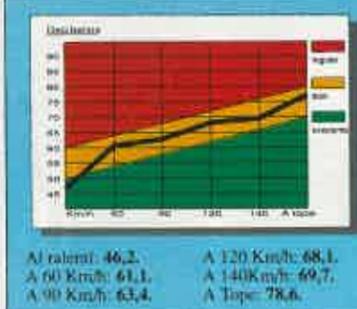
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



FRENTE A SUS RIVALES

El Jaguar entra en competencia directa con el BMW 730i (6.277.602 pesetas) y el Mercedes 300 SEI (7.339.544 pesetas). De estos, el Jaguar es la mejor oferta, puesto que su nivel de equipamiento es muy superior, mientras que los coches alemanes requieren de unas cuantas opciones, muy costosas, para alcanzar el nivel del inglés. También hay que contar con la exclusividad de la marca, que para según qué clientes resulta muy importante.

del motor a funcionar a pocas revoluciones, permite unas recuperaciones razonables.

La posición al volante es cómoda, pero al principio choca un poco puesto que el conductor queda bastante bajo y el asiento no es regulable en altura. El volante es regulable en profundidad, por lo que no hay problema para adoptar la posición apropiada.

El rendimiento del motor es bueno, y los consumos se mantienen en unas cifras razonables, en torno a los diez litros, y sólo cuando se aprieta con ganas el acelerador las cifras pueden llegar a los quince o dieciséis. La única pega es que por la noche la iluminación queda un poco descompensada, puesto que las largas alum-

TODO DETALLE
 Como es habitual en la marca, hasta los más mínimos detalles están cuidados.



bran mucho, pero las cortas lo son demasiado.

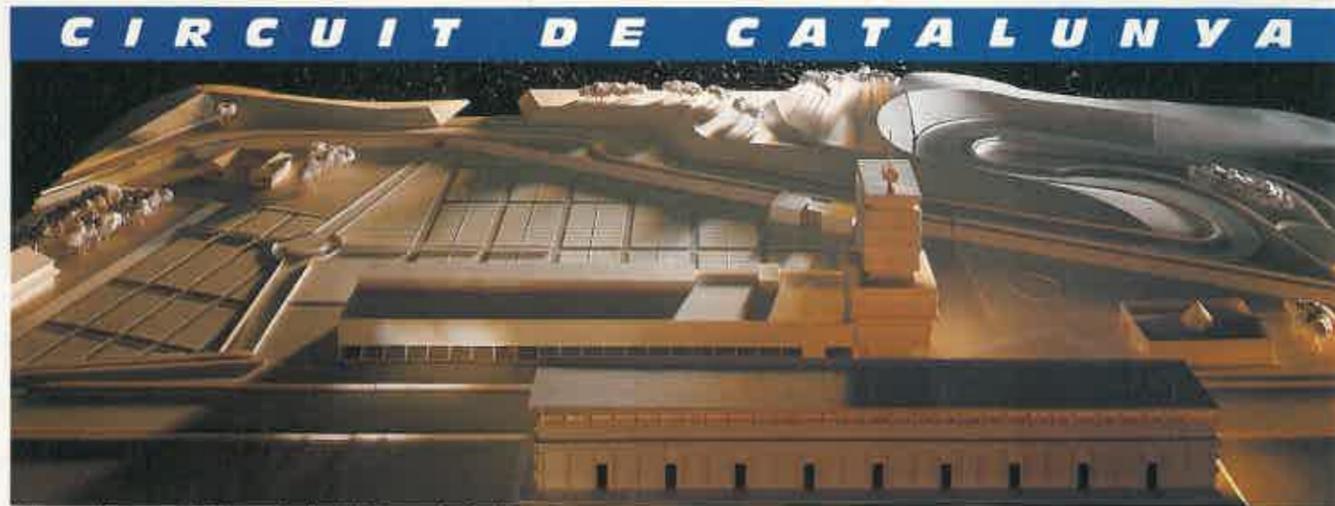
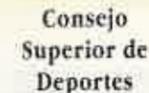
Otra de las novedades de este Jaguar es el equipo de música desarrollado en colaboración con Alpine. Este equipo está perfectamente integrado en la consola central y tiene el módulo de compact disc en el maletero, con capacidad para seis discos, con un sistema de seguridad contra robos.

En definitiva, el pequeño de los Jaguar resulta un coche muy agradable de conducir, a un precio atractivo y con el encanto de los coches ingleses, que es muy difícil de encontrar en otras marcas.

Victor Piccione
 Fotos: José Antonio Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Carlos de Salamanca, S.A. Galileo 104. 28003 Madrid. Teléfono: (91) 253 34 00. **Red de postventa:** 10 puntos en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.



Maqueta de la recta de Tribuna y Paddock del Circuit de Catalunya.

Su gran premio

Ya está muy avanzada la construcción de nuestro nuevo circuito permanente de velocidad: el Circuit de Catalunya.

Un circuito muy rápido y seguro. A menos de 20 Km. de Barcelona y con acceso directo por ferrocarril. Lo que estaba esperando.

Muy pronto, en 1991, se celebrará su inauguración, para dar paso a una impresionante temporada.

Hágase Colaborador del Circuit de Catalunya: Entrará gratis en todas las pruebas nacionales e internacionales. Obtendrá un 50% de descuento en todos los Grandes Premios. Tendrá acceso exclusivo al interior del circuito. Dispondrá, si lo desea, de un asiento reservado en Tribuna. Y se asegurará otros muchos privilegios exclusivos...

Ser Colaborador del Circuit de Catalunya le costará menos de 55 ptas. al día, durante el primer año. Y, además, los socios del RACC y los menores de 16 años tienen un descuento adicional.

Aproveche esta oportunidad y hágase Colaborador ahora mismo. Es su gran premio.

Si quiere hacerse Colaborador o desea más información, llame al RACC o envíenos este cupón.

900 365 365

Llamada gratuita.

De lunes a viernes, de 9 a 20 horas.

Si desea ser Colaborador del Circuit de Catalunya, cumplimente este cupón, indicándonos la modalidad de carnet que prefiere (Pelouse o Tribuna) y envíelo por correo al REIAL AUTOMÒBIL CLUB DE CATALUNYA, Apdo. de Correos nº 2690, 08080 Barcelona o entréguelo en cualquier oficina del RACC. En breve nos pondremos en contacto con usted para formalizar el pago de la cuota de suscripción. Si desea más información, envíenos este mismo cupón.

Quiero ser Colaborador del Circuit de Catalunya en la modalidad de: Pelouse Tribuna

Indíquenos si desea una plaza gratuita en el parking de motocicletas* Sí No

Deseo más información sobre el Circuit de Catalunya y los privilegios de ser Colaborador.

	Cuotas Colaborador de Pelouse		Cuotas Colaborador de Tribuna	
	Cuota suscripción	Cuota anual 1991	Cuota suscripción	Cuota anual 1991
Particular Senior	12.000 ptas.	8.000 ptas.	Particular Senior	35.000 ptas. 26.500 ptas.
Socio RACC Senior	9.000 ptas.	6.000 ptas.		
Particular Infantil (menores de 16 años)	7.000 ptas.	4.000 ptas.	Socio RACC Senior	25.000 ptas. 20.000 ptas.

Nombre y apellidos _____
 Calle _____ nº _____ Piso _____ Puerta _____
 Población _____ C.P. _____
 Teléfonos _____ F. nacimiento _____ D.N.I. nº _____
 Profesión _____ Hombre Mujer
 Idioma habitual: Catalán Castellano
 Socio del RACC: Sí nº _____ No _____
 Firma: _____

*Siempre y cuando, usted sea uno de los 15.000 primeros en solicitarla.



Entidad financiera oficial



BIZZARRINI 538 S

ROZANDO EL MISTERIO

Es una historia preciosa, emocionante, propia de una época en la que por encima de otros valores sobresalía el trabajo realizado con ilusión. Una época en la que predominaba la aventura y el dejarse llevar por el corazón.

EL protagonista principal es Giotto Bizzarrini, creador de dos balas rojas que ya han hecho historia: GTO y Testarossa. Un genial diseñador que emprendió su propia aventura lejos de la rutina diaria de las grandes firmas Alfa y Ferrari.

A partir de ese momento consigue otro tipo de satisfacciones. Salvatore Diomante, un viejo compañero de aventuras, cuenta algunas anécdotas de esta etapa, como la forma tan peculiar que tenía de vender sus deportivos, sus Bizzarrini; él mismo conducía su coche, apostándose en un determinado lugar de la carretera que llevaba de Florencia a la costa, y no esperaba otra cosa que ver aparecer un Ferrari, entonces le seguía hasta superarlo descaradamente intentando que el «ferrarista» entablase una competencia, con el fin de enterarse de qué clase de automóvil le había superado. Si el encuentro se podía completar con un pedido en firme

acompañado de un talón por el importe, la maniobra resultaba perfecta. Eran otros tiempos, otras técnicas de venta más simples pero no por ello exentas de eficacia.

Bizzarrini comienza en los primeros años 60 su carrera proyectando los primeros motores para Iso Rivolta y para Lamborghini. En 1963 y con la colaboración inestimable de Rivolta y Giugiaro, por entonces un perfecto desconocido, crea la línea de un nuevo modelo, el ISO A3L en versiones coupé y berlina, realizados a la perfección en el laboratorio de Bertone.

Bizzarrini trabaja unos años en deportivos para competición, un banco de ensayos que por entonces se empieza a utilizar con éxito. Los Grifo Stradales de Bizzarrini participan en carreras durante tres temporadas 64, 65 y 66 con malos resultados mecánicos y algunos accidentes. Finalmente se consigue como mejor resultado un noveno puesto en las 24 Horas de Le Mans en 1965.

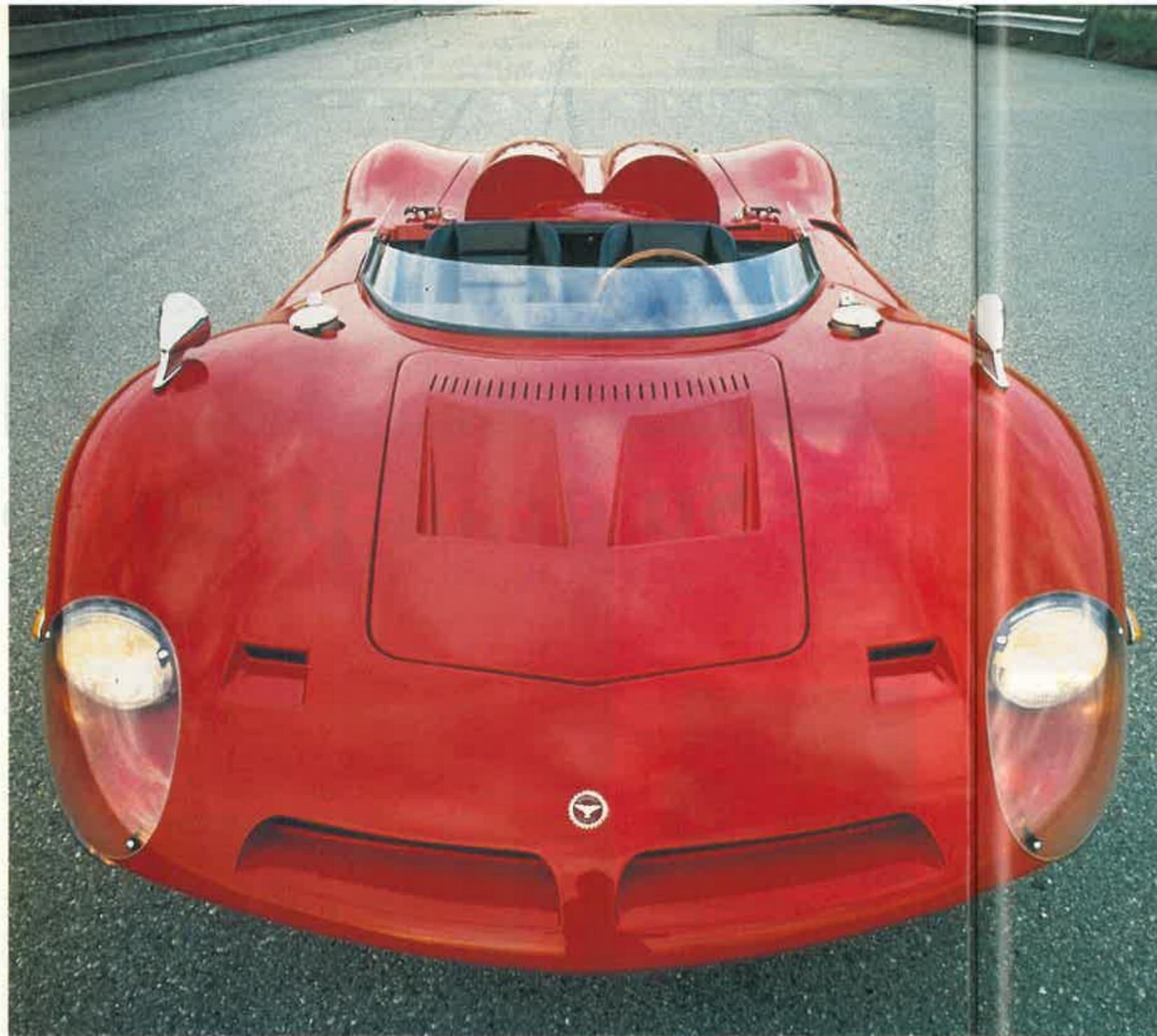


SABOR DEPORTIVO

Volante de tres radios, un velocímetro que marca 320 kilómetros por hora y un cuentavueeltas que llega hasta las 10.000 revoluciones por minuto, todo un deportivo.

DE IMPRESION

La trasera del Bizzarrini 538S impresiona por todo. Los anchos neumáticos se encargan de que se pegue al suelo como una lapa.



BIZZARRINI GT 5.300, EL ANTI FERRARI GTO

El Bizzarrini GT 5.300 Strada, es el primer deportivo que ve la luz con el nombre de su creador y ahora ilustra estas páginas rescatado de la chatarra.

En cinco años se construyeron 143 unidades, la primera con paneles de aluminio reforzado, la última con carrocería de fibra de vidrio.

Salvatore Diomante, amigo personal de Bizzarrini, se ha basado en este último ejemplar para reconstruir un GT 5.300 con mecánica original.

Unas impresionantes características técnicas acompañan a este modelo, una demostración del poderío desarrollado por los constructores en esa época. Es difícil imaginar un motor de Chevrolet Corvette con 365 caballos moviendo un deportivo de hace 20 años, pero el Bizzarrini contaba con ese potencial para alcanzar en la primera de las cuatro velocidades con las que contaba, los 120 kilómetros por hora. La velocidad punta se

acercaba a la friolera cifra de 260 kilómetros por hora, verificable entonces sólo en pistas preparadas o en circuitos.

El motor de 8 cilindros en V y carburador de cuatro cuerpos, se encontraba a gusto en el deportivo que plantaba cara a los Ferrari. Otros detalles ponían de manifiesto el gran trabajo realizado en el GT 5.300. Línea estudiada en el túnel de viento de la Universidad de Pisa, excelente aceleración, estabilidad, maniobrabilidad, diferencial autoblocante, amortiguación regulable, frenos de disco en aleación ligera en las cuatro ruedas, doble circuito de frenos, tres depósitos de carburante con una capacidad total de 135 litros, interior en piel y completa instrumentación. En fin, todo un coche de carreras vestido de calle, un deportivo que sólo unas manos expertas pueden exprimir al máximo pero que acepta sin rechistar una circulación convencional.



IDENTICO

Salvatore Diomante tiene un arte especial para reconstruir viejos automóviles. En el caso del Bizzarrini de este reportaje, ha realizado el trabajo con más cariño que con cualquier otro modelo.

El reparto de pesos, para tratarse de aquella época, está perfectamente realizado, con el motor, la transmisión y los depósitos de combustible (tres separados con una capacidad de 135 litros) bien distribuidos.

Una de las mayores preocupaciones de Bizzarrini fue el diseñar un habitáculo confortable. Para ello utilizó cuero en grandes cantidades.



LAMBORGHINI
Es el motor que propulsa al 538 S, un 12 cilindros en V con una potencia aproximada de 300 caballos, una fuerza suficiente para lanzar los escasos 650 kilogramos del más impresionante Bizzarrini a cerca de 300 kilómetros por hora.

que de Aosta, en este caso se trataba de un coupé cerrado con motor de Lamborghini. Otros proyectos fueron interrumpidos en el 68, cuando el constructor italiano se dedicó en exclusiva a realizar vehículos más modestos.

En 1979 nace un cuarto Bizzarrini 538S al que siguen dos más, construidos al comienzo de los 80 con motores V-12. Los Bizzarrini 538 S han quedado en la memoria de muchos coleccionistas. El deportivo encargado por el Duque de Aosta sigue viajando, sorprendiendo a

más de un coleccionista europeo y los tres últimos modelos construidos, seguramente nunca se hayan separado de sus primeros poseedores, esto queda ya en el misterio.

El nombre de Bizzarrini sólo vive dentro de un pequeño círculo de amigos y devotos que le admiran más que a Enzo Ferrari. Era un misterioso individualista y es una parte importante de la historia del automóvil en Italia.

Perini/ A. Mas

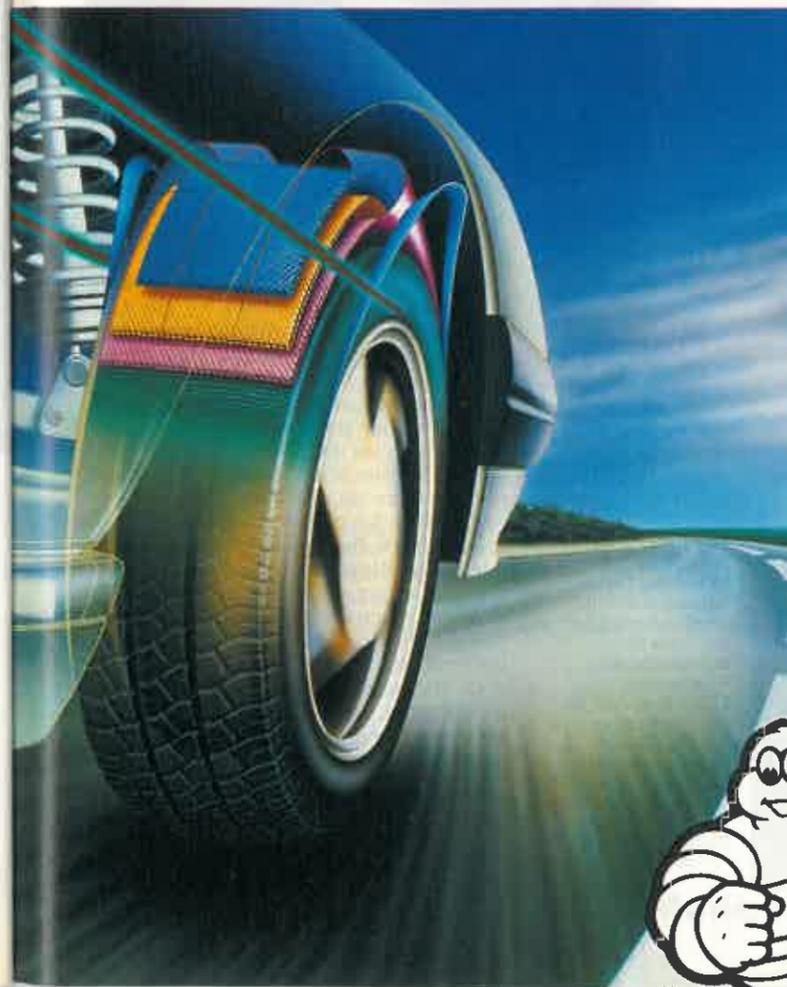
Con esta experiencia, Bizzarrini construye el Strada GT, del que más tarde aparecerían distintas versiones (Strada America, Strada 7000, Strada SS).

La historia del creador italiano atraviesa una etapa misteriosa, un periodo de tiempo en el que trabaja sobre un genuino Bizzarrini, sobre un modelo clave que rompe por entonces los esquemas del diseño. Se trata del Bizzarrini 538 S del que se realizaron sólo seis unidades en 18 años.

Todo empieza cuando Giotto reconoce que una barqueta con motor central más desarrollada sería mucho más puntera en competición y en el 65 comienza a trabajar en ella encontrándose con un problema que corta de raíz sus planes, la falta de dinero.

Un cliente americano llamado Mr. Gaminio se encarga indirectamente de recuperar el proyecto, aportando el capital suficiente al encargar a Bizzarrini un deportivo de las mismas características. Una de las imposiciones del comprador es el motor Lamborghini, un impresionante motor de 12 cilindros en V que Giotto se encarga de adaptar con brillantez al 538S. La distancia entre ejes no pasaba de 2,20 metros en este compacto coche de carreras a pesar de la monstruosa mecánica. Con todo, el peso total del conjunto se quedaba en tan sólo 650 kilogramos, lo que le permitía unas increíbles prestaciones para la época.

El segundo 538 estaba impulsado por un motor GM de ocho cilindros en V y fue el primer diseño de Giorgetto Giugiaro. Y un tercero fue solicitado por el Du-



MICHELIN

LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

La precisión al volante es fundamental para la seguridad.

Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor.

Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos.

Para que sean seguros y precisos.



MICHELIN
alta tecnología.



El diseño de automóviles camina por senderos cada vez más insospechados. Buena muestra de las innovadoras tendencias es el «Hotdog», la última creación de la firma británica MGA Developments.

HOTDOG UN BUEN BOCADO

EN la creación del «Perrito Caliente», los ordenadores han jugado un papel destacado, ya que los responsables de MGA consideran esencial la utilización de dichos elementos. El proceso ha sido rápido: en primer lugar se utilizó un boceto preparado en el sistema de diseño asistido por ordenador,

a continuación se recurrió a una base de datos matemática que dio como resultado la creación de un modelo realizado en plástico alveolar estructural o arcillas.

El resultado de este proceso ha sido un prototipo afilado, muy en la línea del Speedster de BMW, el Z-1. En el cuidado interior en el que el plástico es el material

DISEÑO AVANZADO

El Hotdog ha sido construido partiendo de las técnicas de ordenador más avanzadas. Cabe destacar su habitáculo con tres plazas. En el capítulo mecánico se ha recurrido al fiable propulsor que montan los Ford Fiesta XR2.

dominante se aprecia el esfuerzo de los responsables de la marca británica por dar sentido a un automóvil con un mercado muy restringido. El conjunto interior está presidido por dos colores llamativos, blanco y rojo que se entremezclan perfectamente, aumentando el efecto deportivo.

Pero no se terminan aquí las novedades que incorpora el «Hotdog», ya que este es un vehículo muy curioso, como demuestra el hecho de que se trate de un modelo de tres plazas, con el tercer asiento ubicado en un hueco dispuesto en la zona posterior justo entre los dos asientos. Otra de las innovaciones de este modelo es la colocación a ambos lados de la plaza trasera de dos huecos preparados para recibir dos cascos integrales.

En la parte mecánica, MGA ha optado por la fiabilidad al incorporar al «Hotdog» un motor de contrastada fiabilidad, el motor de cuatro cilindros en línea con 110 caballos de potencia que montan en los Ford Fiesta XR2.

De momento el «Hotdog» es todavía un proyecto, aunque los responsables de MGA han recibido ya más de 20 peticiones de clientes interesados en este modelo, un interés muy especial que podría inducirles a iniciar la fabricación de una pequeña serie de este innovador y curioso modelo.

Gonzalo Serrano



Elegancia, equilibrio, esbeltez. Toda la belleza del alma japonesa toma cuerpo en la rama del cerezo. Su estilización de líneas y de formas conduce a la armonía. A veces la perfección consiste en eso: una sencilla armonía.



Con la precisión de las Ciencias Exactas los ingenieros y diseñadores de Mitsubishi buscan y encuentran las líneas más avanzadas del diseño. En su cerebro y sensibilidad está la clave para conseguir máquinas plenas de elegancia, de equilibrio, de belleza. Son los Mitsubishi. Diseño puro.



Made in Japan.



EN EL SIDE CAMPEON DEL MUNDO

¿QUE HE HECHO YO PARA MERECEER ESTO?

Cuando acepté la invitación de Elf para hacer de acompañante del Campeón del Mundo de Sidecars, Alain Michel, y dar unas vueltas con él al circuito de Pau-Arnos, imaginaba que me había metido en un buen lío pero, la verdad, no pensaba que fuese de tales proporciones. Cuando escribo estas líneas todavía tengo agujetas en el biceps derecho; un hombro lo tuve dolorido todo un día; y el morado de la cadera derecha, tardará en desaparecer muchos días. Y eso que no salté disparado del «side», ni tampoco tuvimos ningún accidente. El ir en uno esos «cacharros» es mucho, pero que mucho más duro de lo que parece...

A COSTUMBRADO a verlos en los circuitos, uno piensa que es así de natural y de fácil eso de descolgarse a un lado y a otro con el trasero a escasos milímetros del suelo, entre frenadas a muerte, trazadas al límite de la adherencia y aceleraciones provocadas por ciento sesenta desbocados caballos de potencia.

Piloto y pasajero parecen formar un todo indisoluble, ejecutando un perfecto ballet digno de la más alta acrobacia. Para llegar a esa compenetración, a esa simbiosis, hace falta algo más que entrenamiento. Es necesaria una fe ciega; una fuerza fuera de lo común; y una especial capacidad para soportar el sufrimiento.

La labor del pasajero de «side» es una de las más desconocidas e infravaloradas. Tras haber podido dar varias vueltas con Alain Michel, flamante Campeón del Mundo, y con Jean Louis Millet, Campeón de Francia, jamás volveré a mirarlos con indiferencia. Lo prometo.

Primero hay que ubicarse en el poco espacio disponible: una plataforma en la que se cabe haciendo un alarde de contor-

sionismo. Una pierna en genuflexión y sentado sobre la otra, cuyo pie debe apoyarse precariamente en un pequeño canto del «side» para no irse hacia atrás en el momento de la aceleración. Luego hay que cogerse con la mano izquierda en un asa «que no has de soltar nunca», mientras que con la derecha hay que agarrarse a una de las tomas de aire: la que tienes delante y se encuentra a la espalda del piloto cuando se va sentado en las rectas o en otra que está en el costado derecho cuando te debes erguir hacia ese lado en los virajes. Y eso de descolgarse por la izquierda... mejor lo olvidamos ¿vale?

Para que mi honor no quede en entredicho diré que ninguno de mis colegas ni yo mismo intentamos hacerlo en marcha y los que lo probamos en parado acabamos rodando por tierra ante la hilaridad del respetable...

Las recomendaciones iniciales no son muy tranquilizadoras: «en la primera vuelta iré con cuidado, me giraré de tanto en tanto y si algo va mal me avisas. Si todo es correcto, en la segunda aceleraré un poco más. Sobre todo, si tienes algún

A RAS DE SUELO

Simon Birchall, el «paquete» titular de Alain Michel opina que lo más difícil es cambiar de postura cuando se está en plena frenada, sobre todo en las chicanes. En la foto, de pie, sonríe mientras observa a nuestro compañero de Motor 16 encaramado al side.



ASI ES UN SIDE

TRES ruedas. Todas distintas. Las tres son de 13 pulgadas de diámetro, la delantera tiene 8,2 de ancho, 9 la del side y 10 la motriz. Estas soportan un chasis monocasco LCR -Louis Christen Racing- mediante unas suspensiones de escasísimo recorrido entre las cuales destaca la delantera.

Hace unos años, Rolf Biland cogió un monopla de cuatro ruedas, le sacó una de atrás, centró la restante y colocó al pasajero cómodamente sentado en el centro para que permaneciera inmóvil sólo como lastre. Esto se ha prohibido. Ahora las tres ruedas deben dejar sólo dos trazas en el suelo, y así las de la moto están casi alineadas, aunque separados sus ejes al máximo de forma que permita obtener esa traza única. Tres discos de freno ventilados, neumáticos Yokohama o Avon especiales para «side», llantas desmontables y un complicado tren delantero son algunas de las características de la parte ciclo, mientras que el peso total es de 185 kilogramos.

El motor es un Krauser de 500 centímetros cúbicos, de dos tiempos. El primero en montar este motor fue el propio Michel en 1980. Entonces era el de la Yamaha TZ 500, de cuatro cilindros en línea. Cuando se terminaron los recambios, Krauser fundió unos cárteres, fabricó cigüeñales y ahora está estudiando para la temporada próxima una nueva caja de cambios de seis velocidades. Los cilindros son dos pares de Yamaha TZ 250 de 1990 refrigerados por agua y

con unos escapes fabricados por Jean Louis Millet que es precisamente el campeón galo de la especialidad y quien también nos «paseó».

Ya hemos narrado como va el pasajero, por su parte el piloto debe arrodillarse con el vientre y el pecho apoyados en una carcasa que cubre el sistema de dirección, apoyado sobre sus espinillas por lo que no hay estriberas: los pies manejan el freno y el cambio como en cualquier moto y la mano derecha se libra de accionar el freno delantero. Un desconectador de encendido unido al mono de cuero mediante un cordón elástico es un peculiar sistema de seguridad pues así el motor se para en caso de accidente. Como instrumentos de control tan sólo un cuentavueltas que puede llegar a 13.000 revoluciones «pero hoy sólo nos hemos acercado a las 12.000 en alguna ocasión» y un termómetro de agua.

Estos ingenios transmiten 160 caballos a la rueda trasera en un régimen de utilización más restringido que en las motos de similar cilindrada, pero «es que aquí nosotros podemos jugar más con los derrapajes». Con ello son capaces de desarrollar velocidades de 260 kilómetros por hora en las rectas de Spa mientras que en Pau-Arnos, Michel alcanzaba los 200, pero para ello era preciso que su acompañante se llamase Simon Birchall, porque «cuando os llevo a vosotros las reacciones del «side» son desconcertantes, nunca sé como estáis colocados». Pues gracias, hombre.

MOTOR KRAUSER
Con 500 centímetros cúbicos, estos ingenios transmiten 160 caballos de potencia a la rueda trasera. Son capaces de desarrollar velocidades de 260 kilómetros por hora.



problema me das unos golpes en la espalda!». Asiento con la cabeza mientras con un empujón los mecánicos ponen el «side» en marcha.

El motor cobra vida con alegría, un zumbido penetrante, metálico, lo invade todo. Ante mí veo la pista a ras de suelo y a mi derecha el largo proyectil en cuyo interior va metido Alain Michel, que se encuentra casi un metro más adelante. De él sólo veo la espalda y el casco. La función va a comenzar...

hoy día vamos muy despacio y esa posición acurrucada no es que me convenza demasiado. En realidad es incómoda, resbalan los pies y me cuesta mantenerla. Sin embargo no tengo tiempo de pensar porque llega el primer viraje y aunque sea a velocidad moderada es el primer ensayo general. Aprieto con más fuerza las manos y en cuanto giramos, todo el cuerpo debe ponerse en tensión para mantener la posición y no caerme fuera del «cesto». Comenzamos bien... Alain enfila la salida del viraje y abre el acelerador y ello me obliga a hacer todavía más fuerza para no caerme por detrás. Rectita y frenada: «Hombre, al menos ahora me puedo apoyar bien en el carenado y puedo relajar los músculos, pero, ¡ostrás, cómo se me clava en la cadera el canto del chasis!». Otro trocito de recta, por lo tanto a hacer fuerza con los brazos para no irme hacia atrás y de nuevo una curva. Esta es a la derecha, por lo tanto de las que me escupen hacia fuera. En éstas, toca estirar las piernas y echar el cuerpo por encima del carenado. Lo puedo hacer porque no corremos demasiado... Todo es peor en los virajes a la izquierda porque tendría que descolgarme pero cualquiera lo hace, así

Todo es peor en los virajes a la izquierda porque hay que descolgarse de forma espectacular

que me mantengo acurrucado pero de nuevo el maldito canto del chasis me machaca la cadera. Incómodo y con ciertos problemas, concluimos el primer giro.

No es momento para arrepentirse, al fin y al cabo a eso hemos venido y en cualquier caso es tarde para cambiar de decisión, puesto que oigo cómo el motor sube de vueltas con furia. Para evitar caerme hacia atrás tengo que redoblar la fuerza de los brazos que ya empiezan a acusar el cansancio pues es preciso tenerlos doblados y en tensión. Súbitamente llega la primera frenada. Ahora no hay descanso. Los brazos deben mantener el cuerpo, pues de lo contrario saltaría por delante. La obsesión por agarrarme me hace olvidar por completo si debo salirme a un lado o hacia otro... y cuando se me ocurre que podría inclinarme hacia ese lado noto como bajo los efectos de la aceleración el «side» se atraviesa ligeramente. Alain va subiendo de marchas, lo cual me obliga a seguir agarrado al asa de la supervivencia pues ése es el instinto que me da fuerzas para no soltarme, porque en cuanto llevamos unos cuantos virajes, unas cuantas frenadas y aceleraciones, los brazos y el cuerpo ya no pueden más. Cuando enfilamos la recta de deceleración y el motor baja de revoluciones siento un tremendo alivio: la vuelta al fin ha terminado.

Me bajo jadeando, los brazos temblorosos, pero la mirada brilla: acabo de vivir algo indescriptible. Tras un rato de descanso vuelvo a dar otro par de vueltas, sólo tandas de dos, que no hay quién aguante más, y le cojo un poco el aire aunque sin alardes pues sólo acierto a mantenerme con esfuerzo en mi lugar.

El sufrimiento físico es el mismo que

QUEN ES ALAIN MICHEL

ALAIN Michel nació el 23-F de 1953 en Montélimar y si sus comienzos fueron con dos ruedas, pronto se pasó a las tres. Lleva quince años participando en el Campeonato del Mundo y tuvo unos comienzos brillantes: ganó su primera carrera de Campeonato francés y fue segundo en la siguiente participación: el Gran Premio de Francia. En el segundo Gran Premio fue sexto y se colocó líder del Mundial. Ello sucedía en 1976. Desde entonces ha ganado 17 Grandes Premios y ha sido tres veces Subcampeón del Mundo. Su equipo es reducido y se compone de sólo tres personas: su esposa Dominique, Simon Birchall y él mismo que hace de mecánico y preparador.

Desde 1987 Elf es su patrocinador y dado el galardón conseguido este año su ayuda proseguirá en el futuro, aunque los presupuestos que barajan estos hombres harían reír a un piloto de 125 cc, que piden cinco veces más y eso que corren solos.



ALAIN MICHEL
Es el llamante campeón del mundo de sidecars.

antes, me sigo clavando el dichoso chasis, los brazos continúan quedando hechos polvo, las manos doloridas, pero al menos disfruto algo más del placer de la conducción: los derrapajes, las frenadas, las trazadas, la embriagante alegría del motor subiendo de vueltas, la excitante sensación de notar que vamos en dos ruedas en los virajes a izquierdas porque yo no me cuelgo... En la pista la sensación me recuerda la de un kart ya que la visión a ras de suelo es semejante y el comportamiento con esas suspensiones tan duras y de escasísimo recorrido es muy similar.

Hemos ido deprisa, pero ni mucho menos en los tiempos que Alain hace cuando va con Simon Birchall, su «paquete» titular que reconoce que «lo más difícil es el cambiar de postura cuando se está en plena frenada, por ejemplo en las chicane» o que explica que «en la aceleración me pongo encima de la rueda para ganar tracción». Una vez que lo hemos probado llegamos a comprender el mérito de esos hombres que durante tres cuartos de hora son capaces de mantenerse agarrados a unas precarias asas sosteniéndose todo el tiempo a base de brazos para contrarrestar las fuerzas de inercia originadas por su cuerpo bajo los efectos de las aceleraciones y las frenadas. Cuando nos bajamos Alain Michel sonríe satisfecho, con un cierto aire socarrón, como si por sus adentros pensara: «¿No querías emociones? Pues ahí las tienes.» al tiempo que Simon Birchall, divertido y relajado, contempla con misericordia a esos patosos imitadores que lo han suplantado grotescamente por unos minutos.

José Luis Aznar
Fotos: Miguel Rovira/ JAS

Me bajo jadeando, los brazos temblorosos, pero la mirada brilla: acabo de vivir algo indescriptible

Son hombres con una idea fija: superar barreras, superar lo imposible y sobre todo, conseguir un lugar de honor en el libro Guinness de los récords, aunque para ello tengan que arrastrarse a 200 kilómetros por hora sobre el asfalto o deslizarse, a tumba abierta, por una ladera nevada. Son los locos de la velocidad.

El francés Jean Paul Dienne es el primer hombre que alcanza la velocidad de 219 kilómetros por hora deslizándose sobre el asfalto arrastrado por una moto.

Se trata de una nueva modalidad deportiva de Esquí-Tractée -esquí a remolque- en la que ha superado en 23 kilómetros el récord que hasta ahora ostentaba el austriaco Toni Eder.



PROTECCION

A 200 por hora cualquier protección es poca.

La moto-tractora de Dienne, una Suzuki GSX 1.100 es la gran innovación en esta prueba. Ofrece una resistencia aerodinámica mínima, lo que no sucede si se utiliza un coche en el intento y permite mayor velocidad a los componentes del conjunto.

La prueba se ha desarrollado en el circuito francés de Paul Ricard. Los gendarmes franceses acudieron provistos de sus radares para medir la velocidad y como testigos de la hazaña de Dienne. Los radares, que por una vez no sirvieron para denunciar a los automovilistas más audaces, registraron la velocidad exacta de 219 kilómetros por hora.

La preparación y técnica que necesita esta nueva disciplina de exhibición es extraordinaria, el propio recordman mundial de esquí sobre asfalto practica como deporte base el esquí náutico, además de ocupar sus horas en un centro deportivo de Montpellier del que es Director técnico.

Los elementos utilizados para la realización de la prueba son muy variados y hay que cuidar mucho los detalles. Los esquís son lo más importante; se utilizan esquís acuáticos, de madera, marca Reflex, que fueron creados en un principio para los saltos. Jean Paul ha introducido nuevos elementos para adaptar los esquís a la carrera sobre asfalto, caso de

RECORD DE ESQUI

VOLAR A RAS DEL SUELO



INVITADOS DE EXCEPCION

Los radares de los gendarmes franceses fueron los encargados de certificar que Jean Paul Dienne había alcanzado una velocidad de 219 kilómetros por hora.



NUEVA MODALIDAD DEPORTIVA

El Esquí-Tractée o esquí a remolque es una nueva especialidad que está más cerca de la locura y del espectáculo que del deporte.



SUZUKI GSX 1.100 - R

La Suzuki 1.100 tiene una cilindrada de 1.127 centímetros cúbicos y en ella la relación peso (219 kilos)-potencia (143 caballos) es de 2 kilos/caballo, lo que permite arrastrar a un hombre de 95 kilos a una velocidad de 219 km/h.

La inmensa aceleración que posee esta moto permite alcanzar la velocidad deseada en escasos segundos. En 50 segundos puede llegar a 240 km/h.

La excelente aerodinámica de esta Suzuki es uno de los factores más favorables que han intervenido en la realización de esta prueba.



GRAN DESGASTE

El desgaste de los esquís es evidente.

los dos bordes de acero de 2 cm. de espesor, y de las fijaciones para las botas específicamente diseñadas para esta prueba puesto que la postura adoptada sobre el asfalto no es igual a la adoptada en el descenso sobre nieve. Se han añadido en la base de los esquís unos recubrimientos de teflón de cuatro centímetros de grosor.

Al final de la prueba los esquís quedaron totalmente desgastados. El roce de éstos en el suelo durante la prueba hizo que se calentaran hasta una temperatura de 100°C en cada intento, por lo que entre cada tentativa de batir el récord había que esperar un mínimo de 10 minutos para que descendiese la temperatura y se enfriasen los esquís.

La protección del corredor no es excesiva, a pesar de que los riesgos que se corren en una caída son muy altos. Jean Paul asegura que en los cuarenta ensayos realizados, como si de la prueba definitiva se tratase, no ha corrido ningún peligro...

Este afán de superación en prácticas tan arriesgadas como de la que hablábamos anteriormente han conseguido tal aceptación que incluso se proponen como disciplinas de exhibición en los Juegos Olímpicos. El riesgo y la velocidad serán sus máximas.

Ana M^a Pardo

Motor 16 / 75



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	320i / 4 p.	1985	Llantas / Pintura Metalizada	1.600.000	Autogal
Mercedes	380 SE Aut.	1985	Full Equip	2.700.000	Autogal
BMW	316 / 4 p.	1984	Radio / Cierre	1.300.000	Auto Ampuria
BMW	320i	1987	Full Equip	2.350.000	Auto Ampuria
BMW	735i AL	1988	Full Equip	6.500.000	Auto Lago
BMW	730i	1987	Full Equip	3.900.000	Auto Lago
BMW	316i / 4 p.	1988	Pint. Metalizada	1.850.000	A. S. Busquets
Alfa Romeo	75	1986	Pintura metalizada / Air. Aco.	950.000	A. S. Busquets
BMW	323i	1983	M-Technic	1.950.000	A. Albelda
Renault	Alpine V-6 T	1988	Cuero / Climatizador	4.500.000	A. Albelda
BMW	316i / 4 p.	1986	Radio	2.000.000	Autosa (Oviedo)
BMW	735i	1986	Full Equip	5.200.000	Autosa (Oviedo)
BMW	316	1986	Air. Aco.	1.400.000	Bertolín
Porsche	911 Cabrio	1986	Full Equip	5.500.000	Bertolín
BMW	316	1984	De serie	1.350.000	Carmelo
Audi	90 2.2 E	1989	Air. Aco.	2.400.000	Carmelo
Lancia	Thema i.e. 16 V	1989	Full Equip	3.200.000	Dipauto
Audi	Coupé 2.2	1987	Air. Aco. / Llantas / Dir. Asistida	1.650.000	Dipauto
BMW	320i / 4 p.	1986	Cierre / Pintura Metalizada	1.950.000	Elitemotor
Volvo	360	1988	Full Equip	1.475.000	Elitemotor
BMW	535i	1989	Full Equip	5.700.000	Fersán
BMW	320i / 4 p.	1986	Air. Aco. / Radio	2.300.000	Fersán
BMW	735i	1987	Climatizador / Cuero	6.200.000	G. Guarnieri
Mercedes	190 E	1987	Air. Aco. / Cierre / Dir. Asistida	2.000.000	G. Guarnieri
BMW	M-535i	1987	Full Equip	3.700.000	Hispanóvil
BMW	735i A	1987	Full Equip	4.500.000	Hispanóvil
BMW	320i / 4 p.	1986	Air. Aco.	1.900.000	Martín i Conesa
Mercedes	300 E	1987	Full Equip	3.800.000	Martín i Conesa

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Mercedes	300 SEL	1987	Full Equip	4.500.000	Mengual
Porsche	944	1985	Full Equip	2.800.000	Mengual
BMW	528i	1983	Air. Aco. / Dir. Asistida	1.500.000	Motor Central
BMW	525i A	1989	Air. Aco. / Pintura Metalizada	4.000.000	Motor Central
BMW	325i	1988	Air. Aco. / Alarma / M-Technic	3.000.000	Movilnorte
Audi	200 T	1987	Alarma / Cierre / Climatizador	3.400.000	Movilnorte
BMW	735i	1986	Climatiz. / Asientos eléctricos	5.100.000	Muntaña
Mercedes	190 2.3 16 V	1988	Full Equip	4.700.000	Muntaña
BMW	324d	1987	Air. Aco. / ABS / Llantas	2.500.000	Noguera Piñol
BMW	525i	1988	Climatizador / Alarma	4.200.000	Noguera Piñol
BMW	320i / 4 p.	1986	Full Equip	2.400.000	R. Calatayud
BMW	520i	1988	Full Equip	3.500.000	R. Calatayud
BMW	316i	1987	Radio	1.550.000	Rex Motors
Alfa Romeo	75 Turbo	1988	Air. Aco. / Radio	1.600.000	Rex Motors
BMW	635 CSi	1983	Full Equip	2.500.000	Ruera Sport
BMW	323i	1984	Llantas / Air. Aco.	1.700.000	Ruera Sport
BMW	735i	1982	Air. Aco. / Llantas / Climatizador	1.525.000	Sánchez Motor
Ford	Sierra Cosworth	1989	Equipo Hi-Fi / Techo	2.700.000	Sánchez Motor
BMW	316 / 4 p.	1987	Alarma / Techo	1.450.000	Stinus
Peugeot	309 GTI	1988	Air. Aco. / Alarma	1.500.000	Stinus
BMW	530i A	1989	Climatizador / Radio	4.200.000	T. Cayma
Lancia	Thema 2.1	1986	Full Equip	2.200.000	T. Cayma
BMW	730i	1987	Llantas / Climatizador	4.200.000	Turalsa
BMW	745i A	1984	Full Equip	1.900.000	Turalsa
BMW	735i	1989	Full Equip	6.500.000	Veimsa
BMW	530i	1989	Full Equip	4.800.000	Veimsa
BMW	320i	1986	Full Equip	1.850.000	Velomóvil
Opel	Kadett 1.6	1989	Full Equip	1.250.000	Velomóvil

AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA ORENSE**
AUTO AMPURIA, S. A. Ctra. Olof, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTOSA Tenderina Baja, 68-70. Tel. 20 02 61. **OVIEDO**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternes, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**

CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
DIPAUTO, S. A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
G. GUARNIERI, S. A. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**

MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS, S. A. Gran Via Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**

RUERA SPORT, S. A. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR Ctra. Nacional II, Madrid-Barra, Km. 32,300. Tel. 882 17 35. **MADRID**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL, S. A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



LA MODA DEL COMPACT DISC

SOFISTICACION ROADSTAR

El Compact Disc se está incorporando progresivamente a los equipos de sonido de nuestros automóviles. La gama que nos ofrece Roadstar se amplía con dos nuevos y sofisticados sistemas de compact disc que incorporan sintonizador de radio digital. Estos dos modelos, el CD-690 y el CD-680, están equipados con lector láser de tres haces, que garantizan una lectura rápida y fiable de cada pista, y pueden ser programados con una secuencia previa de hasta 16 pistas. La gran ventaja del sistema CD reside en la posibilidad de programar un orden o elegir en cualquier mo-

mento una canción determinada. Además, por supuesto, hay que referirse a la gran calidad de reproducción que ofrecen estos aparatos. El sintonizador de radio incorporado por estos sistemas, posibilita la re-



MODELO CD 690
Puede ser programado con una secuencia previa de hasta 16 pistas. La gran ventaja es la posibilidad de elegir un orden o un tema en cualquier momento.

cepción de 48 emisoras preseleccionadas en memoria con Display de función LCD y sintetizador de frecuencia; además incluye un modernísimo decodificador de información de tráfico SDK. El CD-690 proporciona una potencia de 2x25 vatios y admite discos compactos de doce y ocho centímetros de diámetro. Para evitar los robos incluye el sistema «Safe and Sound» que permite extraer el aparato. También el CD-680 incluye la opción de seguridad con un soporte extraíble y admite discos compactos de doce centímetros de diámetro. Las posibilidades que ofrecen los reproductores de CD son realmente útiles en el automóvil.

MODELO CD-680
Este reproductor de Compact Disc ofrece un lector de láser de tres haces.

SONIDO ESPECIAL: ECUALIZADOR KENWOOD

UNA de las últimas novedades presentadas por la firma Kenwood es este ecualizador gráfico de nueve bandas. Sus funciones están totalmente computerizadas y tiene tres memorias de ecualización preajustadas de origen para controlar la sonoridad, el refuerzo del sonido vocal y la respuesta acústica plana. Los gráficos se pueden variar de color, eligiendo entre verde y ámbar y se



puede regular la iluminación y el brillo. El control de volumen se puede bloquear y el ajuste de la ecualización se efectúa mediante pulsadores para facilitar el manejo al conductor.

La alta sofisticación de este aparato se ve reflejada en un sonido realmente irreprochable. Las dimensiones de este ecualizador son 180x25x150 milímetros.

REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una reacción en cadena con un sonido realmente Contundente!

2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Ecualizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



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



KX 500 R

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 1.4 T2S. Año 88.
- BMW Z-1. 3 meses uso.
- BMW 325i. 46.000 km.
- BMW 525i. Full equip. Año 88.
- BMW 730i. Año 87.
- BMW M-3. 42.000 km.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- BX 19 GT. 54.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX. 63.000 km.
- Mercedes 300 E. año 88. Full.
- Mercedes 190 E. 58.000 km.
- Mercedes 300 E. 24v. año 90.
- Mercedes 190 D. 2.5. 81.000 km.
- Ford Orion 1.6 GL. Año 88.
- Peugeot 309 GT, A.A. 24.000 km.
- Peugeot 205 SRD. 62.000 km.
- Porsche 944. 43.000 km.
- Porsche 924. 79.000 km.
- Renault 25 V6 turbo. 62.000 km.
- Renault 11 Turbo. 58.000 km.
- Renault 18 Diesel. familiar, año 84.
- R-11 diesel. Año 88.
- Volvo 264 GLE. Full Equip.

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, M-KY
A. CLIMATIZADO, ABS Y
TODOS EXTRAS
MES ABRIL'90, COLOR PLATA
3.700.000 ptas.
Tels.: 690 40 89-690 60 21

PARTICULAR VENDE

**PORSCHE 911
3.3 TURBO**

1979. COLOR PLATA.
MUY BUEN ESTADO
TEL: (91) 2 18 88 19

**HONDA
SPAZIO
2.5**

TEL: (91) 2 59 65 08

BMW M-635 CSI 286 cv, impecable, full equip, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 22 11 11. Horas de oficina.
¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: 61 21 26 oficina 61 11 78 fax/61 11 59 particular. Seriedad absoluta.
VENDO Peugeot 505 GTI, aire acondiona-

do, elevalunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: 715 56 48.
GOLF GTI rojo, M-HX, año 1987, aire acondicionado, llantas, particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 431 15 15. Federico.
PARTICULAR vendo Opel Kadett GSI 16v, 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 de comercio.
MERCEDES 300 CE (coupé), C-6960-AN. Por desplazamiento, 29.000 km, muchos ex-

tras, un año. Revisiones oficiales. 30 % menos precio oficial. Tel.: (91) 352 47 87. Sr. Varela.
DESCAPOTABLE 850 Spider, 1969, carrocería Bertone, excelente estado. 850.000 ptas.
PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo-dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.
VENDO Ford Escort RS Turbo, negro, 6 meses, techo solar, elevalunas, cierre seguridad, mecánica. 1.600.000 ptas. Tel.: 563 85 50. Tardes.

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

EUROCAR: COCHES NUEVOS

Todas marcas / Todos Modelos

con descuento
174 bld de Créteil
94100 Sain Maur (Paris)
Tel: 33 / (1) 4 28 33 450 - Fax: 48.89.04.65

SANCHEZG. m. b. h.

LOCALIZACION DE AUTOMOVILES (CABRIO, KAER, TODO TERRENO, ETC...) TODOS LOS PRECIOS, DE PRIVADO A PRIVADO. TRAMITE DOCUMENTOS, DESPLAZAMIENTO, RESERVA DE HOTEL, RECOGIDA AEROPUERTO, TODO EN UN FIN DE SEMANA. Tel: 07/49-209-77830 a partir de 19 horas

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

TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

OPEL KADETT

LA SEDUCCION DE LA INGENIERIA ALEMANA

AHORA

100.000 PTAS. MENOS

Kadett le seduce con 100.000 ptas. menos al comprar cualquier turismo Kadett. Así, sin condiciones. Es el precio de la seducción.

Promoción válida para turismos Kadett en stock comprados y matriculados antes de fin de mes. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

AUTOTODO, S. L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 519 76 11
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36-63 (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)
Ferrocarriil, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 43
Exposición: Avda. de la Sierra, 27
SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 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
Exposición: PARQUESUR. Tel. 680 11 93

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 108. Tel: 561 48 00 Fax: 561 48 06 28021 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

COMERCIANTE!
 ¿Tienen licencias de importación? De Boer Import-Export les ayuda a comprar sus coches japoneses en Holanda o Bélgica. De Boer; Meuvet 04; 5664 HM Geldrop. Holanda. Tel. y Fax: (07) 3140/59119.
PORSCHE 944 blanco, aire acondicionado. 2.400.000 ptas. Procedente mercado nacional (no importación paralela). Garantía 6 meses. Turbomóvil, S.A. Tel.: 733 73 97.
SEMIESTRENO: Toyota Supra 3.0 Targa. 4.500.000 ptas. Full equipo, 25.000 km, blanco. Teléfono: 733 78 07. Garantía 18 meses.
1987 Porsche 911 Carrera Cabrio. 5.800.000 ptas. Garantía un año. Procedente de la empresa Turbomóvil, S.A. Contactar teléfono: 733 73 97.
911 Turbo clásico, impecable. 4.750.000 ptas. Tel.: 733 75 98 y 733 78 07.
F. Tomé. VW Polo Classic 1.3, año 88. Garantía 18 meses. 650.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Opel Senator 3.0 CD, full equip, «precioso», año 85. 1.350.000 ptas. Tel.:

747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Seat Marbella, matriculado en febrero del 90 por sólo 575.000 ptas. Garantía de vehículo nuevo. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Alfa 75 2.0 TS, A.A., como nuevo, año 88. Garantía 12 meses. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Citroën BX TRD, año 85. Garantizado. 750.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
FERRARI Testarossa, modelo 90, nuevo, color rojo. 25.450.000. Fax: 658 13 60.
JEEP Cherokee turbo diesel, blanco, aire, servodirección, etc., 15.000 km, enganche. Tel.: 658 11 97.
JEEP Cherokee Limited como nuevo, full equip, 15.000 km, gris. 2.000.000 ptas. Tel.: 658 11 97.
FERRARI 328 GTS, 2 años, perfecto, rojo.
F. Tomé. Renault 21 TXE, A.A., año 87. Garantía 12 meses. 1.290.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Renault 25, año 86. Garantía 12 meses. 1.450.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. VW Santana 1.8, impecable, año 87. Garantía 12 meses. 1.025.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.

PARTICULAR ALFA 75 2.5 Q-V IMPECABLE
 Aire acondicionado, un solo propietario. Siempre en garaje. 1.150.000 Ptas. Tel.: (91) 563 98 08. Srta. CARMEN

AUTO-MASER
 Ford Sierra 2.0i Ghia, 89 1.525.000 ptas.
 Suzuki Swift 1.3 GTI, 16V, 88 1.100.000 ptas.
 Renault 5 GT T., motor a estrenar, 86 800.000 ptas.
 Opel Omega 2.0 CD, ABS, A.A., 87 1.875.000 ptas.
 Range Rover 1.050.000 ptas.
 Renault 21 TXE, A.A, D.A., 87 1.200.000 ptas.
 Ford Orion 1.6 I, equipo RS, 87 1.050.000 ptas.
 Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

VW GOLF ROJO
 MATRICULA B-4840-HW POCOS KILOMETROS
 PRECIO MUY INTERESANTE
 (91) 4 35 00 23
 horas de oficina

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

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



DITECNICA
 C/ HUERTAS DE ARAJO, SIN. PARACUELLOS (MADRID)
 TEL.: (91) 658 11 97. FAX: (91) 658 13 60.

F. Tomé. Seat Málaga GLX, con menos de un año. Garantía 18 meses. 945.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Sr. San Antonio.
FERRARI Testarossa, modelo 90, nuevo, color rojo. 25.450.000. Fax: 658 13 60.
JEEP Cherokee turbo

13.600.000 ptas. Fax: 658 13 60.
PORSCHE 928 S4, nuevo, 5.000 km, con garantía, color azul, cuero negro. Precio: 10.200.000 ptas. Fax: 658 13 60.
CAN, S.A., nuevos todas marcas. Mejor tasación.

204 cv, impecable. 3.600.000 ptas. Admito cambio. Muchos extras. Tel.: 256 17 17.
VOLKSWAGEN Golf GTI, aire acondicionado, etc., 1988, impecable. Tel.: 255 86 21.
MERCEDES 300 E, ABS, aire, airbag, autoblocante, llantas, techo, suspensión, nivel, etc. Precio convenir, 1987. Aceptamos cambio. Azcona, 62.
VW Corrado 16v, blanco, 12.000 km, impecable. Admitimos cambio. Precio convenir.
BMW 316i, diamante negro, servodirección, aire, M-LG, 7.000 km, julio 1990. Azcona, 62.

F. Tomé
 Concesionario



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

ANUNCIESE EN MOTOR 16 MADRID
 Teléfono: (91) 248 00 69

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



RONAL TARGA mama BRAID Zender BBS

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



VEN A VERNOS Y ¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!

CAR - SHOPPING S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

- GARANTIA EN SERVICIO OFICIAL HASTA 2 AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- FINANCIACION INMEDIATA, HASTA 5 AÑOS, INTERES MINIMO

EMPRESA RECOMENDADA

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

AUDI: 200 TURBO QUATTRO, 86, 2.800.000 (Y MAS MODELOS).

BMW: 324 D, 88, 2.300.000. 525i, 89, 4.000.000. 735i, 88, 4.700.000 (Y MAS MODELOS).

PORSCHE: 944 TURBO, 88, 4.800.000 (Y MAS MODELOS).

¡OFERTA!
 Mercedes 300 SE
 7.500 \$ (aprox)
 1.791 en \$.

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

¡OFERTA!
 300 E
 7.000 \$ (aprox)
 1.791 en \$.

¡¡ NUEVO TELEFONO !! ERICSSON POCKET
 SERIE 900 DIGITAL

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

- SIN INSTALACION -
- SIN INTERFERENCIAS -
- LINEA INMEDIATA -



INSTAL AUTO

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



¡ANUNCIESE HOY!

Motor 16
 ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

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

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

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

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

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma

JEEP CHEROKEE 4x4

SERVICIO POST-VENTA GARANTIA



DITECNICA

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

TURBO DIESEL. Desde 3.980.000 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

Mercedes 230 E, particular, aire, techo, llantas, ABS. Precio: 2.975.000 ptas. Tel.: (91) 672 72 11. Gerardo.

VENDO BMW M-535i, modelo 1987, cpto. extras. Precio a convenir. Tel.: 369 32 77/24 67. Horas: de 9 a 14 y de 17 a 20, Sr. Nieto.

URGE vender Audi Coupé Quattro, A.A. 2.000.000 ptas. Contado. (96) 382 45 24. Valencia. Siempre en garaje.

PORSCHE 924 S, año 86, full equipo, 40.000 km demostrables. Tel.: 730 03 55. Sr. Fernández.

RANGE Rover TD, año 88, aire acondicionado, impecable. Tel.: 447 11 85.

MERCEDES 250 CE coupé, cuero. Precio: 1.250.000 ptas. Tel.: 270 15 15.

NISSAN Patrol corto, M-HD. 1.600.000 ptas. Tel.: 331 48 48. Noches.

AUDI coupé GT, full equipo. 1.500.000 ptas. Tel.: 270 11 18.

AUDI 100 CD 5 E, full equipo. 690.000 ptas. Tel.: 270 83 82.

PEUGEOT 505 SRD Turbo diesel. 690.000 ptas. Tel.: 571 17 54. Preguntar por Santiago.

CABRIO BMW 325i, año 87, ABS, tapicería de piel, dirección asistida, cierre centralizado, lavafaros, suspensión M-TECH, stereo Clarion extraíble, llantas, alarma, impecable, motivo cambio de residencia, nuevo. Precio: 6.400.000 ptas; ahora 3.650.000 ptas. Información: (976) 53 61 17/21 52 61.

SAAB 9000 I, año 88, 39.000 km. 2.500.000 ptas., ordenador, interior de cuero. Tel.: (974) 36 40 05.

NISSAN 200 SX, estrenar, 0 km, procedente de concurso, garantía oficial, todos ex-

tras, precio interesante. Tel.: 542 52 04 (Horas de oficina).

DE particular a particular, MG Montego EFI 2.0, M-HF, buen estado, pocos km. Tel.: 256 46 55. Precio: 800.000 ptas.

PARTICULAR vende: Mercedes 300 SE, mod. 86, matrícula de Málaga, 73.000 km, original sin accidentes, duerme en garaje, azul metalizado, automático, aire acondicionado, tapicería de cuero gris, calefacción asientos, techo eléctrico, control automático de velocidad, sistema ABS, indicador tempe-

ratura exterior, sistema de economía de carburante y conducción deportiva; elevalunas eléctricos, cuatro puertas, cierre centralizado, llantas de aleación ligera. Precio: 3.700.000 ptas. Teléfono: (952) 83 09 25. Llamar de 12 a 14 horas.

SIERRA Cosworth, particular se vende, 33.000 km, impecable. Tel.: (974) 24 11 67.

PARTICULAR vende turismo Audi Quattro, 200 cv, octubre 85, impecable, aire acondicionado, frenos ABS, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, alarma, equipo musi-

JEEP WRANGLER 4x4

SERVICIO POST-VENTA GARANTIA



DITECNICA

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

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

cal, llantas Ronal «8», con neumáticos P-7F, ordenador multifuncional, sensacional. Toda prueba. 4.500.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41.

RENAULT 5 Turbo 1, original, posibilidad de transformación para competición. Precio:

3.800.000 ptas. Preguntar por Salmerón. Tel.: (967) 21 60 00.

BMW 320i, año 89, azul, 2 puertas. 1.800.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

LANCIA Delta 1.600 GT, azul metalizado, llantas aleación, motor, 15.000 km, ningún

golpe. 450.000 ptas. Martín. Tel.: (93) 203 42 31.

PARTICULAR vende Alfa 33 1.7, impecable, oportunidad 1.000.000 ptas. Teléfono: (93) 666 03 42.

FORD Sierra 2.0 L coupé, aire, servodirección, techo, etc.,

1986, rojo. Buen estado. Azcona, 62.

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

LANCIA Delta Integrale, 1988, extras. Azcona, 62.

RENAULT 11 Diesel,

año 1988. Teléfono: 549 57 88.

BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Tel.: 549 64 71.

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

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

KITS, ALERONES, PARRILLAS, FALDOS, VOLANTES, ETC.



Europarts

NUMERO UNO EN ACCESORIOS AERODINAMICOS (PERSONALIZACION DE TODAS MARCAS Y MODELOS)

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	GRAELY	Del Andalucía	Tel. 958-20 80 06	SPORT ALTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
TECSE	Gurpuzcoa	Tel. 945-28 10 11	SEMAUTO, S. A.	Galicia-Leon	Tel. 987-41 05 98	REPUESTOS GELSAN	Oviedo	Tel. 985-28 39 00
DIOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	KIQU	Vizcaya	Tel. 94-620 04 59	ADAICO	Nararra	Tel. 948-27 80 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVIAUTO, S. A.	Vizcaya	Tel. 945-13 12 41	AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983-39 20 34
			AUTOSCRATCH	Balears	Tel. 971-46 89 80	SPORT-ALTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sres. MORA ECHAVARRIA CARPAS
Martinez 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.

LUNAS
DE ORO

BMW M-3, año 88, 22.000 km, full. Tel.: 549 57 88.
AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Tel.: 549 64 71.
ALFA GTV 2.0, año 82, 79.000 km, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.
PORSCHE 944, año

J&R. Tel.: 245 66 60.
SEVILLE 1985, negro, 2.500.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
ELDORADO 1976, tabaco. 1.100.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
LIMOUSINE 1983, negro. 1.500.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
CORVETTE 1984, oro.

J&R. Tel.: 245 66 60.
TRANSAM 1988, plata. 2.300.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
DODGE 1991, Custom-van. 4.100.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
AUSTIN Montego 2.0, A.Acondicionado, 1985, M-5247-GM, gris metalizado. 1.000.000 ptas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
FIAT Uno Turbo, 1988, M-4044-JF, negro. 1.300.000 ptas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
ALFA Romeo 33 1.5, 1984, M-0631-FU, dorado, 800.000 pesetas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
FORD Fiesta XR2, 1985, M-4993-GN, gris. 950.000 ptas. Tel.: 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
NISSAN Patrol 6 cilindros D, año 1985, ZA-2112-E, gris. Tel.: 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
OPEL Kadett 1.6 S,

ANUNCIESE EN MOTOR 16 NORTE

Teléfono (94)
423 91 38
Fax 324 80 03

blanco. 2.000.000 ptas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375. Molina de Segura. 30500 (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 oficina. (968) 61 11 78 Fax. (968) 61 11 59 particular. Seriedad absoluta.
PARTICULAR vendo Opel Kadett GSI 16V, kit transformación super ancho, espectacular, único en España,

EN VENTA



SUPER GOLF

IMPRESIONANTE.
OCASION UNICA.
3.900.000 PTAS.
CONTADO.
TEL: 6 83 85 05
SRITA RUIZ.

(coupé), C-6960-An. Por desplazamiento, 29.000 km, muchos extras, 1 año, revisiones oficiales. 30 % menos precio oficial. Tel.: (91) 352 47 87. Sr. Valera.
PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servodirección. 850.000



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !

86, cuero, A.A., 58.000 km. Tel.: 549 64 71.
BX 19 TRD, A.A., 72.000 km. Teléfono: 549 57 88.
MERCEDES 190 D 2.5, extras. Tel.: 549 64 71.
FLEETWOOD 1986, azul. 2.300.000 ptas.

3.300.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
CORVETTE 1984, negro. 3.300.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
CORVETTE 1985, bronce. 2.500.000 ptas. J&R. Tel.: 245 66 60.
CORVETTE 1990, negro. 6.800.000 ptas.

1987, M-8500-HY, blanco. 1.100.000 ptas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
PEUGEOT 205 Rallye, 1989, M-1573-JP, blanco. 1.200.000 pesetas. 239 97 85/230 87 40. LM-Autocasión, S.A.
PORSCHE 911 Targa, 1969, M-4070-KN,

necesario verlo, mejor que nuevo. 16.000 km. 2.300.000 ptas. Tel.: 254 28 11 - 201 94 69. Horas comercio.
PEUGEOT 405 SRI, año 89, impecable, ZA-F, vende particular. 1.750.000 ptas. Tel.: (94) 469 55 98.
MERCEDES 300 CE

ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Noras oficina.
PORSCHE 944, año 1985, blanco, extras. Tel.: (968) 13 53 88.
VENDO Peugeot 505 GTI, aire acondicionado, elevalunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

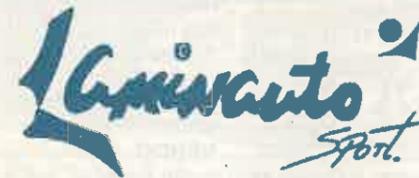


José Noriega, 9. 28017 MADRID Telf: (91) 403 77 92
Corcega 654 08026 BARCELONA Tel: (93) 256 43 90

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

NOVEDAD NACIONAL



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



AGENCIA I
C/ ECHegarAY, 5
JUNTO RENFE
(MOSTOLES)
TELS.: 617 03 16
614 02 68

SEDE CENTRAL
AVDA. POLVORANCA, S/N.
POL. IND. URTINSA
(ALCORCON)
TELS.: 641 66 11-843 18 30
FAX: 643 22 60

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

OCASION Lada Samara, 3 puertas, 10.000 km, 1 año matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tarde de 8 a 10.
FIAT Uno 70 SL 5 p., cierre centralizado, elevalunas eléctrico. M-HM. Garantía 12 meses, rojo, estado im-

peable. 700.000 ptas. CAN, S.A. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Corrado 16V, total equipo serie, blanco. 2.800.000 ptas. No ha pasado aún la revisión.
PORSCHE 924 S, M-KG, 66.000 km, llantas. Tel.: 549 57 88.

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

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

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

VENDO BMW M-535i, modelo 1987, cpto. extras. Precio convenir. Tel.: 369 32 77/24 67. Horas de 9 a 14 y de 17 a 20. Sr. Nieto.

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, particular, impresionante, aire, llantas, cierre eléctrico, cristales y

AUTOMOVILES CHICA ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



Mercedes 300 SL 24v. (Varios colores).
Mercedes 280 SL descapotable.
Mercedes 300 SE completo extras.
Mercedes 300 E completo extras.
Mercedes 190 E 2.5 16 válvulas.
Mercedes 190 E 2.3 16 válvulas.
Mercedes 190 E 2.6 completo extras.
Mercedes 230 E completo extras.
Jaguar XJG 4.0 Sobereing.

CLASICOS

Mercedes 300 Adenaver.
Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet.
Mercedes 280 SE Coupé.
Mercedes 220 SE Coupé.
Mercedes 220 S 1952.
Mercedes 300 SEL 6.3 1969.
Rolls Roice Silver Shadow.
LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO

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

portón eléctricos, control velocidad, cassette, volante regulable, cuatro plazas. Precio: 3.990.000 ptas. Tel.: 253 19 66. Noches. Sr. Soria.
BMW 302i. Metalizado «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cam-

bios. 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.
SEAT Ibiza 1.2 L, 5 p., 87, blanco. 675.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO



MARCA REGISTRADA POR
FELIPE
AREVALILLO

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.
PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER ¡AL MOMENTO! CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUDIERA SURGIRLE ¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS! GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECIE A SUS CLIENTES.

Talleres

Martin de Vargas, 42 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid
* Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid
* Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 680 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid
Benidorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid
Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid
Ctra. Valencia, km 25 - Tels.: 871 00 78-871 39 45
Fax: (91) 871 39 45 - Arganda del Rey (Madrid)

Oficinas Centrales

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

MUY CERCA DE USTED



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema. Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	86	43.000	545.000	Citroën AX GT	86	25.000	890.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia 5p	88	15.000	1.050.000	Citroën BX diesel	89	31.000	1.450.000
Seat Ibiza SXI, A A	88	27.000	1.060.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	89	26.000	1.380.000
Seat Ibiza SXI	90	13.000	1.245.000	Citroën BX 19 TRD T., ABS, A.A.	89	25.000	1.950.000
Fiat Uno 70 SL	89	21.000	980.000	Ford Fiesta 1.1	89	12.000	665.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	23.000	1.225.000	Peugeot 205 XR	87	35.000	690.000
Lancia Thema Turbo I.E. ABS	87	47.000	1.975.000	VW Golf GL 1.6, A.A.	7/90	5.000	1.525.000
Lancia Delta Integrale	89	21.000	2.450.000	Ford Fiesta XR2	86	37.000	870.000
Renault Supercinco GTL 5p	87	32.000	690.000	Ford Escort 1.4	87	35.000	825.000
Renault Supercinco GTL turbo	86	46.000	880.000	Ford Escort 1.6 Ghia Inyección	89	15.000	1.175.000
Renault 11 TSE	87	29.000	890.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	20.000	990.000
Renault 11 TXE	88	33.000	975.000	Nissan Vanette Coach	90	12.000	1.375.000
Renault 19 TXL D.A	89	17.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 Diesel	85	45.000	890.000
Renault 21 Nevada GTS	87	35.000	1.350.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	30.000	1.100.000
Renault 21 TXE Nevada	88	30.000	1.750.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	89	9.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 TR	87	46.000	590.000	Ford Sierra 2.0 GL	86	49.000	1.050.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	38.000	950.000	Alfa Romeo 33 1.3	87	37.000	890.000
Opel Kadett GSI Cabriolet	89	13.000	1.950.000	Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	83	51.000	975.000
Opel Corsa GT	89	26.000	945.000	Ford Sierra 2.3 Aut. Fam. A.A.	84	49.000	945.000
Opel Kadett GSI 2011 A	88	37.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0 GL	86	48.000	1.050.000
Opel Kadett GSI 2011 A	88	15.000	1.675.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	50.000	890.000
Peugeot 205 GRD	88	43.000	985.000	Alfa Romeo 33 1.7	88	23.000	1.225.000
Peugeot 205 Lancerie, A.A.	86	41.000	820.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	89	18.000	1.150.000
Peugeot 206 XL	90	12.000	775.000	Audi 90 20V, full equip	89	27.000	2.950.000
Peugeot 309 GR	88	20.000	950.000	Golf GLI Cabriolet	84	50.000	1.390.000
Peugeot 405 GL	89	23.000	1.475.000	Citroën AX GT	90	15.000	1.040.000
Peugeot 216 EFi A.A.	87	45.000	1.250.000	VW Polo Fox	87	32.000	675.000

VENDO BMW R 80 GS, extras, muy buen estado. 650.000 ptas. B-GW. Tel.: (93) 237 83 24. Eva.
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.
PORSCHE 944 2.7, 7.000 kilómetros, seminuevo. Precio: 4.800.000 ptas. Tel.: (976) 23 00 67.
NISSAN Patrol competición: homologacio-

nes 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.

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.

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.

PORSCHE 924 Turbo, rojo. B-FB. Impecable, muchos extras. 2.500.000 ptas. Tel.: (93) 411 09 51.

VENDO coche sinietro 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.
PORSCHE 911 SC, varios. También Carrera 3.2 y 944. Teléfono: 255 86 21/22.

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

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

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 ptas. Teléfono: 254 28 11-201 94 69. Horas comercio.

VENDO Super 5 GT turbo, negro, llantas Braid, suspensiones Koni, techo solar, alarma, radio. Precio: 575.000 ptas. Tel.: (927) 16 03 57.

BMW 320i, metalizado, «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cambio. Azcona, 62. Garaje.

FIAT Uno 70 Si 5p., cierre centralizado, elevallas eléctricas, M-HM, impecable estado. Garantía 12 meses. CAN, S.A. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Corrado, blanco, sólo 12.000 km, total equipo. 18 meses garantía. M-KP. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Cabrio Karmann, original, motor 1303. Seminuevo. Estado general impecable. Restaurado total. Azcona, 62.

PORSCHE 911 SC, impecable, llantas Fuchs magnesio, elevallas, revisado en Porsche, año 1983. 3.600.000 ptas. Facilidades.

BMW 325i 2p., full equipo, color antracita metalizado del año 1987. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Sierra 2.0i 3 p. coupé, aire, servodirección, rojo. M-GY. Garantía 12 meses. Azcona, 62.

BBS Aerodinámica
VW-BMW-MERCEDES



BBS
Llantas de aleación



ROYAL INTERIORES
LOOK MADERA



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

CAJA PORTA EQUIPAJES



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

POLYPIECES



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

JAVEX MUELLES
SPORT



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

NOVA VOLANTES DEPORTIVOS
EN PIEL Y MADERA



VARIOS MODELOS

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pirras Calidos, 40 08012 Barcelona T. (93) 237 85 24

De venta en distribuidores autorizados
Distribuidor BARCELONA: TURINI, S.A. Calvet, 73-75 Tel. (93) 209 67 33
Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automóvil, S.A. Avda. Pablo Iglesias, 49 Tel. (91) 534 09 98

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

NOVEDAD

oettinger

KITS PARA VW GOLF Y CORRADO AUDI Y MERCEDES

IMPORTADORES EN EXCLUSIVA

KERNEL TÉCNICAS AUXILIARES, S.A.

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

SEAT Lezauto

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MANANA

— 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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia

Sr Lozano
Teléfono: 327 03 56

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Audi 90



Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc. Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



LLANTAS DE ALEACION



Desde 6 x 13 a 8 x 16
Desde 7 x 15 a 8 x 16
Desde 7 x 15 a 10 x 17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S.L. (948) 24 23 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 88 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT, S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 18 SANTANDER • AUTO SUPER (954) 63 89 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 63 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 219 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (90) 737 13 14 SABADELL (BARCELONA) • COMERCIAUTO (978) 56 63 58 ZARAGOZA • COSTA ACC. (93) 573 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIRON • GRUPO CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (93) 757 39 18 MATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 30 89 95 MANOR (MEJORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (997) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-216 (93) 851 14 58 MANLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (93) 396 08 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 876 14 74 MADRID • SELMAUTO (945) 28 38 36 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES HURTADO (958) 29 59 03 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 EJEJA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LERIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España

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

FIAT Uno 70 SL 5p., M-HM, rojo impecable. Facilidades. 100.000 entrada, 19.000 ptas. en 48 meses. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Escarabajo cabrio varios modelos. Perfecto estado desde 1.500.000 ptas. Azcona, 62.

BMW 316i, diamante negro, metalizado, A.A., servodirección, 6.000 km, julio 1990. Precio: 2.050.000 ptas. Facilidades. Urge venta. Tel.: 255 86 21/22.

ALFA Romeo Alfásid TI, última serie 1984, ocasión sólo 300.000 ptas. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Escarabajos, muchos modelos desde 300.000, facilidades. Azcona, 62.

LANCIA Prisma Symbol, A.A., 25.000 km, 1988, cuarzo. 1.400.000 ptas. Facilidades. Garantía 18 meses. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI, A.A. 1.650.000 ptas. Facilidades. Garantía 18 meses. Azcona, 62.

OPEL Ascona GT, negro impecable estado. 800.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona, 62.

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

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

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

ALFA GTV 2.0, año 82, 79.000 km, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

BMW 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Tel.: 549 64 71.

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:



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

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

BX 19 TRD, A.A., 72.000 km. Tel.: 549 57 88.

MERCEDES 190 D 2.5, extras. Tel.: 549 64 71.

SIERRA 2.0, climatizado, 1987, 36.000 ptas/mes. Tel.: (91) 244 11 91.

SCORPIO 2.0i, completísimo equipo, 1989, 57.749 ptas/mes. Tel.: (91) 549 72 86.

CABRIOLET Escort XR3i, alarma, 27.720 ptas/mes. Tel.: (91) 244 11 91.

SIERRA 2.0 GHIA, 1989, seminuevo, 45.044 ptas/mes. Tel.: (91) 549 72 86.

RENAULT 11 TXE, climatizado, 1989, 22.869 ptas/mes. Tel.: (91) 244 11 91.

BX 19 TRD, A.A., 72.000 km. Teléfono: 549 57 88.

Neumáticos y accesorios para el automóvil



C. Galvet 73-75 T. 209 67 33 080021 Barcelona

Ci. Santa María, 5 y 7 Tel. (972) 22 25 50 - Girona

ALEX CRIVILLE COMPRA UN AUVERLAND A3

Los vecinos de Seva podrán comprobar a partir de ahora que las habilidades de su ídolo, el joven piloto motociclista Alex Crivillé, no se reducen a ir montado únicamente sobre una motocicleta, sino que los vehículos todo terreno también despiertan su pasión.

Y para disfrutar plenamente de la conducción 4x4, Crivillé se ha comprado un Auverland A3 corto con toldo. Este vehículo también se puede adquirir con chasis largo. Ambas versiones sólo difieren en la longitud total de la carrocería y en el propio carrozado. El motor que equipan es el motor diesel Peugeot XUD9, de 1.905 centíme-



tros cúbicos y con una potencia de 64 caballos a 4.600 revoluciones por minuto.

La comercialización de estos vehículos en España corre por cuenta de Oasis Ibérica, S.A. que tiene su central en el Puerto de Sagunto (Valencia).

PRUEBAS DE RESISTENCIA PARA LOS CAMIONES DAF

La compañía de camiones DAF ha sometido a sus series 600, 800 y 1.000, así como al Leyland DAF Roadrunner, a unas pruebas de resistencia en la localidad sueca de Malmoë.

Las cabinas de estos vehículos, pertenecientes a la serie ligera superaron satisfactoria-



mente la prueba consistente en colocar sobre el techo de la cabina un peso estático de 5.000 kilos. Después se lanza lateralmente un péndulo de ensayo de 1.000 kilos contra el montante o pilar de la ventana delantera izquierda de la cabina.

Para que la prueba sea satisfactoria las puertas no deben salir despedidas mientras se producen los impactos, la cabina debe permanecer lo suficientemente intacta como para garantizar la supervivencia al conductor y al acompañante, a la vez que no puede separarse del chasis.

NUEVA PLANTA DE LUBRICANTES SHELL

El día 29 de Junio, con la asistencia del Presidente Pujol, tuvo lugar la inauguración oficial del Centro de Producción y Distribución de Lubricantes que Shell España ha construido en Tarragona.

La instalación consta de la Planta de fabricación propiamente dicha, así como de un almacén automatizado, donde se han plasmado las más modernas tecnologías de mezcla, control, transporte, manejo, etc.

El centro tendrá una capacidad de operación de 35.000 toneladas; 30.000 toneladas serán productos que se formulen localmente, y se manejarán en el almacén robotizado. Un laboratorio de alta precisión controlará la calidad de los productos.



LINEA DE CALZADO PANAMA JACK

Los auténticos Natural Boots & Shoes Panama Jacks, están elaborados cuidadosamente, empleando las mejores materias primas, tales como la piel Nubuk, garantizando un comportamiento extremadamente cómodo. Están forrados con piel transpirable, cosidos con hilo de gran resistencia y tratados con un proceso de impermeabilización para soportar las

duras condiciones de la intemperie. Su autenticidad está certificada mediante un sello chapado en la parte frontal superior.

La línea Panama Jack se completa con sus cajas corporativas, compuestas por grasa de caballo con instrucción de uso y esponja para su aplicación, repuesto de cordones, bolsa de colgar con imagen Panama Jack, encendedor Zippo, llavero, sombrero Panama, navaja de bolsillo y pañuelo cheche.



DRAKKAR NOIR CON LA MUSICA

Drakkar Noir, de Guy Laroche está ofreciendo a través de sus concesionarios exclusivos «la mejor música de la década de los 80» a todos los consumidores de su actual línea de productos.

Una recopilación de 14 versiones originales, grabadas por Polygram, y con formato de compact disc o cassette, será el regalo que este otoño ofrece Guy Laroche por la compra de productos Drakkar Noir.

LUCAS EN EL AUTOMOVILISMO

La misma tecnología que ha situado a la empresa Lucas entre los vehículos punteros del Campeonato Europeo de Carreras de Camiones, se ha aplicado también esta temporada a los monoplazas de Fórmula 1 y a los Sport Prototipos.

Lucas suministra componentes eléctricos y de apoyo técnico a 11 equipos de Fórmula 1, entre los que se incluyen Tyrrell, Benetton, Arrows, Brabham y Ligier.

Los Sport Prototipos de Jaguar con motor V12, que obtuvieron las dos primeras posiciones en la última edición de las 24 Horas de Le Mans, estaban también equipados con sistemas de encendido Lucas.

LA VERDAD POR DELANTE



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

Lo ha dicho la Cope





El nombre de Hans Mezger está ligado a tres campeonatos del mundo en Fórmula 1 y a un gran número de victorias de toda clase. De su genialidad han salido los plurivictoriosos motores Porsche. Actualmente su trabajo se centra en perfilar el nuevo motor atmosférico de Fórmula 1 que equipará los monoplasas de la escudería Arrows en 1991.

HANS MEZGER

MOTORES Y GENIALIDAD

PARA quien no lo conoce, Hans Mezger puede parecer un hombre vulgar, y desde luego, lejos de haber diseñado los motores más galardonados de Porsche. Tiene andares desgarrados, habla solo y siempre aparece con expresión apesadumbrada; sin embargo, es la amabilidad y la sabiduría personificada.

Sus colaboradores no dudan en calificarlo de genial, y al mismo tiempo dicen que como jefe es sumamente intransigente. Vive solo y en función de los motores de competición, que han determinado su vida profesional desde su entrada en Porsche.

Mezger es enemigo de conceder entrevistas, prefiere cortas charlas amistosas, aunque siempre contesta a todas las preguntas.

-¿Eso es necesario? dice refiriéndose al grabador de mano, y añadió: Cuando se escucha una entrevista grabada, uno se da cuenta de que ha dicho cosas poco precisas y demasiadas cosas.

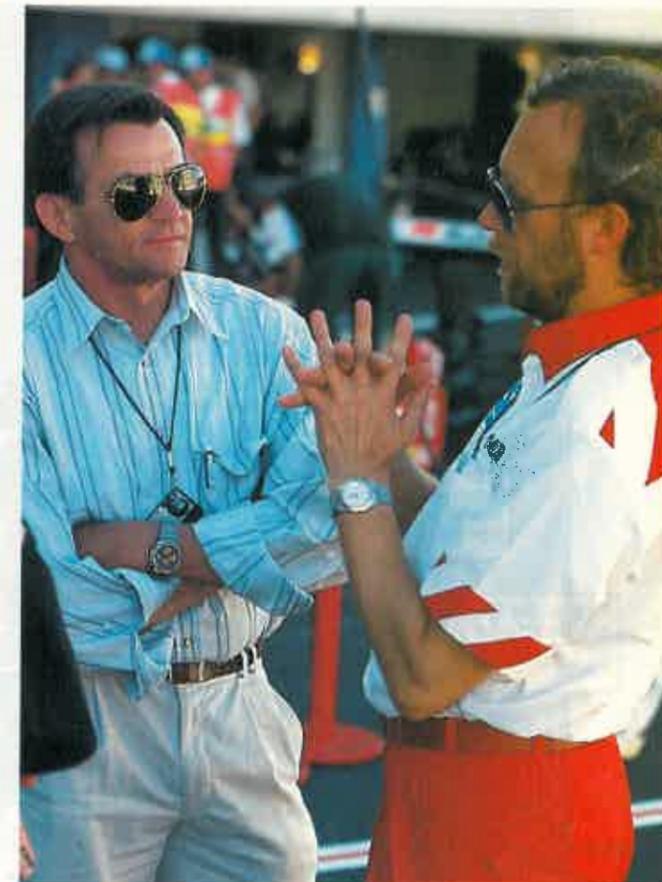
¿Cuántos ingenieros trabajan en su proyecto de Fórmula 1?

-Hay varios ingenieros que estudian materiales y que en cierto modo ayudan a los que diseñan estrictamente el motor. Respecto a los primeros, son muchos y no puedo precisar el número exacto, mientras que mis colaboradores más allegados son aproximadamente unos ocho.

¿Qué tiempo ha precisado para realizar este motor de F 1?

-Es difícil precisarlo. En un primer tiempo, son necesarios dos meses para definir la estructura básica del motor, como por ejemplo el número de los cilin-

LO más difícil no es diseñar un motor de Fórmula 1 sino ganar a Honda, Ferrari y Renault



EN PLENA FORMA
Hans Mezger conversa largas horas con Alan Jenkins, sobre los detalles a perfilar para la próxima temporada. En la foto inferior junto al coche de Indy.



dro, el ángulo de la V, el número de las válvulas por cada cilindro. Más tarde, son necesarios seis meses para dar forma al proyecto original y por fin dos meses más hasta ver la primera unidad que se destina al banco de pruebas.

En una ocasión, Mezger dijo que con el motor TAG V6 Turbo había tenido mucha suerte, ya que funcionó a la perfección desde su primer ensamblaje en el McLaren.

¿Qué le ha resultado más difícil: diseñar el motor TAG o el actual propulsor atmosférico?

-La pregunta exacta sería: ¿En cuál de los dos motores ha sido más difícil encontrar la potencia? Pues bien, son dos caminos diferentes, pero en los motores atmosféricos es más trabajoso alcanzar la potencia necesaria porque se dispone de menos recursos tecnológicos. Para mí, lo verdaderamente complicado es luchar contra Ferrari, Honda y Renault, que te obligan a un esfuerzo constante.

¿Se puede hablar de materiales especiales para motores turboalimentados y atmosféricos?

-En realidad los materiales son los mismos en un noventa por ciento. Respecto al nuevo motor, que gira a catorce mil revoluciones por minuto, o más, se precisan unas aleaciones ligeras y resistentes. Por

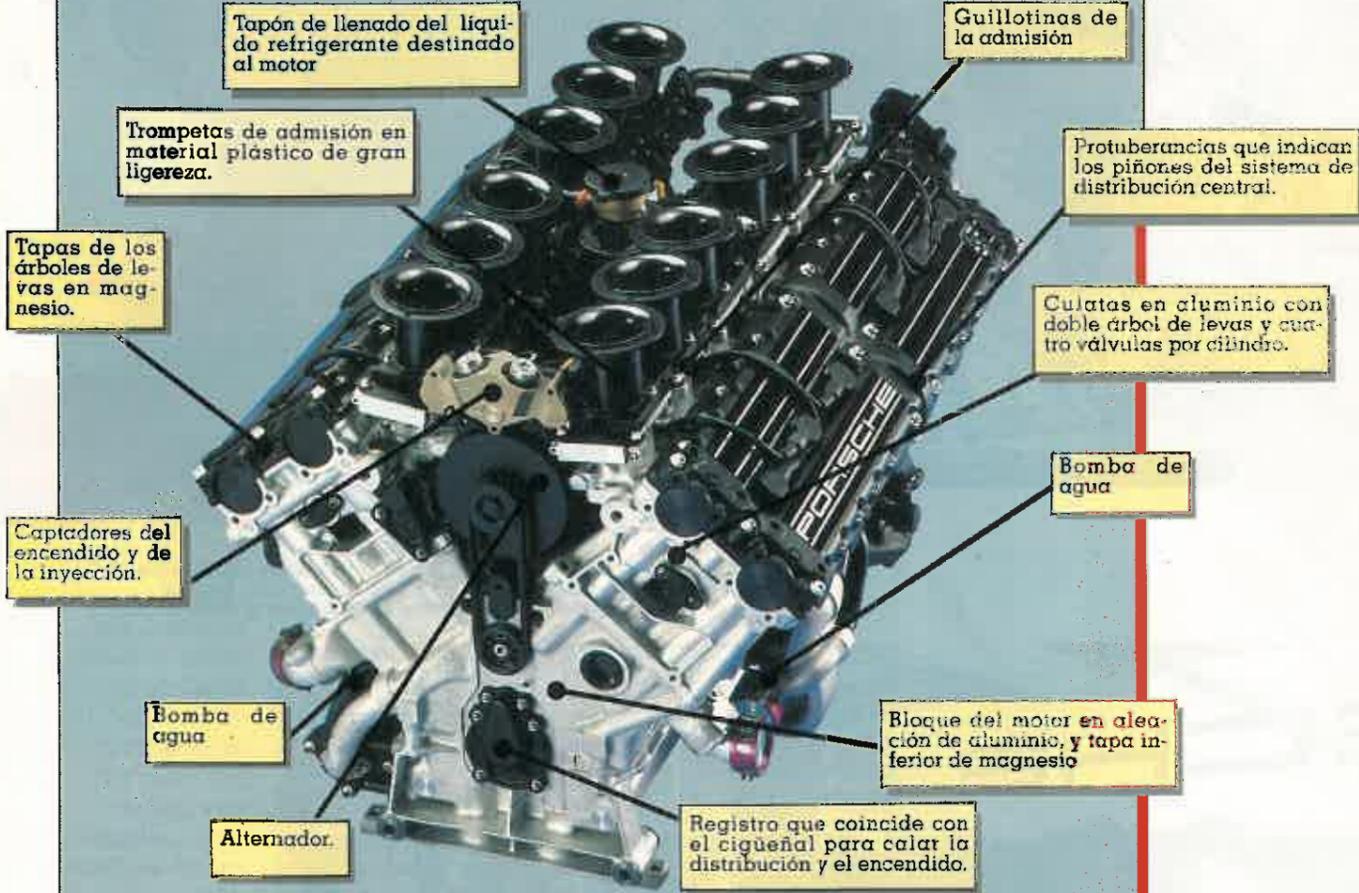
LOS materiales compósitos representan una solución válida cara a un futuro inmediato. Por el momento hay que seguir experimentando.

UNA IDEA DIFERENTE

LOS más allegados a Hans Metzger, aseguran que en este motor ha concentrado toda su sabiduría. No es secreto para nadie, que las experiencias adquiridas con el motor TAG V6 Turbo o con el propulsor de Indy, no son aplicables directamente al actual motor atmosférico. Sin embargo, Mezger ha elegido una solución insólita para el sistema de distribución, así como en la forma de transmitir la potencia al embrague. En lugar de tener la cascada de piones en un extremo del motor, la ha colocado exactamente en el medio del propulsor para reducir los

tales técnicos; sin embargo, se sabe que dicha transmisión es indirecta, con el fin de poder colocar el motor lo más bajo posible, reducir también vibraciones sin perder potencia, y aminorar los pares de torsión.

Por el momento, Mezger no quiere hablar en absoluto de potencia, aunque a veces admite que su motor está muy cerca de los setecientos caballos y de las catorce mil revoluciones por minuto. Por otra parte, ha elegido la disposición de los doce cilindros a ochenta grados, puesto que considera que estrechar al máximo la V pe-



pares de torsión y las vibraciones. Además, Mezger asegura que este sistema resta menos potencia y goza de una lubricación mucho mejor. Otra ventaja importante, consiste en el hecho de que este sistema de distribución ha permitido reducir la longitud del motor, y permite acercarse totalmente al chasis del motor para mejorar la rigidez en la unión de ambos. Respecto al sistema de la transmisión de la potencia al embrague, Mezger guarda con gran secreto los de-

tales técnicos; sin embargo, se sabe que dicha transmisión es indirecta, con el fin de poder colocar el motor lo más bajo posible, reducir también vibraciones sin perder potencia, y aminorar los pares de torsión.

Por el momento, ha sido Alboreto el único piloto que ha rodado con el nuevo motor. Los primeros ensayos han tenido lugar en la pista del Centro de Investigación y Desarrollo de Weissach, lugar en el que el monoplaza Arrows A 11 C dio unas cuantas vueltas. En esa ocasión, fue el ingeniero Jürgen Barth quien estuvo trabajando con Alboreto en la recopilación de datos.

otra parte, en el motor atmosférico no existe una gran lucha con la temperatura, cosa que pasaba con los «turbo».

¿En su motor ha utilizado materiales compósitos, destinados a bielas u otros elementos móviles?

«La fibra de carbono, tratada de un determinado modo se puede emplear en bie-

las y otros componentes; pero mi motor no tiene nada de eso. Actualmente hay un regreso a la utilización del titanio que, gracias a unas nuevas fórmulas de aleación permite solucionar muchos aspectos en el nuevo motor. Las bielas son de titanio y algo relacionado con el funcionamiento de las válvulas también.

LOS motores atmosféricos son más costosos que los turboalimentados. Los caminos para lograr la potencia son también más reducidos



GRANDES AMIGOS

Brian Hart es gran amigo de Mezger, habitualmente se reúne con él para hacerle consultas.

Ambos luchan frente al poderío japonés que se ha implantado en la Fórmula 1 como el gran enemigo a vencer.

¿Por qué ha elegido la disposición de los cilindros a ochenta grados?

«Los motores con la V muy estrecha y muy aquilados en cuanto a su volumen, no permiten una cómoda evolución técnica. Es preferible sacrificar el espacio. En cuanto a mi motor, he elegido la disposición a ochenta grados por razones que no puedo explicar, y también porque el embrague está situado en el lado izquierdo del bloque, con lo que me vi obligado a estrechar diez grados la V.

¿Usted es partidario de las cuatro o cinco válvulas por cada cilindro?

«He experimentado con ambas soluciones, y he elegido las cuatro válvulas por representar el mejor compromiso entre el rendimiento a bajas y altas revoluciones.

Un ingeniero mecánico como usted ¿qué importancia concede a la parte electrónica?

«En ningún caso la regulación electró-

nica de un motor puede paliar posibles errores en el diseño mecánico. Si un motor está perfectamente estructurado mecánicamente, precisa de modo imperativo una parte electrónica superlativa. De lo contrario, todos sus aciertos mecánicos se perderán.

¿Serán definitivamente Bosch los componentes electrónicos de su motor?

«Por el momento estoy ensayando con varias opciones. Puede ser que la propuesta por Bosch sea la que más me convenga.

Una última pregunta señor Mezger: ¿Por qué su aventura de Indy se convirtió en un calvario?

«En un principio fue muy difícil entender el desarrollo de ese motor, alimentado por metanol, en el que había que buscar la potencia como en un motor atmosférico y luego intentar compaginarlo con la ayuda del turbocompresor. Estoy seguro que mi motor de Indy es un acierto. La entrevista se terminó cuando ya comenzaba a anochecer y en el circuito ya no quedaba casi nadie, a excepción del propio Mezger, que una vez concluida la charla sobre motores con el periodista siguió conversando con Alan Jenkins -director técnico de Arrows- hasta altas horas de la noche, y por supuesto, siempre de motores.

Gigi Corbetta

La experiencia de Indy no fue muy gratificante. Principalmente ha habido problemas con March.

Somos especialistas en accesorios para La Personalización, Mejora Mecánica, Seguridad y Competición automovilística.



VW Golf II con equipo carrocería KAMEI

Equipos de Carrocería. Llantas. Volantes de Piel y Madera. Asientos Anatómicos. Amortiguadores y Muelles. Colectores y Escapes "sport". Carburaciones. Ejes de levas. Equipos y complementos para seguridad en competición y vehículos Todo Terreno.



Mejoras de potencia IRESA

Solicite información gratuita indicando el vehículo y producto de su interés. Pida catálogo general IRESA, enviando 900 Pts. en sellos de correo o por giro postal. Venta por correspondencia a ciudades sin delegación IRESA. Servicio propio de montaje en nuestras exposiciones: IRESA MADRID c/ Coslada, 4 (Fco. Silvela / Avd. América) Telf. 91-2556980 IRESA BARCELONA, c/ Riera de Sant Miquel, 11 (Diagonal / P. Gràcia) Telf. 93-2178363



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492 Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)



Moto-Lita MK7 Ergonómico



BRAID mod. SUPER



«ENGANCHARSE» AL TITULO

HICE pronósticos más o menos optimistas para el Gran Premio de Japón, pero debo decir que ni siquiera bajo las peores circunstancias me hubiera imaginado esto. Por ejemplo, sabía que no debía por ningún motivo atacar a Ayrton Senna en el zigzag si el estaba delante de mí, sabiendo que en ese lugar, como sobre la casi totalidad de la pista de Suzuka, es imposible adelantar. Aún así, nunca pensé que pudiera intentar semejante cosa. Un acto totalmente incompatible con el juego limpio que él predica siempre, y al mismo tiempo muy peligroso. Pero sin duda, él creyó que estaba siendo empujado al límite.

Hice unos buenos entrenamientos aquí en Suzuka. Además de contar con mi Ferrari oficial disponía de un muleto que a la larga podía transformarse en un coche clasificatorio. Hice lo imposible por conseguir la «pole position» pero no pudo ser. Tuve que preparar mi coche minuciosamente para la carrera. Después de algunos ajustes rápidos, el viernes por la mañana logré perfeccionar el comportamiento del chasis con el tanque lleno, todo ello a pesar de los pequeños problemas eléctricos y electrónicos del motor. Finalmente logré el segundo tiempo detrás de Mansell, después de evitar a Ivan Capelli que no me había visto en el cen-

tro de la pista cuando realizaba mi mejor vuelta. Solamente tenía una pequeña preocupación con los frenos. Hice algunos cambios y todo volvió a la normalidad como pude comprobar al situarme en la línea de salida.

Senna estaba en la «pole position» a mi derecha y había una fuerte tensión, ya que íbamos a librar un duelo que haría historia. Fui el primero en apoyar a Senna, quien exigía un cambio de posición. Estima normal que quien posee el mejor tiempo de las clasificaciones decida sobre la posición que quiere ocupar en el momento de la salida. Desafortunadamente, los reglamentos son claros y no se pudo efectuar un cambio. ¿Fue por mi culpa?

DESDE el momento de la salida puse en juego todas mis habilidades. Me encontraba bastante adelantado cuando entré lanzado en la primera curva de este estrecho circuito de Suzuka. Era demasiado tarde para Ayrton Senna ya que yo me había hecho con la primera posición.

Fue entonces cuando me «enganché» de forma deliberada. Escribo esto con plena responsabilidad. Si observan las imágenes que emitió televisión en su momento, podrán darse cuenta de que en el

«enganche», su McLaren no estaba a la altura de mi Ferrari. Fue la aleta anterior del McLaren la que voló en primer lugar. En las imágenes tomadas por el cámara de televisión Arthur Boissard se aprecia que, antes de tocarme, Senna tenía la rueda delantera derecha sobre el bordillo. Esto se observa también en las imágenes tomadas en directo. En consecuencia no estaba en posición de adelantar y él lo sabía muy bien. Por eso, sabiendo que le sería difícil alcanzarme chocó deliberadamente.

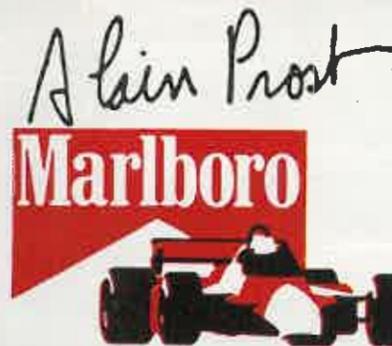
AHORA me doy cuenta de la gran irresponsabilidad que supuso la carrera del Gran Premio de Japón. No estando contento con su comportamiento, que yo considero antideportivo a todas luces, Ayrton Senna fue también extremadamente peligroso. Imaginen por un momento lo que podría haber sucedido si nuestros dos coches, tras la colisión, se hubieran atravesado y luego detenido en la mitad de la pista, con el resto de los corredores en plena carrera detrás de nosotros y en plena aceleración: no quiero ni pensarlo.

En cuanto a la actitud de los organizadores, desde mi punto de vista, harían mucho mejor en ocuparse de una carrera



de bicicletas. Entiendo que no sacaran la bandera roja para dar el título mundial a Honda, aunque no esté de acuerdo con ellos, pero que hayan dejado los restos de los coches regados por en medio de las vías de escape es el colmo de la irresponsabilidad.

Lo vengo subrayando desde hace mucho tiempo: la Fórmula 1 fue en su momento un deporte extraordinario y apasionante a la vez. Hoy, bajo tales circunstancias no puede decirse lo mismo. En todo caso, yo ya no puedo verle un gran interés.



LA VENGANZA ES UN PLATO QUE SE COME FRIO

DESPUES de presentar los dos accidentes ocurridos en Suzuka el pasado y el presente año, uno se pregunta: ¿Con quién chocará Ayrton Senna en 1991?

Sólo queda esperar que con nadie, porque estos dos últimos campeonatos se han decidido al estilo romano, cuando Ben Hur y Messala luchaban con sus cuadrillas en el circo. La deportividad ha de estar por encima de las riñas personales, y es importante tener siempre presente que un monoplaque de Fórmula 1 es un vehículo para practicar un deporte, hermoso por cierto, y jamás tiene que servir como desahogo de la propia agresividad.

Una vez analizados los datos relativos al accidente, y escuchadas las dos partes, se llega a una conclusión triste.

Por una parte, Alain Prost estaba



en primera posición al entrar en la curva, momento en el que se cerró más de lo debido para no dar paso a Ayrton Senna. Este, a su vez, en el momento de acercarse a Prost estaba rodando con las dos ruedas de la derecha en el bordillo de la pista, razón por la cual no pudo frenar como era de esperar.

A estas alturas de la película, Senna dice que él se esperaba que Prost se apartara, y Prost a su vez le califica de irresponsable y malintencionado. Evidentemente, Senna noopesó mucho en devolver a su rival la mala pasada de antes, todo sumado no tenía nada que perder.

Para lo más tragicómico de la situación han sido las palabras del francés Jean Marie Balestre, que dijo: «Las cosas se han desarrollado de esta forma porque yo no estaba presente en el circuito. De haber estado allí, se hubiese anulado la salida.»

En fin, lo que faltaba, para convertir una vez más la decisión de un Campeonato del Mundo en un espectáculo circense.

Gigi Corbetta

DOS AÑOS Y EL MISMO FINAL

Parece que los campeonatos han adquirido en las dos últimas ediciones un vicio que a nadie gusta.

Alain Prost sentencia: «Senna tenía la rueda delantera derecha sobre el bordillo, en consecuencia, no estaba en posición de adelantar y él lo sabía muy bien. Por eso, sabiendo que le sería difícil alcanzarme chocó deliberadamente»





La penúltima carrera de AX, se ha celebrado esta vez en el circuito francés de Nogaro, en Armagnac, región famosa por sus riquísimos caldos y foie-gras.

CASI CAMPEON
Pablo Irizar no tuvo ningún problema en ganar en Nogaro y es, a falta de una prueba, el virtual Campeón de la Copa AX.



EMOCIONANTE
Este es el AX puesto a disposición de los sufridos periodistas para que experimenten la emoción de las carreras.



COPA CITROËN AX

EL VALS DE LA LLUVIA

Simonetta Garin y José Robledo
Enviados especiales

A lo largo de la temporada, Citroën ha cedido un AX, listo para correr, a la prensa especializada del motor. En Nogaro le tocó el turno a Motor 16, así que despolvé mi viejo casco y emprendí viaje a la Francia para vivir una «terrible» y emocionante experiencia. Mis primeros contactos con el circuito fueron por la mañana a bordo de un coche normal, sin preparar, pues amablemente nos dejaron

rodar antes del horario previsto para ir familiarizándonos con el circuito. Aquello fue muy divertido, porque nos juntamos unos cuantos vehículos de la más diversa índole. Desde lujosos Mercedes, BMW y Audi Quattro hasta furgonetillas, utilitarios y todo un taxi matrícula de Madrid, propiedad de uno de los mecánicos que prestan asistencia. Por la tarde, y ya con los coches de carreras, la cosa cambió. El ruido de los motores, el casco, las barras antivuelco y el encajonarse de nuevo en un baquet, alteraron mi ritmo cardíaco y empecé a sudar. Poco a poco, y según iba

familiarizándome con el pequeño AX, me fui tranquilizando y empecé a disfrutar. Aquello parecía un juego, si el AX empezaba a deslizar en su parte delantera, bastaba con levantar un poquito el pie del acelerador para que las ruedas traseras empezaran a derrapar suavemente corrigiendo así la trayectoria de las delanteras. Pero ojo, enseguida había que volver a acelerar para no pasarse en la derrapada y hacer un «trompo». La cosa parecía fácil y empecé a ir cada vez más rápido buscando el trazado que me parecía mejor e intentando «apurar las frenadas».

Pero ahí, empezó a llover y la «experiencia» se hizo aún más emocionante porque el pequeño coche de carreras llevaba ruedas «slick», o sea completamente lisas, sin dibujo, que son más rápidas en seco, pero que en lluvia son muy resbaladizas. No sabía cómo sujetar el coche, no hacía más que dar volantazos a un lado y luego a otro, para intentar enderezar el coche que se cruzaba en cada curva. Fue un alivio cuando entré en la recta larga del circuito pues podía descansar de dar manotazos al volante y relajarme un poco. Pero casi sin darme cuenta ya estaba encima de la curva del final de la recta. Intenté frenar pero fue imposible, me quedé sin dirección sólo unos instantes, que me parecieron larguísima y al volver a notar la dureza de las ruedas en el volante, intenté girar, pero llevaba demasiada velocidad y ocurrió lo inevitable, el AX hizo

una preciosa pirueta sobre sus ruedas y se quedó en sentido inverso a la marcha. Afortunadamente en ese momento no me seguía ningún participante y pude dar la vuelta y seguir. Un poco más adelante vi otro AX que también había «trompeado». En la siguiente curva uno se había salido al campo, unas curvas más allá vi dos pilotos que habían chocado entre sí, no podía dar crédito a lo que estaba viendo, mis compañeros tenían las mismas dificultades que yo. Reflexioné unos instantes y decidí tranquilizarme e ir más despacio, procurando trazar lo más fino posible y evitar sustos. Mi decisión fue acertada, empecé a ir más rápido y desde luego más segura. Los comentarios después de los entrenamientos en uno y otro equipo eran unánimes: «Oye, ¿en qué marcha entras en la curva de final de recta? Yo creo que se puede entrar en tercera

afinando mucho. ¡Jo!, pues a mí en tercera casi me cuesta un trompo». El domingo, día de la carrera, la lluvia era incesante. Intenté controlar mis nervios en el momento de la salida pero no fue posible, estaba demasiado emocionada y dejé patinar mucho las ruedas, así que me adelantaron varios coches. La cortina de lluvia que levantaban delante de mí, me impedía ver por dónde iba, así que decidí serenarme y acabar la carrera intentando divertirme y disfrutar de la oportunidad que me habían brindado. Cuando vi la bandera de cuadros de final de carrera, me dio pena que todo hubiese terminado, me lo había pasado pipa, no me había chocado con nadie y encima no había quedado la última.
Final A: 1º P. Irizar. 2º J. Valentín. 3º E. Ruiz. Final B: 1º L. Santías. 2º J. M. Santías. 3º G. Arche.

RALLYE CORTE INGLES

VICTORIA PIRRICA

Hay victorias, como la de Pirro, que no sirven para nada, aunque sean victorias conquistadas con notable esfuerzo. Eso es lo que ha sucedido con el triunfo que Pep Bassas ha logrado en el más importante Rallye de esta segunda parte de la temporada. No le ha servido para sus aspiraciones en el Campeonato de España, que perdió hace una semana, en Tenerife. Ganar el Corte Inglés, tarea mucho más compleja que la de ganar el Islas Canarias, no ha podido impedir que Jesús Puras venciese en el Campeonato de España.

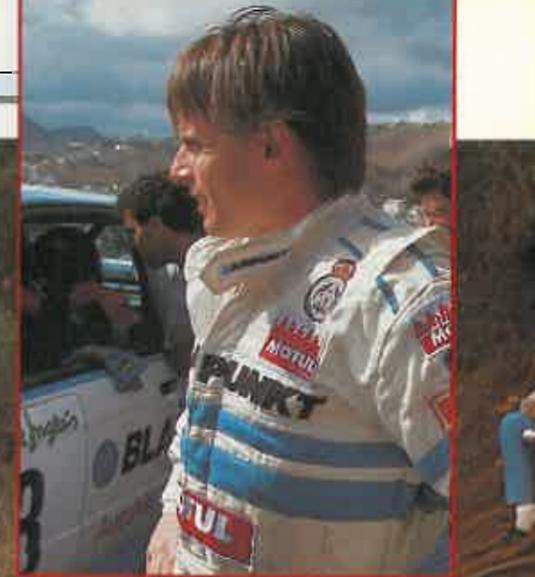
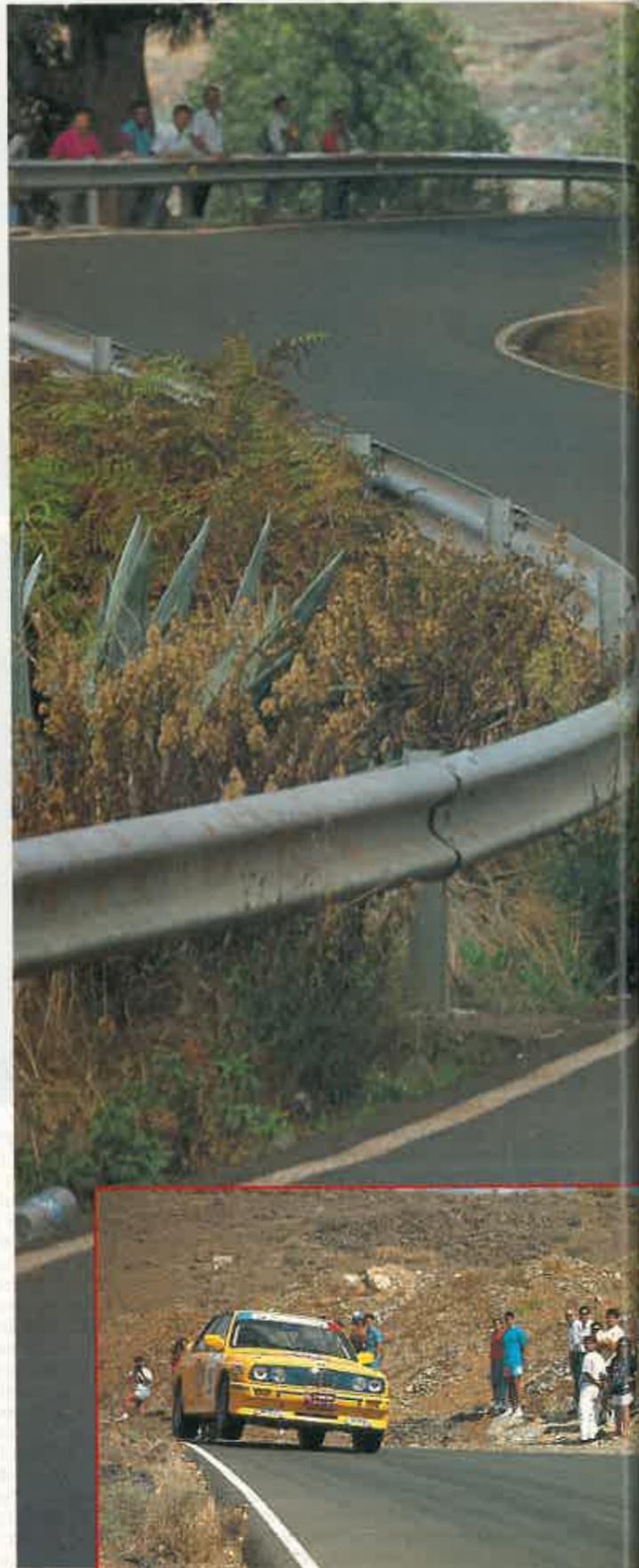
José María Cernuda y Ramón Rodríguez
Enviados especiales

TRADICIONALMENTE, el Rallye El Corte Inglés, por su puntuabilidad para el Campeonato de Europa, con coeficiente 10, supone la presencia de pilotos de cierto nivel. Lamentablemente, en esta ocasión, con el título continental ya decidido, los pilotos extranjeros que se desplazaron a las islas apenas han valido la pena. Sólo Fabrizio Tabaton, al frente de la escudería Grifone, podía oponer alguna dificultad a los pilotos españoles, entre los que tampoco estaba Jesús Puras, porque tiene el campeonato en el bolsillo. Un bolsillo en el que no tiene nada más, porque no tiene ni un céntimo para correr otra prueba que no sea el próximo Rallye Valeo.

Al lado de Tabaton, con otro Lancia Integrale 16 válvulas (el coche que habitualmente ha conducido Fabrizio este año, ya que él estrenaba un coche nuevo), estaba en Las Palmas uno de los jóvenes pilotos que gusta descubrir a este pintoresco farmacéutico de Florencia, que fue Campeón de Europa en el 86 y en el 88. Este piloto se llama Enrico Bertone y puede ser en breve plazo una figura del estilo de Deila o Ferrechi, pero tendrá aún que acumular experiencia.

Y poco más. Porque ni Ingvar Carlsson (sobre Mercedes 190), ni desde luego Mathias Moosleitner (BMW M-3) demostraron casi nada. En estas condiciones, los habituales del Campeonato de España tenían que medirse frente a una armada canaria nada desdeñable, con hombres como José María Ponce, al fin con un M-3 de la última evolución (similar motor que el de Bassas, pero algo más pesado); Carlos Alonso Lamberti, sobre un Alfa 75 América (la misma unidad que ha utilizado Yves Loubet en algún rallye francés; y el joven Luis Monzón, que estrenaba en este rallye un Ford Sierra Cosworth, preparado en Bélgica por Ras Sport; concretamente, el coche que ha venido utilizando Marc Duez en el Europeo.

El primer incidente trascendente se produce en el primer tramo. Fabrizio Tabaton abandona el rallye. La bomba de la dirección asistida se rompe y una parte del líquido hidráulico cae sobre el turbo, inflamándose e iniciando un incendio que el italiano ataja rápidamente, pero que le impide continuar en carrera. Con este abandono, Mía Bardolet no tiene demasiadas dificultades en dominar los primeros tramos. Por si fuera poco, tanto los dos BMW de Bassas y Ponce, como el



AMARILLO CANARIO

Los dos hermanos Ponce (a la izquierda Antonio), han vuelto a demostrar que son los pilotos más profesionales de las islas. Sin embargo, en esta ocasión, no han podido estar a la altura de las circunstancias: José María no pudo subir al podium pese a ser quien más tramos ganó y Antonio no pudo imponerse entre los coches del grupo N.



EL HONOR A SALVO
El italiano Enrico Bertone (foto de la izquierda), salvó el honor de los extranjeros, pese a ser incapaz de inquietar a Bassas. Borja Moratal (a la derecha) volvió a demostrar que su categoría está por delante de su mecánica.



trando su ventaja. Por si fuera poco, Monzón, ya en la tercera etapa, penaliza con seis minutos en un control al conocer un inesperado problema eléctrico, complicado más tarde por un desfallecimiento en el embrague de su Ford. Todo estaba decidido: Josep Bassas en cabeza, el italiano Bertone segundo, Lamberti (deses-

perado por la falta de ruedas) tercero, y José María Ponce cuarto. Luis Monzón, momentáneamente clasificado tras Borja Moratal, sexto y tras ellos, los más rápidos grupos N. Hacia el final del rallye, Monzón logra superar al piloto del Opel, que pese a una actuación muy valiente, apenas puede hacer nada para oponerse a

LA FORMULA DEL EXITO

Pirelli. Pep Bassas. Rally El Corte Inglés



Pep Bassas, y Pirelli, han vuelto a demostrar que son el número 1. Su primer puesto en el Rally El Corte Inglés lo confirma. Un éxito posibilitado por el excelente resultado de los neumáticos Pirelli.

Neumáticos Pirelli. La Fórmula del Exito.

PIRELLI

CLIMENT, ENTRE LOS MEJORES

Una vez más, el levantino Luis Climent llega hasta el final y en una brillante posición. La fiabilidad de los Opel Corsa y su eficacia le permiten alzarse hasta la cuarta posición en el Campeonato de España. Su compañero Piñón al fin rompió la racha de mala suerte, aunque padeció no pocos problemas en este rallye.

Alfa de Lamberti, tienen una verdadera escasez de neumáticos, lo que les obliga a comenzar el rallye con ciertas precauciones. Monzón tiene también algunos problemas de alimentación, que hacen que el motor del Cosworth falle intermitentemente, perdiendo algún tiempo.

Cuando se han celebrado sólo cuatro de los 29 tramos previstos, segundo golpe de teatro. Bardolet abandona. El piloto del equipo Ford marchaba cómodamente en cabeza, con 20 segundos de ventaja sobre Ponce, 28 sobre Lamberti y 36 sobre un confiado Bassas. Un manguito de refrigeración roto hace que el motor suba de temperatura y se gripe sin que pueda llegar a final de tramo. Bardolet, que tenía en Las Palmas la mejor oportunidad del año para ganar al fin un rallye del campeonato, ve una vez más cómo la fortuna le abandona.

En ese mismo tramo, José Mari Ponce hace un trompo a causa de un pinchazo lento, perdiendo 30 segundos en el tramo. En consecuencia, inesperadamente, en cabeza del Corte Inglés se sitúa el veterano Carlos Lamberti, a quien nadie podrá

discutir que peleó como un jabato de 25 años. Poco iba a durar su ilusión, porque en el último tramo de la primera jornada (sólo se disputaron 5), Bassas se pone al fin en cabeza, aprovechando un trompo de Lamberti en el tramo-espectáculo del circuito de motocross.

Finalizaba la primera etapa con las posiciones cerradísimas, con seis pilotos en poco más de un minuto. Todo parecía indicar que asistiríamos a una bonita lucha por la cabeza. Pero, por desgracia, no fue así. Ponce, pierde 4 minutos en el primer tramo, por un pinchazo; Lamberti llega a utilizar el mismo juego de neumáticos en tres tramos consecutivos; Bertone tiene que correr sin dirección asistida... El único que parece animar algo las cosas es el joven Luis Monzón, pero la experiencia de Bassas es suficiente para atacar allí donde el terreno le es favorable, utilizando las pocas cubiertas Pirelli D-5 de las que disponía y solucionados definitivamente los problemas de frenos que le afectaron en la primera etapa. Poco a poco su ventaja va en aumento y el catalán llega incluso a aflojar el ritmo, adminis-

FONCUEVA GANO EL GRUPO N

El asturiano Cele Foncueva venció entre los del grupo N (que es tanto como decir entre los Ford Sierra Cosworth), favorecido por los problemas de Santana y Padrón. El título de Campeón de España de la especialidad está ahora más cerca con el permiso de Kiko Cima.



LA VETERANIA ES UN GRADO
Carlos Alonso Lamberti ha sido una vez más el piloto canario mejor clasificado.

la recuperación de sus rivales con problemas.

Entre los coches de serie (grupo N), tres Ford Sierra Cosworth iban a oponerse al BMW M-3 del pequeño de los Ponce, Antonio. Los Ford estaban conducidos por Martín Padrón, Raúl Santana y Cele Foncueva. Faltaba a la cita gran canaria el también asturiano Carlos Otamendi.

La historia de su viaje a las Islas es un compendio de mala fortuna y mala fe. Todo comenzó en los entrenamientos del primer rallye, en Tenerife. Un fortísimo golpe hace que su coche se incendie y su copiloto se rompa un tobillo. Ya en carrera, apenas dura un par de tramos al romper el motor del Sierra. Con sólo tres días para reparar, se trabaja día y noche para dejar el coche listo para El Corte Inglés. Un error en los horarios de los barcos que tienen que trasladar el coche a la otra isla le impide verificar y la inflexibilidad de los comisarios le dejan sin poder participar en la segunda prueba, perdiendo así toda posibilidad de luchar por el Campeonato.

Volviendo al rallye, los primeros líderes en el grupo N son Padrón y Santana,



PELEA POR UN VOLANTE

Sasplugas (arriba), o Arqué serán los vencedores del Desafío Peugeot y el año próximo estarán al volante del 309 oficial. En el Valeo conoceremos el resultado.



pero muy pronto este último se ve perdido en la clasificación al perder más de 4 minutos por un pinchazo en el tercer tramo. Padrón tampoco iba a durar demasiado tiempo, por lo que es Foncueva quien se instala en cabeza, por delante de Ponce y de los dos más rápidos Renault GT Turbo, de Alvarez y de Kiko Cima. Este cuarto puesto de Cima pronto iba a convertirse en tercero al volcar Alvarez y abandonar más tarde al romper el motor. Y esta posición puede valerle el Campeonato de España del grupo N, pese a la victoria de Cele, más preocupado en acabar que en evitar la victoria de Ponce, que no puede pelear a gusto porque la rotura del escape hace que parte de los gases penetren en el habitáculo, produciéndole un principio de intoxicación. En este grupo N, mencionar la bonita remontada de Raúl Santana, al que el tiempo perdido al inicio de la prueba pesaba como una losa.

Poca más tiene esta decimocuarta edición del Corte Inglés. Entre los hombres del Desafío Peugeot, nueva victoria de Sasplugas, que dominó a Lilly (que abandonó por rotura de la correa de distribución) y a Vallejo. En su clase, Arqué no tuvo la emoción de encontrar rivales y

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION

1º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), en 4.03'57". 2º Bertone-Imerito (Lancia Integrale 16 v), a 1'46". 3º Lamberti-Sarmiento (Alfa 75 América), a 2'13". 4º J.M. Ponce-León (BMW M-3), a 3'14". 5º Monzón-Rodríguez (Ford Sierra Cosworth), a 6'45". 6º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi), a 6'45". 7º Moosleitner-Tuchler (BMW M-3), a 9'26". 8º Foncueva-Romaní (Ford Sierra Cosworth), 1º grupo N, a 13'18". 9º A. Ponce-Morales (BMW M-3), 2º grupo N, a 14'11". 10º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi), a 19'59".

PRINCIPALES ABANDONOS

Tabaton (Lancia Integrale), por incendio. Bardolet (Ford Sierra 4x4), motor roto por rotura de manguito de agua. Carlsson (Mercedes 190), por salida de carretera. Padrón (Ford Sierra grupo N), por exceso de penalización. Hergueta (Corsa GSi), por rotura de dirección. Mercedes Rueda (Honda Civic), por rotura de motor. Enders (Lancia Integrale), por acumulación de penalizaciones.

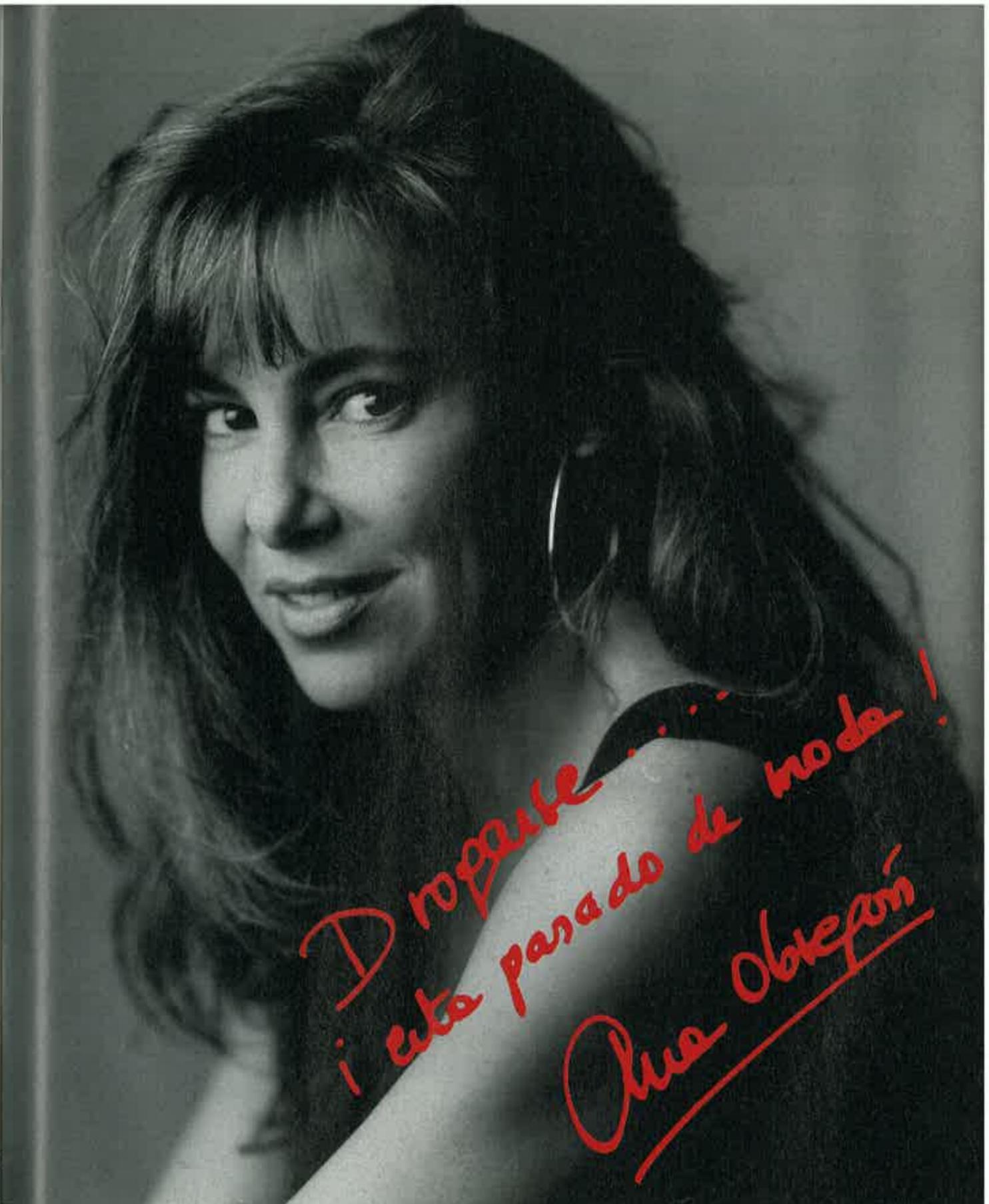
POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
PONCE	29	9	9	1	2	3	-
BASSAS	29	7	6	3	5	5	1
BERTONE	29	4	1	5	6	7	2
MONZON	29	3	5	5	7	2	-
LAMBERTI	29	-	4	10	4	4	3
MOOSLEITNER	29	-	-	3	-	-	6
MORATAL	29	-	-	-	-	5	13
BARDOLET	5	-	-	-	-	-	-
CARLSSON	13	-	2	-	1	1	-
ENDERS	6	-	-	-	1	-	-
PADRON	8	-	-	-	-	-	1

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Jesús Puras (Lancia), 1.527 puntos (7 resultados). 2º Josep Bassas (BMW), 1.262 puntos (7). 3º Borja Moratal (Opel), 1.248 puntos (7). 4º Luis Climent (Opel), 948 puntos (7). 5º Mía Bardolet (Ford), 887 (6) puntos. 6º Cele Foncueva (Ford), 694 puntos (5). 7º José A. Sasplugas (Peugeot), 694 puntos (7). 8º Kiko Cima (Renault), 651 puntos (7). 9º José Arqué (Peugeot), 599 puntos (6). 10º Otamendi (Ford), 672 puntos (5).

aunque se aburría como una lapa, logró unos puntos importantísimos para adjudicarse el Desafío. Sólo le falta volver a ganar la clase en el Valeo o que Sasplugas, no menos merecedor del triunfo final, no logre acabar la prueba madrileña. ○



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

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

elf



el aceite nacido de la competición.

FESTIVAL FORD

LA FORMULA DEL EXITO



Manuel Madrid

Enviado especial

LOS responsables del circuito de Brands Hatch, no sólo pueden presumir de tener el circuito más veterano de Inglaterra; además pueden estar orgullosos de organizar el Festival Fórmula Ford, una competición que se instauró en el 72 y que cada año reúne a los mejores pilotos del mundo de la especialidad, dándose la circunstancia de que todo aquel que ha vencido en el Festival, más tarde se ha hecho un nombre en el mundo de la competición automovilística; buena prueba de ello es el caso de Derek Daly, Roberto Moreno o Johnny Herbert, por poner un ejemplo.

En esta ocasión a la cita acudieron casi 200 participantes; entre los que se encontraban seis españoles; Pedro Martínez de la Rosa y Alvaro de Arenzana del equipo Racing for Spain, Iván Arias, que en su programa tenía incluido participar en esta prueba y los pilotos del Proyecto Andalucía Roger Morback, Enrique Gluckman y Federico Broberg, que lo hicieron con sus propios medios sin ningún tipo de apoyo federativo. A pesar de contar con una buena representación, el resultado no fue todo lo bueno que cabría esperar, más teniendo en cuenta que el año anterior Jordi Gené estuvo a punto de subir al podio. En esta edición nuestro mejor piloto clasificado fue Pedro Martínez de la Rosa, que lo hizo en el puesto doce siendo además el único que disputó la final. Federico Broberg llegó hasta la semifinal después de luchar y arriesgar mucho para intentar clasificarse, al final le cupo el honor de ser el piloto más joven que ha llegado a una semifinal en la historia del



EL MEJOR ESPAÑOL

De los pilotos españoles, Pedro Martínez de la Rosa fue el mejor clasificado en el puesto doce.



MALA SUERTE

Gluckman y Morback, (en la foto del centro) no pudieron pasar de los octavos de final. En el Festival los jóvenes pilotos arriesgan mucho.





UN RECORD
Broberg, con su paso a las semifinales, se ha convertido en el piloto más joven de la historia del Festival que lo ha conseguido.



NO PUDO SER
Arenzana era una de las esperanzas del equipo español, pero la mala fortuna le impidió pasar de cuartos de final.



EL IMPETU DE LA JUVENTUD
Arias peleó al máximo para clasificarse, cuando lo tenía al alcance de la mano un incidente con otro participante le apartó de la lucha.

Festival. Alvaro de Arenzana por su parte, no pudo llegar más arriba de los cuartos de final; un desafortunado incidente con otro piloto se lo impidió, cuando tenía muchas posibilidades de llegar a la final. En octavos de final se quedó Iván Arias, que ya comenzó con problemas en las mangas de entrenamientos donde con problemas de encendido no pudo realizar un buen tiempo, y más tarde, cuando luchaba por clasificarse, otro piloto se pasó de frenada y lo embistió, doblando un trapecio de sus coche y con ello sus esperanzas. Algo parecido les pasó a Morback y Gluckman, ya que sendos incidentes les apartaron de poder optar a más.

El Festival Fórmula Ford lo ganó el británico Dave Coyne tras una apasionante lucha con Fionn Murray, que entraron prácticamente emparejados en la meta. Uno de los favoritos, el brasileño Niko Palhares, que ya venció el año pasado no pudo finalizar la carrera, y tuvo que abandonar cuando iba en cabeza al romperse la caja de cambios de su Van Diemen. Hay que destacar la actuación de Michael Vergers, otro de los favoritos, que en la semifinal se salió, se clasificó por lo pelos para la final y aquí, desde los últimos puestos de la parrilla pudo remontar hasta la cuarta posición. ○

CLASIFICACIONES

1º Dave Coyne (Swift), 16.32.40. 2º Fionn Murray (Reynard), a 0.29. 3º Christophe Boullion (Van Diemen), a 0.50. 4º Michael Vergers (Van Diemen), a 2.16. 5º Marc Goossens (Van Diemen), a 3.58. 12º Pedro Martínez de la Rosa (Van Diemen), a 12.24.

MOTOR 16 ofrece a sus lectores la posibilidad de conseguir un volante histórico

Usted puede ser el ganador del auténtico volante del Celica GT Four del Toyota Team Europa de Carlos Sainz o de uno de los diez volantes Momo prototipo 350 (idénticos al del campeón) cedidos por gentileza de Frenoil S.A., importador exclusivo de Momo en España.

Tan sólo tiene que recortar y enviar este cupón con sus datos a MOTOR 16 «Sorteo volante de Carlos Sainz», Calle Hermanos García Noblejas nº 41, 28037 Madrid

NOTA: La fecha tope para la admisión de cupones para participar en el sorteo es el 8 de noviembre de 1990. No podrán participar en este sorteo los trabajadores del GRUPO 16

Nombre:
 Apellidos:
 Dirección:
 Población:
 Código postal: Tel:

GANE EL VOLANTE DE SAINZ



Marlboro

Fórmula 1



Mucho arte, Ayrton.

Felicidades Ayrton. Has demostrado ser el mejor. El auténtico número uno de la temporada. Gracias a ti y a todo tu equipo Honda-Marlboro-McLaren, los colores blanco y rojo han dominado el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Y no sólo eso. Te has convertido en el único piloto que ha conseguido 51 veces la Pole Position.

Una vez más ha vencido la pasión y la juventud. Con arte, con mucho arte.

World Championship Team





RALLIES DE TIERRA DEBUT DE JORDI TARRES

El Campeón del Mundo de trial, Jordi Tarrés, va a participar en la última prueba del Campeonato de Rallyes de Tierra que se disputará en Madrid el próximo 24 de noviembre a los mandos de un Marbella Proto de Seat Sport. La marca española con Jordi Tarrés continúa la iniciativa, que comenzó el año pasado, de invitar a pilotos relevantes de las dos ruedas a

conducir sus coches; no olvidemos que el año pasado defendieron los colores de Seat, Juan Garriga y Alex Crivillé.

Jordi estará acompañado por su hermano Francisco, quien se ocupa de mantener la Beta con la que el piloto de Rellinars ha forjado sus tres títulos mundiales, tratando ambos de superar ese décimo sexto lugar conseguido por Garriga, aunque los hombres de Seat Sport esperan que esta participación no termine con un vuelco como fue el caso del piloto de Yamaha.



BOXES

EDDIE LAWSON probó la semana pasada en el circuito de Rijeka la Cagiva de Gran Premio, aportando sus impresiones al equipo italiano. Esto no quiere decir que vaya a dejar Yamaha, pues su misión ha sido contribuir a la puesta a punto de la Cagiva, si bien aún no ha firmado con la marca japonesa para el 91.

medida el desarrollo de la carrera, no olvidemos que habitualmente se disputan al menos seis etapas en Argelia, además de la etapa de descanso en Tammanraset. Esto obligaría a buscar urgentemente una ruta alternativa.

LA PRIMERA edición del Supercross Villa de Madrid resultó un éxito tanto



MERCEDES ha dado a conocer los nombres de los pilotos que se pondrán al volante de sus Sport Prototipos. Se trata de los jóvenes Michael Schumacher y Karl Weidinger de 21 años de edad y Jochen Mass y Jean-Louis Schlesser. Los coches se denominarán Mercedes-Sauber C291 y estarán equipados con motores de 3,5 litros atmosféricos.

en el aspecto organizativo como de asistencia de público. Varios especialistas americanos como Ward y O'Mara se enfrentaban a los mejores pilotos europeos de esta especialidad. Destacaba la presencia del Campeón del Mundo de motocross, el italia-

SALVADOR SERVIA irá al París-Dakar con el equipo Trident. El vehículo que utilizarán será un Range Rover oficial de categoría T2 de Halt-Up, y como copiloto irá Jaime Puig.



no Alex Puzar y la de Stefan Everts. También estuvieron todos los mejores pilotos españoles. Sin embargo Puzar no dio opción a nadie y se impuso con sorprendente facilidad a los maestros americanos, seguido por el británico Herring y el belga Everts.

EL PARIS-DAKAR está teniendo problemas para establecer su recorrido final al denegarles las autoridades argelinas el permiso para atravesar el país. Con esto se complica en gran



méritos propios el piloto español Carlos Sainz, serán los Toyota Celica GT-Four, Opel Kadett GSi y Peugeot 309 GTI 16 de grupo A; mientras que sólo el Audi Sport Quattro S1 podrá ser admirado por los nostálgicos del grupo B. Para completar la fiesta se celebrará igualmente el Rallye Masters '90, la Expo-Campeones, donde se podrán contemplar modelos célebres y todo lo relacionado con la competición, e incluso un torneo de golf para los campeones. El Rallye Masters será una competición entre los mejores pilotos de Gran Bretaña, Alemania, Francia, España, Bélgica, Italia, Suecia, Finlandia y Japón, elegidos por votación entre los miembros de la Rallye Press Association y que se disputará la víspera de la Carrera de Campeones, a la que tendrán acceso los mejores de ellos.

CARRERA DE CAMPEONES

TODO A PUNTO

EMPIEZAN a conocerse finalmente más detalles de la Carrera de Campeones, que tendrá lugar en su tercera edición en Barcelona, entre los próximos días 7 y 9 de diciembre. Los vehículos que tendrán a su disposición los Kankkunen, Bionson, Waldegaard, Rohrl, Vatanen, Blomqvist, Salonen y Mikkola, a los que se unirá esta vez por

SEAT SPORT NUEVAS INSTALACIONES

VICENTE Aguilera, Vicepresidente de Seat Sport mostró a los medios informativos las nuevas instalaciones del único departamento de competición existente en España, dotado de su pro-

LAS MOTOS VENCEN A LA CRISIS



CUANDO al sector del automóvil no le llega la camisa al cuerpo por pánico a una crisis de ventas que parece irreversible, en la acera de enfrente, es decir, en el campo de las dos ruedas, se contempla el presente con satisfacción y se vislumbra el futuro con confianza y alegría.

Es la gran diferencia que existe entre una línea que cae en picado y otra que sube con pulso firme. Los datos ahí están para corroborarlo. 40 por ciento menos en las ventas de coches e incremento del 12 por ciento en las motos.

Sadam Husein, sin proponérselo, está poniendo su granito de arena para que las motos se vendan más cada día como consecuencia directa de los automovilistas que no puedan aguantar el presupuesto de gasolina. El que más y el que menos, puede conseguir 200.000 peséttas para comprarse un scooter y con ello se soluciona de golpe más de un problema.

Desde hace tres años, el sector de las dos ruedas vive una etapa alcista. El crecimiento anual se sitúa en torno al 15 por ciento y ello ha llevado a España a situarse en segunda posición europea por parque de motos. Italia es líder con 1,6 millones de vehículos y nuestro país con un millón le va a la zaga por delante de Francia que, con 700.000, ocupa el tercer lugar del ranking continental.

Otro dato importante es que se venden más motos superiores a 250 c.c. que ciclomotores, capítulo en el que Vespa sigue siendo líder destacando aunque Honda y Yamaha recuperan terreno a ojos vista. En el escalafón de las motos más vendidas, el póker japonés se reparte los papeles estelares con el siguiente papel: 1º Honda, 2º Yamaha, 3º Suzuki y 4º Kawasaki. A tener muy en cuenta que en los nueve primeros meses de 1990, las ventas de las motocicletas de importación crecieron en un 32 por ciento frente al 7 por ciento registrado por las de fabricación nacional.

Así se explica que los concesionarios de motos nazcan por doquier ya que es un sector que acusará mucho menos la crisis que se nos viene encima. La moto se ha convertido para la juventud en poco menos que una obsesión y cada vez son más los ejecutivos que la utilizan por la ciudad conscientes de sus enormes ventajas. La renovación de modelos es notable de año en año y ahora se vive una línea, limpia y fácil de conducir.

Ya comienza a ser normal que en cada casa que hay dos coches por lo menos exista una moto. El buen clima de nuestro país ayuda lo suyo. El único pero, la única nota negativa, son los accidentes. Algún día trataremos a fondo el tema. Para conducir una moto hace falta una mentalización distinta a la del automovilista que va cómodamente sentado al volante. La carrocería, sobre dos ruedas, es usted. No lo olvide.



CARRETERAS EN OBRAS

RED NACIONAL:
N-I, Burgos-Lerma.
N-II, provincia de Guadalajara.
Igualeda-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



A SU SERVICIO

TARJETA 4B Y EUROP ASSISTANCE

EL SISTEMA 4B tiene muy buenas noticias para sus titulares. A partir de hoy, ofrece, además de sus habituales ventajas, un abono de asistencia técnica y sanitaria de Europ Assistance, con cobertura para dos vehículos y asistencia desde el kilómetro 0. Todo ello por un precio excepcional de tan sólo 2.500 pesetas.

DEPORTE

VELOCIDAD EN CIRCUITO

EL Mundial de Fórmula 1 cierra la temporada el domingo 4 de noviembre en el circuito australiano de Adelaida. Ese mismo fin de semana se disputa la última prueba del Campeonato de España de Autocross en Talavera y el Campeonato de España de Velocidad en el circuito en Calafat (Barcelona), donde se correrán la Copa Nacional Renault y Renault Iniciación, Marlboro Fórmula Ford y Fórmula Fiat Uno.

EL DISEÑO DE MADRID

YA está a la venta. ANIBAL, el deportivo diseñado y producido por Francisco Podadera, y con la colaboración del Centro de Diseño Industrial de Madrid, es toda una realidad que podrá ser admirada del 29 de octubre al 12 de noviembre, en el

Mercado Puerta de Toledo de Madrid. El Anibal ha sido configurado con la tecnología más avanzada del momento, a un precio realmente competitivo.

Dirección: Ronda de Toledo, 1 (Entrada por plaza Campillo), Madrid.



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

EL circuito gaditano de Jerez de la Frontera albergará durante el fin de semana del 2 al 4 de noviembre, la última prueba del calendario español de velocidad de 125 c.c., en el que también se correrán: 250 c.c., F-2, Superbikes y Copas. En Gerona, por su parte, los fanáticos del motociclismo tendrán la oportunidad de presenciar el III Trial Super Indoor Internacional.

DARSE UN RESPIRO

NIEVE Y ARENA

EL Club J. S. Organization y CAMINO VERDE han diseñado para el puente del 1 de noviembre, un recorrido por atractivos paisajes pirenaicos catalanes, frondosas sierras de la Garrotxa y las finas arenas de Empuries, todo ello conjugado con el mejor de los trazados de Todo Terreno.

Más información: (93) 487 00 22
Precio: 20.000 pesetas por persona.

LO QUE HAY QUE VER



VUELVEN LOS VENGADORES

LA mítica serie británica «Los Vengadores» vuelve al primer canal de TVE el domingo 4 de noviembre, treinta años después de su estreno en la pequeña pantalla. Esta serie de espionaje y aventuras está marcada por el culto a los mejores deportivos británicos. El actor principal de la serie, Patrick Macnee, utiliza un fastuoso Bentley de 1930, muy similar al modelo que se impuso en las 24 Horas de Le Mans de aquella época, mientras que la actriz Diana Rigg, la inolvidable Señora Phil conduce un agilísimo Lotus Elan, que seducirá a los buenos aficionados.

TERMINA EL MUNDIAL

EL primer canal de la televisión nacional ofrecerá, en la madrugada del sábado al domingo a las 04:30, el último Gran Premio de Fórmula 1 de la temporada, desde el circuito de Adelaida, Australia. Domingo Deporte repetirá la emisión a las 14:00.

Coordinadora Lourdes Bravo

París.

Dakar.

El equipamiento de un gran turismo: aire acondicionado, elevavinas eléctrico, cierre centralizado, equipo stereo.

El primer equipo de este país en los raids más duros del mundo.



PATROL 4x4

Modelo presentado
Nissan Patrol 4x4 Top Line.



Sólo hay un camino: ser los mejores.



UN AMERICANO ORIGINAL

LUCKY STRIKE

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

3 de noviembre 1990 Núm.367 • 300 ptas.

TODO LO NUEVO

RENAULT CLIO 3 PUERTAS



SUZUKI VITARA 5 PUERTAS

ROVER 114 GTI



CORSA GSI

ANIBAL, EL IBIZA COUPE



PRUEBA JAGUAR XJ6 3.2

PRUEBA 190 E 2.5-16 EVOLUCION II



PODER MERCEDES

