

**CLIO GASOLINA O DIESEL**  
**CON GASOLEO, 242**  
**PESETAS MENOS**  
**CADA 100 KMS.**



**COMPARATIVA CELICA-F 18**  
**CARLOS SAINZ**  
**VOLO MUY ALTO**

**NOVEDAD**



**MITSUBISHI GTO, FERRARI JAPONES**





# ¿De qué?...



# ...de Gin MG

## LA RESPUESTA... SIN DUDA!

Gin MG, elaborado con fidelidad rigurosa a su fórmula originaria exclusiva y con la garantía y prestigio de DESTILERIAS MG, S.A.



**12 AL VOLANTE**

Mercedes 500 E.

**21 LO ULTIMO**

Mazda Autozam Revue.

**38 LO ULTIMO**

Mitsubishi GTO.

**48 FRETE A FRETE**

Renault Clio 1.2 contra Clio 1.9 D.

**62 A FONDO**

Saab 9.000 2.3 Turbo.

**65 FUERA DE SERIE**

Beck 550 Spyder.

**73 FUERA DE SERIE**

Auto Retro '90.



**78 MOTOS**

Suzuki GSX-R y RGV 250.

**94 CONCURSO**

Ganador del volante de Alain Prost.

**102 DEPORTE**

Prueba Audi V8

**106 DEPORTE**

Velocidad en Calafat.

**109 DEPORTE**

F-1: G.P. de Australia.

# MEJOR CON GASOLEO

**D**EFENDER el gasóleo a estas alturas podría parecer ir contra corriente, pero adoptar la medida opuesta sería realmente injusto. Es cierto que mercados de gran tradición en el diesel como por ejemplo el italiano, no venden un coche con esta motorización. En otros países como Estados Unidos, el diesel fue una moda que hoy ya no se lleva; es como si la hubieran desterrado. También es verdad que los ecologistas critican duramente los efectos nocivos de este combustible y que sus precios ya no son los que eran. Pero éstos, no son argumentos suficientes como para hacer olvidar una larga serie de ventajas, propias de los diesel modernos.

Los motores diesel gastan menos -en litros de combustible- que los motores de gasolina. Es más, los de inyección directa son extraordinariamente económicos. En España se conocen poco. Los llevan solamente un par de turismos de gran tamaño y su consumo está por debajo de los cinco litros cada cien kilómetros. En tal caso, aunque el gasóleo costara lo mismo que la gasolina, su utilización sería más rentable. Lo que hace falta es que los fabricantes no eleven el precio de sus turismos diesel más de lo necesario, pues con la tendencia de los precios de la gasolina y el gasóleo a igualarse, el kilometraje para amortizar la compra de un diesel, se dispara en algunos casos.

También podría hacerse la prueba del usuario. Todos los que se han pasado de la gasolina al diesel, siguen fieles a éste. Sin embargo, casi no hay ejemplos de lo contrario. Muy pocos dejan el diesel para volverse a la gasolina.

Ante esta situación, lo único que haría falta para que el diesel volviera a tener una aceptación plena sería reducir las emisiones de gases nocivos que se producen. Ello es factible bien con determinados aditivos, bien con unos procesos más costosos en las refinerías, que en definitiva harían posible un gasóleo de mejor calidad y menos contaminante. Sería algo similar a lo que se ha hecho con la gasolina sin plomo y realmente merecería la pena. Los motores diesel aún no han dicho su última palabra.

Alberto Mallo



## Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

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

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automercado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automercado: 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 00 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Cervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 78. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Barastegui, 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: Promograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



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

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



**SERIE 5 DE BMW  
520i, 525i, 535i, 524td y M5.**

KUIZ NICOLI EWOB



**EL EXITO EN SU JUSTA MEDIDA.**

Para aquellos que quieren un automóvil de dimensiones generosas sin limitar su movilidad.

Para los que desean pasar a otra dimensión en prestaciones conservando la máxima seguridad.

Para los que esperan que una atrac-

tiva línea exterior dé paso al confort y la amplitud interior.

Para todos ellos la respuesta se encuentra entre los compactos de nuestra Serie 3 y nuestra superior Serie 7: en la Serie 5 de BMW. Prestaciones, seguridad y confort en su justa medida.

En prestaciones, 150 y 192 CV para el 520i y 525i, los nuevos 24 válvulas; 211 CV para el brillante 535i; 115 para el 524 turbodiesel y hasta 315 para el deportivo M5.

En seguridad activa, desde el EDC, que permite seleccionar entre suspensión más deportiva o más confortable, hasta el

ASC, que controla la estabilidad electrónicamente impidiendo el deslizamiento en aceleración.

Desde la Servotronic —servodirección electrónica de dureza progresiva en función de la velocidad— hasta el excepcional sistema de frenos, con ABS de serie a partir

del 525i. Las zonas de deformación programada que rodean el habitáculo de alta rigidez dan la medida de la seguridad pasiva.

La amplitud de este habitáculo y su excepcional equipamiento, que incluye aire acondicionado de serie, dan la medida de la apuesta de BMW por el confort.

Apuesta que, junto a las prestaciones y la seguridad, define a todo BMW. Desde nuestra Serie 3 a nuestra Serie 7.

Para quienes quieren disfrutar de lo mejor de ambas es nuestra Serie 5.







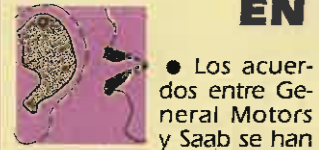
### MAS POR MENOS EL ULTIMO DE ALFA

Se llama Alfa 33 Veloce, forma parte de una serie limitada y su precio final se mueve en torno a 1.440.000 pesetas. El nuevo Veloce equipa el motor de cuatro cilindros horizontales opuestos con 1.351 centímetros cúbicos y 88 caballos de potencia, un motor que permite alcanzar los 176 kilómetros por hora de velocidad punta. El secreto de este modelo especial radica en su equipo de serie, equipo que incluye: cierre centralizado, elevaválvulas delanteros eléctricos, cinturones posteriores de seguridad y cristales atóxicos.

### EUROTUNEL PRIMER CONTACTO

La construcción del conocido «Eurotunnel» bajo el Canal de La Mancha alcanzó el pasado día 30 de octubre el momento histórico en que ambas partes establecieron el primer contacto físico en la mayor obra de ingeniería del Continente. Un taladro de cinco centímetros de diámetro perforó los últimos cien metros de tierra que separan las partes británica y francesa del túnel. Como ya es sabido, el túnel podría estar en funcionamiento en el verano de 1993 y requerirá una inversión de 888.000 millones de pesetas.

### EN VOZ BAJA



- Los acuerdos entre General Motors y Saab se han plasmado en Suecia con la venta de cerca de 500 Chevrolet en lo que va de año. En Detroit consideran que los coches americanos de lujo tienen mucho que ofrecer en los países más desarrollados de Europa. Una ofensiva está a punto de iniciarse.

- Los sindicatos japoneses han propuesto al organismo que agrupa a los constructores que aumenten el periodo de vigencia de los modelos. En la actualidad, se calcula que un modelo japonés cambia cada cua-

tro años y los sindicatos creen que esto exige demasiado a los trabajadores. No consta que Calvet haya apoyado a los sindicatos nipones.

- En Renault estudian muy seriamente la posibilidad de fabricar un modelo pequeño, sustituto del R-4, que se fabricaría para todo el mundo desde un país de la Europa del Este. A nadie se le oculta que se trata de Checoslovaquia, desde la fábrica Skoda. El proyecto, si se concreta, podría aparecer a mediados de esta misma década. Tal idea explica el interés mostrado por la marca francesa para asociarse con Skoda.

### DESDE BRUSELAS CRISIS, NO ES PARA TANTO

El vicepresidente de la Comisión Europea, Martin Bangemann, ha manifestado que «no hay ningún fundamento objetivo para una caída espectacular del mercado automovilístico europeo». Según Bangemann, la saturación del mercado de coches no es para mañana, ya que las previsiones hasta el horizonte de 1998 señalan la existencia de un parque europeo de unos quince millones de automóviles, lo que representa un aumento de tres millones de vehículos nuevos por año.

### TORMENTA EN PSA OPA SOBRE CITROEN HISPANIA

La OPA (oferta pública de adquisición de acciones) que Automóviles Citroën ha lanzado sobre el 17,98 por ciento de las acciones de su filial Citroën Hispania se enmarca dentro de la estrategia del grupo PSA, que tradicionalmente ha venido ostentando el total del capital de todas las sociedades que posee, política de la que, precisamente, la empresa española era la excepción. La operación, que puede alcanzar un monto de 5.000 millones de pesetas, ha sido no obstante contestada por inversores privados, entre ellos el alemán Georg Schnura, quien controla una buena parte del paquete de acciones que quiere adquirir Jacques Calvet.



### TRAFICO MAS DUREZA

La Dirección General de Tráfico ha sancionado con multas comprendidas entre 35.000 y 50.000 pesetas a 720 ganaderos de Asturias y Cantabria por haber paralizado la circulación con sus tractores durante las movilizaciones campesinas realizadas los días 27 y 28 de septiembre. Esta noticia coincide con la preparación por el equipo que dirige José Luis Corcuera en el Ministerio del Interior de un proyecto de Ley que sancionará con dureza aquellos actos de protesta que impliquen cortes o dificultades al tráfico.



### APRILIA CLIMBER 91 NO CONOCE OBSTACULOS

Aprilia ha retocado la Climber para el próximo año. El nuevo modelo ha recibido modificaciones que afectan al chasis y al motor. El chasis se ha acortado en 15 milímetros con lo que se ha conseguido bajar aún más el centro de gravedad. En el motor destaca la incorporación de una nueva válvula de escape que permite aprovechar aún más los prodigiosos bajos del propulsor a la vez que facilita la preparación de la moto para las competiciones. El precio aún está sin confirmar pero rondará las 600.000 pesetas. La nueva Aprilia será una enemiga de primera categoría en el mundial de Trial del 91. Esta motocicleta hace gala de gran ligereza.

### VERDE Y ROJO



- Aunque nadie le ha escatimado apoyos, pocos han prestado a Carlos Sainz la ayuda que el Ejército le ha prestado. Al margen de las facilidades con la Armada para cumplir la mili, ahora se añade el bonito gesto del F-18 que aparece en estas mismas páginas de nuestra publicación.

- Y este mismo Ejército, tan solícito para unos casos, demuestra su poco sentido en otras facetas. Por ejemplo, cuando corta una autovía de acceso a Madrid (concretamente la de Colmenar), a las 8 y media de la mañana de un día laborable, para que atraviesen la mediana una docena de vehículos militares. No sólo es el atasco que se produce, sino la peligrosísima situación que provocan por la casi ausencia de señalización.

- Es verdaderamente importante el esfuerzo exportador de Seat. En este mismo año, va a vender en Alemania más coches de los que vende en España. Hace sólo dos años eso era un sueño y ahora es una realidad palpable, que favorece el desarrollo de la economía española.

- En los últimos tiempos están proliferando las denuncias por circular por los carriles reversibles de las autopistas y de las autovías sin las obligatorias luces de cruce. Es cierto que se trata de una medida de seguridad, pero la Dirección General de Tráfico, tan solícita a la hora de gastarse el dinero en campañas de publicidad podría enseñar esta norma a los conductores que la desconocen por su modernidad. Sería un buen ejemplo.

### JUAN GARRIGA RIESGO SIN LIMITES



La pasión de Juan Garriga por el riesgo no se detiene en los circuitos que componen el calendario del Campeonato del Mundo de Velocidad. El piloto catalán ha enfocado su ocio hacia uno de los deportes más espectaculares: el paracaidismo. Garriga tuvo ocasión de practicar este deporte durante el Campeonato de Paracaidismo que se celebró en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona). El salto se realizó desde un DC-3 a 4.000 metros de altura utilizando el sistema «tandem». Un sistema en el que el instructor, soporta durante todo el salto al pasajero, para una vez acabada la caída libre abrir un paracaídas de gran envergadura. Juan Garriga ha demostrado, una vez más, su valor en esta demostración deportiva.



BALLESTA

### DESDE PARIS

EDOUARD SEIDLER

- El 48 por ciento de las inversiones publicitarias en Francia, utilizan la prensa como soporte, mientras que un 19 por ciento recae en TV, un 18 por ciento en posters y un 17 por ciento en radio. Renault es el anunciante líder, con una inversión total de 18.500 millones de pesetas.

- EN Peugeot corren tiempos de rebajas: las ventas de este año han sufrido un descenso del 3,7 por ciento, la planta de Sochaux reducirá su producción de 1.670 coches a 1.450, y la plantilla será recortada en 950 empleados.

- EL presidente de Volvo, G. Gyllenhamer, parecía destinado a dirigir la venta de vehículos Renault en Estados Unidos, pero fuentes de Renault aseguran que no existe tal intención.

- PEUGEOT sólo ha encontrado un cliente para la furgoneta eléctrica J5: la compañía nacional EDF, que ha adquirido 250 unidades. La anunciada versión eléctrica del 205 aún no ha visto la luz, mientras que Renault ya tiene previsto lanzar próximo año, el Clio eléctrico.

- EL Grupo Volkswagen es el importador de mayor presencia en Francia, con un 10,32 por ciento del mercado en los meses de enero a septiembre (VW con un 6,86 por ciento, el 2,06 por ciento para Seat y un 1,4 por ciento de Audi), que significa una venta de 178.000 unidades.



DESDE  
**TURIN**

GIAN CARLO  
PERINI

● HAROLD Poling, Presidente de Ford ha manifestado en su reciente visita a Roma, que «Fiat sería el candidato idóneo para Chrysler. En cualquier caso es mi opinión personal. Lo único que conozco de este asunto es lo que he leído en la prensa».

● FORD mira cada día con mejores ojos Italia, que podría llegar a ser la sede de una nueva fábrica de la marca norteamericana. En caso de llegar a un acuerdo, la planta se dedicaría a la producción de componentes.

● EL nuevo Fiat Uno saldrá a la luz en 1993, según los últimos rumores nacidos en la marca italiana. Los directivos, que hicieron su elección el pasado mes de julio, seleccionaron la propuesta firmada por Giorgio Giugiaro para Ital Design.

● EL importador de Seat para Italia, Bepi Koelliker, acaba de presentar una nueva versión del Seat Marbella bautizada con la denominación Jeans. El último Marbella se caracteriza por sus embellecedores de rueda, la calandra frontal y la tapicería.

● LA Asociación Italiana de importadores de automóviles ha presentado los datos correspondientes a 1989. La cifra de automóviles importados alcanza las 931.000 unidades con un valor próximo a los 850.000 millones de pesetas. Estas sociedades emplean a un total de 73.000 personas.

**DINERO PARA SEAT  
PRESTAMOS DEL BEI**

L A firma Seat podrá disponer de más de 64.000 millones de pesetas a lo largo del próximo año, prestados por el Banco Europeo de Inversiones (BEI), crédito destinado fundamentalmente a las inversiones necesarias para la construcción de la nueva planta en Barcelona. La marca ya recibió un primer tramo de la misma institución financiera por valor de 32.000 millones de pesetas. Por otra parte, antes de que finalice el año Volkswagen comprará al INI el resto del capital de Seat que aún no está en su poder, lo que supondrá un desembolso de unos 20.000 millones de pesetas.



**MAS AUTOVIAS  
TRES TRAMOS NUEVOS**

EL Ministerio de Obras Públicas ha abierto en el pasado «puente» de Todos los Santos cuatro nuevos tramos de autovía, tres de ellos variantes de población, que afectan a más de veintisiete kilómetros. Las variantes, ahora en funcionamiento, son la de Tordesillas, en la Autovía del Noroeste; la de Ecija, en la Autovía de Andalucía, y la de Laguna de Duero, en la N-601. También se ha puesto en funcionamiento el tramo Arcos del Jalón -límite de la provincia de Zaragoza- en la Autovía de Aragón.



**FIAT Y CHRYSLER NO CUAJAN**



Agnelli Iacocca

Dos gigantes de la automoción, Fiat y Chrysler, han anunciado su renuncia al proyecto de crear una sociedad mixta debido a las «incertidumbres» que pesan sobre la economía mundial. Los presidentes de Fiat, Giovanni Agnelli, y de Chrysler, Lee Iacocca, han manifestado en un comunicado conjunto que los factores que motivan el cierre de las conversaciones son el aumento del precio del petróleo, la

disminución de las ventas en los mercados europeo y norteamericano y el deterioro general de las condiciones económicas generales.

Los que si han llegado a un acuerdo de colaboración han sido Mitsubishi y Volvo para producir conjuntamente a partir de 1993 un vehículo pequeño en la planta que la compañía sueca tiene en Holanda. El vehículo, de 1 300 a 1 600 centímetros cúbicos, irá destinado especialmente al mercado europeo, con una producción inicial de 200.000 unidades al año. Los coches se distribuirán a partes iguales a través de sus propias redes comerciales aunque Volvo podría tener más del 51 por ciento de la nueva empresa.

**MARCAS MUNDIALES  
EN FORMATO REDUCIDO**

LOS últimos modelos de la marca británica Rover, los 114 GTi, lanzados en el mercado español hace menos de un mes acaban de conseguir 21 marcas mundiales de velocidad en las pistas de pruebas de Millbrook. Los nuevos 114 GTi, animados por los motores de la serie K, con 1,4 litros de cubitaje y culata de dieciséis válvulas, se han adueñado de las marcas correspondientes a los cinco kilómetros con salida lanzada, a 204,83 kilómetros por hora de media; a los diez kilómetros, a 203,54 kilómetros por hora de media; a las cinco millas, a 204,15 kilómetros por hora de media; a las diez millas, a 202,85 kilómetros por hora, así como a 17 distancias más.

**CON COCA-COLA SE RUEDA...  
¡EN PORSCHE!**

Ahora, con las latas de Coca-Cola, Coca-Cola light, Coca-Cola sin cafeína, Fanta Naranja y Fanta Limón, ganar es... ¡de película!

**¡MOTOR!**

Con las lengüetas "SORTEO COCHES" tienes cinco oportunidades de ganar ¡un Porsche! Envíalas al Apdo. de Correos 38.121 de Madrid o deposítalas en los buzones Coca-Cola.

Los sorteos los verás  
semanalmente  
en Antena 3 TV  
¡SUERTE!

**¡CAMARA!**

Para ganar una cámara como esta, forma con las lengüetas la palabra "CAMARA". ¡Hay miles! Las puedes canjear en todas las emisoras de Antena 3 o enviárlas al Apdo. 38.121 de Madrid.



**¡ACCION!**



Por el mismo sistema puedes formar la palabra "RELOJ", juntando las lengüetas con letras. Luego, lo consigues en tu emisora de Antena 3 más cercana o envías las lengüetas al Apdo. 38.121 de Madrid. ¡Es así de fácil!

INFORMATE EN EL TEL. (91) 433 00 17.  
Esta promoción caduca el 31/1/91.  
Bases depositadas ante Notario.





DESDE TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● LOS fabricantes japoneses de automóviles han manifestado su temor ante las nuevas medidas de control anticontaminación que ha aprobado el Gobierno Norteamericano. Estas medidas supondrán un titánico esfuerzo de la industria automovilística mundial al requerir unos tremendos costes.

● NISSAN y Toyota han visto como sus exportaciones de automóviles cayeron en el mes pasado entre un 5 y un 12 por ciento, con lo que se confirma el aumento de la producción en otros países.

● LOS constructores nipones han decidido no aumentar el precio de sus modelos en Estados Unidos y Europa a pesar del aumento del 19 por ciento que ha experimentado el yen con respecto al dólar en los tres últimos meses.

● DURANTE el mes de octubre, Toyota ha ofrecido a 80 participantes un cursillo en el que se les ha enseñado como actuar en casos de emergencia, como puede ser un bloqueo de frenos o cuando el coche se va de morro.

● NISSAN ha decidido no participar en el Campeonato Mundial de Sport Prototipos en la temporada 91 para concentrarse en la preparación de un nuevo modelo equipado con un motor atmosférico de 3,5 litros que debutará en 1992.

CONTANTE Y SONANTE

El grupo alemán Volkswagen registrará este año unos beneficios antes de impuestos de sólo **1.800 millones de marcos**, cifra bastante inferior a los 2.900 millones registrados en 1989. Este retroceso se debe a su mala marcha en América.

En la francesa em-

presa Renault las cosas tampoco van bien. Para este año los beneficios pueden ser de **4.000 millones de francos**, un 60 por ciento menos que en el ejercicio pasado. En este caso también influyen sus negocios en Iberoamérica, los problemas de distribución del Clio y la devolución al Estado fran-

cés de las ayudas que recibió

También los norteamericanos lo pasan mal. General Motors va a cerrar temporalmente cuatro plantas de montaje, mientras que Chrysler ha registrado en el tercer trimestre unas pérdidas de 214 millones de dólares, que se comen

prácticamente los beneficios de 251 millones conseguidos entre enero y junio

Daf España se está planteado la posibilidad de **ralentizar sus inversiones** de cara a 1991 como consecuencia de la crisis que atraviesa el mercado de vehículos industriales pesados.



OJO AL ASFALTO PELIGRO DE DESLIZAMIENTO

LOS estudios llevados a cabo por la Asociación Técnica de Carreteras y la Escuela de Ingenieros de Caminos aseguran que la siniestralidad por deslizamiento en las carreteras españolas es debida a la deficiente capacidad de drenaje del asfalto. Este tema fue tratado en el seminario organizado por la Asociación Técnica de Carreteras y la Fundación Agustín Bethencourt.

HACIA EL SOL MAZDA DE PASEO

EL fabricante nipón Mazda, en colaboración con la firma Semiconductor Energy Laboratory, ha desarrollado un prototipo solar para la carrera que se celebrará en Australia, entre Darwin y Adelaida, desde el ocho de noviembre. Las células solares son de silicón amorfo, bastante económicas. El diseño del coche es muy aerodinámico y su estructura es muy ligera. La velocidad máxima ronda los setenta por hora, y el peso total es de sólo 180 kilos. El coche de Mazda competirá con los prototipos de Honda y General Motors.



VICEPRESIDENTE LUIS BLASCO

LUIS BLASCO, Licenciado en derecho por la Universidad Complutense y en dirección de Empresas por Icade, acaba de ser nombrado Vicepresidente del Consejo de Administración de Información y Revistas, S.A. Nombramiento que completa su anterior colaboración en otras compañías del Grupo 16, como Presidente de Infies y Consejero y Presidente del Comité de Gestión de Empresa.

SUPERCAN SEGURIDAD POR RTVE

LA Seguridad vial y la prevención de accidentes de tráfico, tendrá un lugar clave en la primera cadena de RTVE a partir del próximo diez de noviembre. Super-can, el perro amigo de los niños, será el actor principal de una serie muy dinámica que ha costado cien millones de pesetas. Visar, el perro adiestrado por Rafael Casado, vigilará las actuaciones de los niños.



El único Fórmula 1 con aire acondicionado, dirección asistida, techo solar, frenos ALB...



CONCERTO 4 puertas

El nuevo Honda Concerto, en sus versiones de 4 y 5 puertas, es el resultado del laboratorio de automovilismo más sofisticado del mundo: la Fórmula 1. Los 130 caballos de su motor DOHC 16 válvulas han heredado su fuerza de los motores que han conseguido la victoria los últimos cuatro años en el Campeonato del Mundo. El ordenador PGM-FI que regula la inyección del Concerto se ha curtido en los circuitos de carreras. Su mecánica es fruto de nuestra investigación en Fórmula 1. Pero el Honda Concerto tiene, además, algo que nunca tendrá un Fórmula 1. Algo, no obstante, que hay que exigirle,

de serie, a un automóvil fuera de serie: todo, absolutamente todo el equipo completo. El Honda Concerto, tanto en la versión de 4 puertas como en la de 5 puertas, tiene aire acondicionado. Tiene los elevallas y los retrovisores eléctricos. Incorpora ALB, el exclusivo sistema de frenos antibloqueo de Honda. El volante es regulable en altura, y la dirección, asistida. Y por supuesto, el cierre está centralizado. El Honda Concerto 4 y 5 puertas tiene alma de Fórmula 1. Pero tiene además todo lo que le falta a un Fórmula 1. **Para mayor información llame al 900 30 80 80.**



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cuatro últimos años.

Lubricante recomendado Esso

**HONDA** Vehículo de Evolución



## MERCEDES 500 E

**FUERZA  
OCULTA**

En el último Salón de París, Mercedes nos sorprendió con una nueva reedición del cuento del lobo con piel de cordero, es decir un coche con un aspecto discreto, pero con unas prestaciones dignas de un superdeportivo. Así es el Mercedes 500 E.

Victor Piccione

Enviado especial.

**S**OLO unos pequeños detalles delatan la verdadera personalidad del 500 E: unos pasos de rueda algo más anchos, una carrocería ligeramente más baja que la del resto de sus homólogas de la serie W 124, unas ruedas de 225/55 y unas llantas de aleación de diseño exclusivo. Por lo demás, es difícil distinguir a este rey de las autobahn de las pacíficas berlinas.

Para conseguir este fenomenal resultado, se puede decir que en Mercedes no han tenido que inventar nada. Se ha partido de la estructura original de un serie 124, sobre el cual se han introducido las modificaciones necesarias para montar el motor V8 de cinco litros del 500 SL, con las suspensiones, sobre todo en el tren delantero, también modificadas para adoptar algunos elementos del descapotable.

En el interior, las únicas diferencias se aprecian en los asientos posteriores, que están previstos para sólo dos ocupantes, y resultan muy envolventes y confortables. También se nota en el suelo de las plazas delanteras un ligero abultamiento en torno al túnel central, necesario para alojar los catalizadores.

El resultado es un coche capaz de acelerar de cero a cien kilómetros por hora en tan sólo 6,1 segundos, con una velocidad máxima autolimitada a 250 kilómetros por hora. Con los 326 caballos es muy fácil superar los 200 kilómetros por hora y en los trayectos despejados de tráfico se puede mantener desahogadamente una velocidad cruceo en torno a los 230, con toda comodidad, puesto que uno de los aspectos más sorprendentes del 500 E es que sus cualidades de confort se mantienen inalteradas.

A pesar de la superpotencia de este Mercedes, su conducción no obliga a mayores atenciones que la de cualquier berlina convencional. El 500 E sólo se comercializa con una caja de cambios automática de cuatro velocidades, con dos programas, uno económico y otro sport, por lo que a pesar de la gran potencia y el enorme par, el conductor no tiene por que preocuparse del embrague o del cambio. Los neumáticos han incrementado su medida hasta los 225 para transmitir la potencia al suelo sin problemas, pero además, el 500 E monta de serie el sistema antipatinamiento ASR, que evita que los caballos se desmanden y, en particular sobre suelos mojados o resbaladizos, resulta una tremenda ayuda al conductor.

**NUEVAS  
LLANTAS**

Uno de los pocos detalles exteriores que delatan al 500 E, son las nuevas llantas de aleación de 8x16 pulgadas, que alojan unos neumáticos de 225/55. También los aletines han sido modificados al aumentarse las vías.

**TODO SIGUE  
IGUAL**

Las líneas generales del coche no han variado en nada. Hay que aproximarse y examinarlo a fondo para darse cuenta de las modificaciones.



## FICHA TÉCNICA

500 E

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	4 973
Árbol de levas	2 por bancada, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	326 cv (240 Kw) / 5 700
Par máximo / r.p.m.	48,9 mkg (480 Nm) / 3 900
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática 4 vel
DIRECCIÓN	
Sistema	Cremallera, asistida.
Diámetro de giro (m)	11,7
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	4 discos ventilados, ABS.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente.
Trasera	Independiente multibrazo.
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1700
Largo/ancho/alto (mm)	4 750/1 796/1 408
Capacidad del depósito (l)	90
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo Urbano (l/100 km)	17,5
A 90 km/h (l/100 km)	10,7
A 120 km/h (l/100 km)	12,3

### SOLO PARA CUATRO.

Aunque mantiene el tamaño de una berlina, por su condición de coche especial, sólo se han previsto cuatro asientos.



Los frenos también han sido sobredimensionados para poder satisfacer las nuevas solicitudes. En las nuevas llantas se han montado los discos autoventilados que se montan en el SL, con un sistema antibloqueo que vienen de serie, al igual que el Airbag, con lo cual se completan los elementos destinados a mejorar la seguridad de los ocupantes. El comportamiento del coche no admite críticas, puesto que el ya de por sí buen hacer de los W124, se ve todavía mejorado. Además para evitar que las variaciones de peso pudiesen influir en este aspecto, se ha dotado al 500 E de una suspensión posterior autonivelante que mantiene la altura constante independientemente del número de ocupantes o de la carga.

Si el resultado es curioso, no lo es menos el proceso para llegar a dicho final. Dado el carácter exclusivo del coche, tan sólo se fabrican 12 al día, la producción se hace en las plantas que Porsche tenía destinadas a la fabricación de los 959, donde se ha establecido un sistema de producción casi artesanal. Todos los elementos del coche salen de las plantas de Mercedes por piezas, incluidas las carrocerías. En Porsche se retocan y se refuerzan los soportes del motor para poder alojar el voluminoso V8, así como las modificaciones que han sido necesarias para las suspensiones y para alojar el sistema de escape que incluye unos enormes convertidores catalíticos. Todo esto supuso un peso adicional en la carrocería de

unos 50 kilos. En el exterior, la única modificación es la que se refiere a los aletines de las ruedas, que no han sido realizados con piezas suplementarias, sino modificando la estampación de las piezas. Después, estas carrocerías convenientemente retocadas, vuelven a las cadenas de montaje de la fábrica de Mercedes para ser pintada y para después retornar a Zuffenhausen para finalizar el proceso de montaje del coche en las naves de Porsche. Si la demanda fuese suficientemente importante, se podría incrementar la cadencia de producción hasta 16 unidades diarias. Su precio en España rondará los 14 millones de pesetas y se han previsto unas ventas de 200 unidades al año. ○

### EL SECRETO ESTA DENTRO

La magia de este Mercedes se descubre al levantar el capó y ver el fenomenal V8 de cinco litros con cuatro válvulas por cilindro. El par que desarrolla es increíble.



# 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.**







GAMA 91 DE OPEL

# UNA OFERTA MAGNIFICA

**L**a firma General Motors ofrece desde estos momentos una variada y renovada oferta de vehículos que incluye desde un equipamiento, en general, bastante más completo que en algunos casos no ha supuesto un aumento de precio, hasta la adopción de nuevos motores pasando por una maniobra sin precedentes en España: la de ofrecer una alternativa catalizada de cada modelo de gasolina. Un total de 57 coches «limpios» por los que no hay que pagar más de 90.000 pesetas en relación con su equivalente no catalizado.

El Corsa es lo más pequeño de Opel y ha recibido unos ligeros retoques exteriores. Sin embargo es en el habitáculo donde se encuentran las mayores diferencias con una nueva disposición del cuadro, mejor insonorización y la utilización de

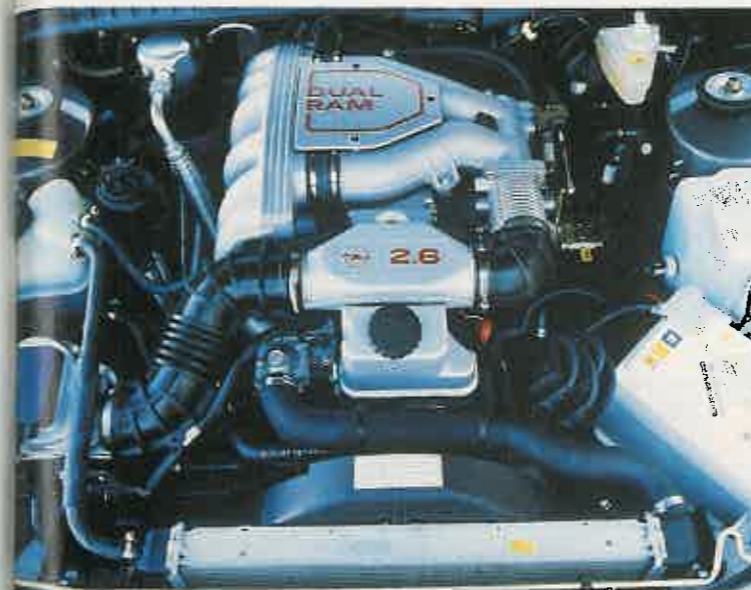
materiales de mejor calidad. Desaparece la versión GT y llega la Joy en versión básica y Sport. También dejan de comercializarse los Kadett GL y GT que ahora reciben el nombre de Beauty y Frisco, dos versiones con un completo equipamiento y un aumento mínimo de precio. El Beauty se podrá adquirir con carrocerías de 4 y 5 puertas y con los motores 1.6 y 1.8i. El Frisco dispondrá de las mismas mecánicas pero en versión de 3 y 4 puertas. Los Kadett más atractivos, los cabrio, también reciben más equipo de serie y nueva denominación. Así, tanto el 1.6 como el GSI Cabrio se llaman a partir de ahora Edición Limitada II.

Los Vectra por su parte se adaptan al gusto del comprador pero sin cambiar exteriormente. Además de tener un equipamiento más rico, la gama 91 llega con

una mecánica de 1.8 litros nueva en este modelo y a todos los coches dotados del motor de 16 válvulas se les equipa con catalizador. Pero es sin duda el Calibra la novedad más importante de la marca alemana, con su atractiva línea y su interesantísimo precio. Se ofrecerán tres versiones: un Calibra de ocho válvulas con 115 caballos de potencia y los 16 válvulas con 150 caballos tanto con tracción

**MODELOS CON NOMBRE PROPIO**

Beauty y Frisco son los nombres de dos nuevos Kadett de Opel. Sustituyen a las versiones GL y GT.



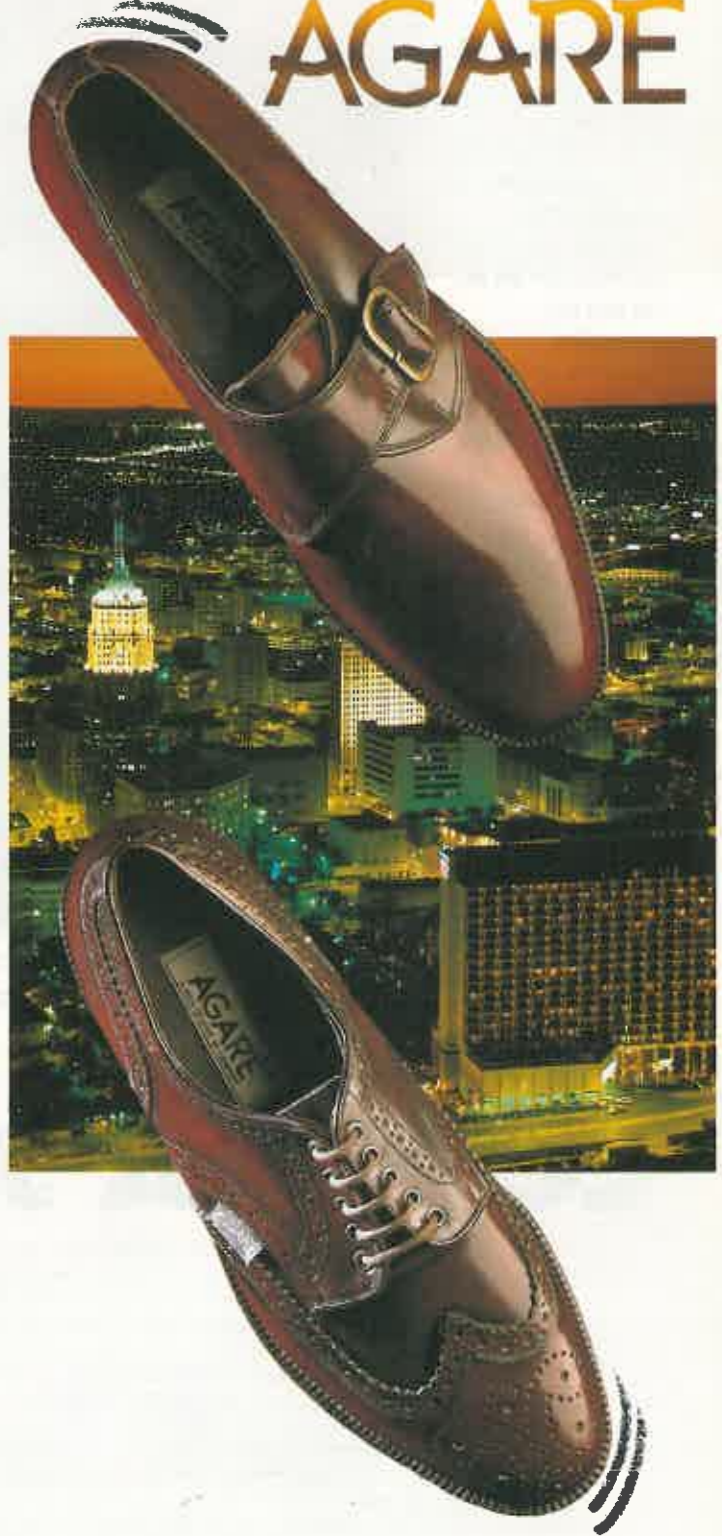
**NUEVOS MOTORES**

El motor que desde ahora moverá a algunos Omega tiene 150 caballos y un sistema Dual Ram muy eficiente. A la mecánica del Isuzu Trooper se le ha instalado un intercooler.

delantera como con tracción total. Por último queda hablar de los dos nuevos motores para el Omega, 2.6i con catalizador y 150 caballos y el 2.4 también catalizado, y el intercooler que ahora monta el motor del Isuzu Trooper en el que la potencia aumenta hasta los 106 caballos.

Muchas e interesantes novedades para un año importante en la industria del automóvil. ○

# Camínate el mundo con AGARÉ





Los constructores americanos están planteando nuevas estrategias para frenar el elevado nivel de ventas de los fabricantes japoneses en este país. Para ello están cambiando la política comercial, ofreciendo unos precios o en su caso unos servicios mejores que los de las marcas orientales. También están cambiando el estilo de sus coches e incluso el tamaño. Ahora tienen unas líneas más redondeadas y unas dimensiones más reducidas; además están ofreciendo unos equipamientos muy completos y están aumentando el periodo de garantía de sus modelos.



## NOVEDADES EN ESTADOS UNIDOS

# TODOS CONTRA JAPON

**E**N esta lucha están implicadas Ford y General Motors. La primera de ellas está preparando una importante ofensiva para el 91, con algunos modelos nuevos y otros ya conocidos muy modificados. El modelo por el que sigue apostando fuerte Ford es el Escort, que con un nuevo diseño marca una nueva era en la marca en lo referente a la calidad del producto, fabricación y diseño.

La ofensiva de Ford a los pequeños modelos japoneses seguirá siendo el Festiva, que va a incrementar la gama con

una nueva versión, la GL, que también la fabricarán en colaboración con Mazda en Corea. El Ford Mustang, un modelo legendario, recibirá además de algunos ligeros retoques estéticos, un nuevo motor de 2,3 litros que aumenta su potencia de 86 a 105 caballos. El Mustang GT y LX, equipados con un motor de 5,0 litros, van a pasar a estar equipados con unas llantas más anchas y por lo tanto con unos neumáticos de mayor medida. Este modelo estará disponible con tres tipos de carrocería: sedán de dos puertas, de tres puertas y dos puertas descapotable.

El Probe seguirá contando con los mismos motores de 2,2 litros con dos variantes turbo y atmosférico y el V-6 de 3,0 litros. La novedad más importante que presenta de cara al 91 es un sistema automático computerizado de ajuste de las suspensiones. La gama Tempo, por su parte, va a presentar un sistema mucho más eficaz de cuatro ruedas motrices en la versión que lo equipaba anteriormente. También experimentará algunos retoques de diseño principalmente en su frontal. Con respecto al Taurus lo más novedoso son las mejoras introducidas en los sistemas de inyección que se traducen en un aumento de la potencia de sus motores. En la serie Ford Thunderbird vuelven a recuperar el motor V-8 de 5,0 litros con una potencia de 200 caballos; además, y coincidiendo con esto va a experimentar mejoras en su equipamiento. Por su parte el LTD Crown Victoria seguirá manteniendo la línea clásica que siempre le ha caracterizado, pero con ligeros retoques.

La división de Ford, Lincoln-Mercury,

**MÁS POTENCIA**  
El legendario Mustang va a ver aumentada su potencia en su versión más básica en el 91.

### SUPER ATRACTIVO

Una de las versiones más llamativas del Ford Mustang es la variante descapotable.



### INYECCION DE POTENCIA

Los Ford Taurus en todas sus versiones verán mejorados sus sistemas de inyección.



**A POR TODAS**  
El Mercury Tracer irrumpe en el mercado con muchas posibilidades.





LOS ESCORT AMERICANOS

EN Estados Unidos, Ford sigue confiando ciegamente en las posibilidades de la gama Escort. Un vehículo que está cambiando la filosofía de la marca en lo referente a la calidad final del producto. En el '91 tendrá un diseño muy moderno, con una mayor superficie acristalada y estará disponible con tres tipos de carrocería, de tres y cinco puertas y familiar, con distintos niveles de equipamiento. También se van a distinguir por contar con un mayor espacio interior para los pasajeros. Por lo que respecta a la mecánica dispondrá de unas suspensiones modificadas, mientras que los motores que utilizará serán de 1,8 litros con culata de cuatro válvulas por cilindro para las versiones más deportivas y de 1,9 litros. Estarán equipados con una caja de cambios manual de cinco velocidades ofreciendo el fabricante un cambio automático electrónico en opción.



**ORIGEN JAPONES**  
Una de las novedades más atractivas de Mercury es el Capri descapotable, realizado sobre la base del Mazda 323.



**A POR LOS PEQUEÑOS**  
La ofensiva de Ford contra los pequeños modelos japoneses va de la mano del Festiva, que en el '91 contará con nuevas versiones.



**UNA NUEVA GENERACION**  
General Motors apuesta fuerte por el Saturno. Lo ofrece con tres tipos de carrocería. Uno de los puntos más atractivos va a ser la asistencia postventa.

presenta dos importantes novedades de cara al '91: Mercury introduce el Tracer y el Capri con carrocería descapotable. El Tracer con tracción delantera estará disponible en tres versiones, dos con carrocería de cuatro puertas y un familiar y se podrá elegir entre dos tipos de motorizaciones de 1,8 y 1,9 litros. El Mercury Capri descapotable, también con tracción delantera será un dos más dos plazas. Estará construido al igual que la versión coupé sobre la base del Mazda 323. El resto de los modelos de Lincoln y Mercury van a ver sus mecánicas retocadas, principalmente los sistemas de inyección, buscando un aumento de potencia. También presentarán en el año '91 mejoras de diseño y un equipamiento mucho más completo.

General Motors, por su parte, ha preferido no esperar al '91 para lanzar al mercado americano el Saturno. Un modelo que se ofrece con tres tipos de carrocería: de tres y cuatro puertas y coupé. La carrocería tiene un diseño moderno y aerodinámico, muy en la línea que siguen actualmente todos los fabricantes. El motor que ha elegido la marca para impulsar a este modelo es un 1,9 litros construido íntegramente de aluminio y disponible con culata de dos y cuatro válvulas por cilindro, con 85 y 123 caballos de potencia respectivamente.

Una cosa muy importante de este modelo es que General Motors va a ofrecer una garantía de tres años y un plan de compra que resulta muy curioso. Los compradores de este modelo en 1991 podrán devolver su vehículo en caso de insatisfacción y les devolverán el dinero dentro de los primeros treinta días de propiedad. Otra cosa muy importante de este coche es su precio, desde 7.995 dólares, unas 760.000 pesetas, un precio mucho más bajo que cualquier modelo de su segmento.

M.M.

AUTOZAM REVUE

LUJO A ESCALA



**A**UTOZAM es una marca subsidiaria de Mazda, que curiosamente comercializa algunos coches europeos en los mercados orientales, tal y como el Lancia Thema o el Y-10. A partir de ahora, su gama contará con el Autozam Revue, que nace como sustituto del ya veterano Mazda 121.

Tal y como se ve en las fotos, el Revue es un pequeño turismo de cuatro puertas y una carrocería de tipo dos volúmenes y medio. A pesar de su modesto tamaño, en el interior del Revue, tan sólo 3,8 metros, se han previsto todo tipo de elementos de confort, tales como dirección asistida, tapicería de cuero, techo plegable eléctricamente, aire acondicionado en los modelos más caros, y todo un conjunto de elementos que tradicionalmente estaban limitados a los coches de alto nivel.

Es precisamente el curioso techo del Revue una de las facetas que más llaman la atención. Su accionamiento es totalmente eléctrico por lo que el conductor tan sólo se tiene que preocupar de dar al botón para situar el techo en la posición deseada, bien desplazándolo hacia delante o hacia atrás.

La gama de motores que pueden mover a este pequeño utilitario de lujo, va desde un 1.300, hasta un 1.600 de 16 válvulas con 88 caballos de potencia. Las cajas de cambio pueden ser automáticas de cuatro velocidades o bien manual de cinco.

En un principio, las previsiones de Mazda apuntan hacia una producción de 3.000 unidades al mes, sólo para el mercado local puesto que no está prevista su exportación a otros países fuera del Japón y su zona de influencia.



**PEQUEÑO PERO COQUETO**  
A pesar de su modesto tamaño, el Revue está previsto de todo tipo de elementos de confort.



**TECHO MUY ESPECIAL**  
Su accionamiento es totalmente eléctrico por lo que el conductor sólo tiene que preocuparse de accionar un botón.





## Nuevo Polo. Nunca te bajarás de él.

Acaba de aterrizar el nuevo Polo. Ven a probarlo. Conocerás el coche que más satisfacciones está dando.

Te bastará mirarlo para sentir que simplemente no podrás prescindir de él.



Porque el nuevo Polo eleva el diseño aerodinámico hasta lo más alto. Y bate récords de aceptación por su innovadora línea deportiva. Con sólo verlo, sabrás que no te conformarás con menos. Porque en su interior Volkswagen ha

desplegado todo su saber y toda su técnica. El resultado es un gran confort, una gran capacidad y un completo equipamiento.

Y cuando pruebes su mecánica, notarás que ahí es donde el Polo se despega definitivamente. Basta con decir que es

un Volkswagen para evitar adjetivos. Un privilegio de la tecnología. En seguridad y en prestaciones.

Sólo te quedará elegir la versión que más te guste: Polo, Polo Coupé o Polo Classic. Con motorizaciones de hasta

80 CV a inyección y el nuevo y económico motor diesel de 50 CV. Con distintos niveles de acabados: Fox, CL o GT.

Acepta la invitación del nuevo Polo. Con sólo probarlo, te gustará tanto que nunca te bajarás de él.

**Nuevo Polo desde 1.060.000 pts PVP** recomendado (IVA y transporte incluidos). En tu concesionario Volkswagen/Audi.



**VOLKSWAGEN**





## USADOS

# LA CRISIS QUE NO CESA

**L**a crisis del sector del vehículo de ocasión de la que ya hemos hablado en otras ocasiones, se ha agudizado en los dos últimos meses. Y es que como nos confirmaba un profesional del sector «si no se venden coches nuevos, ¿cómo vamos a vender coches usados con los precios que están alcanzando?». Un razonamiento que no está exento de lógica, pero que se está convirtiendo en la pesadilla de los profesionales del mercado de ocasión.

En los dos meses anteriores el parón de ventas ha sido estremecedor. En más de una tienda no se han realizado más que una o dos operaciones y estas operacio-



### ESCALOFRIANTE

En alguna tienda de usados las ventas no han superado las dos unidades.

nes siempre han afectado a coches del segmento pequeño, es decir a los vehículos que no superan las 800.000 pesetas. De esta cantidad en adelante, las unidades que se han vendido han sido mínimas.

Pero si los compraventas particulares y de marca se han visto seriamente afectados, los importadores paralelos están sufriendo una aglomeración de unidades en sus locales que no les está dejando otra salida que la de bajar los beneficios que podían obtener por estos coches. Una salida que en algunos casos está paliando la falta de ventas. De todas maneras ya han sido varios los importadores que trabajando con otros sectores del automóvil, como

## LLEGAN LOS AMERICANOS



A partir de estos días, los amantes de los coches americanos ya pueden comprarse algunos de los productos más destacados de las gamas de General Motors. Desde el coche fantástico, Pontiac Firebird, hasta el lujo Buick Regal. La importación de estos modelos la realiza la firma Import-Dir S.A., C/ Antonio Leyva número 23. 28019 Madrid. Teléfono (91) 269 34 15 y 469 78 06.

En un primer momento, el importador dispone de una gama compuesta por cuatro modelos. El más espectacular es el Pontiac Firebird que con un equipo básico cuesta 3.100.000 pesetas, mientras que con el equipamiento total el precio es de 3.950.000 pesetas. El Buick Regal, con un equipamiento que incluye ABS, aire acondicionado y todo lo que se puede esperar de un coche de lujo, cuesta 5.400.000 pesetas. Los todo terreno también están presentes. Por una parte el Blazer S-10 costará 4.200.000 en función del equipamiento y el Blazer Silverado oscilará entre 5.000.000 y 5.900.000 pesetas.

pueden ser radioteléfonos, cassettes o preparaciones han abandonado momentáneamente la comercialización de vehículos.

Además, el mercado del usado está pasando en estos momentos por una transición que no ha hecho más que agravar la situación. La transición de la que hablamos no es otra que el numeroso grupo de automóviles con más de diez años que han entrado en el mercado del usado. Han sido muchas las personas que aprovechando las ofertas de los fabricantes se han decidido a cambiar de coche dejando en las concesiones vehículos cuyo mejor destino sería la chatarra, pero que en vez de tener este fin han vuelto a ser comercializados, en su mayor parte hacia provincias, donde los compraventas continúan manteniendo un ritmo aceptable de ventas, aunque la mayoría de sus operaciones se efectúan sobre pedidos realizados con anterioridad por los compradores.

Este es el panorama del segmento del vehículo de ocasión. Un sector que resulta el perfecto indicativo del estado del mercado del automóvil en un año: el 90, que será recordado por el descenso de ventas que en él tuvo lugar.

Gonzalo Serrano

## VOLVO FL 10 MAXIMA CAPACIDAD

**V**OLVO acaba de presentar su último modelo. Se trata de una versión especial de tractocamión destinada al transporte de combustibles y similares. Este modelo está basado en el ya conocido FL10, aunque se le han incorporado una serie de innovaciones específicas para adecuarlo a su nuevo cometido.

Entre las incorporaciones destaca el sistema ADR, obligatorio en el transporte de mercancías peligrosas; en este sistema entran la caja de la batería sellada, cables blindados, calzas de aluminio, extintores de seguridad, desconectador de baterías en cabina, tubo de escape con apaga chispas y linterna de seguridad. Para mejorar las prestaciones de este nuevo modelo se ha procedido a un aligeramiento del peso, que ahora queda fijado en 6.195 kilogramos.

En la parte mecánica, el nuevo modelo cuenta con un motor TD102FL de 6 cilindros en línea con una potencia de 318 caballos.

## EN POCAS PALABRAS



### ● CEPILLO LAVACOCHEs TATAY

La agencia Rolando-Memelsdorff ha diseñado el cepillo lavacoches Tatay. Se trata de un accesorio que se utiliza conectado a una manguera y al que se le puede incorporar una pastilla de jabón, con lo que no se requiere ningún producto ni accesorio más para la limpieza del coche. El cepillo Tatay está fabricado con materiales de gran calidad y resistencia (ASA y PVC) y cuenta con asa anatómica que le da una gran manejabilidad.

### ● RENAULT AE INDUSTRIAL DEL AÑO

El Renault AE 500 ha sido elegido «Vehículo Industrial del Año» en España después de una votación realizada por un jurado compuesto por empresarios del transporte y periodistas especializados en el concurso que organiza la revista «Transporte 3». El AE 500 dispone de un motor de más de 500 caballos y su lanzamiento ha supuesto una inversión de 30.000 millones de pesetas.

### ● I JORNADAS SOBRE ITV

Durante el mes de octubre se han celebrado en Granada las Primeras Jornadas Nacionales de ITV, organizadas por el Ministerio de Industria y Energía y la Consejería de Fomento y Trabajo de la Junta de Andalucía. En estas jornadas destacó la intervención del Presidente de la Asociación de Entidades Concesionarias de la Administración, AECA-ITV; el señor García Atance comentó el número de inspecciones realizadas en los centros concesionarios, 2.529.029 unidades por 1.435.056 realizadas por las ITV oficiales, lo que da un total de 3.900.000 unidades inspeccionadas durante el año 89.

### ● OPEL CON REBAJA

La firma germana Opel, mantiene este mes el descuento de 100.000 pesetas en la compra de los Opel Kadett. Esta oferta es valedera hasta fin de mes para los vehículos comprados y matriculados en el mismo.



## OFERTAS DE SEGUNDA MANO

### MADRID

**E**N Car 10, que está en la calle Infanta María Teresa número 10, se comercializa esta semana un Peugeot 205 GTI de color gris. El Peugeot se matriculó en abril de este año y tiene 12.000 kilómetros. Dispone de aire acondicionado y radiocassette. Cuenta con 6 meses de garantía y su precio es de 1.690.000 pesetas.



### BARCELONA

**P**OR un total de 800.000 pesetas se puede adquirir un flamante Fiat Uno 45 de color granate, matriculado en el año 90 y con tan sólo 6.000 kilómetros recorridos. Se comercializa en Auto 88, situado en la calle Aragón, número 465.



**MANTENIMIENTO EN UN GOLF**

**R**ECIENEMENTE adquirí un Golf Cabrio GLi importado de Alemania y tengo interés en saber un par de cuestiones sobre este modelo. En primer lugar me gustaría saber cada cuántos kilómetros tengo que cambiar el aceite y el filtro del aceite. Y en segundo, la presión que deben llevar los neumáticos Continental 205/60 que monta el Golf.

**Francisco Moliner**  
Valencia

**R.-** En la actualidad, la calidad de los aceites que se emplean en los automóviles ha mejorado sensiblemente, por lo que nuestro consejo es que usted siga al pie de la letra las instrucciones del fabricante y proceda a cambiar el aceite y el filtro cada 10.000 kilómetros. Aunque si usted va a viajar de forma continuada con su coche, lo más recomendable es que proceda a sustituirlo con 7.000 kilómetros. El caso de las presiones de los

me ha ocasionado el coche viene por la falta de información recibida cuando adquirí el coche. En las conversaciones previas que mantuve con la casa antes de comprarlo, dejé claro que una de



las posibilidades que más me interesaba de este modelo era la de poder subir a esquiar los fines de semana. En el concesionario siempre me alabaron las excelencias del R-19 en este terreno e incluso dieron por sentado que el coche podía montar cadenas en la nieve.

Pero cuando me entregaron el coche y me puse a reparar el manual de instrucciones me encontré con que en el mismo se avisaba de la imposibilidad de poner las cadenas en las ruedas que trae de serie y que únicamente se pueden instalar si previamente se cambian las ruedas. Una opción que me parece inaceptable, máxime cuando yo especificué claramente el uso que se le iba a dar al coche.

Además de este problema, me encontré con que mi coche no cumple con la publicidad que Renault hace del modelo; según el folleto del mismo cuenta con cinturones de seguridad traseros y éstos brillan por su ausencia. Ante esto, el concesionario decidió montármelos por su cuenta, cargando ellos con el coste.

Yo he intentado solventar el tema, llamando en repetidas ocasiones al Servicio Post-Venta de la marca, donde me han contestado que existían una cadenas denominadas Spider Streaker, pero resulta que estas cadenas sólo valen para el R-21. Después de esto continúo esperando que Renault me dé una respuesta satisfactoria, contestación que hasta la fecha no se ha producido.

**Carlos Delgado.**  
Zaragoza.

**FORD FIESTA L**

**H**ACE unos meses adquirí un Ford Fiesta L, matriculado en 1978, y me gustaría que me proporcionasen las prestaciones alcanzadas por este modelo. Otra consulta que quiero

hacerles es sobre los neumáticos, ya que en la actualidad monta unas 195 R12 y quisiera saber si estos neumáticos tienen algo que ver con lo elevado de los consumos de este automóvil.

**Alberto Moradillo**  
Burgos

**R.-** El Fiesta L dispone de un motor de 957 centímetros cúbicos con 45 caballos de potencia. Un motor que ofrecía unas prestaciones interesantes, ya que alcanzaba una velocidad máxima de 135 kilómetros a la hora con una aceleración de 0 a 1.000 metros en 40,2 segundos. Los consumos de este modelo siempre han sido elevados, 5,8 litros a 90 kilómetros, 8,2 a 120 kilómetros y 8 litros en recorridos urbanos. Por supuesto que las medidas, excesivamente anchas, de los neumáticos que monta su automóvil, tienen que ver con los elevados consumos a los que usted nos hace referencia.

Nuestra recomendación es que vuelva a montar en el coche los neumáticos de serie, con una medida de 145 milímetros, ya



que son los correctos para el Fiesta. Si después de realizar esta sustitución los consumos continúan estando en las mismas cifras, sería conveniente que llevase el coche al servicio oficial para que le realizasen una correcta puesta a punto, ya que los doce años de su automóvil son una edad más que respetable y el motor puede estar bastante tocado.

**CORRESPONSAL DE LOS LECTORES**

**S**I desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas, número 41, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores», o llamar al teléfono (91) 407 83 95.



neumáticos es similar, ya que las más aconsejables son las que recomienda el fabricante, pero en el caso de que pretenda llevar a cabo una conducción deportiva puede poner 2 kilogramos en las delanteras y 1,9 en las traseras.

**FALTA DE INFORMACION**

**E**L 16 de agosto, adquirí en Garaje Costa, de Zaragoza un R-19 16 válvulas. Nueve días después tuve que realizar un viaje y en el transcurso del mismo se produjo la primera sorpresa desagradable, ya que se rompió la caja de cambio por un posible defecto de montaje como luego me aseguraron en el taller del concesionario. Esta avería me trajo una serie de problemas, aunque en honor a la verdad en el concesionario se portaron perfectamente y arreglaron rápidamente la avería.

Pero el mayor problema que

**GANA EL PARIS DAKAR**



Si ya tienes 18 años y quieres ganar el PARIS-DAKAR 90-91, con TRIDENT puedes conseguirlo. Envía 4 envueltas exteriores de cualquiera de los paquetes de TRIDENT, junto con tus datos personales al Aptdo. 123 del Prat de Llobregat (Barcelona). Entrarás en el sorteo de 3 viajes para una persona como acompañante del equipo TRIDENT en el Rallye PARIS-DAKAR, que se efectuará el 10-12-90. Y además, participarás en el sorteo de 3 potentes NISSAN Patrol 4x4 y cientos de prendas deportivas que se celebrará el 11-2-91.

**¡Animo y gana el PARIS-DAKAR con TRIDENT!**

Esta promoción caduca el 31-1-91.







**PURA SANGRE**  
La línea del nuevo Mitsubishi hace honor a su nombre: GTO, reminiscencia de los más puros deportivos.

MITSUBISHI  
GTO

# EL SUPER COCHE



LO ÚLTIMO

**M**ITSUBISHI ha rescatado las míticas siglas GTO, que parecían de uso estricto de los grandes deportivos italianos, para su última gran creación: el Mitsubishi GTO.

Este nuevo deportivo va a marcar la pauta en lo que van a ser los coches de altas prestaciones en los próximos años, tanto por prestaciones, como por precio, que promete ser de lo más competitivo.

Las cartas de presentación de este nuevo super coche no dejan lugar a dudas, se trata de un monstruo con todos los nuevos inventos del momento: cuatro ruedas directrices, cuatro motrices, motor de 280 caballos, seis cilindros en V, 24 válvulas, tres litros de cilindrada, dos turbocompresores, dos intercoolers, suspensión controlada electrónicamente, ABS y un largo etcétera.

Este exótico super-deportivo se ha puesto ya a la venta en los concesionarios Mitsubishi japoneses y es uno de los deportivos más potentes del mercado. Las



**FUTURISTA**

Las suaves y redondeadas líneas del salpicadero están estudiadas para facilitar la conducción de este "monstruo" de la carretera.





## TECNICAS DE FANTASIA

Es difícil encontrar otro coche de producción con un contenido tan alto en tecnologías de vanguardia. Hace tan sólo unos años, las características de este coche estarían reservadas a las series de televisión con coches que piensan y se mueven solos. Pero no, el GTO que ahora lanza en Japón Mitsubishi, es una realidad. En cualquiera de sus versiones, este deportivo destaca por su aerodinámica, en la que se ven reflejados los resultados obtenidos en el prototipo HSX-II, que Mitsubishi utiliza para estudiar las soluciones aerodinámicas más avanzadas. Así pues, el morro ha sido diseñado para que se pueda conseguir un efecto suelo, semejante al que se consi-

que en los coches de competición. De esta forma la estabilidad direccional se ve mejorada notablemente. El alerón posterior aumenta su incidencia con la velocidad, para que también la parte posterior mejore el apoyo a alta velocidad. Esta ayuda aerodinámica apoya el perfecto equilibrio de masas conseguido con la disposición mecánica. El motor va montado delante, pero transversalmente, en contra de lo que suele ser habitual en este tipo de coches. Todo este alarde de tecnologías volcadas sobre este coche tienen un fin: dar al Mitsubishi GTO la versatilidad suficiente para ser un puro sangre que pueda ser utilizado todos los días.

### INTEGRAL

El GTO lo integra todo: cuatro ruedas directrices, tracción a las cuatro ruedas y antibloqueo de frenos.

## FICHA TECNICA

GTO TWIN T

### MOTOR

Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.000
Árbol de levas	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	24
Alimentación	Inyec. electrónica, 2 turbos
Compresión	
Potencia máxima / r.p.m.	280 CV (206 kw) / 6.000
Par máximo / r.p.m.	42,5 mkg (416,5 Nm) / 2.500

### TRANSMISION

Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades

### DIRECCION

Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	

### FRENOS

Sistema (Del./Tras)	Discos vent./disc. vent. ABS
---------------------	------------------------------

### SUSPENSIONES

Delantera	Independiente
Trasera	Independiente

### NEUMATICOS

llantas	Aluminio 8,5 X 17
Neumáticos	245/45 ZR X 17

### PRESTACIONES Y CONSUMOS

Aceleración de cero a 100 km/h (s)	
Velocidad Máxima (km/h)	257,6
Consumo Urbano (l/100 km)	
A 90 km/h (l/100 km)	
A 120 km/h (l/100 km)	

previsiones de venta, y por el momento sólo en Japón, son de 1.000 unidades mensuales, aunque en un futuro no se descarta su posible exportación a Europa, donde las siglas GTO hacen furor.

El nuevo GTO de Mitsubishi marca todo un hito en el desarrollo y adaptación conjunta de las tecnologías de vanguardia del momento. Así se conjugan perfectamente las cuatro ruedas motrices con el sistema antibloqueo de frenos, las cuatro ruedas directrices con un sistema antipatinamiento de ruedas, suspensiones regulables electrónicamente y mecanismos de seguridad en caso de colisión (air-bag), técnicas todas ellas enfocadas a aumentar la seguridad y confort del vehículo.

Las líneas excitantes y agresivas del GTO, también han sido especialmente estudiadas para obtener el máximo rendimiento para un vehículo tan futurista. El frontal ha sido especialmente estudiado y equipado con un nuevo sistema «aerodinámico activo» que aumenta su estabilidad; el spoiler trasero es móvil e incrementa su grado de incidencia a partir de 80 kilómetros hora.

Se pueden elegir dos motorizaciones de altas prestaciones para el GTO: una es la versión atmosférica con motor de tres litros, seis cilindros en V y 24 válvulas, que desarrolla una potencia de 225 caballos a 6.000

### COMPLETO

El motor hace alarde de todas las técnicas más avanzadas del momento: 6 cilindros, 24 válvulas, dos turbocompresores y dos intercoolers.

Para la transmisión de estas potencias, el GTO usa una caja de cambios de cinco velocidades con un nivel de ruidos y vibraciones muy bajo.

Otra particularidad destacada de este fuera de serie es su peculiar sistema de silenciosos de escape, que permite cambiar de silencioso según las condiciones de conducción.

Existe una posición para conducción normal y otra para conducción deportiva, en la que el rugido del motor se hace más audible.

Las suspensiones, que son independientes en las cuatro ruedas, están controladas por un cerebro electrónico que se encarga de regular la dureza de los amortiguadores, en función de las irregularidades del pavimento y de las condiciones de conducción, asegurando en todo momento el confort y la seguridad de los pasajeros.

El Mitsubishi GTO se conoce en Estados Unidos porque es fabricado por la marca Dodge bajo el nombre de Stealth. El Dodge Stealth es fruto de la colaboración entre los nipones y los americanos y vio la luz por primera vez este último verano. En América su precio es de 3.100.000 pesetas, y en el continente europeo se estima que saldrá a la venta con un precio de seis millones de pesetas. ☐

Simonetta Garib

Motor 16/41



# Sistema CD Múltiple De Pioneer. Lo Mejor Del Viaje Está En El Interior.



Gracias al Sistema de reproducción del CD múltiple de Pioneer, sus días nunca volverán a ser los mismos. Acaba

usted de entrar en un mundo diferente. El mundo de la tecnología, y de inigualable pureza en sonido digital.



El CDX-M50, montado vertical u horizontalmente firmemente sujeto en el maletero, casi no ocupa espacio. Con su cargador de seis discos, compatible con el reproductor CD que tiene en casa, el viaje acaba de empezar.



Basta una pulsación en el mando a distancia para pasar de Vivaldi a Madonna. La música le trans-

portará. De un disco a otro, se deleitará con horas enteras de música.



En una visión más práctica, para una mayor comodidad y seguridad, el tablero frontal es extraíble y cabe en el interior del bolsillo o en el bolso. Dirijase a su distribuidor Car Audio de Pioneer. Es ahí donde el viaje realmente empieza.



 **PIONEER**



Hay que reconocer que el impresionante aspecto del Honda NSX incita a pensar que muy pocos pueden exprimir al máximo su potencial. La marca japonesa reunía a un grupo de periodistas en el Circuito portugués de Estoril, brindándoles la oportunidad de comprobar que el NSX no requiere una conducción tan selectiva como parece y que dominar 270 caballos ayudados por las más recientes tecnologías está al alcance, si no de cualquiera, sí de un conductor medianamente bueno.



HONDA NSX

## FUERZA CONTROLADA

**D**OS NSX esperaban desde primera hora de la mañana en el circuito, donde la jornada de pruebas, aprovechando la presentación oficial del coche en España, comenzaba con un cielo gris a punto de descargar una importante cantidad de agua. Sin embargo la pista se mantuvo medianamente seca hasta el mediodía. En estas condiciones el magnífico deportivo convenció hasta al más incrédulo, dejándose llevar dócilmente sin sobresaltos inesperados hasta límites que algunos nunca habían alcanzado.

La primera sorpresa agradable nos la daba el increíble sonido del V-6, que ya saliendo por la línea de boxes anunciaba mediante una cifra importante de decibelios, pero nunca molesta, lo que sería capaz de ofrecer más adelante. Una dirección algo lenta y pesada también nos sorprendió en un primer momento, al corregir una ligera tendencia, eso sí muy controlable, del coche a irse de morro.

Pero el NSX utiliza unos métodos mucho más seductores para atraer al conduc-

tor: una nobleza impresionante que te perdona casi cualquier fallo, unos frenos eficientes, o una manejabilidad extraordinaria, más propia de una berlina potente que de un deportivo de este calibre. Cuando comenzó a diluviar sobre la pista las cosas cambiaron muy ligeramente. El NSX en esas circunstancias no permitió, como es lógico, tantas alegrías con el acelerador pero nuestra opinión sobre el coche no cambió. La progresividad en sus reacciones, el extraordinario rendimiento de su motor y la facilidad con que se conduce lo sitúan a un nivel desconocido dentro de la raza de los deportivos.

A España llegarán, en mayo del 91, 15 unidades -ya están todas vendidas- del Honda NSX, con un precio de 11.500.000 de pesetas. Imposible pues, conseguir un coche más antes del 92. Como dato curioso comentar que en Japón ya se está negociando con el NSX en el mercado de segunda mano, y las cifras superan el precio inicial de compra.

A. Mas

### UNA OPORTUNIDAD UNICA

Honda puso a disposición de los periodistas españoles dos NSX para rodar en el circuito de Estoril. Cuando la lluvia hizo su aparición el coche demostró su nobleza.



DAMOS CONFIANZA



DAMOS SEGURIDAD

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

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

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

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

¡OTRA BUENA OCASION PARA CONFIAR EN OPEL!





**Audi 100 CD:** Tendrá que acostumbrarse a que no le falte de nada.



Hay automóviles que lo tienen todo. Desde el principio. Porque están pensados a lo grande, hasta el más pequeño detalle.

Para ofrecerle de serie un nivel de equipamiento considerado hasta ahora opcional en otros coches: Dirección asistida. Climatizador automático. Auto-Check Control. Asiento del conductor regulable en altura. Tapizado Velours. Asientos

anteriores y posteriores con reposacabezas. Volante forrado en cuero. Paneles de madera noble en el cuadro de mandos y puertas. Computadora de a bordo. Preinstalación de radio stereo con 6 altavoces. Cierre centralizado. Elevalunas eléctrico en las cuatro puertas. Faros antiniebla. Llantas de aleación ligera.

Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Pintura metalizada...



Para ofrecerle de serie una tecnología que hasta ahora siempre se había considerado un lujo: El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS). Que le permite regular electrónicamente la presión

de frenada, independientemente para cada rueda, según las condiciones del firme. Elevando la estabilidad a un arte.

Y unos niveles de seguridad exclusivos: Con el Sistema Procon-ten. Un mecanismo sumamente eficaz que en caso de colisión aleja el volante del conductor y tensa firmemente los cinturones de seguridad delanteros.

Todo impulsado al éxito por el potente carácter de los motores de 5 cilindros a inyección, gasolina o turbo diesel.

Naturalmente con un coche como éste, podrá disfrutar de una asistencia excepcional. La que le ofrece el Club Audi. Y del placer de que nunca le falte de nada.

Audi 100 CD 138 CV\*  
Audi 100 CD Automático 138 CV  
Audi 100 CD TDI 120 CV  
Audi 100 CD Avant 138 CV

**Equipamiento de serie:\***

Sistema de seguridad Procon-ten. A.B.S. Auto-Check Control. Dirección asistida. Climatizador automático. Tapizado Velours. Asiento conductor regulable en altura. Paneles de madera en cuadro de mandos y puertas. Faros antiniebla. Computadora de a bordo e instrumentación adicional del cuadro de mandos. Volante forrado en piel. Elevalunas eléctrico en las cuatro puertas. Cierre centralizado. Llantas de aleación 6 Jx15. Espejo acompañante con iluminación. Luces interio-

res con desconexión retardada. Bolsas portaobjetos en los respaldos anteriores. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas y cinturones enrollables. Luces de lectura. Preinstalación de radio con 6 altavoces. Persianas traseras. Manecillas de las puertas del mismo color que el coche. Molduras cromadas.

**Audi 100 CD desde 3.363.000 Pts P.V.P. recomendado.** (IVA y transporte incluidos).

**Beneficiarse de las ventajas del Sistema Audi Leasing.**

En su concesionario Volkswagen/Audi.



**Audi**  
A la vanguardia de la técnica.



FRENTE A FRENTE

**VIRTUDES**

- Terminación
- Comportamiento noble
- Amplitud

**RENAULT CLIO RN 1.2**  
PRECIO: 1.296.118 PTAS.

- Desarrollos largos
- Instrumentación pobre
- Precio elevado

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Facilidad de conducción
- Comportamiento noble
- Dirección asistida (opc.)

**RENAULT CLIO RN 1.9 DIESEL**  
PRECIO: 1.490.599 PTAS.

- Desarrollos largos
- Asientos blandos
- Instrumentación pobre

**DEFECTOS**



RENAULT CLIO 1.2  
CONTRA CLIO 1.9 D



# CON GASOLEO 242 PESETAS MENOS A LOS 100 KMS.

Pese a la escalada de los precios de los combustibles, que ha afectado más al gasóleo, los coches con motor diesel siguen siendo los más económicos. Es la conclusión a la que hemos llegado después de hacer una prueba a fondo con dos Renault Clio. El Diesel ahorra 242 pesetas cada 100 kilómetros.

**M**ARIA García es enfermera. Trabaja en los alrededores de Madrid y todos los días, a las ocho en punto de la mañana, tiene que fichar en el centro de trabajo, un gran hospital. Tiene un coche con motor diesel desde hace tres años porque considera que para los cerca de 70 kilómetros diarios de camino, ahorra mucho dinero. A las siete y cuarto de la mañana, hace





## 500 DUROS AHORRADOS

CON los precios actuales de las gasolinas y los diesel, un viaje de 1.250 kilómetros supone un ahorro del Clio Diesel sobre el Clio de gasolina de algo menos de 2.500 pesetas. Lo hemos verificado en el itinerario Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, efectuado con los dos coches.

Los tramos de carretera se han cubierto a 90 kilómetros por hora; 110 en las autovías y 120 en las autopistas, con un margen del 15 por ciento para adelantamientos y situaciones favorables. Los consumos constatados en el Clio diesel han sido más altos que

las cifras obtenidas en las medidas estándar de nuestras pruebas (ver cuadro de consumos en la página 56). Esto se debe a dos hechos. De una parte porque el recorrido se ha efectuado con 150 kilos de carga; por otra parte, en el trayecto entre Barcelona y Valencia, hubo un fuerte viento lateral y frontal. La combinación de ambos factores han incidido en los dos coches. Hay que resaltar que en cualquier circunstancia la ventaja es para el Diesel. Esta ventaja se incrementa según vamos alegrando el ritmo de marcha.



un frío que pela. Apenas cinco grados. María abre la puerta del garaje y en la rampa de salida observa que el suelo está húmedo, pero no hay hielo. Se mete en el coche, introduce la llave y acciona el precalentador. Apenas 5 segundos después, se apaga el testigo.

Todos los días se plantea el mismo dilema. Si deja que el coche, en el garaje, se caliente brevemente, todo queda envuelto en una nube de humo espesa, que tarda mucho tiempo en disiparse. Es lo malo de los garajes en los bajos, sin posibilidad de ventilación. Si por el contrario, arranca inmediatamente, el coche, frío, tiene dificultades para superar la rampa de salida y tiene que hacer patinar el embrague algo más de la cuenta.

El marcador de gasolina le indica que

debe repostar muy pronto. Aún no se enciende la luz de la reserva, pero le aterra la posibilidad de quedarse tirada, de noche, en plena autopista. Además, le ocurrió una vez y tuvo muchas dificultades para volver a arrancar el coche, con la bomba descebadada.

A María no le gusta la moda de las gasolineras de auto-servicio. Al cabo del tiempo ya le va cogiendo el pulso, pero cree que deberían pensar más en los usuarios y diseñar un sistema más limpio. Sobre todo en los surtidores de gasóleo. Deja las manos hechas un asco y no elimina el olor en bastante tiempo. Además, como tienes que tocar las llaves, el volante y la palanca de cambio con las manos sucias (de casi nada sirven los kleenex que te ofrecen en la estación de

servicio), todo queda oliendo a perros. ¡Menuda se armó el día en que se le ocurrió entrar a lavarse las manos!. Al regreso, tres iracundos conductores le dijeron que más prisa y menos acicalarse.

Estas molestias se compensaron a la hora de pagar la factura. Con menos de 3.000 pesetas, había llenado el depósito y en condiciones normales, sólo repostaba cada quince días. Aún se acuerda cuando utilizaba gasolina y gastaba 2.500 pesetas a la semana. Ahora, con la historia ésta del Golfo, le cuesta un poco más, pero sigue valiendo la pena. Le habían dicho que no se comprase un diesel, que eran coches muy perezosos y pesados. Pero lo cierto es que, su actual coche, con dirección asistida, es notablemente más agradable y fácil de conducir que su anterior utilitario.

Esta situación, se repite todos los días en un número enorme de casos: la evaluación de las ventajas e inconvenientes de los dos sistemas de motores, gasolina o diesel.

Muchos de los potenciales compradores de coches, cualquiera que sea el tipo de automóvil que desean, se cuestionan esta disyuntiva. La evolución de los precios de los carburantes, con beneficio hacia el gasoleo, hace que esta opción sea, en nuestro país, día a día más atractiva.

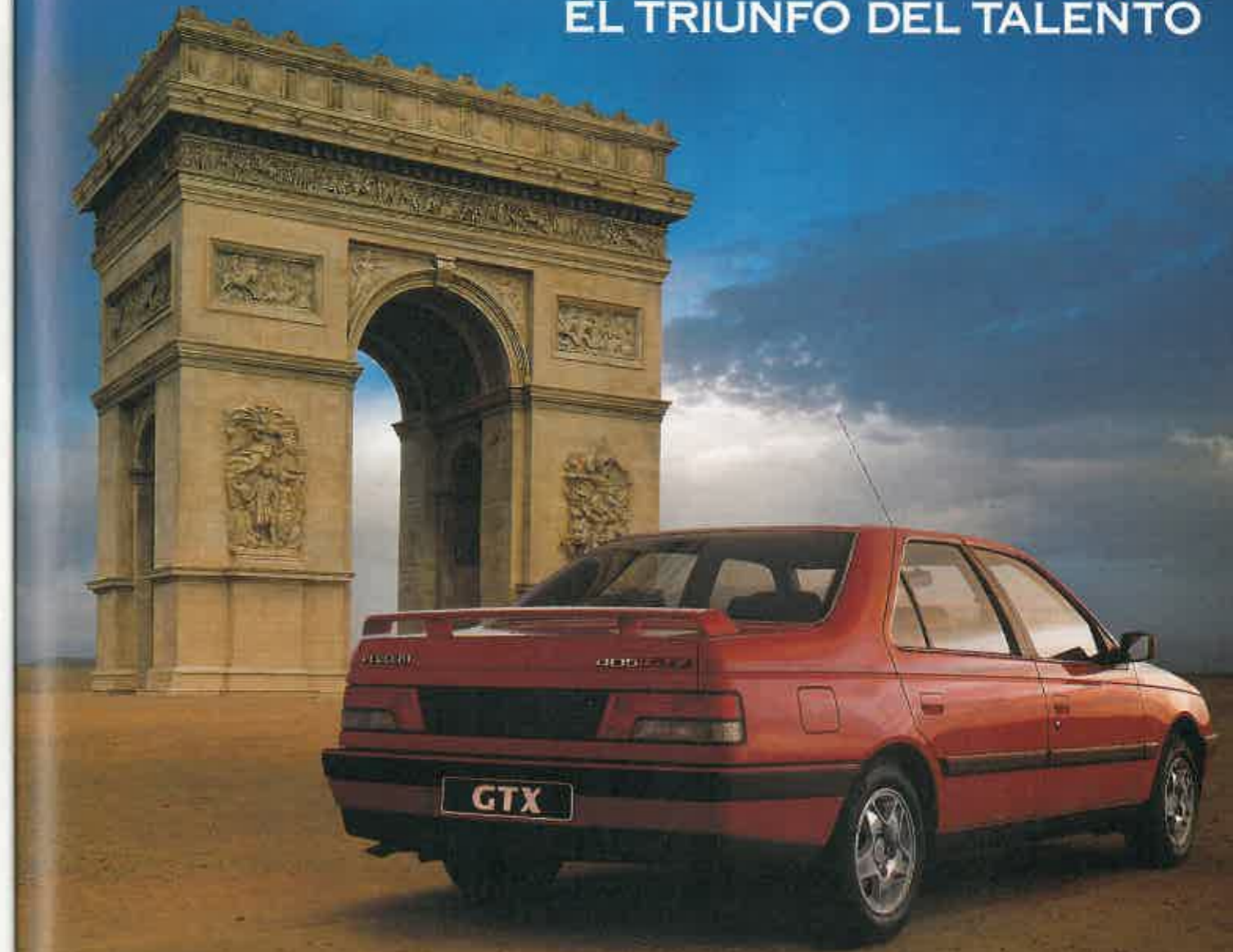
Este creciente interés hacia el diesel nos ha llevado a realizar la prueba del nuevo Clio Diesel desde un planteamiento comparativo: el diesel frente al gasolina.

Versiones diesel hay tres, con diferentes grados de equipamiento, pero siempre con idéntica mecánica. No hay por tanto la menor dificultad de elección. Sin embargo, con motores de gasolina encontramos cuatro Clio (al que se añadirá la versión deportiva de 16 válvulas en abril del 91). Deshechados los motores más alto (140 caballos) y más bajo (49 caballos, cuya prueba encontrarán en las páginas finales de este artículo), decidimos finalmente utilizar la versión de motor 1.200 por considerar que sus prestaciones son más parecidas al motor diesel y porque, ambos modelos tienen un cierto componente económico, que es precisamente el que anima esta prueba.

Con las dos unidades elegidas (recordemos, el 1,2 de gasolina, con 60 caballos de potencia máxima y el 1,9 diesel de 65 caballos) efectuamos un recorrido algo diferente al usual en nuestras pruebas. Con 150 kilos de peso en cada coche (el equivalente a dos pasajeros y equipaje ligero), se completó el trayecto Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid.

Se trataba de ver qué diferencias en consumos, tiempo empleado y dinero había entre los dos automóviles. El cuadro que publicamos en estas mismas páginas es suficientemente revelador, pero podemos hacer algunas puntualizaciones.

En primer lugar, la diferencia de tiempos entre ambos coches no es significativa. No ha valido la pena siquiera reflejarlas porque, saliendo juntos, los dos coches han llegado juntos en todas las

NUEVO PEUGEOT 405 GTX  
EL TRIUNFO DEL TALENTO

PVP. Desde 2.761.500 ptas. (IVA y transporte incluidos).

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

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

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

**PEUGEOT 405**  
EXPRESION DE TALENTO.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**



etapas. Las velocidades de cruceo (las permitidas por la Ley en cada circunstancia) son bastante fáciles de cumplir para ambos coches y ninguno de los dos obtenía ventaja en los adelantamientos, ya que la mejor aceleración del gasolina se suple con las mejores recuperaciones del diesel. Segundo aspecto: en este recorri-



**CONFORT POR ENCIMA DE TODO**

Las versiones RN del Diesel, tienen asientos más envolventes y blandos, que son más confortables en la primera impresión, pero más fatigosos en viajes largos.

do de 1.262, 4 kilómetros, el combustible gastado ha sido de 90,68 litros de gasolina y de 82,12 litros de gasóleo. En este caso concreto, esta diferencia en litros no es tan grande como la que habríamos obtenido con otros coches, en que las diferencias de consumos son mayores. Lo

FICHA TECNICA		
	CLIO 1.2	CLIO 1.9 DIESEL
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.171	1.870
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador	Bomba rotativa
Compresión	9,2 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / i.p.m.	60 CV (43 Kw)/6 000	65 CV (47 Kw)/4 500
Par máximo (Nm) / i.p.m.	8,9 Mkg (85)/3 500	12,3 Mkg (118)/3 500
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 v. (Opcional)	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/12,9/18,0	8,2/14,9/23,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	24,6/29,9	31,5/32,3
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCIÓN</b>		
Sistema	De cremallera	Cremallera, asist.(opc)
Vueltas de volante	3,8	3,4 (asistida)
Diámetro de giro (m)	10,15	10,15
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Chapa (4,5 X 13)	Chapa (5 X 13)
Neumáticos	155/70 SR 13	165/65 TR 13 (opc.)
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	815	915
Capacidad del depósito de combus	43	43



CONSUMOS		
Datos en l/100 km	CLIO 1.2	CLIO DIESEL
<b>CIUDAD</b>		
A 29 km/h de promedio	8,9	7,5
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,2	5,4
En conducción rápida	8,7	7,9
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,8	8,2
A 140 km/h de cruceo	8,3	9,1
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,0	6,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	475	585

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	CLIO 1.2	CLIO DIESEL
A 60 km/h	18,1	18,0
A 100 km/h	46,0	44,1
A 120 km/h	72,2	70,0

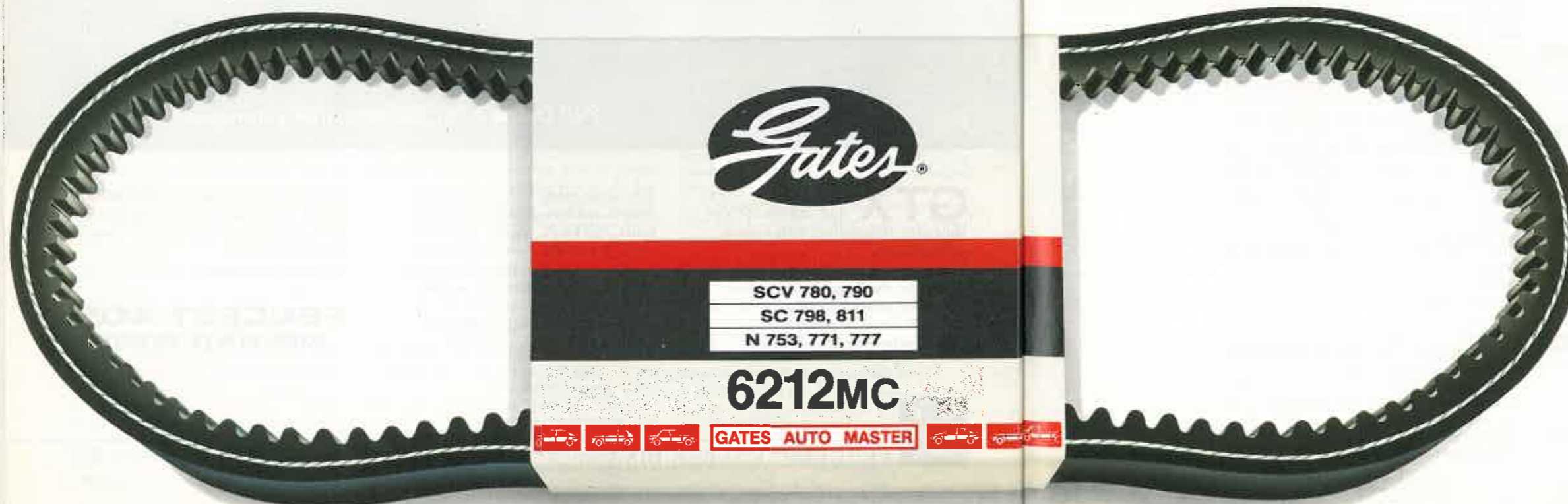
SONORIDAD		
	CLIO 1.2	CLIO DIESEL
Al ralentí	47,3	55,2
A 60 km/h	64,4	63,3
A 90 km/h	68,2	67,2
A 120 km/h	73,1	73,2
A 140 km/h	74,9	75,3

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

PRESTACIONES		
	CLIO 1.2	CLIO DIESEL
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	154	159,2
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	19,3	19,7
1 000 m. salida parada (seg.)	36,1	37,0
0-100 km/h (seg.)	14,7	15,4
Metros recorridos	251	274
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,7	20,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,2	22,1
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,0	38,8
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,8	42,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	16,4	18,0
Metros recorridos	461	506
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	22,3	22,1
Metros recorridos	628	620

EQUIPAMIENTO		
	CLIO 1.2	CLIO DIESEL
Cuentas: direcciones	NO	NO
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	NO	NO
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	OP	OP
Paros automáticos	OP	OP
Asno acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retenidor regulable eléct. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	OP
Elevallas eléctricos (D/T)	OP/NO	OP/NO
Cierre centralizado	OP	OP
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	OP
Paros regulables desde el interior	NO	NO

# UNA PARA SIETE.



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

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



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



CLIO

FRENTE A FRENTE



**UN VIAJE COMO EL DE CUALQUIER DIA**  
Un breve viaje de algo más de 1.200 kilómetros ha servido para establecer con cierta exactitud las diferencias entre ambos modelos. De Madrid a Tarragona y Valencia, por carreteras y autopistas.

**MECANICA**

<b>GASOLINA</b>	1ª	El motor Energy es especialmente económico y de funcionamiento muy suave. Moderno y ligero, no precisa especiales cuidados de mantenimiento.
<b>DIESEL</b>	1ª	Por definición, los motores diesel son robustos y económicos, aunque este motor Renault consume más combustible de lo que es habitual en esta categoría.

**COMPORTAMIENTO**

<b>GASOLINA</b>	2ª	Sin estabilizador trasero y con una barra delantera más estrecha, aunque mantiene la misma nobleza, es menos sobrio y se tumba más en las curvas.
<b>DIESEL</b>	1ª	No hay muchos coches diesel de este tamaño tan nobles y tan eficaces en curva como el Clio. Sobrio y prácticamente neutro. El mayor peso sobre el eje delantero también ayuda.

**CONFORT**

<b>GASOLINA</b>	1ª	Como es tradición en los coches franceses, los aspectos de confort han sido especialmente cuidados, con asientos muy cómodos y la posibilidad de aire acondicionado.
<b>DIESEL</b>	2ª	Unos asientos demasiado blandos no hacen aumentar el confort, produciendo fatiga en viajes largos. Por el contrario, es incluso menos ruidoso que el gasolina.

**RENDIMIENTO**

<b>GASOLINA</b>	1ª	Con 60 caballos, no pueden esperarse maravillas, aunque tampoco hay queja. Más que brillantez, hay que destacar la progresividad y la facilidad para subir de vueltas.
<b>DIESEL</b>	1ª	Lo cierto es que, en motores diesel, en especial el grupo PSA, ha puesto el listón muy alto, por lo que el pequeño motor diesel de Renault decepciona un poco.

**CARROCERIA**

<b>GASOLINA</b>	1ª	El trabajo de diseño para el Clio ha sido verdaderamente destacable. Aerodinámico, capaz, útil y atractivo, pocas cosas más pueden pedirse.
<b>DIESEL</b>	1ª	Nada que añadir sobre lo dicho para el coche de gasolina, del que no se diferencia más que en el peso. Su reciente lanzamiento le da un toque de atracción suplementaria.

**ECONOMIA**

<b>GASOLINA</b>	2ª	Es poco menos que imposible competir, a igualdad de potencia, con un motor de gasóleo en lo que a costes de explotación se refiere. Los bajos consumos no son suficientes.
<b>DIESEL</b>	1ª	Es una lástima que entre ambas versiones haya más de 200.000 pesetas de diferencia, lo que empaña la ventaja entre la utilización de este motor y el de gasolina.

cierto es que el gasto de gasóleo del Clio nos ha sorprendido por ser más alto de lo que esperábamos. El promedio ha sido de 6,50 litros cada 100 kilómetros, un consumo que hay que considerar un poco alto para este tipo de coches. Un fuerte viento en contra en la autopista del Mediterráneo y la carga de 150 kilos hacen que los consumos se acrecienten más de lo previsto.

Donde sí hay verdaderas diferencias es en el precio. Mientras que el gasolina gastó 8.252 pesetas en combustible (en la fecha de la prueba, cada litro de gasolina super costaba 91 pesetas), el diesel se quedó en 5.865 pesetas (a 71,60 pesetas por litro). Por tanto, en un recorrido de 1.262 kilómetros, se han ahorrado 2.387 pesetas, que es tanto como decir el 28,3 por ciento, caso de la tercera parte. Siguiendo con aspectos monetarios, digamos que la diferencia de precio entre ambos modelos (considerando un equipamiento similar), es del orden de 185.000 pesetas. Es una cantidad importante: la más alta entre los coches de esta categoría que se ofrecen indistintamente en gasolina o diesel. Y no se entiende muy bien la razón de esta diferencia. Es más por cuestiones comerciales, de estrategia comercial, que por costes de producción. Lo cierto es que este dinero se acaba por amortizar. Es un problema de tiempo. A los precios actuales de los combustibles, cada 100 kilómetros recorridos (en una media ponderada, con utilización en ciudad y carretera), ahorramos 242 pesetas con diesel. Harán por tanto falta 72.000 kilómetros para amortizar el mayor coste de adquisición.

Esto es cierto sólo parcialmente, porque un diesel se deprecia menos que un gasolina y los gastos de mantenimiento son también inferiores. Para este caso concreto de los Clio, con 50.000 kilómetros recorridos amortizamos la compra.

Al margen de los aspectos funcionales, mencionados al inicio de la prueba, y de los aspectos económicos, hay otras diferencias de tipo mecánico.

En primer lugar, el diesel es ligeramen-



Máqueta de la recta de Tribuna y Final 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 inaugurará para dar paso a una impresionante temporada\* que incluye dos Grandes Premios de Fórmula I y un Gran Premio de Motociclismo.

**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.

**TEMPORADA 1991/92**

**Junio/Julio 91:** Campeonato de España de Automovilismo y Motociclismo.

**Septiembre 91:** Prueba internacional de Motociclismo.

**Septiembre 91:** Gran Premio de España de Fórmula 1.

**Noviembre 91:** Campeonato de España de Automovilismo y Motociclismo.

**Abril 92:** Campeonato de España de Automovilismo y Motociclismo.

**Mayo 92:** Gran Premio de España de Motociclismo.

**Septiembre 92:** Gran Premio de España de Fórmula 1.

\*Este programa está sujeto a la confirmación definitiva por parte de los correspondientes organismos federativos y oficiales.

AJUNTAMENT DE GRANOLLERS

Ajuntament de Parets del Vallès

Entidad financiera oficial



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, Apto. 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.	35.000 ptas.	25.000 ptas.
Socio RACC Senior	9.000 ptas.	6.000 ptas.		
Particular Infantil (menores de 16 años)	7.000 ptas.	4.000 ptas.	26.500 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.

02066





te más potente. Cinco caballos. Pero hay un aforismo que los especialistas decimos de vez en cuando y es que los caballos diesel son más caballos que los de gasolina. Una sandez técnica pero que tiene un halo de verdad.

Esto se traduce en que el diesel es más agradable de utilizar en carretera, más progresivo e incluso más confortable, porque ni el motor diesel es más ruidoso (desde dentro, porque por fuera suena mucho más) ni la dirección, con la opción de la servo, más pesada. Son tantos más a favor del diesel y éstos ya desde un plano técnico.

En ambos coches los desarrollos son largos. Es un defecto común a todos los Clio que hemos conducido. La verdad es que se complica bastante la conducción a la hora de adelantar. Echen un vistazo a los metros que hay que recorrer para pasar de 80 a 120 kilómetros por hora para convencerse.

Y poco más queda por decir. Podríamos buscar algunas pequeñas pegas, como unos retrovisores mal diseñados que



#### EQUIPO COMPLETO

Las versiones altas de gama tienen una instrumentación muy completa. Donde se incluye manómetro de aceite y aire acondicionado.



FRENTE A FRENTE

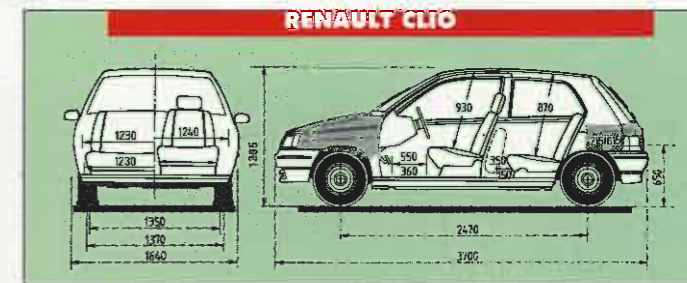


#### MÁS MODESTAS

Las versiones más bajas de gama tienen un equipamiento que ruene lo indispensable sin ningún tipo de lujos.

dejan muchos ángulos muertos, pero todos y cada uno de ellos no significan casi nada ante la excelente calidad del conjunto. Ya hemos dicho con anterioridad que el Clio es uno de los mejores productos que nunca haya fabricado Renault. Y esto tiene su mérito si consideramos que el esfuerzo se hace sobre un coche de vocación popular, altamente rentable. ○

José María Cernuda  
Fotos: José Robledo



## EL PRECIO DEL GASOLEO SE ENCARECE SE ACABO LA BICOCA

El gasóleo ha sido, por norma, el combustible destinado a automoción de costo más favorable. Las necesidades del transporte por carretera, tanto en España como en toda Europa, propiciaron su baratura en los surtidores. Pero las nuevas políticas fiscales y anti-contaminación le han ido encareciendo progresivamente para acercarlo al de las gasolinas, una tendencia que van a notar en mayor medida los propietarios de vehículos con motor Diesel.

El parque de turismos equipados con motores Diesel ha registrado en los últimos años un «boom» considerable, en consonancia con los apetecibles precios con que su combustible, el gasóleo de automoción, venía cotizando en los mercados. Ahora, las tornas se han cambiado, el gasóleo ya no es lo que era y la decisión de adquirir un vehículo de turismo que lo consuma empieza a complicarse.

Los últimos datos estadísticos conocidos son hartos elocuentes. Desde 1979, año en que se produce el «segundo choque petrolero», la demanda de automóviles con motor Diesel ha sido creciente en el área comunitaria. En el bienio 1984-1985 se encuentra la cota más alta, a nivel europeo, de participación de los coches con motor consumidor de gasóleo respecto a los tradicionales de gasolina.

En 1983, y sirva este dato como ejemplo, las ventas en España de vehículos llamémosles «convencionales» en el segmento medio cayeron un 16 por ciento, mientras que los modelos del mismo segmento equipados con motor de gasóleo crecían un 266 por ciento. Se daba además la particularidad de que por las mismas fechas, mientras el consumo de gasolina normal y súper prácticamente se estancaba o, incluso, decrecía, el de gasóleo aumentaba a tasas anuales del 3 por ciento y no tanto por motivos de transporte de mer-

cancias o pasajeros -recuérdese el alcance de la crisis económica que se estaba sufriendo- como, precisamente, por la mayor demanda propiciada por los turismos de la nueva hornada.

En Campsa, los técnicos apuntaban una única razón de esta «artificial» distorsión del mercado petrolero: la enorme diferencia entre los precios de las gasolinas y los gasóleos se debía -y aún en debe en gran medida- a motivos meramente políticos. Y no es de extrañar que el gran público se aproveche de ello. Además, la Junta Superior de Precios no parecía el marco idóneo para adoptar subidas realistas. Las frías en ella se sucedían entre intereses encontrados y la «debilidad» de algunos Gobiernos provocó que el precio del gasóleo quedara muy atrás. Las propuestas que realizaba Campsa desde una óptica estrictamente técnica eran rechazadas una y otra vez.

Los expertos del sector siempre han tenido muy claro que la fórmula idónea a aplicar es la vigente desde hace años en la antigua República Federal de Alemania, donde existe un corto diferencial de precios. Con ello se ha conseguido además desviar mercancías hacia el ferrocarril, liberando las carreteras de lentos y peligrosos camiones y empujando a éstos a utilizar las autopistas.

Ahora mismo, esos diferenciales de precios son elocuentes, según el cua-

dro que publicamos en estas mismas páginas, y dependiendo del país de que se trate. A fecha de 26 de octubre último, y considerando la evolución reciente de los productos petrolíferos como consecuencia de la crisis del Golfo, la diferencia media en la Comunidad Europea entre el litro de gasolina súper y el de gasóleo era de 23 pesetas. Con esta media se alinean países como Bélgica, España, Irlanda, Dinamarca y Luxemburgo. La menor diferencia entre los precios se da en Alemania, por la razón arriba apuntada, y en el Reino Unido. El extremo de máximo diferencial se da en Italia, aunque no hay que olvidar que en ese país existe una super-taxa para los vehículos Diesel.

La solución, desde el punto de vista económico, no es de todas formas muy simple ya que los precios no se pueden acercar de forma violenta. En nuestro país, si recurrimos a la serie estadística desde 1970 hasta nuestros días, se puede apreciar que en esa fecha la súper costaba 11 pesetas y el gasóleo 6,50. Posteriormente el precio de las gasolinas fue creciendo a un ritmo sostenido, en consonancia con el crecimiento económico general, mientras que el del gasóleo también crecía pero a un ritmo inferior.

En 1976 la diferencia entre el litro de súper y el de gasóleo era de 14, pesetas, que se situaba en 25 pesetas tres años más tarde. El diferencial más alto

se dio en 1983, con una súper a 93 pesetas y un gasóleo a 58 pesetas (35 pesetas de separación). A partir de ahí, y con la llegada del Partido Socialista al poder, la súper ha ido ganando terreno al gasóleo, salvo casos muy aislados: desde las 25 pesetas de diferencia en 1985, pasando por 19 pesetas en 1988 hasta llegar a las 20 pesetas en el momento de escribir estas líneas.

Sin embargo, los hechos no están dando la razón a los responsables de la política petrolera del país. Mientras en los últimos años la presión fiscal sobre las gasolinas ha crecido a ritmos medios en torno al 10 por ciento, en el caso de los gasóleos esos crecimientos se reducen a la mitad. La razón última es obvia: no se quiere dañar a sectores

productivos como el pesquero, el agrícola o el del transporte, siempre en permanente crisis. Lo que ha ocurrido, por contra, es que se ha primado a un determinado segmento de automovilistas.

Desde el punto de vista técnico existe otra distorsión añadida. Tras la campaña emprendida en toda Europa contra la gasolina con plomo, ahora se han vuelto los ojos hacia los gasóleos, sobre todo por su alto contenido en azufre. Aunque los fabricantes de automóviles han afinado de manera extraordinaria sus productos y no tienen por qué envidiar a sus homólogos de gasolina, los motores Diesel siguen caracterizándose por producir una mayor cantidad de partículas cuando presentan alguna

irregularidad en su funcionamiento, amén de producir contaminación por anhídrido sulfuroso. Desde los grupos en defensa del ambiente comienzan a oírse voces contra esta vieja contaminación. Además, producir en las refinerías un gasóleo de calidad costaría tanto como el proceso de fabricación de la gasolina sin plomo.

Sea como fuere, la suerte esta echada y los precios de los gasóleos van a seguir reduciendo su diferencial con el de las gasolinas, según todos los indicios. En el momento actual, el aumento estacional de la demanda de gasóleo en el conjunto de los mercados motivará en los próximos meses alzas de los precios internacionales de este combustible que, de acuerdo al esquema de precios fijados tras la liberalización del mercado iniciada en el pasado mes de julio, se trasladará automáticamente a las tarifas máximas que el Ministerio de Industria fija quincenalmente para nuestro mercado.

Una buena prueba de ello la tenemos en los nuevos precios aprobados por Campsa para la quincena que va del 30 de octubre al 12 de noviembre. Mientras que para el consumidor el litro de gasolina súper bajaba tres pesetas, pasando de 94 a 91, el de gasóleo para automoción quedaba en 71,60 pesetas-litro, tan sólo veinte céntimos inferior al vigente hasta ese momento.

A más largo plazo, la Administración no tiene decidida cual será la fórmula a aplicar. En Francia, donde también se intenta acortar esas diferencias de precios, ya se comienza a hablar de la eventualidad de un doble precio del gasóleo, uno para el uso profesional y otro para el consumo privado, o incluso la imposición a estos últimos de una sobre-taxa al estilo italiano. Lo cierto, en todo caso, es que el gasóleo barato tiene las horas contadas. R.R.

### EUROPA MARCA LA DIFERENCIA

(Precios en pesetas/litro al 26/10/90) (1) Al 30/10/90

BELGICA	102	76	26
FRANCIA	110	76	34
ALEMANIA	89	73	16
ITALIA	140	99	41
HOLANDA	104	69	35
REINO UNIDO	92	85	7
ESPAÑA (1)	91	71	20
IRLANDA	118	98	20
DINAMARCA	109	86	23
LUXEMBURGO	79	56	23
GRECIA	86	50	36
PORTUGAL	106	70	36
Media CE	103	80	23

■ SUPER ■ GASOLEO ■ DIFERENCIA



La gama Clio aumenta, aunque falten aun por aparecer algunas versiones «estrella». Lo más reciente es la carrocería de tres puertas, que se ofrece en todas las motorizaciones ya conocidas (1,2, 1,4 y 1,7 gasolina y 1,9 diesel), a la que se añade, por la parte baja, una nueva versión con el motor 1.108 conocidísimo de Renault.

CLIO RN 1.1 3 PUERTAS

**CERCA DEL CINCO**



**E**l motor llamado «Sierra» es toda una institución en Renault. Desde la época de los R-8, allá por el año 66, se ha venido utilizando en prácticamente todos los modelos que han salido de Valladolid y Palencia: R-8, R-12, R-4, R-6 y R-5. En los últimos años han ido siendo sustituido por los más modernos del tipo E y F, aunque se ha conservado para las motorizaciones modestas, evolucionando en diversos detalles.

Se trata de un motor de notable sencillez, con un árbol de levas lateral mandado por cadena. Precisamente para el Clio, se ha suprimido el ruido de la cadena, tan característico de muchos R-5 al ralentí. Pese a una compresión relativamente baja (8,8 a 1), utiliza gasolina súper o sin plomo y hemos podido comprobar que marcha algo más redondo con este combustible ecológico. Miel sobre hojuelas.

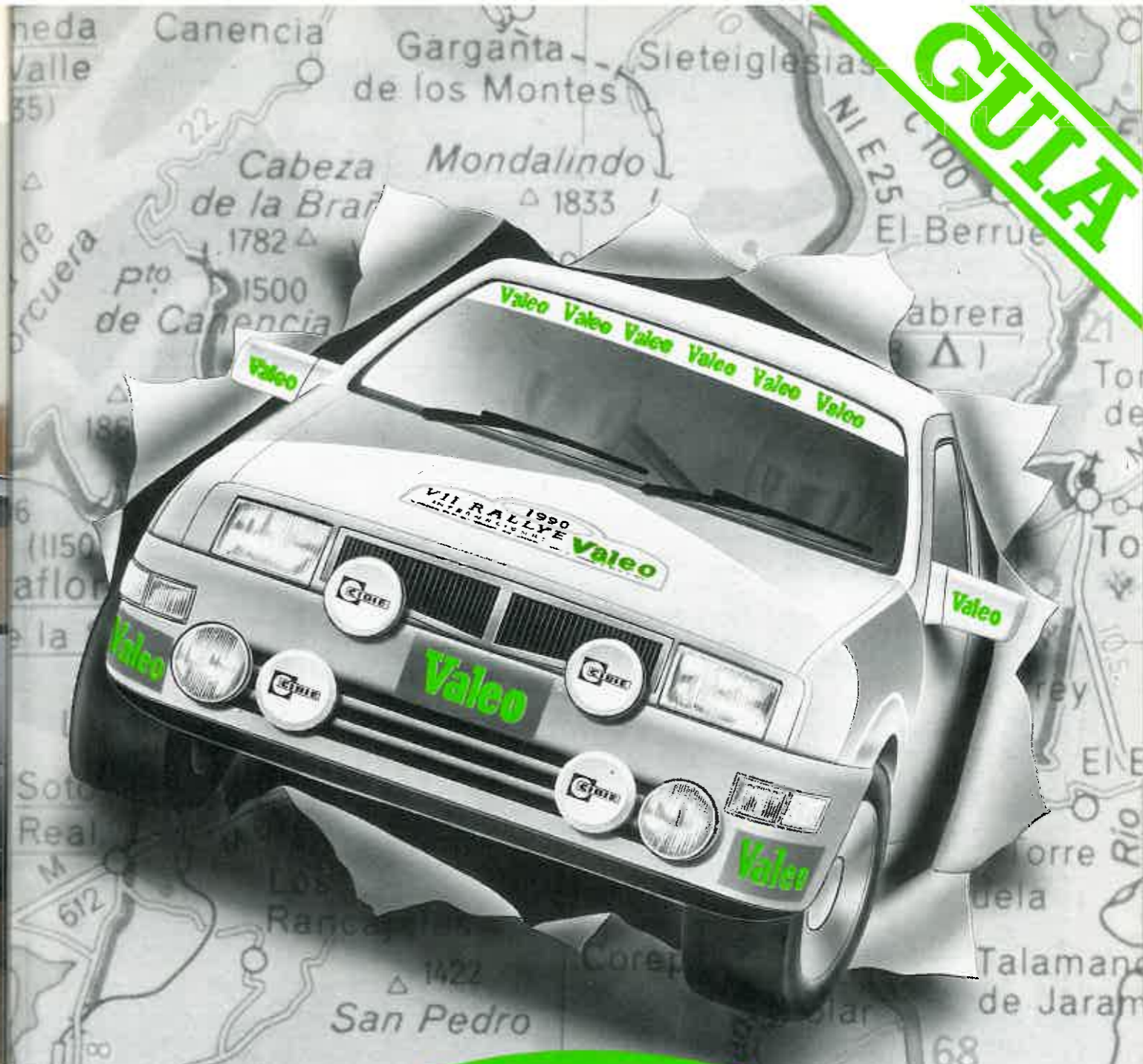
No son muchos los 49 caballos de po-

**SUBIR Y BAJAR, ESO ES MUY FACIL**

Los técnicos de diseño se han esforzado en superar un tradicional problema de los coches de dos puertas. En el Clio, hay espacio para los pasajeros y se accede con enorme facilidad.



**GUIA**



**1990**

**VII RALLYE Valeo**

**INTERNACIONAL**

**CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLIES Coef. 2. Madrid, 9, 10 y 11 Nov.**





## MIÉRCOLES, 7 NOVIEMBRE 1990

A las 15,00 horas. Apertura. Sala de Prensa. Hotel Eurobuilding. C/. Juan Ramón Jiménez, 8.

## JUEVES, 8 NOVIEMBRE 1990

A las 21,00 horas. Publicación de vehículos autorizados a tomar la salida.

## VIERNES, 9 NOVIEMBRE 1990

A las 10,00 horas. Salida VII Rallye Internacional Valeo (1ª Etapa) desde el Estadio Santiago Bernabeu.

A las 13,54 horas. Llegada del primer participante en la prueba «0»1, Circuito del Jarama.

A las 17,59 horas. Llegada del primer participante en la prueba «0»2, Circuito del Jarama. (Curvas Iluminadas.)

A las 22,05 horas. Llegada del primer participante en la prueba «0»3, Circuito del Jarama. (Curvas Iluminadas.)

A las 23,59 horas. Llegada del primer participante al Estadio Santiago Bernabeu (Final 1ª Etapa).

## SABADO, 10 NOVIEMBRE 1990

A las 10,00 horas. Salida (2ª etapa) desde el Estadio Santiago Bernabeu.

A las 16,40 horas. Llegada del primer participante al Estadio Santiago Bernabeu y fin del VII Rallye Internacional VALEO.

A las 21,00 horas. Publicación resultados (Hotel Eurobuilding).

## Tramos cronometrados y horas de paso

ASFALTO 9 NOVIEMBRE 1990										
CLAVE TRAMO	NOMBRE TRAMO	1ª PASADA			2ª PASADA			3ª PASADA		
		CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA	CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA	CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA
A	EL MOLAR	09,45	10,53	13,00	13,55	14,58	17,00	18,00	19,03	21,00
B	TORRELAGUNA	10,10	11,14	13,15	14,15	15,19	17,20	18,20	19,24	21,20
C	CANENCIA	10,55	11,57	14,00	15,00	16,02	18,05	19,05	20,07	22,05
D	GUADALIX									
E	COLMENAR LA PARRILLA	11,35	12,35	14,35	15,40	16,40	18,40	19,45	20,45	22,40
O	CIRCUITO DEL JARAMA	12,00	13,05	15,05	16,05	17,10	19,10	20,15	21,15	23,10

TIERRA 10 NOVIEMBRE 1990										
CLAVE TRAMO	NOMBRE TRAMO	1ª PASADA			2ª PASADA			3ª PASADA		
		CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA	CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA	CIERRE TRAFICO	PRIMER PARTICIP.	APERTURA
F	VIÑUELAS	09,40	10,43	12,30	12,35	13,38	15,30			
G	LA SIMA	10,05	11,07	13,00	13,00	14,02	NO	14,20	15,24	17,20
H	EL ESPARTAL	10,35	11,39	13,30	13,30	14,34	NO			

### 1ª ETAPA (ASFALTO)

#### EL MOLAR

Prueba A: 8,700 km. (3 pasadas). Este tramo es nuevo en esta edición, coincidiendo en su parte final con el clásico tramo de El Veillon. La característica de este tramo es su trazado rápido y deslizante, salvo la parte última, donde se encuentran ubicadas las horquillas.

#### TORRELAGUNA

Prueba B: 7,600 km. (3 pasadas). Este tramo es el clásico de El Berruco, pero en sentido contrario, con lo cual el primer kilómetro es en subida y muy virado, siendo el resto del tramo de las mismas características que en ediciones anteriores. Rápido y muy técnico.

#### CANENCIA

Prueba C: 10,500 km. (3 pasadas).

Tramo en subida, muy completo, con zonas muy rápidas y horquillas muy lentas, hasta el alto de Canencia, para continuar con una bajada muy rápida y técnica.

#### GUADALIX - COLMENAR

Prueba D: 6 km. (3 pasadas). Su trazado es bastante rápido, el firme ha sido renovado y se encuentra, por tanto, en muy buen estado. Lo más espectacular es probablemente el gran número de curvas, todas ellas muy largas, donde los pilotos harán las delicias de los espectadores.

#### LA PARRILLA

Prueba E: 23,400 km. (3 pasadas). La prueba es una de las clásicas del Rallye, y la más larga. De entre todos los puntos de interés cabe destacar concretamente el situado en el cruce con la carretera de Colmenar Viejo a San Agustín de Guadalix.

#### EL JARAMA

Prueba O: 15 km. (3 pasadas). «Curvas Iluminadas». La prueba se disputa en el circuito permanente del Jarama, en cuya recta de tribunas y en la bajada hacia la curva de Bugatti se instalarán sendas chicanes, además de iluminar «Le Mans y Farina». Los participantes darán cuatro vueltas al circuito.

### 2ª ETAPA (TIERRA)

#### VIÑUELAS

Prueba F: 11,500 km. (2 pasadas). Es el primero de los tramos de tierra. En su primera parte es muy rápido, seguido de una zona que se caracteriza por curvas largas y muy «redondas».

#### LA SIMA

Prueba G: 13 km. (3 pasadas). Prueba especial mixta por excelencia. Comienza en asfalto, muy estrecho, cambiando a tierra en el kilómetro 2; retorna a asfalto para discurrir durante 3,5 kilómetros por el tramo de La Parrilla, para retornar a tierra hasta su final. Los dos últimos kilómetros son muy espectaculares y divisibles desde la N-1.

#### LA ESPARTAL

Prueba H: 10,860 km. (2 pasadas). Su trazado es bien conocido por muchos aficionados, ya que suele realizarse también en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. El firme se encuentra en buen estado. El tramo es muy virado y ofrece fácil acceso a los espectadores a través de El Molar, desde donde se accede a la mitad del mismo.

- Aparque siempre su coche varios metros fuera de la carretera y nunca en zona de curva o salida de ésta.
- Aparque siempre su coche en zonas habilitadas al efecto, siguiendo las indicaciones en cada lugar.
- Tenga en cuenta que los tramos cronometrados se cierran 80 minutos antes del paso teórico del primer participante.
- Cuando haya pasado el coche (000) con luz destellante, no mueva su vehículo de donde lo tenga debidamente estacionado, ya que el tramo está cerrado y podría ocasionar un grave accidente.
- No abandone su estacionamiento hasta que no vea pasar a un vehículo de la organización con una bandera de cuadros en sus puertas.
- No haga fogatas. El humo puede cegar a los pilotos, y las llamas, quemar el monte. Tampoco haga fotos con flash de frente a los participantes, para evitar deslumbramientos.
- En los tramos de enlace, facilite siempre, incluso apartándose a la cuneta, el paso de los participantes y vehículos de la organización.
- Aunque le fuera posible, no entre en el

Parque Cerrado de los vehículos participantes, ni intente tocarlos. Podría provocar un grave problema a los pilotos concursantes.

- Aténgase a lo que le indiquen los miembros de la Organización, de esta manera no interferirán la buena marcha de la prueba.

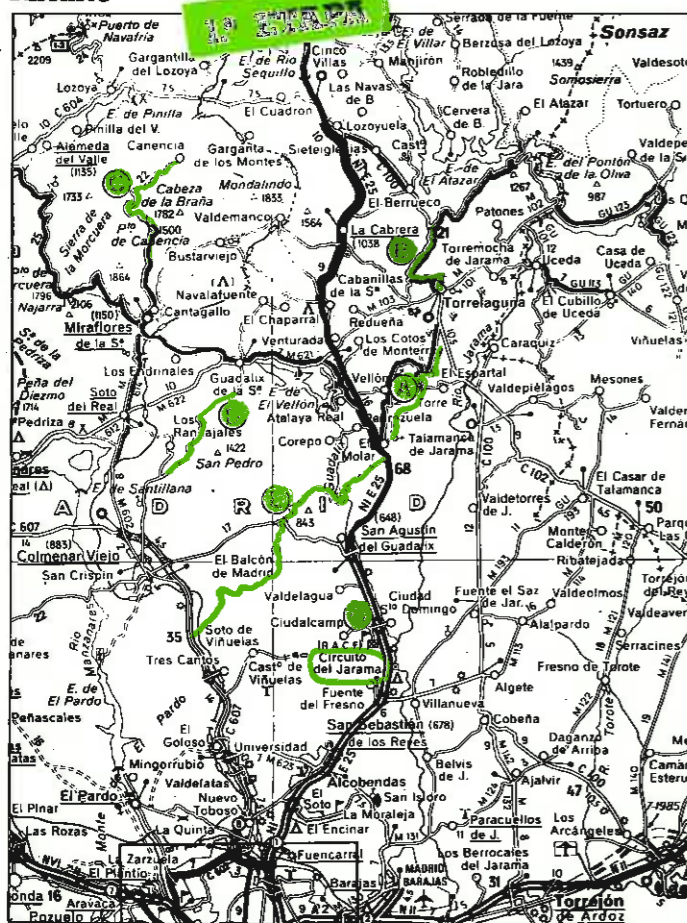
- El paso de los vehículos puede no ser por número correlativo e incluso, en determinadas circunstancias, pueden pasar espaciados entre sí varios minutos.

- En el tramo a disputar en el Circuito del Jarama, el aparcamiento se realizará en la zona habilitada al final de la recta, fuera del Circuito. Atienda las flechas señalizadoras y las indicaciones de la Guardia Civil, evitando la entrada en coche al Circuito.

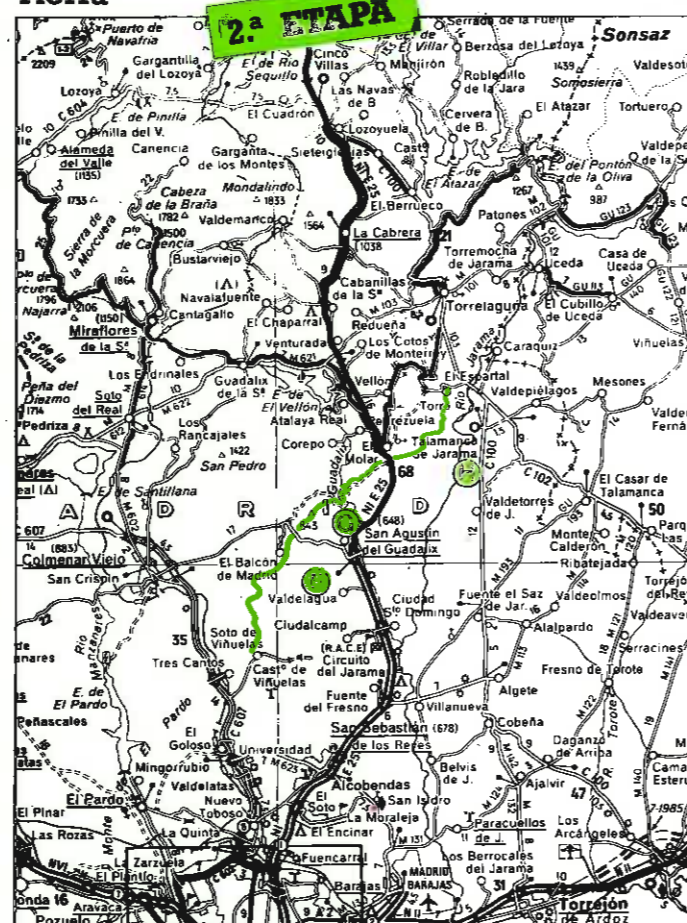
- En los tramos cronometrados evitar situarse en zonas de peligro, tales como las salidas de curvas, rasantes, pretilles de los puentes, etc., y siempre lo más lejos posible de la calzada.

- En las zonas de asistencia no interferir a las personas que están trabajando. Muchos de los vehículos suelen estar elevados con «gatos» y es fácil que pueda producirse un accidente.

### Asfalto



### Tierra





# Cómo localizar los tramos

## EL MOLAR

Por la carretera N-1 hasta el pueblo de El Molar. Seguidamente, el camino del Canal de Isabel II, 100 m. después giro a la izquierda por el camino asfaltado del Canal de Isabel II. También se puede acceder por el pueblo de El Vellón, por la carretera de El Espartal hasta el cruce con el camino del Canal de Isabel II. Para la llegada se puede utilizar la carretera de Torrelaguna a El Vellón.

## TORRELAGUNA

La prueba se desarrolla en la C-100 de Torrelaguna a El Berruco. Para acceder al final del tramo se puede utilizar la N-1 hasta la Cabrera, tomar el desvío a El Berruco y seguir por la C-100. Al inicio del tramo se accede por la N-1 hasta el cruce de Torrelaguna, continuando por la C-100.

## CANENCIA

Por la carretera N-1 hasta el cruce con la carretera, dirección Rascafría, y por ésta hasta el cruce con M-629, dirección Canencia.

Para la llegada se puede acceder por la M-614 hasta Miraflores; seguidamente, la M-629 hasta el kilómetro 2.

## GUADALIX-COLMENAR

La prueba discurre a lo largo de la carretera MV-6013, que une Guadalix de la Sierra con Colmenar Viejo, por donde se realiza el acceso. El inicio de tramo está situado a la altura del kilómetro 13,600, y el final, en el kilómetro 7,06.

## LA PARRILLA

Se puede acceder a ella por la C-607 de Madrid a Navacerrada, desviándose en el kilómetro 29,400 por la carretera del Canal de Isabel II (Sifón de San Agustín). Otra posibilidad es la de tomar la N-1 hasta San Agustín de Guadalix, siguiendo desde allí hacia Colmenar Viejo, hasta el cruce con la carretera del Canal de Isabel II.

## EL JARAMA

Circuito permanente de El Jarama, situado en la carretera N-1, kilómetro 28,100.

## VIÑUELAS

El tramo discurre por el camino del Canal de Isabel II del Castillo de Viñuelas a Cabeza Cana hasta el cruce de la carretera de Colmenar Viejo a San Agustín de Guadalix, siendo estos puntos los lugares de acceso al tramo.

## LA SIMA

Para poder localizar este tramo, lo mejor es desplazarse al pueblo de San Agustín de Guadalix y tomar el camino de tierra que llega hasta la salida de La Sima. Otra opción es la N-1, kilómetro 39,800, dirección Madrid. También se puede acceder a ella por el tramo de El Molar, igualmente cogiendo la carretera del Alto de Monteoliva desde el pueblo de San Agustín de Guadalix hasta encontrarse con la prueba.

## EL ESPARTAL

El tramo discurre a través del camino de tierra del Canal de Isabel II que va desde la N-1 hasta el pueblo de El Espartal. La salida de la prueba se localiza en el kilómetro 37 de la N-1. El acceso a la llegada se realiza por la misma N-1 hasta El Molar, tomando en este punto la carretera que va hacia El Vellón para, a continuación, desviarse con dirección a El Espartal.

# Fabricante del Recambio Original

VALEO fabrica la más amplia gama de equipos y funciones para su automóvil con la más alta tecnología, garantizando su seguridad y la calidad de sus productos.

VALEO avanza día a día equipando en origen a la mayor parte de turismos y vehículos industriales.

Seguridad VALEO, Calidad de Origen.



El equipo del automóvil



## VIRTUDES

- Buena terminación
- Consumos ajustados
- Amplitud interior

RENAULT CLIO RL 1.1 3P.  
PRECIO: 1.115.057 PTAS.

- Prestaciones escasas
- Detalles del equipamiento
- Desarrollos muy largos

## DEFECTOS

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en disposición lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.108 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 49 CV (35 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 8,1 mkg (78 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cuatro marchas o 5 marchas en opción. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 Km/h; En 2ª a 1.000 rpm: 13,5 Km/h; En 3ª a 1.000

rpm: 21,0 Km/h; En 4ª a 1.000 rpm: 28,7 Km/h; En 5ª a 1.000 rpm: 35,0 Km/h;

**DIRECCION:** Sistema: de cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro entre aceras: 10,15 metros.

**FRENOS:** Delanteros: discos. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: no.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulo inferior y muelles helicoidales. Traseira: Independiente de ruedas tiradas por brazos de fundición, barras de torsión y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 145/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 810 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio.....	12,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero.....	8,4
En conducción rápida.....	13,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero.....	13,6
A 140 km/h de crucero.....	15,2

## CONSUMO MEDIO POND.

Litros 100/km.....	11,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	470

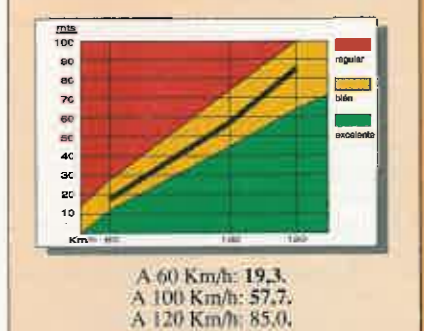
## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h.....	149,7
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....		19,7
1.000 m salida parada.....		37,3
De 0 a 100 km/h.....		15,8
Recorriendo (metros).....		287
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		21,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		22,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		41,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		45,2
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		21,1
recorriendo (metros).....		593
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		33,2
recorriendo (metros).....		939

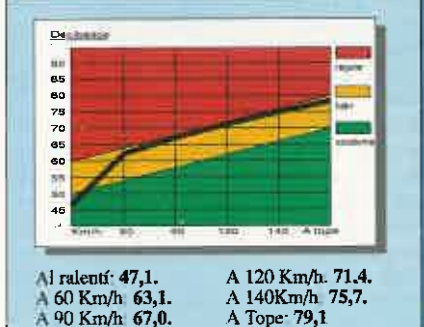
## EQUIPAMIENTO

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

## FRENOS



## SONORIDAD





**SENCILLEZ**

Este motor tiene una longevidad asegurada

tencia máxima anunciada (44 cv/litro de potencia específica), por lo que, cuanto menos, la longevidad del motor está asegurada. Pero, lo que tampoco debemos pretender con el Clio 1,1 es alcanzar un nivel de prestaciones brillantes.

Sólo se ha pretendido ofrecer un coche muy amplio y cómodo, con un nivel de terminación excelente para su categoría y relativamente barato de adquisición. No se desenvuelve bien en carretera, donde, a media carga, los adelantamientos son dificultosos.

La poca potencia del motor se ve agravada con unos desarrollos exageradamente largos: 28,8 en cuarta y 35,0 en quinta. Esto quiere decir que la 4ª es ya una marcha de desahogo y la quinta...Baste decir que a 120 kilómetros por hora, en 5ª el motor gira a muy poco más de 3.000 revoluciones por minuto, por lo que apenas tenemos 30 caballos de potencia.

Se comprende que en estas circunstancias, no es que nos frene un repecho, es que es poco menos que imposible mantener esta velocidad. Es pues, insistimos, un coche para el desenvolvimiento urbano. La quinta sólo se puede utilizar en cuesta abajo y con un lanzamiento previo. Eso sí, gasta menos que un mechero.

Sus virtudes, que son muchas, hay que buscarlas en otros aspectos. Como por ejemplo, la gran amplitud interior, la generosa capacidad del maletero, posiblemente la mayor de su categoría; el muy buen nivel de acabado (no se oyen ruidos de ajuste, ni se caen molduras, las puertas cierran y ajustan... todo un ejemplo para un coche de este segmento) y desde luego, los consumos.

Con esta unidad hemos tomado contacto con la carrocería de tres puertas. Es interesante mencionar que el acceso a las plazas traseras, siempre dificultoso en los coches pequeños, está en el Clio bien resuelto. Bascula toda la banqueta, con un sistema estudiado para que no pese. Aún recordamos las dificultades de muchas mujeres para subir los asientos de los R-5

para que subiesen los niños. Levantar en peso todo el asiento de un coche no es fácil si no se estudian a conciencia los resortes y mecanismos de báscula. Además, queda bien sujeto el asiento, lo que es un elemento importantísimo de seguridad. ¡Cuántos asientos se destrozaban en un frenazo de mediana intensidad! Buen trabajo pues para los responsables.

Y poco más queda que decir del más modesto de los Clio. Nosotros en particular nos decidiríamos por la versión de 4 marchas, que es la única elección posible. Y le añadiríamos un termómetro de temperatura de agua y al menos un mechero. Son dos elementos de muy poco valor, que incomprensiblemente se han suprimido para reducir costos.

José María Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez

**FRENTE A SUS RIVALES**

Cerca de media docena de coches compiten por un mercado amplio, pero competidísimo, donde cada peseta menos es un éxito comercial.

A esta media docena habría que añadir otros coches de reducido tamaño y carácter económico, como el Lancia Y10 o el nuevo Rover 110, más exóticos. El Clio es el más caro de todos, ya que para competir directamente con los 205, Fiesta, AX, Corsa, Polo, Uno e Ibiza (todos ellos tienen una versión de motorización baja) existe el veterano Renault 5, que sigue siendo una buena oferta de precio.

Respecto al R-5 el Clio es 75.000 pesetas más caro (con la opción 5 velocidades), pero compensa por su modernidad y su mayor amplitud. Es un dinero que recuperaremos a la hora de venderlo por ser un coche que acaba de incorporarse al mercado y tiene un largo camino por delante.

Respecto a los demás, el Clio, con el Fiesta y el Polo, ofrece un mejor nivel de acabado, pero es de los más flojos en cuanto a prestaciones. Está en el grupo de los más amplios (y con maletero más capaz) y entre los de consumos más ajustados, sólo superado por el Citroën y el Opel.

**DATOS DEL COMPRADOR****Fabricante:**

Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid.  
Teléfono: (91) 766 19 00.

**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra.

**Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

# TOMAME.



**RIVES**  
**GIN**



## SAAB 9.000 2.3 TURBO

# PODER SEGURO

Tras la adopción del nuevo motor 2.3 de 16 válvulas, los Saab 9.000 han conseguido su máxima expresión con esta versión turbocomprimida. Con prestaciones de deportivo, la sobrealimentación ha dotado a este modelo de una respuesta excepcional a cualquier régimen.

Lo que primero destaca al volante del nuevo Saab 9.000 2.3 Turbo es una respuesta tan rotunda que impresionaría. Por una parte la potencia ha sido incrementada por la sobrealimentación hasta un total de doscientos caballos, valor que sitúa al coche sueco por delante de sus competidores. Por otro, la respuesta ha sido mejorada en todos los regímenes mediante un asombroso par motor que alcanza su valor máximo a tan sólo dos mil revoluciones por minuto. Esto quiere decir que la potencia aprovechable desde casi el ralenti supone nada menos que cien caballos.

Pero el verdadero secreto de este fabuloso rendimiento consiste en un particular funcionamiento del turbocompresor. Este, de reducido tamaño respecto a los habitualmente utilizados, gira sin esfuerzo desde muy bajas revoluciones, suministrando un flujo muy regular a la alimentación. No se notan tirones ni altibajos y la típica respuesta desfasada de muchos turbos es aquí inexistente. Sin embargo, el Saab conserva un fuerte carácter que clava literalmente en los asientos a sus ocupantes en las aceleraciones más fuertes donde es un verdadero campeón entre las berlinas de su clase. El consumo lógicamente se ve aumentado respecto a la versión sin turbo, y cuando se aprovecha todo el potencial del motor, y sobre todo en marchas intermedias, la aguja del depósito no tarda en inclinarse hacia la reserva.

Donde mejor se desenvuelve el Saab es en grandes espacios. Largas y rápidas autopistas le ven pasar como una exhalación

sin que mecánicamente suponga un esfuerzo evidente para el sueco. En quinta velocidad puede rodar sin problemas a unos ochenta kilómetros por hora y, de ahí, acelerar hasta su velocidad máxima sin la más mínima duda. El importante aumento de potencia respecto al modelo sin turbo (cincuenta caballos nada menos) permite unos doscientos treinta kilómetros por hora y unas aceleraciones más dignas de un pequeño deportivo que de una gran berlina con un peso ya importante. La llamada a la conducción que supone tan singular mecánica, se ve sin embargo mermada por un mando en la caja de cambios de excesivo recorrido y de tacto esponjoso que perjudica la vertiente deportiva de este flamante nórdico. Para los más perezosos esto no resultará una traba pues la respuesta del motor evita muchos cambios de marcha.

Cuando una potencia semejante se manifiesta de forma tan rotunda es previsible que se manifiesten problemas de tracción y motricidad. En el caso del Saab no ocurre esto a menos que el calzado de sus ruedas no sea el adecuado, detalle al que es bastante sensible este coche. La fábrica que produce indistintamente aviones de combate, comerciales o automóviles de turismo ha solucionado este problema con su sistema TCS. No sólo mejora la estabilidad al rodar normalmente, sino que actúa de forma activa sobre los frenos y sobre la palomilla del acelerador, dicho sea de paso, comandado de forma electrónica y no mediante cable como en la mayoría de los coches. Este original sistema es tan sensible que puede por



**DETALLES**  
Al nuevo Saab 9.000 2.3 no le faltan detalles tan importantes como los lavafaros o el spoiler trasero.

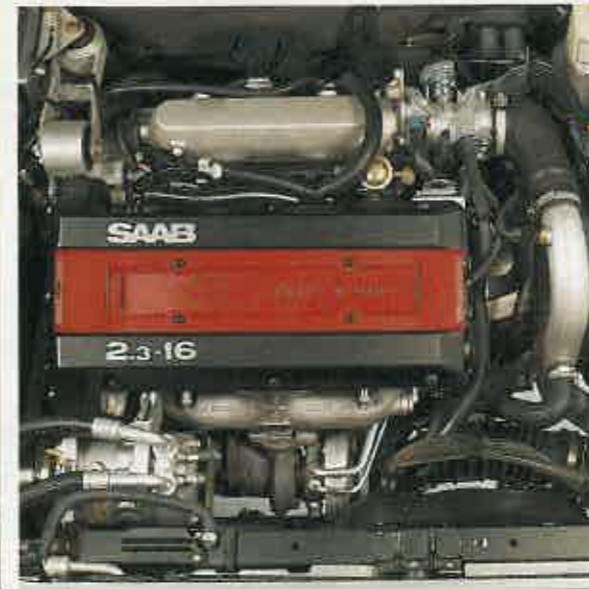
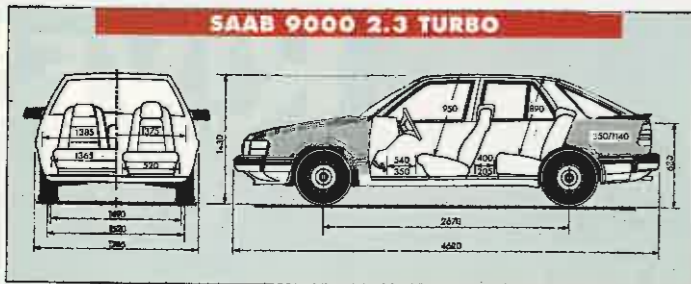
**VIRTUDES**

- Elasticidad.
- Potencia y comportamiento.
- Calidad.

**SAAB 9000 2.3 TURBO  
PRECIO 4.970.123 Ptas.**

- Tacto del cambio.
- Consumo.
- Ausencia de TSC de serie.

**DEFECTOS**



**SOFISTICADO PODER**  
El sistema TCS opcional, garantiza un agarre óptimo al asfalto en todo momento. Los interiores conservan la calidad de siempre junto con una marcada exclusividad. El nuevo motor es elástico y nada brusco.



FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.290 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 200 CV(147 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (330 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y turbo. Combustible: Gasolina 91-98 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 3ª a 1.000

rpm: 24,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 10,9.

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

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

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 ZR 16. Llantas de aleación de 6,5 J x 16".

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.355 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales naturales del Saab 9.000 2.3 Turbo son numerosos, en todos los casos son vehículos de altas prestaciones y alto standing. Todos ellos tienen una potencia similar, enumerándolos por orden alfabético tenemos el Alfa Romeo 3.0 Q, Audi 200 Turbo, BMW 525i, Citroën XM V6 24v, Opel Senator 3.0 24v y Peugeot 605 SV 24v. De todos ellos el modelo de Saab es el más barato y es el que ofrece además uno de los mejores niveles de equipamiento.

ejemplo funcionar igual con las cinco marchas hacia delante como la marcha atrás, y garantiza un agarre óptimo sobre todo tipo de asfalto, siempre que el 2.3 i Turbo vaya bien equipado de neumáticos. De todas formas, este sistema es ofrecido por Saab como opción y, sin lugar a dudas, no es una elección superflua en cuanto al resultado final. Es más, para quien quiera llegar realmente a disfrutar de este coche resulta un equipamiento obligado. Sin él, las pérdidas de motrici-

COMODIDAD SUECA

Los asientos son cómodos y se pueden regular, opcionalmente, de forma eléctrica.



dad del tren delantero pueden ser alarmantes.

La rigidez de la carrocería y una amortiguación bien resuelta confieren por otra parte un comportamiento dinámico excelente. Con ayuda de la precisa dirección, el Saab traza sus trayectorias de forma segura. Tan sólo en carreteras de segundo orden y con curvas muy cerradas el propio peso del coche avisa de que no se trata de un deportivo, sensación creíble dadas sus características mecánicas.

Este 9.000 supone un coche muy serio, por su potencia y prestaciones, y colmará cualquier pretensión de los incondicionales de la marca sueca. A pesar de su fuerte carácter, resulta un turismo excelente para viajar de forma suave, silenciosa, cómoda y segura. Se trata sin lugar a dudas de una oferta nórdica muy interesante entre las modernas berlinas de lujo.

Juan Luis Soto

Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Porsche-Saab España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 27 puntos de asistencia en toda España.

BECK 550 SPYDER

SUEÑO ORIENTAL

Es un biplaza de carreras a la antigua usanza, con una apariencia impecable, repleta de carácter, se trata del Beck 550 Spyder, un deportivo nacido en Japón sobre el recuerdo de los inolvidables Porsche 550. Los especialistas de Beck han mantenido intacto el poder de seducción de aquel biplaza, han confirmado un argumento de ventas que se resume con las siguientes palabras: conducir un Beck 550 es conducir una leyenda viva.



El deportivo creado por la firma japonesa reproduce el esquema del primer automóvil de carreras construido por Porsche, un esquema simple, pero efectivo; basado en una receta simple: chasis tubular; carrocería de aluminio y suspensiones independientes. Tales elementos conformaron en su momento, hace tres décadas y media, una máquina ligerísima, de una agilidad excepcional, un automóvil invencible tanto en carreras de circuito como en rallies.

El Porsche 550, nacido en 1955, supuso toda una revolución para la ideología imperante en la marca alemana durante aquella época. Los primeros y gloriosos coupés creados por el Doctor Ferdinand

Porsche en persona, los fabulosos 356, comenzaban a ser vulnerables al ataque de los automóviles más jóvenes; los clientes de la marca pedían coches más enérgicos, mejor capacitados para luchar por las primeras posiciones de las clasificaciones generales.

La respuesta del constructor germano fue precisa y contundente, nació el 550, un biplaza de poco más de 3,66 metros de longitud con menos de 610 kilos de peso, una bañera motorizada que amargó la existencia de todos sus competidores durante un periodo de más de cinco años.

La concepción simple, desprovista de esas genialidades espectaculares que suelen mostrar una fiabilidad dudosa, fue

responsable, en buena medida, del éxito del coche, ya que muchos pilotos privados encontraron el instrumento necesario para dar rienda suelta a sus habilidades.

El 550 Spyder era bastante sencillo tanto por estructura como por mecánica; un bastidor fácil de soldar, una carrocería moldeable a martillazo limpio y un motor de la vieja escuela, un cuatro cilindros horizontales y opuestos en el más genuino estilo Porsche, capaz de llegar a los ochenta caballos de potencia en las mejores preparaciones; pusieron las bases del primer prototipo de carreras construido por la marca alemana.

El 550 Spyder, iniciador de la dinastía de biplazas Porsche, estuvo en manos de

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	12,0
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción rápida	15,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	10,6
A 140 km/h de cruceo	11,9
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	11,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	578

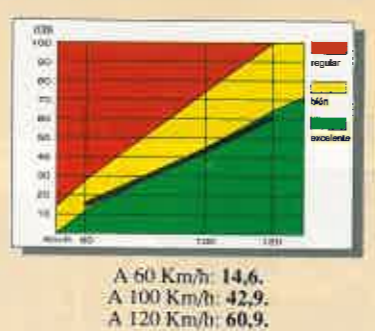
PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	232,4
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	15,9
1.000 m salida parada	28,6
De 0 a 100 km/h	8,3
Recorriendo (metros)	132,8
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,9
recorriendo (metros)	323,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,7
recorriendo (metros)	482,7

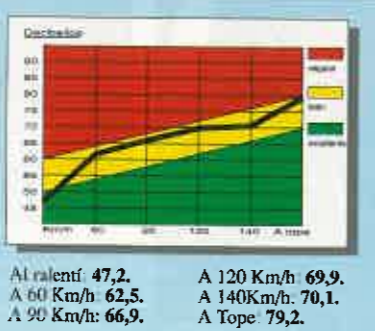
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD







**FRENOS DE JUGUETE**  
Unos discos sencillos y unos tambores primitivos tenían la dura responsabilidad de detener al 550, un misil capaz de superar los 230 por hora en su versión nipona.

nes clave del 550 original, respeta la longitud del conjunto, la anchura y la distancia entre ejes. El Beck reproduce el diseño de suspensiones de su predecesor, inspirado en el particularísimo sistema de los Volkswagen «Escarabajo», su sistema de dirección y su mecanismo de frenos.

El Beck ofrece, sin embargo, una opción mecánica que no tenía el modelo original; el 550 Spyder más joven puede recibir motores Porsche o Volkswagen, motores de cuatro cilindros preparados para alcanzar los noventa caballos de potencia.

La precisión característica de los artesanos nipones se pone de manifiesto desde el primer vistazo al Beck. Todos los detalles están rematados a la perfección y no es posible encontrar ningún detalle fuera de lugar.

Los conductores que tengan la posibilidad de ocupar el puesto de pilotaje del Beck, conductores afortunados en el más amplio sentido de la palabra, descubrirán

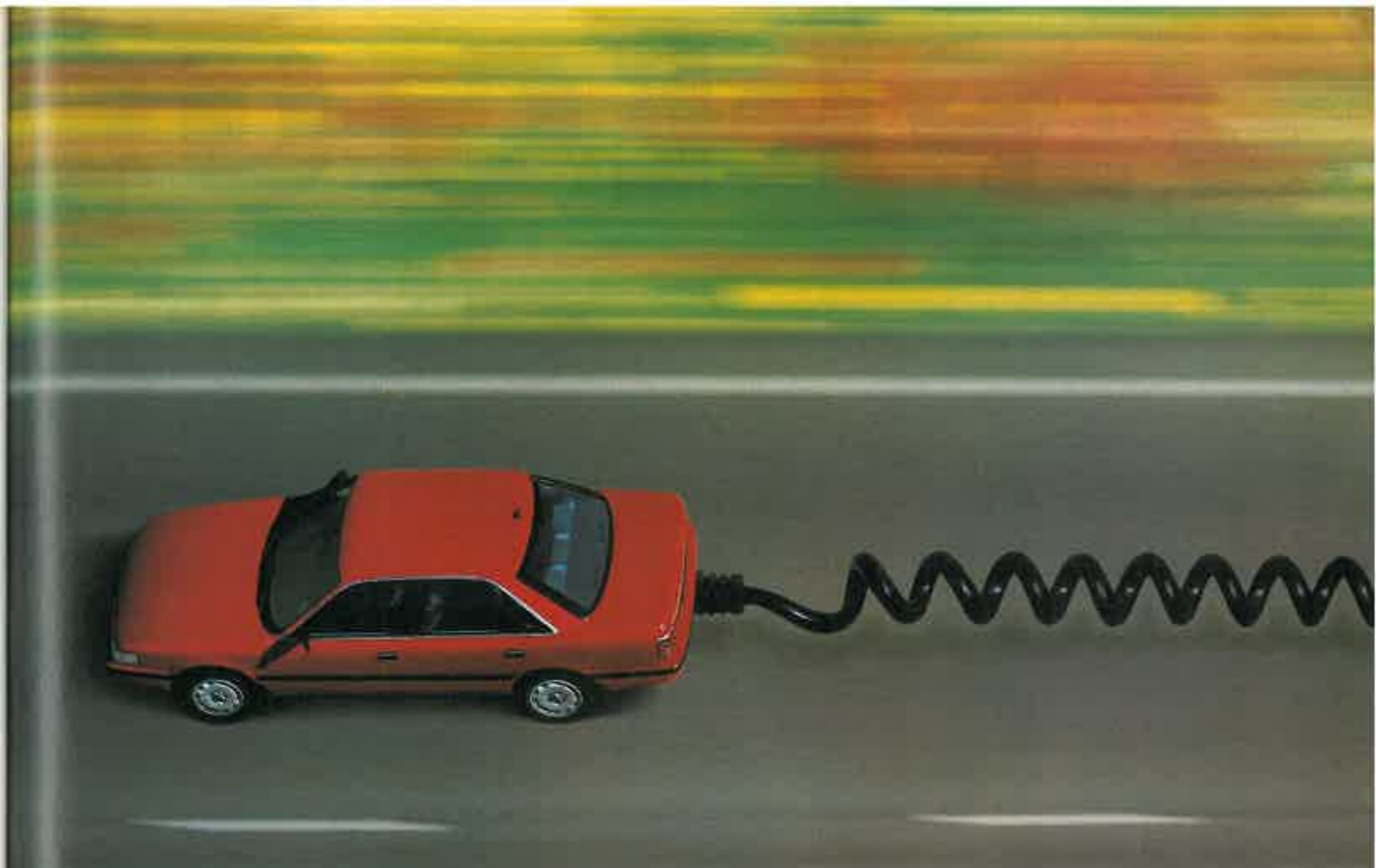
unos asientos curvados, sencillos pero eficaces, y descubrirán un cuadro de mandos casi espartano, con las indicaciones necesarias para una utilización deportiva. Los pedales, el volante, la palanca de cambios, todos esos elementos hablarán de pasión mecánica que acuñaron unos especialistas a mediados de los cincuenta.

El Beck 550 ya está disponible en el mercado nipón, un mercado abierto a experimentos tan espectaculares como el propuesto en las líneas anteriores. El precio del conjunto es, por supuesto, digno de las exclamaciones más violentas, como corresponde a cualquier trabajo de orfebrería.

La industria nipona continúa mostrando una vitalidad fuera de lo común, aunque en este caso se refleje en un automóvil clásico que sedujo a cientos de aficionados del Viejo Continente. ○

**ESTILO AÑEJO**  
Todos los elementos del Beck 550 rezuman veteranía, sabor clásico. De un momento a otro se puede respirar el aroma inconfundible del aceite de ricino especial competición.

Angel Marco



# Teléfono móvil Alcatel. Para no perder el hilo.

Un lujo que usted no puede permitirse: perder el hilo. Ni en su vida profesional, ni en su vida privada.

Y para eso lo mejor es tener cerca de usted, esté donde esté, uno de los nuevos teléfonos móviles automáticos Alcatel.

Encontrará en ellos todo lo necesario para no perder jamás el hilo:

- ▼ Función manos libres en el propio micro-teléfono.
- ▼ Llamada automática en caso de alarma.

▼ Opcionalmente puede conectarse a la red de fax y transmisión de datos.

▼ Código secreto de bloqueo.

▼ Agenda alfanumérica e indicación de tiempo de duración de la llamada.

▼ Y sobre todo, poseen la garantía Alcatel, la compañía líder en fabricación de terminales telefónicos.

Tenga cerca de usted un teléfono móvil automático Alcatel. Y jamás perderá el hilo. De nada.





# PRECIOS DE MODA



## VÍSTETE

en la Planta Joven de  
El Corte Inglés

con vaqueros, camisas estampadas,  
cazadoras, plumíferos,  
americanas...



## Y PONTE EN MARCHA

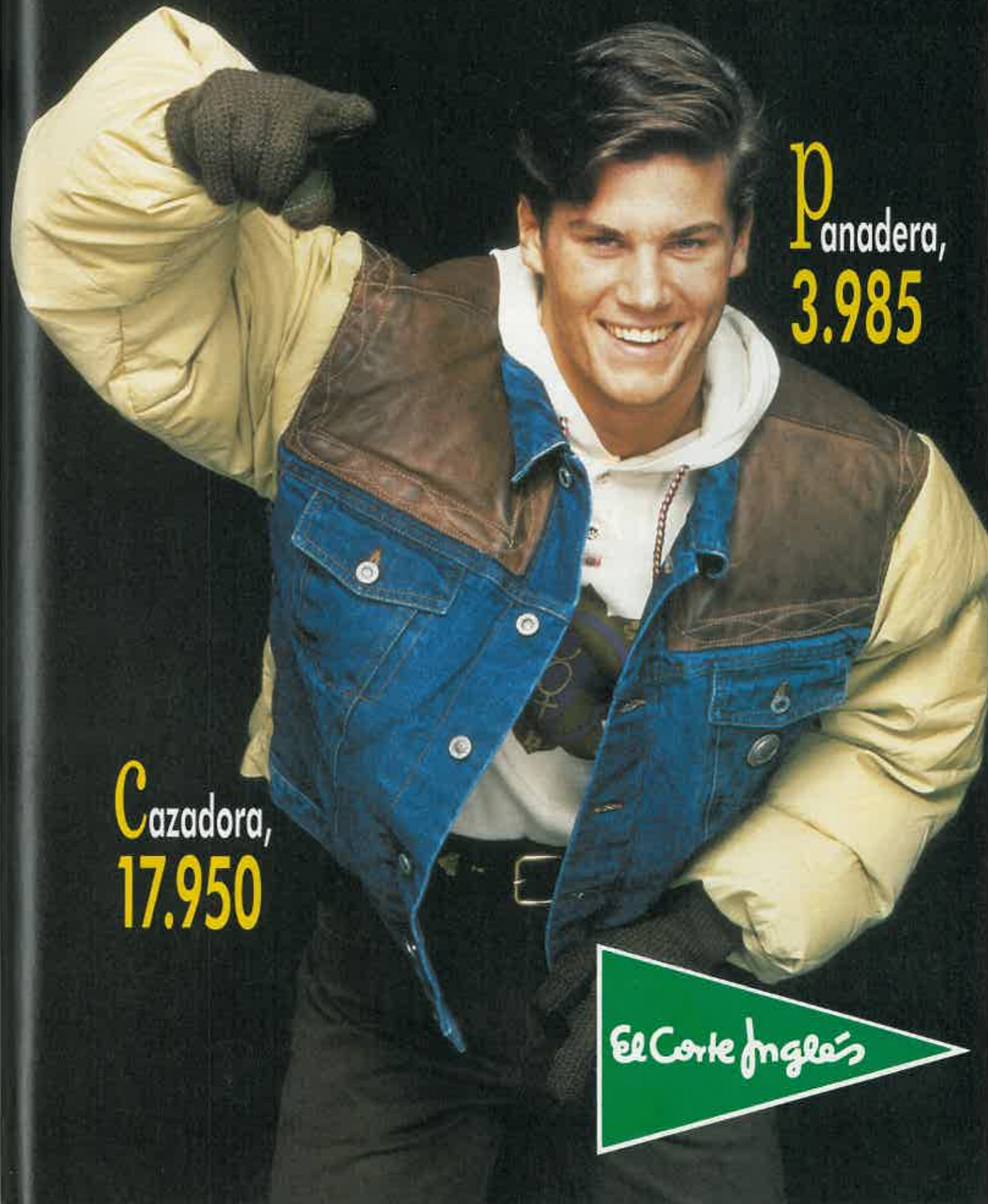
por cada 5.000 pts de compra,  
participa en el sorteo  
de 13 coches Ford

## ¡PUEDES ELEGIR!

un nuevo Escort o un Orion 1.6 CLX  
y el color que más te guste.  
Ven a la PLANTA JOVEN.  
Ven a EL CORTE INGLÉS.  
¡Tienes mucho que ganar!



# O R T E O



Panadera,  
3.985

Cazadora,  
17.950

El Corte Inglés





## SUEÑOS DORADOS

En exclusiva: BERTONE NIMOLA, otro éxito de un nombre de leyenda sobre la base de la Corvette. Cuatro motores bajo una misma carrocería y ocho combinaciones distintas, es la GAMA PEUGEOT 605, el modelo más ambicioso del fabricante francés. SEAT 124 GRUPO 15, un clásico distinto que dominó una época en la historia de la competición española. Nacida para correr, la SUZUKI GSX 1100 R, esconde bajo su sobria estética la tecnología más moderna.

Todo esto y mucho más en GRAN AUTO 16.

No la deje pasar



## CITA CON EL PASADO

Un año más, el séptimo, abrió sus puertas Auto Retro, la más importante manifestación española relacionada con el automovilismo y el motorismo de colección.

EN esta ocasión estrenaba un nuevo e imponente marco: el antiguo mercado de Borne de Barcelona, un bellissimo exponente de la sociedad maquinista del pasado siglo y que fue diseñado por los arquitectos Fontseré y Cornet. Con ello, Auto Retro contaba con una superficie superior a los ocho mil metros cuadrados, más del doble que en la pasada edición.

Si en otros años se hacía especial énfasis en la presentación de bellos ejemplares reunidos bajo algún lema -recuérdese que el año anterior se homenajeó el automóvil nacional-, esta vez la gran fuerza ha estado en la compra-venta y en el mercado de piezas, artículos de coleccionista, libros, etc... Tanto es así que pese al incremento de superficie, los organizadores se vieron obligados a rechazar inscripciones de varias personas interesadas en traer coches para la venta. Los posibles compradores y los interesados pudieron escoger entre un amplio abanico de posibilidades puesto que se podían encontrar desde coches de principio de siglo hasta deportivos de mucha más reciente fabri-



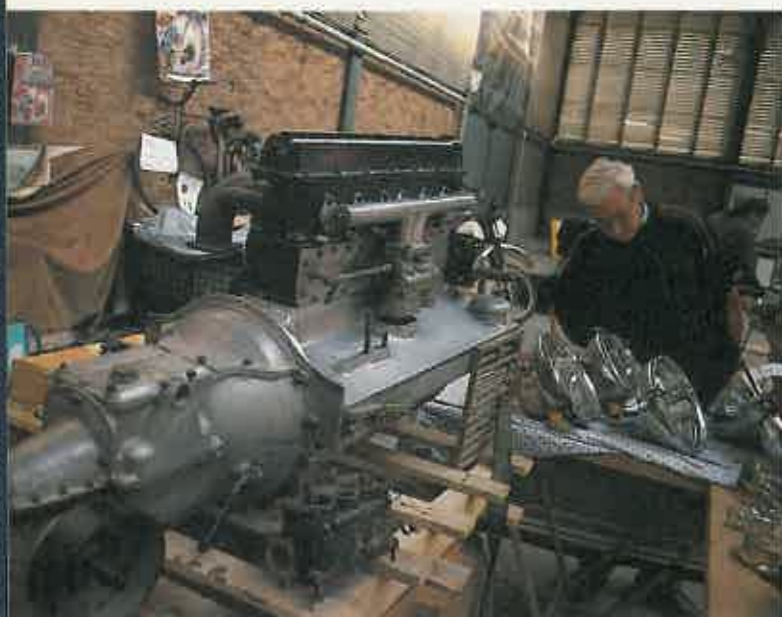
cación. Entre esta oferta destacaban algunos ejemplares singulares como un Rochet-Schneider, un Amilcar o un Loryc fabricado en Palma de Mallorca. Entre otros tipos de vehículos abundaban varios Ford para reconstruir y diferentes ejemplares de coches más actuales como pueden ser algún Seat 600 -uno de ellos magnífico-, Renault 4/4, un Biscuter,

**GLORIOSO ROLLS**  
Uno de los coches más caros de este certamen era un Phantom I con carrocería Coupé de Ville.



**MERCADO DE PIEZAS**

El espacio dedicado a la exposición y venta de piezas de recambio dio a este séptimo Auto Retro un aliciente más para los apasionados a los clásicos. Otra de las estrellas Retro era un Mercedes 540K de 1938.



etc... Es de destacar que en el capítulo de los clásicos deportivos este año había numerosos coches procedentes de Estados Unidos, muy especialmente varios Ferrari y un elevado número de Jaguar E. El estado de conservación y restauración era muy variable aunque la mayor parte necesitaban pasar por el taller para pulir ciertos detalles. Considerando este aspecto no se puede decir que los precios fueran demasiado baratos... Entre estos coches una de las estrellas era un excepcional Rolls-Royce Phantom I con carrocería Coupé de Ville, todo él en estado original aunque necesitado de un ulterior trabajo de restauración. Este mismo coche también batía el récord en el aspecto crematístico.

Entre los coches meramente de exposición, indiscutiblemente la estrella era el Mercedes 540 K de 1938 perteneciente al Doctor Barraquer que fue motivo de un exhaustivo reportaje en nuestra revista hermana Gran Auto 16 del mes de agosto



**DOS RUEDAS**

Destacaba, entre otras muchas, esta Gilera Saturno Piuma, una moto que hizo historia en la competición.



de 1989, coche único en el mundo con su carrocería Autobahn Kurier -El Mensajero de la Autopista-. Otra de las vedettes era otro coche protagonista en las páginas de Gran Auto, en este caso un Pierce-Arrow de 1930 publicado en el número 16. Junto a ellos no faltaban excepcionales Bugatti, Packard, etc... Menos espectacular pero singular era un Renault 4/4 que pertenece a Jordi Pujol, y que le fue regalado hace unos años por unos amigos. Este coche había pertenecido en los años de la clandestinidad a su esposa, Marta Ferrusola. Y por fin, también cabe destacar la subasta pública de un Citroën 11 Ligero que ha sido empleado para la filmación de la película de TVE «Un día volveré» y en la que era conducido por Eusebio Poncela. Como ven, los visitantes no pudieron echar en falta alicientes para acudir a la cita de Auto Retro. ○

Texto y fotos: J.L.Aznar

SI QUIERE IR SEGURO, VIAJE EN PRIMERA.



Siéntese cómodamente y siéntase seguro.

Disfrute de la conducción, la suspensión Multi-link le asegura un perfecto comportamiento, vaya por donde vaya.

Los efectos meteorológicos ya no deben importarle, sus neumáticos de perfil bajo le

garantizan una adherencia total en todo tipo de terreno.

Frene tranquilamente, los frenos de disco, el ABS y su doble LSV le responderán

incluso en las situaciones más extremas.

Viaje seguro.

Y todo lo rápido que quiera.

A 215 km/h.

Con una máquina capaz de

adelantarse al tiempo, de pasar de 0 a 100 km/h en

8'6 segundos.

Con 150 caballos y 16 válvu-

las en un motor de 2 litros

con doble árbol de levas en cabeza (DOHC).

Y encima cómodo.

Asientos anatómicos y multifuncionales.

Aire acondicionado e interior insonorizado.

En pocas palabras: Viaje rápido, cómodo y seguro.

O, mejor, sólo en tres:

Viaje en Primera.

**NISSAN PRIMERA**

Para un país llamado Europa.

TBWA



Sólo hay un camino: ser los mejores.

Desde 2.081.580 ptas. PVP recomendado (IVA y transporte incluidos). Garantía total de 3 años o 100.000 km. en piezas y mano de obra, y de 6 años contra la perforación por corrosión. La red de concesionarios de turismos de NISSAN MOTOR IBERICA le garantiza el mejor servicio.



# Alta Tentación.



GRAN ESPACIO Y CONFORT, CON EL MAS COMPLETO EQUIPAMIENTO DE SERIE.

## Nuevo Ford Orion

Si la sola imagen gráfica del Nuevo Ford Orion ha sido capaz de captar su interés, imagínese la tentación de poseerlo cuando lo vea realmente.

Tentación ante su nuevo y espectacular diseño, exento de aristas, para lograr un coeficiente aerodinámico de 0,33, que le hace distinguirse y destacarse del resto.

Tentación de entrar en su inmenso espacio interior, en el que todos los detalles han sido cuidadosamente estudiados y

acabados para proporcionarle la más íntima sensación de confort y exclusividad.

Dirección asistida. Asiento del conductor y columna de dirección ajustables en altura. Elevalunas delantero eléctrico. Cierre centralizado. Ajuste lumbar en asientos delanteros, entre otros muchos detalles, para que usted pueda disfrutar, en los modelos altos de la gama, del más completo equipamiento de serie.

Y opciones tan extraordinarias en un

coche de su categoría como el ABS electrónico.

Tentación de girar su llave de contacto y acelerar suavemente para ver la alegría de sus motores 1.6 CVH de carburación e

inyección, o la brillante respuesta de su versión 1.8 Diesel, reflejada en las agujas del cuadro de mandos.

Tentación, en definitiva, de sentir bajo su pie todo el poder que transmiten los caba-

llos que se ocultan bajo su capó. Y todo ello rodeado del más cálido y absoluto silencio interior.

Nuevo Ford Orion. Alta Tentación.

Precio recomendado desde 1.635.000 ptas. (Transporte e IVA incluidos).



MOTOR CVH DE 90/108 CV



COEFICIENTE AERODINAMICO DE 0,33.



ABS ELECTRONICO OPCIONAL





NUEVAS SUZUKI  
GSX-R 750 Y RGV 250

# ALMA DE CARRERAS

Suzuki ha presentado sus versiones para 1991 de la GSX-R 750 y de la RGV 250, dos motos deportivas y con excelente acogida en los mercados, aunque la segunda no estará disponible en España dada la política de protección a la fabricación nacional, que dicho de paso es bastante absurda ya que no hay en nuestro país ninguna moto que proteja de características similares a las que citamos y sí motoristas deseosos de ellas. Con ambas, Motor 16 pudo llevar a cabo una intensa sesión de toma de contacto en el circuito italiano de Misano.

J.L. Aznar y A. J. Nieto  
Enviados especiales

**D**ADO que sólo la GSX-R 750 va a estar disponible en nuestro mercado, es de ella de la que vamos a ocuparnos con más extensión, aunque es precisamente la que menos novedades comporta con respecto al modelo ya conocido. En realidad sólo la culata, el carenado y el colín son de nuevo diseño ya que todo lo restante se ha mantenido invariable dado que precisamente la versión 1990 sí había sido modificada en mayor profundidad. Ello obedece al nuevo giro que está dando la política de los fabricantes nipones consistente en detener la escalada armamentista de los últimos años y también en que esta moto ya veterana en el mercado sigue manteniéndose vigente gracias a las sucesivas actualizaciones.

Los objetivos principales de los técnicos de Suzuki a la hora de modificar esta moto eran el mejorar su aerodinámica y la respuesta del motor. Para obtener lo primero, se ha cambiado la parte frontal del carenado y el doble faro ha sido integrado bajo una única pantalla de cristal que mantiene las líneas redondeadas mientras que el colín, más afilado, permite un mejor flujo al aire, al tiempo que ahora hay dos pilotos traseros en lugar de uno sólo.

En cuanto a la mejora de la respuesta al acelerador se ha optado por retocar la culata. Lo primero que se ha hecho ha sido variar los conductos de admisión y escape con lo que ahora el propulsor respira mejor, puesto que son más directos. La segunda modificación concierne a los mandos de las válvulas y así, si hasta ahora cada par de admisión y escape era mandado por una horquilla que era accionada por una única leva, ahora cada una de las válvulas tiene un mando independiente con lo que se ha tenido que multiplicar por dos el número de levas.

Rodando en el circuito la moto sigue evidenciando sus grandes dotes de estabilidad y la gran precisión del tren delantero en el que la horquilla delantera invertida adoptada el pasado año tiene un papel decisivo. El único punto negro son los frenos cuando se trata de fuertes apuradas a gran velocidad y así en Misano, tras la larga recta en la que ampliamente se superan los doscientos kilómetros por hora y a la que sigue una curva muy redonda, no era raro sentir con cierta preocupación cómo las distancias de frenado se alarga-



## POCAS NOVEDADES

En la parte estética de la GSX-R, destaca el nuevo carenado para los faros, la adopción de un piloto y el nuevo colín. El chasis ha sido reforzado en alguno de sus puntos claves. En el motor hay mejoras en la culata y en los mandos de las válvulas.





RGV 250: FRUTA PROHIBIDA

«CONSTRUIDA con el espíritu de los grandes premios» es la divisa que luce con orgullo el carenado de esta hiperdeportiva moto de un cuarto de litro de cilindrada. Ello es toda una declaración de principios y así la nueva versión que ahora nos ocupa ha hecho tabla rasa con respecto a su modelo precedente. Los cambios son muchos e importantes.

Comencemos por el motor bicilíndrico de dos tiempos en el que se ha incrementado la potencia hasta los 62 caballos a once mil revoluciones. Para ello se han cambiado los escapes, dos auténticos tubarros de carreras, se han aumentado las dimensiones de los transfers de admisión, se ha incrementado la capacidad refrigerante del radiador, se ha disminuido el peso y diámetro del rotor de encendido, lo que beneficia la acele-

ración, se cuenta con el SAPC -Control avanzado de potencia Suzuki- mediante un computador controla la admisión, la combustión y el escape en función de las revoluciones y la apertura del carburador. Para ello hay tres puntos de referencia: el control electrónico del carburador, el encendido computerizado y la válvula electrónica de escape. Gracias a todo ello se ha conseguido una mayor potencia y además ésta es mucho más dosificable que en el pasado.

En cuanto al chasis, también hay que hablar de novedades. Son varias: la sección del tubo de aluminio en forma de «U» es ahora trapezoidal, se ha variado la geometría delantera, se ha adoptado una horquilla delantera invertida, el basculante trasero de aluminio es semejante a los de Gran Premio y comporta una

curvatura para dejar paso a los escapes; los frenos son ahora de mayor diámetro y comportan pinzas de doble pistón, mientras que por fin, los neumáticos son también de mayores dimensiones. A todo ello hay que añadir una nueva aerodinámica que afecta tanto al carenado como al colín y una posición de conducción mejorada. Todo ello hace que llevar esta moto sea una pura delicia: sobresaliente en todos los aspectos y sólo hubiésemos deseado poder endurecer un tanto las suspensiones para rodar en circuito, algo que no sería necesario en carretera. Pilotarla en Misano fue todo un placer que sólo tenía una pega: el saber que probábamos una fruta prohibida puesto que no podremos disfrutarla en nuestras carreteras por culpa de caducos protectionismos.



**LA GRAN NOVEDAD**  
Aunque no la veremos en España, esta hiperdeportiva de 250 cc introduce grandes novedades tanto mecánicas como de chasis respecto a su predecesora.

**NUEVA AERODINAMICA**

En el aspecto estético, la Suzuki GSX-750 R introduce algunas modificaciones. A las ya comentadas en la parte frontal, debemos añadir el nuevo diseño del colín y los faros traseros. Todo esto influye positivamente para dotarla de una mejor «performance» aerodinámica.



ban. Ello, más que debido a una falta de potencia de este elemento cabe imputarlo con total seguridad a la calidad de las pastillas de freno. De todos modos hay que matizar que todo esto sucedía a gran velocidad y bajo unas exigencias casi de

competición por lo que nunca se puede extraer la conclusión de que la GSX-R 750 no frena.

La respuesta del motor es sobresaliente, los caballos acuden con fuerza pero son dosificables y progresivos. La aguja del cuentavueeltas sube con pasmosa facilidad hasta las trece mil revoluciones, momento en el que la potencia ronda los ciento veinte caballos. Con ello las prestaciones de esta motocicleta son impresionantes y si sólo unas manos muy expertas serán capaces de extraerle la quintaesencia, un conductor menos capacitado podrá llevarla con tranquilidad siempre y cuando sepa mantenerse dentro de los límites de la prudencia ya que este excelente misil tierra-tierra sabe ser dócil y obediente cuando quién lo lleva no le pierde el respeto.

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 Montego Mayfair. Año 86.
- 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 535i. Full equip. Año 88.
- BMW 730i. Año 87.
- BMW M-3. 42.000 km.
- Bx 19 GT. 54.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX. 63.000 km.
- Innocenti de Tomaso. Año 82.
- Lancia Thema i.e. Año 87.
- Lancia Delta 1.6 l. 40.000 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.
- Peugeot 309 GT. A.A. 24.000 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**

1980, COLOR PLATA  
MUY BUEN ESTADO  
TEL: (91) 2 18 88 19

**HONDA  
SPAZIO  
2.5**

TEL: (91) 2 59 65 08

**CENTRO MEDICO RIOS ROSAS**

Certificados Médicos Psicotécnicos

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

Horarios de mañana y tarde. Abrimos sábados.

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

911 Turbo clásico, impecable. 4.750.000 ptas. Tel.: 733 75 98 y 733 78 07.

1987 Porsche 911 Carrera Cabrio. 5.800.000 ptas. Garantía un año. Procedente de la empresa Turbomóvil, S.A. Contactar teléfono: 733 73 97.

SEMIESTRENO: Toyota Supra 3.0 Targa, 4.500.000 ptas. Full equip, 25.000 km, blanco. Teléfono: 733 78 07. Garantía 18 meses.

VENDO Lancia Delta 1.6 i.e., 3 meses por siniestro con documentación. Tel.: (988) 74 24 59.

**Motor Retiro**

Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI.

SABADOS MAÑANA

• Somos especialistas VW, AUDI

• Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.  
C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20

TALLERES C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37

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 Sovereign.

**ANUNCIENSE EN MOTOR 16 MADRID**

Teléfono: (91) 268 00 69

**Y**

**YAMOVIL**

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

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

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

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

**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 Sovereign.

**CLASICOS**

Mercedes 300 Adenav. 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



# 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. 783 94 45 / 62

**AUTOTODO, S. L.**

Narváez, 80-82-84  
(Zona Retiro / Bº Salamanca)  
Tels. 574 78 04 / 578 48 49

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

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

**MOTOR  
LEYVA, S. A.**

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

**MOVILAUTO**

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

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

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

**REVESA**

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

**ROAUTO, S. A.**

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

EN ALCALA DE HENARES  
**AGROGIL, S. A.**

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR  
MOTOR, S. A.**

Pintor Velázquez, 3  
(paralela al Pº de La Chopera)  
Tels. 653 36 55 / 653 34 43  
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. 689 27 99  
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

**SELIAUTO, S. A.**

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700. Tel. 686 18 88  
Exposición: PARQUESUR. Tel. 680 11 93

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO  
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S. A.**

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

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

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

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia



**Valderribas Motor S A**

C/ Valderribas, 75, Dr. Esguerra, 185. Tel.: 561 48 00. Fax: 561 45 05. 28017 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



**TAYRE**

**MAZDA MX 5 LSD**

Seminuevo

Año 90, EXTRAS

Príncipe de Vergara, 253

457 76 34 - 269 94 63

AUTOMOVILES - NACIONALES E IMPORTACION  
**RUNAR** - GARANTIZADOS  
- FINANCIACION HASTA 60 MESES

M. 190 E 23, A/A, 87, 2.900.000 OPEL KADETT GSI, 85, 925.000  
BMW 525i, 88, A/A, 3.675.000 OPEL K. 5, GS 1.6 4P, 86, 830.000  
BMW 325i, 87, FULL, 2.800.000 S. 5 GTX, 1.7, 90CV, 86, 830.000

CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta: P.º Santa M.ª de la Cabeza, 53 28045 MADRID Tel.: 468 55 50  
Talleres: C/ Parador del Sol, 14 28019 MADRID Tel.: 469 00 52

**AUTO-MASER**

Ford Sierra 2.0i Ghia, 89 ..... 1.525.000 ptas.  
Mitsubishi Montero, A/A llantas, etc., 87 .. 2.200.000 ptas.  
Renault 5 GT, Turbo, motor nuevo, 86 ..... 800.000 ptas.  
Opel Omega, 2.0i CD, 87 ..... 1.950.000 ptas.  
BMW 520, 85 ..... 950.000 ptas.  
BMW 316, A/A, 86 ..... 1.150.000 ptas.  
Suzuki Santana, SI 410, 86 ..... 640.000 ptas.  
Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

**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.

**PARTICULAR** vende turismo Audi Quattro (200 cv), octubre 85, impecable, aire acondicionado, frenos ABS, elevalunas eléctricas, cierre centralizado, alarma, equipo musical, llantas roná «8», con neumáticos P-7F, ordenador multifuncional, sensacional, toda prueba. 4.500.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41. VTE. EDO.

**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 5E, full

equipe. 690.000 ptas. Tel.: 270 83 82.

**PEUGEOT** 505 SRD turbo diesel. 690.000 ptas. Tel.: 571 17 54. Preguntar Santiago.

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

**COMERCIANTE!** ¿Tienen licencias de importación? De Boer Import-Export les ayuda a comprar sus coches japoneses en Holanda o Bélgica. De Boer; Heuvel 04, 5664 HM Geldrop, Holanda. Teléfono y Fax: (07) 3140/59119.

**KADETT** 1.3 GL, M-HU, negro, 57.000 km, cuidado, revisado, como nuevo, varios extras. 850.000 ptas. Tel.: (91) 228 75 83. Noches.

**PEUGEOT** 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas oficina.

**URGE** vender Audi Coupé Quattro, aire acondicionado, 2.000.000 ptas. Contado. Teléfono: (96) 382 45 24. Valencia. Garaje siempre.

**BENEFICIESE!** Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 pts. Import-Automoción, Apartado 375. Molina de Segura. 30500 (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 oficina 61 11 78 fax/61 11 59 particular. Seriedad absoluta.

**VENDO** BMW M-535i,

**FURGON** Dodge americano 9 plazas automático. Llantas, HI-FI, ideal custom. Perfecto. Tel.: (93) 322 08 14.

**DE TOMASO** Panteira, rojo, 400 cv, ruedas 285-345 x 15 P7. Muy equipado, pieza única en España, sólo coleccionistas. Tel.: (93) 322 03 73.

**PARTICULAR** vende BMW M-535i, año 1987, no importado pocos km. Libro de servicio al día, completo extras. Precio a convenir. Tel.: (91) 369 32 77. Horario de 9 a 14 y de 17 a 20 horas. Preguntar por Celestino Nieto.

**MASERATTI** Biturbo ROVER 820 SI 16v, B-JX, año 88, 25.000 km reales, plata, full equipo, aire acondicionado, jamás un rasguño. Mejor que nuevo, estrenado en España. Primer dueño, vende sólo por 2.500.000 ptas. contado. Krea Motor, Virgen de Montserrat, 115. Barcelona. (93) 236 25 27/50 44.

**TALBOT** Samba Pininfarina Cabriolet, B-GG, 39.000 km, impecable de todo, color rojo, mejor que nuevo. Primer dueño vende. Sólo por 1.100.000 ptas. contado. Krea Motor, Virgen de Montserrat, 115. Barcelona. (93) 236 25 27/50 44.

**PORSCHE** 924, B-EZ, año 1982, blanco, 5 velocidades, estrenado en España, mejor que un primer dueño. Sólo por 1.200.000 ptas. total contado. Krea-Motor, Virgen de Montserrat, 115. Esquina Cartagena. Barcelona. (93) 236 25 27/50 44.

**VENDO** Mercedes 190 E, dirección asistida, cierre centralizado, techo, B-KZ, 2.500.000 ptas. Teléfono: (93) 311 86 76. Noches. Alfredo.

**CAN** S.A.: Nuevos, todas marcas. Mejor tasación.

**F. Tomé**

Concesionario



«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO» GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

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.

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

Spider descapotable, B-JG, año 1988, rojo, 56.000 km reales, 1 dueño, impecable, mejor que nuevo. Lo doy regalado, sólo 3.500.000 ptas. total contado. Krea Motor, Virgen de Montserrat, 115. Barcelona. Tel.: (93) 236 25 27/50 44.

**RALLYE MANZANARES**

Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: (91) 475 47 93 - Fax: (91) 476 90 77

«ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL»

Alzacristales y cierres centralizados. Juegos originales equipados con motores Bosch y accesorios. Un modelo para cada vehículo.

Alarmas vía radio. Con accionamiento a cierres y alzacristales. sirena de alta potencia y módulo ultrasonidos Electro Life - Patrol Line.

Enviamos a provincias

**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).

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



**CORVETTE** UNIDADES LIMITADAS

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



© HUERTAS DE ABAJO S/N PARAFUELOS (MADRID) TEL.: (91) 650 11 97. FAX: (91) 650 12 05

**DITECNICA**

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos

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

Contactos Sres. Mora Echeverría Corpus Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

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

TELÉFONO 311 00 05  
1000 HORAS

**¡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 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 89.

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

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**

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

**TURBO DIESEL. Desde 3.980.000 PTAS  
GASOLINA, 4.0 L. Desde 4.260.000 PTAS**

**DITECNICA**

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

**CAN S.A.:** Azcona, 62. Parking clientes.

**CAN S.A.:** Super oportunidades en ocasión y nuevos.

**FORD** Scorpio 5p. 2.4i, ABS, aire, 8.000 km. Garantía 22 meses. 2.580.000 ptas. Azcona, 62.

**PORSCHE** 911 SC, 204 cv, impecable. 3.600.000 ptas. Admito cambio. Muchos extras. Tel.: 256 17 17.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI, aire acondicionado, etc., 1988. Impecable. Tel.: 256 86 21.

**MERCEDES** 300 E, ABS, aire, Airbag, autoblocante, llantas, techo, suspensión nivel,

1987, etc. Precio convenir. Aceptamos cambio. Azcona, 62.

**VW** Corrado 16v, blanco, 12.000 km. Impecable. Admitimos cambio. Precio convenir.

**FORD** Sierra 2.0 L Coupé, aire, servodirección, techo, etc. 1986, rojo. Buen estado. Azcona, 62.

**BMW** 316i, diamante negro, servodirección, aire, M-LG, 7.000 km, julio 1990. Azcona, 62.

**RENAULT** 18 rancheira diesel. Azcona, 62.

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

**MERCEDES** 190 2.3 16v, total equipo. Buen

estado. 3.400.000 ptas. Admitimos cambio. Azcona, 62.

**OPORTUNIDAD** única para inversor o coleccionista vendo 4 descapotables clásicos restaurados en lote.

Spitfire 1965, Alfa Romeo Duetto 1964, Fiat 124 Spider Cabrio 1967, Seat 850 Spider 1967. Los 4 por sólo 3.500.000 ptas., riguroso contado. Sr. Jaime. Tel.: (93) 236 25 27 o Sr. Alejandro (96) 372 43 22. (Deberán verse en Valencia).

**VENDO** moto BMW K-100, 5 años, seminueva. Documentación en regla. 800.000

ptas. Teléfono: (91) 739 24 87. Sr. Núñez.

**VENDO** coches antiguos Ford, documentación en regla. Año 20, Buen estado. Precio a convenir. Tel.: (91) 739 24 87. Sr. Núñez.

**RENAULT** 11 diesel, año 1988. Teléfono: 549 57 88.

**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.

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

**IBIZA** 1.5 GLX, 56.000 km. 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. 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.

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

F. Tomé. Renault 21 TXE, A.A., año 87. Garantía 12 meses. 1.290.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.



**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

**JEEP WRANGLER  
4X4**



**SERVICIO POST-VENTA  
GARANTIA**

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

**DITECNICA**

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

meses. 1.450.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Renault Super 5 GTL, año 87. Garantía 12 meses. 695.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. VW Santana 1.8, impecable, año 87.

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.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Renault 21 TXE, A.A., año 87. Garantía 12 meses. 1.290.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Renault 25, año 86. Garantía 12

**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.

zado. 750.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

**BMW** M-635 CSI 286 cv, impecable, full equipo, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 22 11 11. Horas de oficina.

**BENEFICIESE!** Infor-

fax/61 11 59 particular. Seriedad absoluta.

**VENDO** Peugeot 505 GTI, aire acondicionado, elevallas, 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.



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.

Garantía 12 meses. 1.025.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Seat Málaga GLX, con menos de un año. Garantía 18 meses. 945.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. VW Polo

nas centralizados. 950.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Alfa 75 2.0 TS, A.A., como nuevo, año 88. Garantía 12 meses. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Citroën BX TRD, año 85. Garanti-

mación 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

Tel.: 431 15 15. Federico.

**MERCEDES** 300 CE (coupé), C-6960-AN. Por desplazamiento, 29.000 km, muchos extras, un año. Revisiones oficiales. 30 % menos precio oficial. Tel.: (91) 352 47 87. Sr. Varela.

**SEAT Lezauto**

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

Julian Camarillo. 7  
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56  
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS  
SABADOS MAÑANA

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

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

Sr Lozano.  
Teléfono: 327 03 56



# 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 consútenos.

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	88	25.000	690.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia Sp.	89	15.000	1.050.000	Citroën BX	89	31.000	1.450.000
Seat Ibiza SXI, A.A.	88	27.000	1.060.000	Citroën BX 16 TRS Athens A.A.	89	28.000	1.330.000
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	685.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	88	23.000	1.225.000	Peugeot 205 XR	87	35.000	680.000
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	670.000
Renault Supercinco GTL 5p.	87	32.000	650.000	Ford Escort 1.4	87	35.000	825.000
Renault Supercinco GT turbo	86	46.000	860.000	Ford Escort 1.8 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	950.000
Renault 11 TXE	88	33.000	975.000	Nissan Vanette Coach	90	12.000	1.375.000
Renault 19 TXE, D.A.	89	17.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 Diesel	85	45.000	680.000
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	660.000	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	690.000
Opel Kadett GSI Cabriolet	89	13.000	1.950.000	Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	85	51.000	975.000
Opel Corsa GT	89	26.000	845.000	Ford Sierra 2.3 Aut. Fam. A.A.	84	49.000	945.000
Opel Kadett GSI 2.0 I.A.A.	86	37.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0 GL	86	48.000	1.050.000
Opel Kadett GSI 2.0 I.A.A.	89	15.000	1.675.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	86	50.000	690.000
Peugeot 205 GRD	88	43.000	985.000	Alfa Romeo 33 1.7	88	23.000	1.225.000
Peugeot 205 Lacoste, A.A.	86	41.000	820.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	89	18.000	1.150.000
Peugeot 205 XL	90	12.000	775.000	Audi 90 20V, full equip	89	27.000	2.950.000
Peugeot 309 GR	88	20.000	990.000	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
Rover 216 EFi A.A.	87	46.000	1.250.000	VW Polo Fox	87	32.000	675.000

**ANUNCIESE  
EN  
MOTOR 16  
NORTE**  
Teléfono (94)  
423 91 38  
Fax 324 80 03

**EN VENTA**



**SUPER GOLF**

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

**FLEETWOOD**, 1986, azul, 2.300.000 ptas., 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, 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., J & R, tel.: 245 66 60.  
**TRANS-AM**, 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.

**J & R**, teléfono: 245 66 60.  
**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.

**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.

**Valderribas Motor, S.A.**

**¡GANE SEGURIDAD!**  
Vea en su nuevo retrovisor la distancia exacta a cualquier obstáculo tras su coche, cuando maniobra marcha atrás.

**RADAR PARK®**  
DETECTOR DE OBSTACULOS



Automóviles, muros, objetos, niños, situaciones difíciles de oscuridad, niebla, lluvia, etc.  
Fáciles de adaptar a todos los modelos

**SEAT-AUDI-VW**  
Distribuidor exclusivo para estas marcas.

**SEAT Valderribas Motor, S.A.**  
C/ Valderribas, 75. Tel.: 551-4800/05-552 10 47.

**EUROCAR: COCHES NUEVOS**

Todas marcas / Todos Modelos

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

**Renault 11, Turbo**, seminuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos este te convencerá. Tel.: (96) 588 85 48.

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.

**F. Tomé**. VW Polo coupé, sólo 5.000 km de uso. Garantía 18 meses. 825.000 ptas. Tel.: 747 82 00.

**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. 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.



**LANCIA Y-10**

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PURE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PURE LALe.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GtLe.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

**Vagma, s. a.**

Lancia-Concesionario

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

Exposición y Ventas:  
López de Hoyos, 62  
Teléfonos: 411 87 44-411 88 44

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

Gusta a la Gente que Gusta

**ACERTAR SE LLAMA YUGO CARS**

**LO MISMO POR  
MUCHISIMO MENOS**



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

ASISTENCIA YUGO 24 HORAS, 365 DIAS.

**MECANICA  
LICENCIA  
FIAT**

YUGO 45	(903 c.c. 45 CV)	<b>739.400</b>
YUGO 55	(1.116 c.c. 55 CV)	<b>776.000</b>
YUGO 65	(1.299 c.c. 65 CV)	<b>927.400</b>

(Precio oferta con IVA y descuento incluidos)

ALAVA: C/ REYES CATOLICOS, 30 VITORIA • ALBACETE: CTRA. DE MADRID, 14-16 • ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM.1, EL CHE. AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14. ALICANTE • ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 8. ROQUETAS DE MAR. CTRA. GRANADA, 27. TRIANO, 42. ALMERIA • ASTURIAS: C/ ALONSO DE QUEDA, 9. GIJÓN. C/ CANSA DE ARDIELLES, 22-24. GIJÓN • AVILA: AVDA. 19 DE JULIO, 30 • BADAJOZ: C/ HERNAN CORTES, 193. VILLANUEVA DE LA SERENA • BALEARES: C/ GREGORIO TINTOREROS, 36. POL. SON CASTELLO. PALMA DE MALORCA. C/ POIMA, CALLE G. Nº 5. MAHÓN • BARCELONA: C/ MARINA, 257 (BAJOS). CTRA. DE VIC, 146. MANRESA. AVDA. PLUS Y CADA PALCH, 234-236. MATARO. C/ ANA NUEL DE FALLA, 1. 3 Y 5. VILADECANS. PIZARRO, 30. SABADELL. P. DE COLON, 36. GRANOLLERS. AVDA. CUBELLAS, 40. VILANOVA I LA GELTRU. AVDA. MIRAFLORES, 82-84. HOSPITALET DEL LLORREGAT. C/ RAMON LLULL, 11. VIC • CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA. C/ JUAN RAMON JIMENEZ, 1. (ESQ. AVDA. ANDALUCIA). CADIZ • CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 163 • CONDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 36 • GERONA: P. DE OLOT, 99 • LA CORUÑA: AVDA. DEL EJERCITO, 6 • LA RIOJA: C/ PIO XII, 16. RESO. AVDA. COLON LOGROÑO • LEÓN: C/ PARRICO DIEZ, 102 • LERIDA: C/ PRINCEPE DE VIANA, 35 • MADRID: C/ OY ESCOLERO, 118. MOTA DEL CUERVU. 6. POSTERIOR. MONTE PONDRO. 15. ESTRELLA DE ORIENTE • LA POVEDA: ARGANDA DEL REY. MARTINEZ DE LA RIVA, 76. VALLECAS. SAN JULIAN, 3. ALCALA DE HENARES. CTRA. DE LOECHES, KM. 1,5 • TORREJÓN • MALAGA: CTRA. DE CADIZ, 73 • MURCIA: CTRA. GRANADA, 340. PUERTO LIMBERAS. COLONIA SAN ESTEBAN. BLOQUE 6. BAJO A. MURCIA • ORENSE: AVDA. DE SANTIAGO, 24 • PALENCIA: C/ LEVANTE, 31 • PONTEVEDRA: AVDA. LUGO, 105 • SALAMANCA: C/ JUAN PICOPIELL, 20 • SANTANDER: CALLE DE CASTILLA, 75 • SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 • TARRAGONA: AVDA. PASSEIG CATALANS, 71-73. REUS. PLAZA BERNESEUER, 4. AMPUSTA. C/ SAN MIGUEL, 37. TARRAGONA • TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25 • VALENCIA: C/ CECILIA ASBUT, 4. GANDIA. C/ VALENCIA, 89 Y 71. SAGUNTO • VALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3 • VIZCAYA: RIVERA DE ERANDIO, 5. ERANDIO • ZAMORA: AVDA. RONDA DE LA FERIA, 7 • ZARAGOZA: C/ FRANCO Y LOPEZ, 34-36

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



CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN  
EN AERODINAMICA

VW Golf Z 60



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:

ADAMCO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC. DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 98 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 90 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 18 SANTANDER • AUTO SUPER (954) 63 69 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 76 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • COMERCIAUTO (976) 36 03 58 ZARAGOZA • COSTA ACC. (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIRONA • GRUPO CIDAR (971) 40 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SET-SE (93) 757 39 10 MATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 69 96 MAHON (MENORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 36 MADRID • SEMAUTO (967) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND 216 (93) 851 14 58 MANLILEL (BARCELONA) • STYLAUTO (96) 366 08 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 676 14 74 MADRID • SEMAUTO (945) 38 39 36 VITORIA • TALLERES BORRERO (953) 31 66 00 MALAGA • TALLERES MURTA-DO (958) 29 39 08 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 EJEJA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LEFRIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España  
**jacosol** Vallespir, 189 191 Tel (93) 493 19 26 Telex 54318-JSAU-E  
Fax (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

CAN, S.A., Azcona, 62. Parking clientes.  
CAN, S.A., super oportunidades en ocasión y nuevos.  
FORD Scorpio 5p. 2.4i, ABS, aire, 8.000 km, garantía 22 meses. diesel, blanco, aire, servodirección, etc., 15.000 km, enganche. Tel.: 658 11 97.

BMW 316i, diamante negro, servodirección, aire, M-LG, 7.000 km, julio 1990. Azcona, 62.  
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 Alfasisid 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. Facili-

VENDO  
FERRARI 328  
GTB ROJO  
(96) 3 60 81 17

dades. 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.

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

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



Distribuidor MADRID:  
A.T. Arco del Automóvil, S.A.  
Auto. Pablo Iglesias, 40  
Tel.: (91) 534 09 98  
Distribuidor BARCELONA:  
Tufini, S.A. - Carrer. 21-75  
Tel.: 205 67 33

IRESA: NUEVO CUENTAVUELTAS

IRESA importa un singular cuentavueeltas de la marca Stack que destaca por presentar un margen de error de tan sólo un 0,6 por ciento y por no presentar oscilaciones en el movimiento de la aguja.

Además se pueden modificar sus modos de lectura para adecuarlo a la curva de potencia de cada motor. Así se puede visualizar únicamente la zona de potencia útil, obtener el régimen máximo al final de la prueba, avisa cuando se sobrepasa tanto el límite superior como el inferior y puede ofrecer el régimen al que ha estado trabajando el motor a cada segundo durante treinta minutos.



WINSTON JEANS

UNOS nuevos jeans están en el mercado. Versiones frescas y jóvenes de los vaqueros de toda la vida, con ideas actuales en los patronajes, las técnicas más modernas en el tratamiento del tejido y el rigor clásico del cosido y los acabados.

Winston jeans ha iniciado su andadura con una fuerte campaña en el mundo de la televisión, con un spot rodado en Nueva York y donde los jóvenes tiran sus viejos vaqueros y los sustituyen por unos Winston.



SEAT COLABORA CON LA CONDUCCION

SEAT, entidad patrocinadora de la Escuela de conducción TAC-Calafat, ha renovado recientemente la flota de vehículos de que disponen los participantes en los cursos impartidos en el Circuito del Mar.

La nueva flota se compone de cuatro modelos diferentes, algunos equipados incluso con aire acondicionado: Seat Ibiza 1.5, Seat Málaga 1.5, Volkswagen Jetta y Volkswagen Passat. La renovación se ha llevado a cabo con rapidez, y siempre buscando la mayor seguridad para los participantes de estos cursos.

NUEVO SIGNAL PLUS

EL nuevo Signal Plus Encías es un dentífrico presente ya en nuestro mercado, que soluciona un auténtico problema bucal. Más del 75 por ciento de la pérdida de piezas dentales que se producen entre los adultos se debe a problemas en las



encías, verdadera base de los dientes.

La fórmula clínicamente probada de esta nueva variedad de Signal combate la placa bacteriana gracias a la acción del Trectol (Citrato de Zinc y triclosán). Esta fórmula también contiene fluor que previene la aparición de las caries.

Signal Plus Encías duplica la eficacia de cualquier otro dentífrico normal

PREMIO Q1 PARA GATES VULCA

La factoría Sant Just Desvern, de la empresa Gates Vulca, S.A., ha obtenido el «Q1, Quality Award», máximo galardón tecnológico concedido por Ford a sus proveedores.

Esta empresa que se dedica a la fabricación de tubos curvos, también fabrica piezas moldeadas en caucho, juntas de estanqueidad para automóviles y tubos de radiador, cuenta con una plantilla de 440 personas.

Recientemente, la fábrica ha ampliado su superficie en 2.400 metros cuadrados para así poder aumentar la capacidad de producción de tubos de radiador.



DYNAMIC REGALA UN MILLON

La campaña realizada por Dynamic para su producto Dynoil, ya tiene ganador de su premio más importante.

El afortunado que se lleva el millón de pesetas es Martín Arrizabalaga Otaño, de los talleres Zubiondo en San Sebastián.

En la fotografía, don José Domínguez Moreno, director comercial de Dynamic S.A. y don Ramón Alcorta, de la distribuidora Guipuzcoana de Aditivos en Tolosa, hacen entrega del premio al ganador.





# Compact Disc Sony



CDP-990



## El sonido digital que hará perfecta su cadena

**Ahora usted podrá disfrutar de una pureza y nitidez de sonido que nunca imaginó**

Porque Sony, inventor del reproductor de CD ha avanzado para crear lo más perfecto en sonido: la **Tecnología de Pulsos** que incorpora el Convertidor Digital/Analógico (D/A) de 1 bit (Modelos CDP-690/790/990) y el filtro digital de 45 bits de resolución (CDP-990).

Con los Nuevos reproductores de CD Sony usted podrá alcanzar lo máximo en tecnología digital, y disfrutar del sonido perfecto.

**...Y con sólo apretar un botón**

Porque los Nuevos reproductores de CD Sony

ofrecen una increíble sencillez de manejo y una gran comodidad gracias a sus múltiples prestaciones.

Además, son muy fáciles de conectar a su cadena de Alta Fidelidad.

**Con un reproductor de CD creado a su medida**

Sony ha desarrollado más de 20 modelos diferentes para que usted elija el que mejor se adapte a sus necesidades.

**Escoger el modelo adecuado es lo más fácil del mundo**

Por su tamaño: 43 o 35 cms.

Por su capacidad: Desde 1 solo disco a Multidiscos que aceptan de 5 a 10 discos.

Por sus prestaciones: Convertidor D/A de 1 Bit que incorpora la Tecnología de Pulsos (exclusiva de Sony), Noise Shaping, 45 Bits de resolución, Custom File, Custom Edit, Mando a distancia programable...

**Y por poco más de 25.000 ptas.**

...Usted podrá disfrutar de un reproductor de CD Sony.

Descubra la pureza más absoluta en sonido de la manera más fácil.

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

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

**SONY**<sup>®</sup>  
Audio Digital





**AFORTUNADO**  
El ganador del concurso Carlos Encinas en el momento de recibir el volante de manos de Alberto Mallo y Gigi Corbetta

CONCURSO VOLANTE DE ALAIN PROST

# JOYA DE COLECCION

**P**OSEER el volante del profesor Alain Prost, es el sueño de todos los coleccionistas que persiguen cualquier componente de los monoplasas del Cavallino. Sin lugar a dudas, el volante del coche de Prost es la pieza que representa la esencia del mágico binomio Ferrari-Prost. En la escudería Ferrari, es una norma habitual cambiar el volante de cada coche en todas las carreras, que posteriormente se envían a Momo -el fabricante- para ser estudiados y mejorados. Hasta ahora nunca otro volante salió de este círculo.

Las gestiones para que un volante de Prost llegara a manos de Motor 16, y que el concurso fuera posible, precisaba imprescindiblemente el consenso del profesor. En la negociación, jugó más la amistad que el planteamiento profesional, y como por arte de magia, con ocasión del gran Premio de Alemania, Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- entregó a Motor 16 el volante del coche de Prost.

-Aquí lo tienes- dijo a nuestro enviado especial- es la unidad número once, con él ganó el Gran Premio de Brasil, la primera victoria de Prost con Ferrari.

Las preguntas para el concurso se formularon con rigor y dificultad al tratarse de una pieza insólita y de un hecho irrepetible. En la avalancha de cartas recibi-

das en la redacción, sólo dieciocho fueron los acertantes, entre los cuales el notario sorteó el ganador: Carlos Encinas Pastor.

Al conocer personalmente al afortunado ganador, se pudo comprobar que el codiciado volante había caído en buenas manos. Carlos Encinas es un ex-piloto de kart y un aficionado empedernido de la Fórmula 1. Compitió varios años con los kart de cuarto de litro, se adjudicó el Campeonato de Castilla en 1984 y terminó en el tercer lugar del Campeonato de España en 1983. También fue campeón de resistencia con los kart de cien centímetros cúbicos. Actualmente es propieta-

rio de una tienda de repuestos para coches alemanes y en los ratos libres se entretiene en una peña que lleva el nombre de Ayrton Senna y Prost situada en la calle de Leza número ocho.

-Para acertar las treinta preguntas,- dijo el ganador- tuve que consultar muchos libros sobre F-1, y revisar las seiscientas horas de vídeo que tengo grabadas.

Al informarle sobre el elevado precio que alcanzaría el volante en una subasta de Christie's, Carlos Encinas contestó de forma contundente: -Todavía no me creo que es mío, y por nada en el mundo me voy a desprender de él.-

**ANTE NOTARIO**  
Momento en el que el Notario da fe del nombre del ganador del concurso.



## SOLUCIONES AL CONCURSO

- 1) c. 2) c. 3) b. 4)
- b. 5) c. 6) a. 7) b.
- 8) b. 9) a. 10) b.
- 11) b. 12) c. 13)
- b. 14) b. 15) a.
- 16) b. 17) c. 18)
- b. 19) b. 20) b.
- 21) b. 22) b. 23)
- b. 24) a. 25) a.
- 26) c. 27) c. 28) b.
- 29) b. 30) a.

# PREMIO "White Label" '90

ESTAMOS BUSCANDO AUTENTICIDAD



**Buscamos a alguien excepcional para darle un premio a la excepción.**

Buscamos de entre muchos, esos pocos que saben sacarle a la vida lo mejor que la vida puede dar. Esos pocos que hacen de su profesión un hobby, o del hobby una profesión. Esos pocos que son felices con lo que hacen y que probablemente, lo que hacen, hace feliz a los demás.

Esa clase de gente, siempre excepcional, merece un premio a la excepción: **5 Millones** para él por ser como es y **1 Millón** para ti por verle como le ves.

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

**900/10 19 92**







Para Carlos Sainz, la temporada 90 ha supuesto un sinfín de fuertes emociones, pero quizá la más fuerte de todas ellas se la ha brindado el Ala n°12 de caza con base en Torrejón. Tras recibir un insólito bautismo de vuelo se enfrentó a un F-18 a bordo de su Toyota Celica.

TOYOTA CELICA CONTRA F 18 «HORNET»

# SAINZ SE GANO EL CIELO

**C**ARLOS Sainz irradiaba felicidad al quitarse el casco de vuelo y bajar de la carlinga de un avanzado cazabombardero F-18. «Es imposible de describir, hay que vivirlo para sentirlo».

Se convertía así en el primer civil que en España ha volado en el avión elegido por el ejército español para su programa de modernización FACA. El campeón del

mundo de rallies no sólo superó la durísima prueba, sino que lo hizo con sobresaliente según los pilotos que acompañaron a Carlos Sainz durante su insólita experiencia. «Ha aguantado mucho mejor que la mayoría de los que vuelan por primera vez en un avión de estas características. Se necesita un entrenamiento muy especial, no sólo físico sino psicológico. Creo que Carlos Sainz, por su experiencia

BUSCANDO TRES PIES AL GATO

**N**UNCA ha tenido Carlos Sainz un contrincante tan especial como sobre las pistas de Torrejón. Adoptando esta vez al capitán Bengoechea como copiloto de su Toyota, desafió a los F-18 Hornet de los capitanes Arnáiz y Martos en una singular prueba de aceleración. Para la ocasión, Carlos Sainz no utilizó su coche de carreras, sino un Celica de serie pintado con los colores del equipo. Si en lugar del 2.0 GT de tracción delantera y 160 caballos hubiese utilizado su cuatro ruedas motrices de más de 300 caballos, el resultado no hubiese sido tan desigual.

Efectivamente, el F-18 ha sido diseñado para despegar de un espacio tan exiguo como la cubierta de un

portaviones y su brutal empuje propulsa muy pronto sus 23.500 kilogramos de peso totalmente armado hasta su velocidad de despegue, de unos 270 kilómetros por hora. Las pérdidas de motricidad sobre el hormigón de la pista de despegue y la lógica limitación de su motor de serie, no permitieron inquietar al rey de los cielos ni tan siquiera en los primeros metros. Sin embargo, Carlos Sainz no ha dejado las cosas como están y ha prometido volver a Torrejón con su coche de carreras cuando se acabe el campeonato para hacer una demostración de lo que es capaz de hacer, y, de paso, hacer pasar algún mal rato a algún piloto del Ala 12.

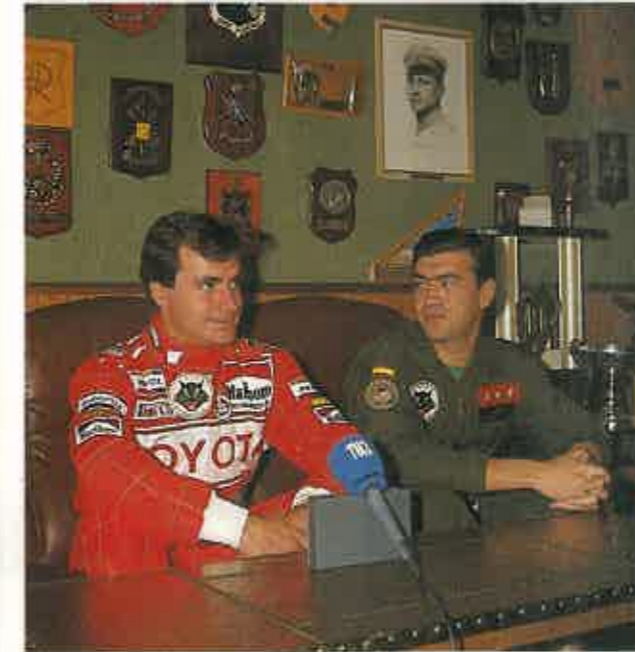


**ANTES**  
Carlos Sainz se preparó días antes en un simulador de vuelo para poder subir en el avión de combate más avanzado del mundo. Pese a ello no las tenía todas consigo frente a una prueba que muy pocos superan.



**DESPUES**  
Tras un vuelo de casi una hora y de sumarse a fuerzas superiores hasta seis veces la gravedad terrestre, el semblante del piloto era de auténtica felicidad. No sólo aguantó sin marearse ni desmayarse sino que llegó a tomarlo





**RITUAL DE REGLAMENTO**  
Para que pudiese volar en el F-18 se tuvo que adaptar un traje presurizado y fabricar un casco a su medida.

en la alta competición, tiene mucho en común con un piloto de caza». Eran las palabras del capitán Bengoechea tras un vuelo de casi una hora sobre los cielos de Madrid, Guadalajara y Teruel. Lo que más gustó al campeón fueron los vuelos rasantes entre desfiladeros donde según sus propias palabras «te enteras de lo deprimida que van estos aparatos». Durante ese tiempo, el F-18 B entró en combate simulado con otro de la misma unidad. Varios minutos de fortísimos gi-

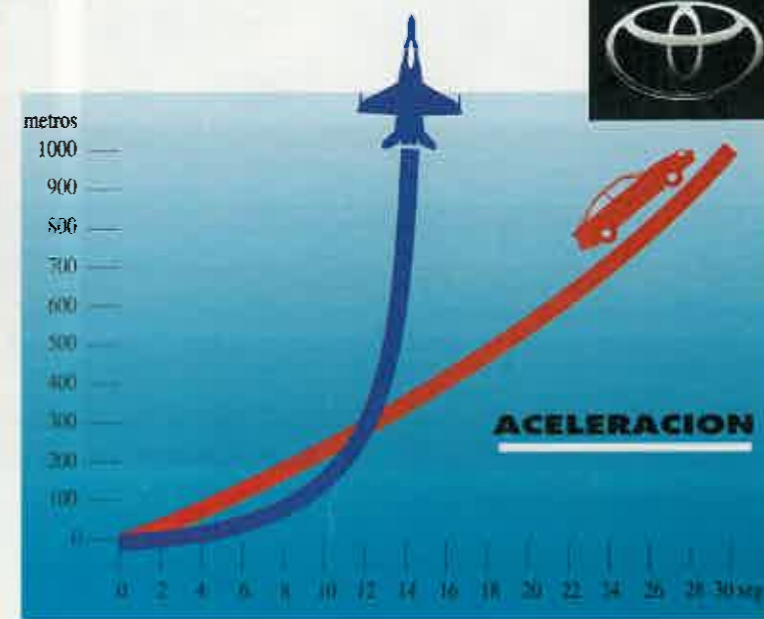
ros a seis G (aceleraciones y deceleraciones que aumentan seis veces el peso de un hombre) no amilanaron a Carlos Sainz que sin embargo y una vez en tierra recriminó en broma al piloto del otro avión, el capitán Raimundo, el mal rato que tuvo que pasar tras su estela. «La sensación es impresionante, comentaba Sainz después de tomar tierra, pero en ningún momento he tenido sensación de peligro, tanto los pilotos como el avión dan una confianza total».

**EL MOMENTO DE LA VERDAD**  
A la hora de subir al caza Sainz llegó al punto de no retorno. Ya era muy tarde para echarse atrás.

**ELEGIDOS PARA LA GLORIA**

LOS pilotos de caza, al igual que los del Campeonato Mundial de Rallyes, forman una élite inaccesible para la mayoría de los mortales. El compendio de cualidades que hay que reunir van desde una destreza y unos reflejos innatos hasta un dominio psicológico muy difícil de adquirir. Pocos, poquísimos, son los aviadores que llegan a volar los más sofisticados reactores de combate. Desde el ingreso en la Academia del Aire hasta tomar los mandos de un caza, transcurren para los elegidos de ocho a diez años. Justo lo que ha tardado Carlos Sainz en proclamarse campeón del mundo tras disputar sus primeras carreras. Ambos profesionales ven llegar el momento de la verdad enfundándose uno el mono ignífugo, otro el mono presurizado, uno el casco integral, otro el casco de vuelo, pero con la misma serenidad de quien conoce el riesgo controlado y domina a la perfección sus propios temores. La principal diferencia de tan arriesgadas profesiones es sin lugar a dudas la remuneración económica, mientras que un piloto oficial de rallyes ingresa varias decenas de millones al año, el piloto de caza gana unas doscientas veintemil pesetas mensuales.

**UNO NUEVO EN LA ESCUADRILLA**  
Los pilotos del Ala 12 adoptaron enseguida al campeón del mundo. Se ganó con honores un puesto en la escuadrilla.



**¿CUANTO TARDARIAN EN DAR LA VUELTA AL MUNDO POR EL ECUADOR?**

	Tiempo para recorrer 40 000 Km	Autonomía (en Km)
F-18	18 h	3.704
TOYOTA CELICA	203 h	625

**COPILOTO POR UNA VEZ**  
Esta vez le tocó a Carlos Sainz ser el «copi» del capitán Bengoechea. Los dos profesionales de la velocidad aprovecharon para cambiar impresiones.

Pese a sus demostradas cualidades para el vuelo, Carlos Sainz tuvo que prepararse unos días antes para poder sentarse en la carlinga del F-18. Este es el avión de combate elegido por nuestro ejército dentro del programa FACA para sustituir a los menos polivalentes Mirage F-1 y a los ya obsoletos Phantom F-4. Inicialmente, preveía 240 aparatos por estas características y, debido a los sucesivos recortes presupuestarios, ha quedado en 72 unidades,

36 en Torrejón y 36 en Albacete. En el Ala 12 de Torrejón, probó primero con el simulador de vuelo para saber «lo que tenía que hacer o no hacer» durante el vuelo. Se le preparó así mismo un traje presurizado que compensa las fuerzas centrífugas dentro de la cabina y un casco especial, ambos hechos a medida del tripulante. El entrenamiento psico-físico de los pilotos de caza es exhaustivo y tienen que someterse a constantes pruebas de

**LA CARRERA IMPOSIBLE**  
El Toyota de carreras sólo ganó al avión en los primeros metros. Utilizando sus velocidades máximas el F-18 tardaría doce veces menos en dar la vuelta al mundo.





**EN ORDEN DE COMBATE**

Los F-18 despegaron de Torrejón con el armamento reglamentario de entrenamiento y montando los depósitos suplementarios de combustible.

evaluación que, ahora al igual que la formación básica, se realiza por completo en España. Eso sin contar con largas horas de estudio para asimilar el avance tecnológico que hace evolucionar a los F-18 hasta el punto de cambiar por completo la aviónica del aparato (los órganos de vuelo) de un año a otro. Contrariamente a lo que se suele pensar, ahora el piloto toma mayor relevancia que antes en el manejo del aparato pues es quien decide los cambios y modificaciones que hay que realizar sobre él y decide su forma de volar gracias a la importante informática que los equipa. Así, por ejemplo, los F-18 se diferencian dependiendo del ejército que los utilice y no son iguales los canadienses que los australianos o, en este caso, que los españoles.

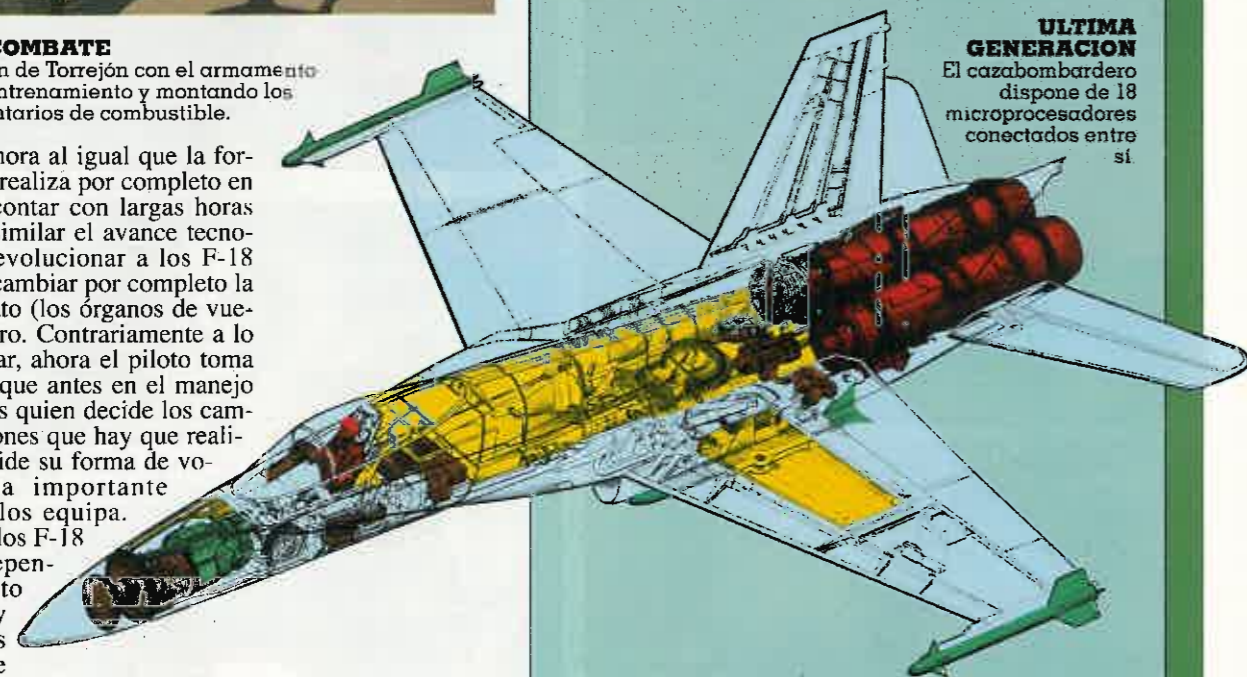
El mejor piloto automovilista español de todos los tiempos reconocía ya ser muy tarde para cambiar su vocación sobre cuatro ruedas por unas alas. Pero confesaba que si esta experiencia la hubiese tenido a los diecisiete años puede que ahora manejara un timón en vez del volante.

Los integrantes de la escuadrilla se mostraron encantados con su nuevo compañero y le obsequiaron poste-

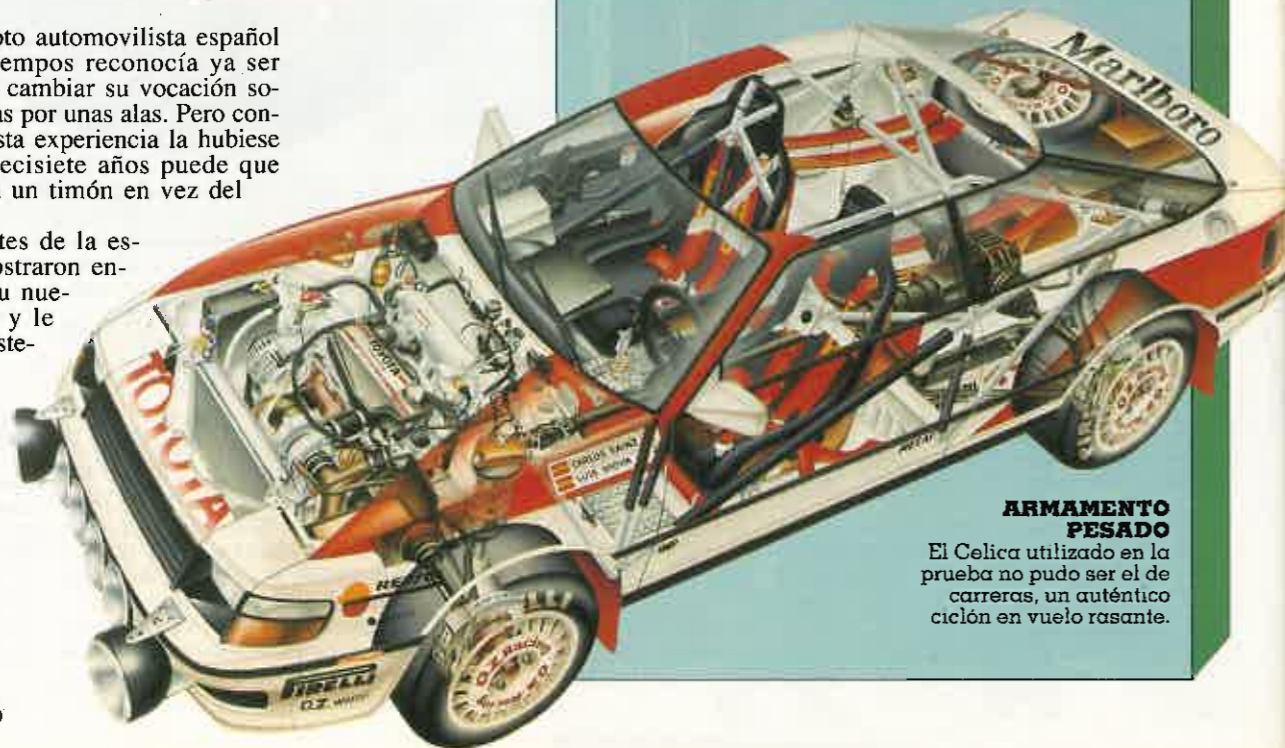
**FICHA TECNICA**

	CELICA 2.0 GT	F-18 HORNET
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	2 traseros longitudinal
Tipo	Cuatro cilindros en línea	2 turbinas paralelas
Alimentación	Inyección	Inyección
Compresión	10.0 a 1	25 a 1
Potencia máxima -Empuje	160 CV/6 600 r.p.m	7.260 kg/cm2
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1 175	23 500
Capacidad del depósito de combus	60 litros	7 600 litros
<b>CONSUMO</b>		
Combustible	Gasolina 97 octanos	Keroseno 100 octanos
Litros/100 km - Litros/hora	8.9	1 850
<b>DIMENSIONES</b>		
Largo/ancho/alto (m)	4.48 / 1.70 / 1.30	17.07 / 11.70 / 4.66
<b>PRECIO (PTAS)</b>	4 186 614	3 000 000 000

Los datos correspondientes al Toyota Celica son los de la versión de serie 2.0 GT.



**ULTIMA GENERACION**  
El cazabombardero dispone de 18 microprocesadores conectados entre sí



**ARMAMENTO PESADO**  
El Celica utilizado en la prueba no pudo ser el de carreras, un auténtico ciclón en vuelo rasante.



**DEMASIADO TARDE**

Carlos Sainz piensa que ya es demasiado tarde para cambiar de profesión. Pero si esta experiencia hubiese tenido lugar a los diecisiete años...

riormente con una fotocopia del libro de vuelo donde figuraba el plan de éste, su duración y el nombre de Carlos Sainz como miembro de la tripulación. También se llevó a casa el casco especial de vuelo, especialmente diseñado para él con termoplástico, y un recuerdo que difícilmente olvidará. Sin embargo, antes de irse preguntó a los jefes de la base si había por allí algún trámite de tierra con alguna que otra curva. Su amenaza de volver con el Toyota campeón una vez que finalizase el campeonato dejó algo preocupados a

los integrantes del Ala 12. Para sentarse al lado de Carlos Sainz no existe por hoy ningún simulador en el que entrenarse. Copiloto por una vez sin que sirva de precedente para Luis Rodríguez Moya, como se dice entre aviadores, Carlos Sainz dejó claro que tiene lo que hay que tener, no sólo en el mundial de rallies, sino también volando a casi dos mil kilómetros por hora.

Juan Luis Soto  
Fotos: A.J. Nieto y J.A. Díaz

**DE REGRESO AL «WAYPOINT»**

Las dos computadoras de a bordo memorizan las coordenadas geográficas. Para volver a casa, el avión ya conoce el camino a seguir, en los rallies todavía no es así.

**PASIONES COMUNES**

PARA un piloto, todo aparato que se mueva rápido tiene un especial interés. El campeón del mundo de Fórmula 1 Ayrton Senna tuvo la misma oportunidad que Carlos Sainz de probar lo que era volar más rápido que el sonido. El año pasado, el brasileño se enfundó en un mono de vuelo y se introdujo en el «cockpit» de un caza Mirage F-103 del ejército francés. El piloto del avión, tras realizar un ascenso en vertical, realizó un brutal picado. El mejor conductor de monoplazas aguantó igual de bien los grados G que su colega español, aunque en sus declaraciones al bajar del fuselaje no se mostró tan entusiasmado con la experiencia: «francamente, creo que no tengo el corazón lo suficientemente bien como para ser piloto de caza». Y eso que los pilotos españoles del Ala 12 fueron mucho menos delicados que los franceses a la hora de «pasear» a su especial invitado y lo hicieron sin contemplaciones durante bastante más tiempo que los diez minutos de vuelo que soportó el brasileño.

**CAMPEONES DE ALTOS VUELOS**

Ayrton Senna también se atrevió a sentir lo que pasaba allá arriba, pero no le cogió tanto gusto a la experiencia como Sainz.





AUDI V8 GRUPO A

# MAGIA BLANCA

En su tarjeta de visita aun está fresca la tinta del primer título: Campeón de Alemania de turismos, título conseguido por delante de rivales de la categoría de los BMW M-3, de los Mercedes 2.5 16V Evo II y de los Opel Omega 3.000 24V. 420 caballos de potencia, seis velocidades, tracción a las cuatro ruedas, cinco metros de longitud y una velocidad punta que ronda los 300 por hora son indicios suficientes para imaginarse una máquina indomable, casi apocalíptica.



**LA HORA DE LA VERDAD**  
Los especialistas de Audi tensan los cinturones de seguridad. La respiración se acelera. La prueba está a punto de comenzar.



V. Marco y M. Doménech  
Encontrados especiales

**L**a realidad del Audi V8 de Grupo A es, sin embargo, distinta, mucho menos intimidatoria. Los técnicos de la marca germana han dado vida a un automóvil poderoso pero muy dócil, a un producto de carreras energético pero bien educado. Este hechizo espectacular, que ha transformado un turismo de calle en una «bestia» de competición, es obra de verdaderos magos de la alquimia mecánica, de los técnicos de Audi Sport, que tienen en su haber éxitos tan espectaculares como los Quattro y los

Sport Quattro, dominadores de los rallies en los primeros años ochenta, de los 200 Turbo Quattro ganadores de la Transam, de los 90 Quattro que animaron la serie IMSA en el año 89 y de los contundentes V8 Quattro que acabaron de conseguir el Campeonato Alemán de Grupo A.

El campeón impresiona desde el primer vistazo: su carrocería gigantesca, desprovista de cualquier elemento aerodinámico y aligerada al máximo, gracias a los paragolpes y capós hechos en fibra de



**CORAZÓN Y ESQUELETO**  
El motor de ocho cilindros en V, con 3,6 litros de cubaje y 420 caballos, es un buen compañero de un chasis excepcional que gana rigidez gracias a un armazón tubular que protege al piloto.







**ESTIRPE VICTORIOSA**

Los Audi V-8 siguen la línea de éxitos marcada por sus predecesores en la serie Quattro.

**SUS DOMINIOS**

EL nuevo emperador alemán de la velocidad puede gritar con orgullo, estos son mis dominios: los circuitos germanos, Hockenheim, Nurburgring, Avus... Sus enemigos, BMW, Mercedes y Opel, dieron una réplica de gran nivel pero los Audi contaron con su técnica especial, la técnica Quattro, y con el concurso de pilotos de la talla de Stuck, Rohrl y Jellinski, campeones.



carbono reforzada con kárlar, encierra un enrejado complicadísimo de barras de seguridad que protege al conductor.

La imagen es reconfortante. El asiento de competición, en fibra de carbono; el volante, forrado en piel; y el cuadro de mandos, en el que campea un cuentarrevoluciones graduado hasta las 9.000 vueltas, ponen la nota de raza, en un interior desnudo, impoluto, en el que sólo se aprecia un elemento que rompe el ambiente, el listón de madera que recorre las puertas y el tablero frontal.

El Audi V-8 Quattro, bien plantado en sus neumáticos de 18 pulgadas de diámetro, pide a gritos un conductor... y es difícil resistirse a la tentación. Salto de altura, para superar la barra de seguridad, contorsionismo para pasar el cuerpo por una abertura del tamaño de una ventanilla y encajamiento, por caída, en el puesto de pilotaje, son los tres requisitos exigidos para acariciar el volante de este monstruo germano. Un interruptor eléctrico y un simple pulsador son los elementos encargados de dar vida a la «ballena» blanca.

El V-8 ruge con un poderío casi brutal, con un sonido bronco pero repleto de musicalidad. Un acelerador de dimensiones gigantescas, un pedal de freno de características similares y un embrague que se acciona sin el menor esfuerzo indican, con la mejor voluntad, el punto donde debe apoyarse el pie derecho con plena convicción.

Dicho y hecho, en ese instante se desencadenan los cuatrocientos «pura sangre» encerrados bajo el capó delantero y el Audi acelera... como un turismo de lujo, sin tirones violentos, con una progresividad espectacular, mientras el tronco se clava contra la fibra del asiento anatómico.

Las curvas y rectas del circuito italiano de Misano comienzan a sucederse a un ritmo prodigioso. El Audi V-8 se suelta con el piso, las cuatro ruedas muerden cada milímetro de asfalto y el conjunto genera una confianza absoluta en la per-

sona sentada al volante; de pasajero prudente se pasa a piloto agresivo en medio de un sonido embriagador, del canto de un V-8 coronado por culatas de cuatro válvulas por cilindro, que descubre todo su poder en cuanto gira entre las seis mil y las ocho mil revoluciones por minuto.

El puño de hierro se transforma en



guante de terciopelo; el volante se acciona sin el menor esfuerzo, los frenos hacen gala de toda su contundencia y la palanca de cambios recorre las diferentes posiciones, seis, con rapidez y precisión.

El Audi se desenvuelve por las curvas con un aplomo casi insultante. La eficacia de la máquina germana es absoluta en cualquier parte del trazado. Las curvas rápidas, abordadas a más de doscientos por hora con el pie hundido en el acelerador, se superan sin problemas, el tren delantero sigue las órdenes del volante con precisión absoluta mientras el tren posterior refuerza ese equilibrio manteniendo su firmeza, sin desbandadas más o menos sobrecogedoras. En las curvas medias y lentas se aprecia, otra vez, ese aplomo aunque el eje anterior se ve algo castigado por el peso, por los casi mil trescientos kilos del conjunto.

Seguridad y agilidad son las claves de una máquina terroríficamente efectiva. ○

**CIRCUITO DE PRUEBA**

El Audi V-8 demuestra su poderío en las rectas y curvas de la pista italiana de Misano. Se conduce con suma facilidad.



ACCESORIO AUTOMOVIL

**INTERIORES EN MADERA DE RAIZ**

*Hasta el último detalle*



Desing by ITALY

**Car Radio Antenna**



NUEVO MODELO

TS 430  
TS 430 B

NIPPON ANTENNA



**TECNOLOGIA JAPONESA  
CALIDAD Y FIABILIDAD  
LA VERDADERA ANTENA NIPPON AUTOMATICA**

Distribuidor exclusivo para España:

**MUSICOM, S.A.**



Francesc Vila, s/n  
Naves 16 y 17  
POLIGONO CAN MAGI  
Tel: (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52  
80190 SANT CUGAT DEL VALLES

**DISTRIBUYEN:**

DITECSA	Alicante	Tel. 96 541 36 11	KIQU	Vizcaya	Tel. 94 626 01 59
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 12 30	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945 13 12 41
TECSER	Guipuzcoa	Tel. 942 20 13 11	AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971 46 80 00
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947 21 40 13
RAISA ACCES VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 850 77 92	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 59 25 41
GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 959 20 00 08	REPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 986 29 26 00
ESCAUTI, S. A.	Valencia	Tel. 96 374 64 41	ADAICO	Navarra	Tel. 948 23 86 00
SEMAUTO, S. A.	Galicia-Leon	Tel. 967 41 06 96	AUTO RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983 29 21 34
			SPORT AUTO	Santander	Tel. 942 37 77 58





CIRCUITO DE CALAFAT

# AL ROJO VIVO

Al color del coche de Luis Pérez Sala, vencedor en esta carrera de Calafat, hay que sumar la polémica que existe en las Copas Renault.

**Manuel Madrid**

Enviado especial

EN la prueba disputada en Calafat, penúltima del año para los distintos campeonatos de velocidad que se celebran en España, hubo prácticamente de todo. Se pudo contemplar un bonito espectáculo y a la vez una polémica bochornosa. El buen espectáculo corrió a cargo de los participantes del Campeonato de Velocidad que protagonizaron una magnífica carrera. El vencedor fue Luis Pérez Sala con un Alfa Romeo 75 3.0, que a falta de cuatro vueltas para el final consiguió superar a José Angel Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth). Pero no todo fue un camino de rosas para el piloto de Alfa Romeo; en los entrena-

mientos se rompió el motor del coche y por lo tanto partió desde posiciones retrasadas en la parrilla. Pero, antes de la bandera de cuadros, la carrera tuvo varios cambios de líder. En la salida Luis López de la Cámara conseguía imponer su Ford Sierra Cosworth con una arrancada impecable, seguido de Sasiambarrena y el espectacular Citroën AX de Javier Mora. De la Cámara dominó en carrera hasta que el coche comenzó a experimentar problemas de frenos, en la rueda delantera derecha se quedaba enganchada una pinza que ocasionaba que se quedase bloqueada, y tras varias blocaas se reventó, viéndose obligado a entrar en boxes. Tras esto Sasiambarrena ocupó la plaza de honor, que al final tuvo que ceder ante un Luis Pérez Sala muy inspirado. Luis Vi-

llamil, uno de los favoritos a la consecución del título, tras conseguir el segundo puesto en la parrilla, no pudo tomar la salida al negarse el Alfa Romeo 75 3.0 a ponerse en marcha en la vuelta de reconocimiento; todos los esfuerzos fueron en vano y al final se tuvo que conformar con ver la carrera desde los boxes, y con esto pierde su gran oportunidad de revalidar el título que actualmente posee. A otro piloto que se le ha complicado el final de temporada ha sido a Antonio Albacete, en esta carrera fue el autor de la pole en los entrenamientos, y en la carrera tras luchar entre los primeros, al final cruzó la meta muy retrasado debido a la rotura de la caja de cambios del Toyota Corolla. En esta prueba disputada en Calafat hay que destacar la actuación de Carlos Palau,

**TODO INUTIL**

El esfuerzo de los pilotos de la Iniciación fue en balde. Al final decidieron suspender la carrera.



**EN SOLITARIO**

Juan Ridruejo cruzó la meta en solitario sin ningún tipo de oposición.



**APASIONANTE DUELO**

La lucha por la victoria entre Durán y Bosch fue muy emocionante, al final venció Durán.



**CALAFAT EN BREVE**

**RENAULT** hará oficial esta misma semana la creación de la Fórmula Renault, un certamen que en Europa goza de una gran reputación. Los chasis serán Swift y los motores de 1,7 litros y la Copa Renault Clio 16v. Los responsables de la marca del rombo todavía no tienen decidido si seguirán con la Iniciación, todo depende del presupuesto, aunque lo más seguro es que desaparezca. Lo que sí sabemos es que hay muchos pilotos interesados en la Fórmula Renault, en detrimento de la Fórmula Ford.

de la mano de su filial en España va a encargarse del desarrollo de dos Citroën AX Sport para la próxima temporada del Campeonato de España de Velocidad. Uno lo pilotaría Javier Mora, mientras que el otro hay posibilidades de que lo haga Antonio Albacete.

**Iván Arias** va a probar en Inglaterra un Fórmula Opel Lotus y un Fórmula Renault, en cualquier caso el año que viene correrá en una de estas especialidades. En caso de ser la Renault alternaría carreras en España e Inglaterra.

**CAMAC**, la marca de neumáticos,

**Pedro Martínez de la Rosa** se integra-

rará el año que viene en la Ofensiva 3, apoyado por la Federación Española de Automovilismo y participará tanto en la Fórmula Renault inglesa como en la española. Los motores y el desarrollo de los monoplazas correrá a cargo de Minister Power, su actual preparador.

**Luis López de la Cámara** está muy desilusionado y tiene previsto vender sus coches de carreras y no participar en nada el próximo año. La única posibilidad de participar en el Campeonato de Velocidad es que alguien le ofrezca un volante.



# VISTETE DE CAMPEON DEL MUNDO



Polo

Camiseta  Sudadera

Talla TL  TXL

Lo recibirás contrarrebolsado al precio de: Camiseta, 1.950 Ptas. Polo, 2.950 Ptas. Sudadera, 2.500 Ptas.

Gastos de envío incluidos.

Escribe el Apartado de Correos, 57.126 - 28080 Madrid

Nombre: \_\_\_\_\_

Dirección: \_\_\_\_\_

Población: \_\_\_\_\_ D. P.: \_\_\_\_\_

Firma: \_\_\_\_\_

DEPORTE

## INVENCIBLE

Pedro Martínez de la Rosa con la victoria de Calafat se ha proclamado Campeón de Fórmula Ford.



que fue penalizado a ocupar el último puesto de la parrilla, al equipar en su motor una brida de turbo antirreglamentaria. Desde esta posición, tras una remontada sensacional, cruzó la línea de meta en tercera posición. A falta de una carrera, la que se disputará en Jerez el próximo día 18 de noviembre, el piloto con más posibilidades para alzarse con el campeonato es José Angel Sasiambarrena.

La carrera del Campeonato de Velocidad se vio complementada con las Copas Renault 5 y la Fórmula Fiat y Fórmula Ford. Las Copas Renault se vieron involucradas en una bochornosa polémica. La carrera de la Iniciación fue anulada al realizarse una salida defectuosa por culpa del semáforo. Los comisarios tras esto decidieron anular la carrera tras cumplirse las vueltas programadas, en vez de pararla inmediatamente, con las desagradable sorpresa por parte de los participantes que se habían empleado a fondo para conseguir un buen resultado. Al hilo de esto, protestamos enérgicamente por la actuación de los comisarios a lo largo del fin de semana en este circuito de Calafat. El uso de las banderas brilla por su ausencia.

En la Copa Renault 5 Turbo hay que citar el rotundo triunfo de Juan Ridruejo, que se vio empañado por la vergonzosa actuación de Santiago Moya. En las primeras vueltas lo tocó Eduardo de Aysa, por lo que Moya decidió olvidarse de la carrera y ralentizar su marcha para esperar a De Aysa y entorpecerle su carrera. Esto lo hizo varias veces y al final decidió echarlo de la pista. La Dirección de Carrera con el informe de los comisarios deportivos y la declaración de Moya ha enviado un dossier a la Federación para que decida en consecuencia. Lo cierto es que un incidente de este tipo no debe quedar impune y tras establecer responsabilidades hay que aplicar el reglamento hasta sus últimas consecuencias. Volviendo al aspecto deportivo, la segunda posición la ocupó Julio Diéguez, que carrera a carrera ha ido realizando mejores actuaciones, mientras que José M. Jiménez fue tercero.

En la Fórmula Fiat Uno se pudo contemplar un bonito espectáculo. Por un lado estuvo la lucha que mantuvieron Juan Durán y David Bosch por la victoria, en la que tras alternarse varias veces en la cabeza cruzaron la meta en estas posiciones. Por otro estuvo la pugna que mantu-

vieron Javier Díaz, Miguel Angel de Castro y Eusebio Güell por la tercera posición, que fue para Javier Díaz. Este piloto, que partió desde posiciones retrasadas en la parrilla al romper el motor de su monoplaça en los entrenamientos, remontó espectacularmente hasta conseguir la tercera plaza. El líder provisional del certamen, Angel Burgueño, ha visto como se le ha complicado la consecución del título al no cruzar la línea de meta.

En la Fórmula Ford de nuevo se volvió a imponer con autoridad Pedro Martínez de la Rosa; a una mecánica excepcional hay que sumar sus buenas cualidades que le hacen en España invencible. La segunda posición fue para Roger Morback que realizó toda la carrera en solitario; tercero fue Rodríguez, que ocupó esta plaza una vez que Iván Arias quedó eliminado al romperse el motor de su montura. La salida de la carrera tuvo que repetirse dos veces al producirse en la primera de ellas una méléé en la que se vieron involucrados Enrique Gluckman y Alvaro de Arenzana que más tarde no pudieron tomar parte en la carrera al quedar muy dañados sus coches. Tras esta carrera Pedro Martínez de la Rosa se ha proclamado campeón a falta de la última carrera que falta por disputarse en Jerez.

## CLASIFICACIONES

### CAMPEONATO DE VELOCIDAD

1º L. P. Sala (Alfa Romeo 75), 38.06.38 2º J. A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth), 38.07.22. 3º C. Palau (Renault 21 Turbo), 38.19.03. 4º J. Mora (Citroen AX Sport), 38.21.50. 5º S. M. Cantero (BMW M-3), 38.38.99.

### COPA RENAULT 5 TURBO

1º J. Ridruejo, 27.26.86. 2º J. Diéguez, 27.44.55. 3º J. M. Jiménez, 27.46.39. 4º F. Castillo, 27.49.23. 5º R. Alonso, 27.50.73.

### FORMULA FORD 1.600

1º P. Martínez, 22.27.49. 2º R. Morback, 22.44.33. 3º R. Rodríguez, 23.03.87. 4º V. Cunill, 23.06.02. 5º A. Cutilas, 23.20.77.

### FORMULA FIAT UNO

1º J. Durán, 26.58.93. 2º D. Bosch, 26.59.13. 3º J. Díaz, 27.01.25. 4º M. A. de Castro, 27.07.97. 5º E. Güell, 27.10.91.

DEPORTE

¡QUE DOBLETE!  
Nelson Piquet recogió los frutos de una estrategia perfecta.



## GRAN PREMIO DE AUSTRALIA DE FORMULA 1

# ¡QUE FIN DE FIESTA!

EN el actual Campeonato, cuando todo estaba decidido y el último chispazo de vida consistía en la polémica entre Senna y Prost por los hechos ocurridos en Suzuka, en Adelaide se ha concluido la presente temporada con el Gran Premio más emocionante de los dieciséis disputados este año.

Por una parte, Senna quería demostrar

claramente que hubiese ganado su segundo título de Campeón del Mundo aunque Prost se hubiera adjudicado la victoria en Suzuka; por lo tanto, las primeras palabras pronunciadas por Senna a los periodistas antes de comenzar los entrenamientos fueron: «Este Campeonato lo he ganado yo a lo largo de la temporada. Sin embargo, Prost quiere hacer ver que lo ha

perdido en Suzuka y los estúpidos le han creído. Aquí volveré a demostrar que yo soy el Campeón del Mundo». Dichas estas palabras, Magic Senna se metió en su coche y emprendió un fin de semana de lo más agresivo, aunque según él, no estaba muy motivado. De hecho, se adjudicó los mejores tiempos, tanto en los entrenamientos libres como en los cronometra-





dos, y coronó su actuación previa a la carrera con la pole-position número cincuenta y dos de su palmarés, al rodar en el tiempo de 1.15.671, registrado en la primera sesión de clasificación. Por el contrario, en el seno de Ferrari se planteaban dos posturas totalmente diferentes: Nigel Mansell quería despedirse de Ferrari con una victoria, simplemente en virtud de su agradecimiento a los «tifosi» y a su innato espíritu de lucha. Sin embargo, Prost pasaba olímpicamente de entrar en rivalidades o demostraciones, ya que estaba más malhumorado que nunca, y en su mente rondaba y rondaba la idea de abandonar la Ferrari y la Fórmula 1 a la vez.

En cuanto a la lucha por la pole-position, una vez más se repitió la eterna historia, con los dos McLaren-Honda en la primera fila, seguidos por los dos Ferrari y, como era de esperar en un circuito como éste, donde la diferencia de potencia entre los motores se iguala, Jean Alesi protagonizó una vuelta de clasificación memorable, en la que rodó tan al límite como pocas veces se ve en la Fórmula 1. Su premio fue poder situarse en la tercera fila, por detrás de los Ferrari y por delante de los Williams-Renault y Benetton-Ford.

Por razones consabidas, el circuito «semiurbano» de Adelaida reúne unas caracte-

**SIN ILUSION**  
Todo estaba perdido para Alain Prost. Su compañero Nigel Mansell desarrolló una carrera descabellada, que le costó la posible victoria.



terísticas que penalizan seriamente los frenos, las suspensiones y el cambio, y la elección de los neumáticos acertados para la carrera, es de una importancia determinante. De hecho, la mayoría de los equipos había elegido un compuesto que les permitiera llegar al final de la carrera sin tener que cambiar las cubiertas. Esta estrategia tiene su talón de Aquiles en los primeros compases de la carrera, momento en que los monoplazas ruedan con su peso máximo, y si hay una lucha encarnizada durante las primeras veinte vueltas, el final es trágico en cuanto a los neumáticos y los frenos. A pesar de esa espada de Damocles que cuelga sobre cada piloto, en Adelaida, Gerhard Berger y Mansell emprendieron una carrera al límite de

sus posibilidades desde la salida. Accidentalmente, Berger desconectó el encendido de su coche y se salió inevitablemente de la pista. Este tipo de errores son bastante característicos del piloto de McLaren, y a partir de este abandono se estableció la lucha entre Senna y Mansell. El Ferrari 641/2 del «León Inglés» estaba regulado, al igual que el de Prost, con más carga aerodinámica para tener más tracción en los tramos lentos. Sin embargo, en recta eran sensiblemente más lentos que el McLaren de Senna. Hasta empezar con los doblajes, ambos pilotos rodaban al límite de sus posibilidades, pero Senna fue más decidido y preciso en los adelantamientos al encontrarse con los rezagados. A la vista de la diferencia creada entre ambos, Mansell rodaba todavía más rápido para recuperar, y se adjudicó repetidas vueltas rápidas.

Según la estrategia planteada, Ferrari, McLaren, Benetton y Williams no tenían previsto cambiar neumáticos, aunque a la vista del régimen a que se estaba rodando, algo tenía que pasar hacia la mitad de las ochenta y una vueltas de que costaba el Gran Premio. Como de costumbre, Prost no hacía ningún esfuerzo por mejorar su quinta posición, aunque el profesor se guardaba en la manga el as de la estrategia, que consistía en conducir con precaución para llegar al final de la carrera con los neumáticos y la mecánica sin castigar.

Al margen de la lucha entre los hombres de McLaren y Ferrari, Piquet representaba una seria amenaza. Como se ha dicho anteriormente, los motores de gran potencia no pueden desarrollar todo su poderío en Adelaida, y por lo tanto, las diferencias se igualan un poco. Esta razón y el excelente equilibrio logrado en su Benetton-Ford B190, le permitieron situarse en la tercera posición. Además Piquet era el más rápido en recta debido a la regulación aerodinámica, y la modesta potencia de su motor Ford-Cosworth V8-F1 serie IV, no penalizaba tanto los neumáticos en las aceleraciones.

Al cumplirse la vuelta cuarenta y cinco, Mansell empezó a acusar la degradación total de sus neumáticos. A pesar del problema, tardó en entrar en boxes para cambiarlos, error que favoreció a Berger y Prost que le seguían de cerca, y que luchaban entre ambos para lograr la tercera posición. Por fin Mansell cambió los neumáticos, operación en la que perdió unos quince segundos en total.

Mientras tanto, Berger se pasó de frenada, saliéndose de la pista, error que

ADELAIDA EN BREVE

ESTE Gran Premio de Australia ha significado el número cincuenta y dos de su palmarés, al rodar en el tiempo de 1.15.671, registrado en la primera sesión de clasificación. Por el contrario, en el seno de Ferrari se planteaban dos posturas totalmente diferentes: Nigel Mansell quería despedirse de Ferrari con una victoria, simplemente en virtud de su agradecimiento a los «tifosi» y a su innato espíritu de lucha. Sin embargo, Prost pasaba olímpicamente de entrar en rivalidades o demostraciones, ya que estaba más malhumorado que nunca, y en su mente rondaba y rondaba la idea de abandonar la Ferrari y la Fórmula 1 a la vez.

los pilotos, así como en otra junta a varios campeones del mundo, entre los que se encontraba Ayrton Senna.

El posible contrato entre Michael Andretti y Benetton se ha quedado en agua de borrajas. Las razones son múltiples, aunque el punto más importante ha consistido en una falta de entendimiento entre patrocinadores. En vista de lo ocurrido, se abren más posibilidades para Roberto Moreno a la hora de ocupar el puesto del italiano Alessandro Nannini.

En un aeropuerto cercano a Londres, McLaren volvió a ensayar la pasada semana con un «monoplaza laboratorio» con el cambio semiautomático diseñado por Tyler Alexander y supervisado por los cónyuges Weisman. La utilización de dicho cambio está prevista para la segunda mitad de la próxima temporada.

Ya es una realidad. En Marbella se construirá un circuito ovalado para disputar carreras con los coches de la Fórmula 1. Por lo visto, el empresario Ernie Huppert -organizador del Gran Premio de Austria- ha comprado una importante superficie de terreno en las proximidades de Marbella para construir una pista ovalada tipo Indy, en la que se disputarán carreras del campeonato 1992.

La retransmisión realizada por la televisión australiana ha sido, sin duda alguna, la mejor de la temporada. El dinamismo del intercambio de imágenes y los diferentes puntos ópticos donde se situaron las cámaras de televisión, colaboraron de forma esencial para convertir la retransmisión del Gran Premio en un espectáculo de lo más emocionante.

El profesor Alain Prost tenía un «cabreo importante» en Adelaida. En primer lugar, amenazó a los periodistas con marcharse de una rueda de prensa convocada por Marlboro, si alguien le importunaba con alguna pregunta indiscreta. Más tarde abandonó la «briefing» antes de que acabara, razón por la que será multado. Por último se negó a posar en la foto recuerdo de todos

aprovechó el profesor para colocarse tercero, a treinta segundos de Senna y a diez de Piquet.

Mientras Senna rodaba tranquilamente hacia la victoria seguido por Piquet, Mansell regresó a la pista con neumáticos nuevos y acosaba brutalmente a Berger hasta adelantarlo a final de recta. Sin perder tiempo fue a por Prost, que al tener el coche en una clara inferioridad de condiciones, le dejó adelantar sin poner la más mínima resistencia.

La vuelta 61 fue fatídica para Senna; además de empezar a acusar los primeros síntomas de fatiga en los frenos y en los neumáticos, se le quedó el cambio en punto muerto cuando iba a engranar la segunda velocidad. Eso causó su salida de pista, y fue a chocar contra la barrera de neumáticos. Consecuencias físicas para el brasileño ninguna; sin embargo, se volvió a repetir lo ocurrido en Mónaco hace tres temporadas: un accidente «inexplicable» le privó de la victoria.

A la vista de lo acontecido, Piquet rodaba hacia una victoria poco segura, ya que Mansell, en plena forma, rodaba un segundo y medio más rápido en cada vuelta. En los últimos compases de la carrera, todo hacía suponer que el piloto británico adelantaría a Piquet por ser superior en el amplio sentido de la palabra, pero a pesar de tener los laureles al alcance de la mano, Mansell se pasó de frenada en la última ocasión que tenía para ocupar la primera posición. En ese momento, Piquet demostró tener tesón y maestría de sobra. Siguió impertérrito hacia la meta, que cruzó poco después adjudicándose así su segunda victoria consecutiva en este final de temporada.

El resultado de Piquet ha confirmado una vez más su teoría: que con un motor fiable de ocho cilindros y un coche bien equilibrado se puede hacer frente a los «grandes» si se plantea una estrategia acertada y llevada a la práctica con inteligencia. No se puede decir lo mismo de Mansell, que demostró una vez más tener un pie derecho de tres kilos de peso, y un cerebro de tres gramos. Sin embargo, Prost posee ambas cosas de igual peso, y por eso es el profesor.

McLaren ha logrado por tercera vez consecutiva el título de constructores y de pilotos. En este caso, la escudería de Woking no tenía el mejor coche, pero sí el mejor piloto y el más indisciplinado. Por el contrario, Ferrari ha perdido ambos campeonatos por haber cometido más errores que McLaren, a pesar de tener el piloto más estratega y el mejor monoplaza.

A la vista de lo ocurrido en este final de temporada, cabe decir que Ferrari, con su habitual «casino» ha echado a perder las buenas bases marcadas por John Barnard, y el acertado trabajo de Enrique Scalabroni sobre la evolución del 641/2, en el que modificó el chasis, las suspensiones y buena parte del concepto aerodinámico.

Evidentemente, Senna es el Campeón del Mundo porque ha sido el mejor, y sin quererlo admitir, ha podido precipitar su victoria gracias a la falta de algún artículo en el reglamento de la FISA que haga respetar la ética deportiva de que tanto carece la Fórmula 1.

(Las fotografías de este reportaje pertenecen a las sesiones de entrenamientos)

Gigi Corbetta



ERRORES IMPERDONABLES  
Una vez más Gerhard Berger cometió fallos incomprensibles.

PARRILLA DE SALIDA

27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 15 671	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 16 244
2. N. Mansell (Ferrari) 1 16 352	1. A. Prost (Ferrari) 1 16 365
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 16 837	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 17 156
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 17 173	10. R. Moreno (Benetton-Ford) 1 17 437
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 17 596	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 17 827
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 18 351	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 18 730
3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 18 738	16. I. Capelli (March-Judd) 1 18 843
22. A. de Cesaris (BMS Dallara-Ford) 1 18 858	15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 18 860
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 18 886	12. J. Herbert (Lotus-Lamborghini) 1 19 091
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 19 202	24. C. Morbidelli (Minardi-Ford) 1 19 347
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 19 476	14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 19 722
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 19 858	30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 19 970
7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 20 218	17. G. Tarquini (AGS-Ford) 1 20 296

NO CLASIFICADOS

M. Alboreto (Arrows-Ford), 1 20 545 Y. Dalmas (AGS-Ford), 1 20 570 A. Caffi (Arrows-Ford), 1 20 609 B. Gachot (Coloni-Ford), 1 23 135

CLASIFICACION FINAL

1. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 49 44 570. 2. N. Mansell (Ferrari), a 3 129. 3. A. Prost (Ferrari), a 37 159. 4. G. Berger (McLaren-Honda), a 46 862. 5. T. Boutsen (Williams-Renault), a 1 51 160. 6. R. Patrese (Williams-Renault), a 1 vuelta. 7. R. Moreno (Benetton-Ford), a 1 vuelta. 8. J. Alesi (Tyrrell-Ford), a 1 vuelta. 9. P. Martini (Minardi-Ford), a 2 vueltas. 10. N. Larini (Ligier-Ford), a 2 vueltas. 11. P. Alliot (Ligier-Ford), a 3 vueltas. 12. S. Modena (Brabham-Judd), a 4 vueltas. 13. O. Grouillard (Osella-Ford), a 7 vueltas.

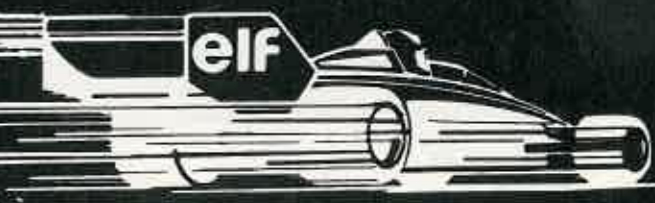
CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 78 puntos. 2. A. Prost, 71 puntos. 3. N. Piquet, 43 puntos. 4. G. Berger, 43 puntos. 5. N. Mansell, 37 puntos. 6. T. Boutsen, 34 puntos. 7. R. Patrese, 23 puntos. 8. A. Nannini, 21 puntos. 9. J. Alesi, 9 puntos. 10. R. Moreno, 6 puntos. 11. I. Capelli, 6 puntos. 12. A. Suzuki, 6 puntos. 13. E. Bernard, 5 puntos. 14. D. Warwick, 3 puntos. 16. A. Caffi, 2 puntos. 17. S. Modena, 2 puntos. 18. M. Gugelmin, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren-Honda, 121 puntos. 2. Ferrari, 110 puntos. 3. Benetton-Ford, 71 puntos. 4. Williams-Renault, 57 puntos. 5. Tyrrell-Ford, 16 puntos. 6. Larrousse-Lamborghini, 11 puntos. 7. Leyton House-Judd, 7 puntos. 8. Lotus-Lamborghini, 3 puntos. 9. Arrows-Ford, 2 puntos. 10. Brabham-Judd, 2 puntos.

elf  
el aceite nacido de la competición.







### RALLYE COSTA DE MARFIL O'REILLE RECUPERA EL LIDERATO

**S**ORPRENDENTE vencedor en 1989, el piloto francés Alain O'Reille ha vuelto a subir al podio al lograr la tercera posición en el rallye Costa de Marfil con su Renault 5 GT Turbo de grupo N, arrebatándole de nuevo la primera posición de la Copa FIA de grupo N a Gustavo Trelles.

Al piloto uruguayo le bastaba una

segunda posición para adjudicarse automáticamente el Trofeo ante la ausencia del finlandés Tommy Makinen, segundo clasificado, de la prueba africana y la no participación declarada del equipo Renault en el próximo RAC de Inglaterra. Sin embargo, el campeón español de rallyes sobre tierra no tenía excesiva fortuna y se saltó de la carretera en el primer sector competitivo camino de Abengourou, lanzando su Lancia Delta Integrales contra un árbol. A partir de ese momento Alain O'Reille se despreocupaba de luchar por la primera posición como el año anterior, bastándole la victoria de grupo para conseguir su objetivo. Únicamente problemas con los amortiguadores le retrasaban durante la primera etapa, pero una vez solucionados le permitían alcanzar al local Alain Ambrosino, falto de potencia al volante de su nuevo Nissan March Superturbo.

Con 55 puntos, Alain O'Reille es por el momento el nuevo líder de la Copa FIA contra los 52 puntos de Trelles y los 46 de Makinen. Debiendo descontar cuatro puntos de su casillero caso de acudir a los bosques ingleses y sin mu-

chas posibilidades frente a los vehículos de tracción total, al francés deberá contemplar la lucha entre el uruguayo y el finlandés quien todavía tiene una oportunidad de victoria caso de un nuevo abandono del piloto de la escudería Lancia.

La prueba fue ganada por el sudvietnamita residente en Costa de Marfil, Patrick Tauziac que de esta forma se convierte en el primer piloto de un país asiático en ganar una prueba del campeonato del mundo de rallyes. El primer líder fue sin embargo su compañero de equipo, el japonés Kenjiro Shinozuka antes de destruir la suspensión delantera de su Mitsubishi Galant VR 4 oficial contra un tronco, penalizando ocho minutos. El piloto nipón recuperaba la primera posición al pinchar Tauziac durante la segunda etapa, pero Shinozuka se tragaba literalmente una enorme zanja señalada en el road-book y en sus notas, de la que el Mitsubishi salía con el tren delantero y el radiador destruidos para abandonar allí mismo.

Fotos: André Marzoli

### CLASIFICACION FINAL

1 Tauziac-Papin (Mitsubishi Galant VR 4), 4 horas y 54 minutos de penalización; 2 Stohl-Rohringer (Audi 90 Quattro), a 1h y 02m; 3 O'Reille-Roisard (Renault 5 GT Turbo), a 2h y 23m; 4 Ambrosino-Le Saux (Nissan March Superturbo), a 3h y 14m; 5 Servant-Charbonnel (Toyota Corolla 16V), a 3h y 31m...

#### COPA FIA GRUPO N

1 Alain O'Reille, 55 puntos; 2 Gustavo Trelles, 52; 3 Tommy Makinen, 46; 4 Jorge Recalde, 27; 5 Ernesto Soto, 25



### JARAMA CLASICO JOYAS EN ACCION

**C**IENTO ocho coches clásicos de todas las épocas se dieron cita en el madrileño circuito del Jarama con ocasión de la concentración anual organizada por la Asociación Española de Clásicos Deportivos. Unos y otros, a pesar de su antigüedad, demostraron en pista que todavía son capaces de competir con dignidad, incluso frente a coches más modernos.

Cinco carreras compusieron la matinal y en ellas los Porsche, un espléndido Lancia Stratos de Sagimón, y el Lotus Super Seven de Balba González Camino, demostraron ser los más preparados.

Además de las distintas carreras, se celebró, al final de la concentración, una exhibición en la que los Ferrari se

constituyeron en protagonistas, con una preciosa barqueta 212 encabezando la comitiva.

Los F40, 348, 328, 275, Dino, etcétera pusieron el sonido a la concentración, en la que destacó la presencia de dos preciosos Aston Martin de los años treinta, así como una nutrida muestra de los clásicos deportivos americanos, con los Corvette y los Ford Mustang objeto del



interés del mucho público que se desplazó al Jarama para contemplar a las joyas de la historia del automóvil en acción.

### RALLYES FIEBRE MUNDIAL

**P**ARECE ser que los pilotos españoles van a dar al fin el salto al mundial, ayudados por el éxito de Sainz. Bardolet es muy probable que participe en algunas pruebas del 91, con un Ford del equipo británico.

Jesús Puras, flamante Campeón de España, es uno de los pilotos que se barajan en las quinielas internacionales. Así, el equipo Mazda, que busca un sustituto para Timo Salonen (fichado por Mitsubishi), ha sondeado al piloto español. Jesús, que en la temporada 91 espera correr tres pruebas del mundial con la Jolly, se ha limitado a contarles sus planes a los japoneses, que no han tomado ninguna decisión y siguen contactando con otros pilotos meridionales. Lo que de verdad cuenta es que otro piloto español «suenen» en los ambientes internacionales.

Más fichajes: el piloto francés Patrick Tambay podría conducir un Subaru Legacy oficial en algunas pruebas del mundial.

pero equipadas con neumáticos de carretera. El espectáculo es de primer orden y los pilotos que toman parte están reclutados de múltiples especialidades aunque la estrella es el endurista galo -Campeón del Mundo en 1989- Laurent Pidoux y sus delphin Gilles Salvador y Stéphane Chambon. La réplica española no era para menos y así los grandes del cross, el enduro y la velocidad se dieron cita. Destaquemos a Juan Garriga, Alberto Puig y Alex Crivillé entre los pilotos de Gran Premio. El primero fue decimosexto aunque manifestó faltarle entrenamiento; el segundo, muy espectacular, terminó noveno mientras que Alex Crivillé prefirió renunciar tras caer en los entrenamientos y lastimarse una mano. Entre los otros españoles el mejor fue el incombustible Ignacio Bultó

que terminó quinto absoluto aunque también destacaron Martínez de la Rosa, Alvaro Bultó y Arcarons que finalizaron respectivamente séptimo, octavo y décimo mientras que Xavi Ribá ganó en la categoría de Trail en la que se toma parte con motos de serie. El vencedor absoluto fue Chambon seguido de Pidoux que se benefició de una ligera salida de pista de Salvador. Sin embargo todavía había un aliciente más y era el constituido por los espectaculares Quads entre los cuales el mejor fue el galo Jacques Bontoux que dominó con total autoridad lo que le permitió conservar la cabeza de carrera hasta el final pese a un pinchazo en las últimas vueltas que hizo posible que Dayrat casi le cazase.

Texto y fotos: José Luis Aznar



### SUPERTRACK DE BARCELONA SIEMPRE DERRAPANDO

**P**OR segunda vez, Can Padró ha sido escenario del Supertrack de Barcelona organizado por Pro Motor. Es esta una prueba de reciente implantación en nuestro país y que como tantas otras iniciativas espectaculares nos viene de Estados Unidos y ha sido traída a Europa por nuestros vecinos los galos que han instaurado incluso un Campeonato Nacional. En esencia es lo mismo que el Rallycross pero para motos, es decir un trazado mixto de asfalto y tierra batida en el que se corre con motos de trail, cross o enduro



### BOXES

**MARC GENE** se ha proclamado Campeón de España de Karting en la categoría Senior en Llíça del Vallés. Con este resultado el pequeño de los Gené sigue la trayectoria de su hermano Jordi. En segunda posición se clasificó Genís Marco, mientras que Jesús Pérez fue tercero.

**DERECK WARWICK** pilotará el segundo Subaru Prodrive en el próximo RAC Rallye de Inglaterra, ocupando la plaza inicialmente prevista para el belga Gregoire de Mevius. Con su actuación sigue la tradición de los pilotos británicos de cir-

cuitos de participar en este rallye.

**EL RALLYE DE CATALUNA**, puntuable para el Mundial de la especialidad, cambia de fechas, la prevista inicialmente del 30 de octubre al 2 de noviembre, debido al puente de la festividad de Todos los Santos pasará a disputarse del 3 al 7 de noviembre, en plena semana, para evitar atascos. Carlos Sainz ha tenido la ocasión de recorrer los tramos cronometrados de Tierra, mostrándose plenamente satisfecho de ellos, destacando la ausencia de barro y polvo.

**FINALMENTE** será Dario Cerrato el piloto italiano que participe en el Rallye Valeo este fin de semana. La lucha Puras-Bardolet-Cerrato puede ser apasionante.

**SIGUIENDO** con el Valeo: Moratal tomará parte con un Corsa GSi, porque su Kadett le ha sido prestado a Luis Climent, que con este coche podrá defender mejor su cuarta plaza en el Campeonato de España. Es probable que Borja, por una vez, no tenga en el asiento de la derecha a su fiel Alfredo Rodríguez.

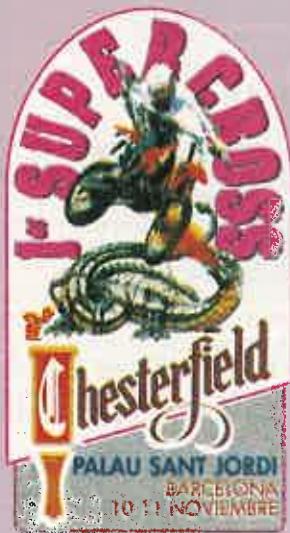
**JORDI PUJOL** ha visita-

do las obras del circuito de Montmeló en Cataluña y ha podido comprobar sobre el terreno la buena marcha de las mismas. Un proyecto en el que está muy interesada la Generalitat.





**LA GRAN CITA**



ESTE fin de semana tendrá lugar en el Palacio de Sant Jordi de Barcelona el I Supercross Chesterfield, organizado por la revista Sólo Moto. Estarán presentes cuarenta pilotos de la especialidad entre los que se encuentra Ricky Johnson. El diseñador del circuito es Jerry Stansbury, quien ha previsto que los pilotos superen saltos de hasta 30 metros. Además los aficionados tendrán la oportunidad de visitar el «Sólo Moto Show» con las novedades del 91. En directo en TVE-2, domingo 11 a las 17:15.

Más información:  
Tel. (93) 415 08 36

**CARRETERAS EN OBRAS**

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

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

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

**LO QUE HAY QUE VER**

**CARRERAS AMERICANAS**

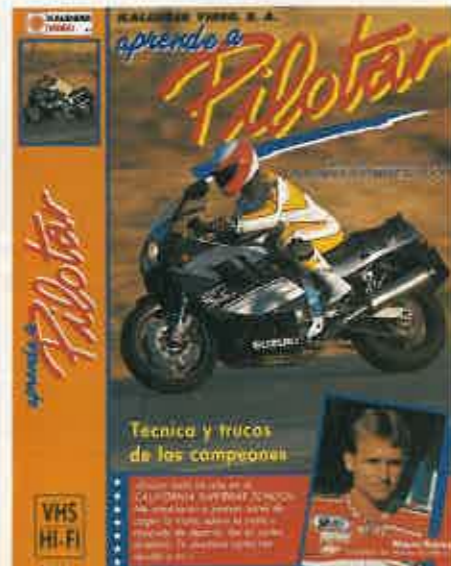
HIP, HIP, HURRA de Tele 5, ofrece subida en cuevas de prototipos y «Stock Cars». Será el sábado 10 a las 17:30 y repetición el domingo a las 11:30.

**DE PELICULA**

**APRENDER A PILOTAR**

CASI dos horas repletas de información y consejos para que, paso a paso, usted conozca las técnicas de pilotaje del «California Superbike School», que en nueve años ha adentrado a más de 16.000 alumnos entre los que se encuentran Wayne Rainey y Eddie Lawson. El curso es presentado por Keith Code, fundador y director, valiéndose de medios visuales para las demostraciones prácticas, dibujos, diagramas y animación por computadora.

Precio: 3.995 pesetas  
De Venta: en librerías y grandes almacenes.



**UNA VUELTA POR...**

**AUTO RETRO EN PERPIGNAN**

POR decimosegunda vez se celebrará en Perpignan, Francia, el Auto Moto Retro que constará de exposiciones de vehículos de colección y prestigio y una feria del coche y de la moto, todo ello organizado por el Antic Auto Club Catalán. El evento tendrá lugar los días 24 y 25 de noviembre en el Palacio de Exposiciones de la citada ciudad, con una extensión de 8.000 metros cuadrados.

Más información: Jacques Braney  
Tel. 07 33 68 22 10 65, Fax: 68 61 01 66

**DEPORTE**

**VUELTA A CATALUÑA**

LOS aficionados al motociclismo podrán disfrutar este fin de semana de las siguientes pruebas: Mundial de Superbikes en Australia, Tramos cronometrados en San Sebastián, Trial Junior en Igualada (Barcelona) y Vuelta Motociclista a Cataluña, del Campeonato de España de Rallyes.



**RALLYE VALEO**

LOS días 9 y 10 y 11 de noviembre, los alrededores de Madrid, serán testigo de uno de los acontecimientos deportivos más multitudinarios del calendario: el VII Rallye Internacional Valeo, valedero para el Campeonato Europeo, Nacional y Centro, Desafío Peugeot y Citroën, Copa Renault de Rallyes y Copa Opel. Las salidas para las dos etapas, asfalto y tierra, se efectuarán como siempre desde el Estadio Santiago Bernabéu a las 10:00. La entrega de premios es el día 11. Ese fin de semana se correrá en Albacete la Copa AX y el Trofeo de España de Vehículos Históricos.

Más información: Hotel Aitana,  
Pº Castellana, 162. Tel. (91) 250 71 07

**CURSOS**

**COMO LOS CAMPEONES**

FORMULA Club ya tiene todo preparado para impartir su curso de F-3.000 en el circuito de Jerez durante los días 23 y 24 de noviembre (recordamos de nuevo la cita en el circuito del Jarama el 13 y 14 de noviembre). Como siempre, las plazas son muy limitadas por lo que recomendamos que los interesados se pongan en contacto hoy mismo con los organizadores.

Tel. (91) 657 04 67  
Precio: 125.000 pesetas

**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

Coordina Lourdes Bravo



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,  
ni el turbo intercooler,  
ni las 16 válvulas  
le sirven de nada...  
si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



**BOSCH**



EN CITROËN

*Su coche usado, con garantía por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.  
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

**Garantía hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

10 de noviembre de 1990

Núm368 • 300 ptas.

**CLIO GASOLINA O DIESEL**

**CON GASOLEO, 242  
PESETAS MENOS  
CADA 100 KMS.**



**COMPARATIVA CELICA-F18**

**CARLOS SAINZ  
VOLO MUY ALTO**

**NOVEDAD**



**MITSUBISHI GTO, FERRARI JAPONES**

