

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de noviembre 1990

Núm.369 • 300 ptas.

SEAT TOLEDO



LA GRAN
NOVEDAD DEL 91



COMPARATIVA

BERLINAS DE 2,5 MILLONES



RENAULT 21 TXE • PEUGEOT 405 SRI • NISSAN PRIMERA SLX • OPEL VECTRA 2.0i CD • FORD SIERRA 2.0i GLS

Si usted no conoce aún el placer de conducir un GTI quizá sea porque no existía el nuevo Tipo GTi.e. 1.800



Nuevo Tipo GTi.e. 1.800

Tratándose de un GTI podríamos comenzar diciéndole que se abrochara los cinturones de seguridad, que acelerara, que sintiera sus 110 CV. y que los galopara, pero empezaremos hablándole de placer.

Aíslese, cierre la puerta, mire hacia atrás y comience a disfrutar del espacio. Ahora gire, pero hágalo con una sola mano, la dirección es asistida. ¡Exacto!, su panel está digitalizado, el cierre de puertas centralizado y sus ventanillas son eléctricas. Y ahora, mientras los demás duermen,

sienta el placer de conducir un GTI con todas sus prestaciones: 110 CV., 1.800 c.c., sistema de frenos potenciado y neumáticos de perfil bajo.

Deje que toda su fuerza llegue suavemente hasta la barrera de los 187 Km/h. sin esfuerzos ni sorpresas.

A todo esto nos referíamos cuando le hablábamos en el titular del placer de conducir el Tipo GTi.e. 1.800.

Opcionales: Aire acondicionado, techo abreible eléctrico o manual y ABS.

P.V.P. 1.900.570 Ptas.

FIAT
TECNOLOGÍA LIDER

CON O SIN PLOMO

UNA CRISIS POCO COMUN

A pesar de los pesares, el mes de octubre ha supuesto un nuevo tropiezo para la industria del automóvil, que ha registrado una caída global de las ventas de un 20 por ciento respecto al mes de octubre de 1989. Ante esta situación hay dos posturas, la de los profesionales del sector y la de los políticos. Los primeros lo ven con gran preocupación. Los segundos, consideran que el descenso no se plantea en niveles de gravedad o alarma roja. Entretanto, el usuario medio espera... y la Administración también.

Si bien es verdad que España sigue siendo un país por motorizar, no lo es menos que el pasado año todos sabíamos que el récord de ventas logrado no volvería a alcanzarse. El mercado tendrá que seguir creciendo, pero moderadamente. De ahí a que marcas como Renault, Ford, Opel y Seat registren descensos del 26, 36, 34 y 39 por ciento en este mes, media un abismo. Y es que las cosas no están claras. El usuario tiene dudas. No hablemos ya del precio del dinero o de las dificultades crediticias. Si hay una nueva estimación de la renta catastral, si hay incertidumbre sobre el precio de la gasolina y si sobre nuestras cabezas planea una incógnita llamada IVA, se explican bastantes cosas.

En ese sentido, el presidente del grupo PSA, de las marcas Peugeot y Citroën, fue muy claro en su comparecencia en Madrid la semana pasada para recibir las Válvulas de Motor 16 y el premio de «Hombre del Año Eurauto». «Si el gobierno quiere hacer ciertas cosas -dijo-, que las haga y si no las va a hacer, que no las haga, pero que lo diga rápidamente». Calvet pidió claridad y concreción sobre lo que se piensa en materia fiscal respecto al automóvil. Calvet sabe que ése es uno de los condicionantes principales del mercado español, del retraimiento de una buena parte de los usuarios. Los que dudan dejarán de hacerlo cuando se sepan datos y plazos concretos del tema en cuestión. Hasta entonces es muy posible que el descenso siga su curso con el respaldo de la Crisis del Golfo Pérsico.

Alberto Mallo.



Claudio Aranzadi, ministro de Industria, expone sus puntos de vista a Jacques Calvet, en presencia de Antonio Garrigues.



- 14 ACTUALIDAD**
Entrega del Premio Válvulas
- 20 LO ULTIMO**
Seat Toledo
- 44 LO ULTIMO**
Bulgari
- 48 LO ULTIMO**
Fiat-Elaz «A 93»
- 52 AL VOLANTE**
MCA Centenaire
- 54 FRENTE A FRENTE**
Nissan Primera contra sus rivales
- 66 A FONDO**
Opel Omega 2.6i CD



- 73 A FONDO**
Alfa Romeo 75 Trofeo IE
- 76 FUERA DE SERIE**
Classic Roadster, LTD
- 80 MOTOS**
Honda Shadow
- 104 DEPORTE**
McLaren-Honda MP4/5B
- 112 DEPORTE**
Rallye Valeo

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

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 Victor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, José Luis Anar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilhery (Francia); Daniel Monteveur (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Thierher (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Redacción: Ana María Parón. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesind de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automercado: Mª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Ruf. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Martín 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: 407.66.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423.91.38. Fax: 424.80.03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392.40.06. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43.22.11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprenta: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfonos: 327.13.38, 327.15.67, 327.14.58 y 327.15.26.

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



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

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

RUIZ NICOLI EWDB



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.





GRACIAS

FALLECIMIENTO

Hace escasos días falleció en Madrid Don Juan de Salas Merle, padre de Juan Tomás de Salas, Presidente del Grupo 16 y de Ernesto de Salas, compañero en la redacción de Motor 16. Desde estas líneas queremos dar las gracias a cuantas personas nos han expresado sus condolencias.



EN VOZ BAJA

● El gran patrón de Volkswagen, Carl Hahn, podría retirarse el año próximo, por motivos de edad.

● La firma Ford ha firmado un acuerdo con la sociedad Orbital para el desarrollo de un motor de dos tiempos e inyección directa que podrían utilizar los coches de finales de los 90.

● Noboru Hatakeyama, titular del poderoso Ministerio de Comercio Internacional Japonés ha declarado estar dispuesto a limitar por cierto tiempo sus exportaciones hacia Europa. Pero los coches fabricados por las filiales de las empresas japonesas en terceros países no deberán contabilizarse en esta esperanzadora limitación.

RENAULT-VOLVO

LUZ VERDE DE LA CE

LA Comisión Europea ha dado luz verde a la operación de fusión entre las empresas Renault y Volvo. Este es el primer caso de aplicación del nuevo reglamento sobre fusiones y concentraciones que entró en vigor el pasado septiembre y que confiere al órgano ejecutivo de la CE el poder de decisión en las operaciones de trasvase de acciones entre grandes empresas con intereses en más de un país de la Comunidad. Por otra parte, en Bruselas no se ha recibido aún, notificación oficial de la compra de Enasa por Fiat, operación que también debe ser supervisada por las autoridades comunitarias.

EN EL AGUA

EL ÚLTIMO ANFIBIO

A QUI está, tan tranquilo, siempre seguro de sus posibilidades, mientras navega por las aguas del Támesis. Es el último Land Rover anfibio creado por los diseñadores británicos de Special Vehicle Operations, el departamento de la marca especializado en preparaciones especiales. El modelo de la imagen, el One Ten, recientemente importado en nuestro país, alcanza los 112 kilómetros por hora en terreno firme y los siete nudos en el agua. Los flotadores tienen una capacidad total próxima a los seis metros cúbicos y proporcionan un apoyo excelente para desplazamientos náuticos de urgencia.



DUCATI 907 I.E. INYECCION DE PODER

LA vanguardista Ducati 907 i.E., impulsada por el siempre joven motor bicilíndrico de 900 centímetros cúbicos con distribución desmodrómica, recibe un sistema de inyección electrónica de carburante. Tal mecánica proporciona una potencia de 90 caballos a 8.500 revoluciones y permite alcanzar una punta de 230 por hora. La Ducati 907 llegará a España dentro de un par de meses y su precio rondará el millón y medio.



J.M. FANGIO TODO CORAZON

RAZA de competición y un corazón gigantesco, esos son los distintivos del pentacampeón mundial, del inolvidable Juan Manuel Fangio, que a sus 79 años no ha sido capaz de refrenar sus impulsos velocistas en las calles de Adelaida, escenario del último Gran Premio de Australia. El piloto más grande de todos los tiempos presionó el acelerador de su Mercedes con más fuerza de la deseable y el fabuloso W196 del año 1954 quedó para el arrastre. El campeón pudo salir de la chatarra por su propio pie, sólo con rasguños leves.

VERDE Y ROJO



● Con más frecuencia de lo que sería deseable, los agentes municipales prefieren denunciar antes que ayudar a la circulación, como si fuesen agentes recaudadores. Otro ejemplo: Barcelona, en el cruce Diagonal-Lauria. Un giro prohibido reciente ha servido para que la Guardia Urbana se «pusiera las botas», apuntando las matrículas de los coches infractores en vez de ponerse a solucionar e indicar la prohibición nueva. Luego quieren ejemplarizar.

● De nuevo Paco Costas acapara premios. Este gallego se está empeñando en dejar el nivel de la profesión demasiado alto. Acaban de concederle el Premio RACE, que es algo así como el Pulitzer, en español, para quienes nos dedicamos a la cosa del automóvil. Esperemos que un día se anime a

contarnos los secretos de su éxito. Enhorabuena, maestro.

● Al día siguiente de inaugurarse la variante de Tordesillas de la N-VI, se volvía a cerrar al tráfico (al menos en un sentido), para rematar las obras. Una de dos, o que no se inaugure lo que no está acabado, o que se acabe antes lo que tiene que inaugurarse. ¡Pais!

● Por una vez, la retransmisión de un Gran Premio de Fórmula 1, por parte de TVE, no estuvo mal del todo. El responsable del acierto ha sido Manolo Gómez Blanco, que puso interés y conocimientos a lo que hasta ahora eran confusiones y aburrimiento. Era el último del año, pero quedó al menos buen sabor de boca.

CON PRECISION

TRABAJO ARTESANAL

ES una verdadera obra de arte, es la tarea de los especialistas ingleses de la firma John Bentley and Sons, artesanos dedicados a la restauración de los mejores automóviles de la historia: los Bugatti franceses, los Benz alemanes o los Rolls-Royce y Bentley británicos. La firma inglesa nació como herrería hace ciento cincuenta años para especializarse después en el mundo de las cuatro ruedas. En la foto se aprecia el trabajo de restauración de un compresor, hecho en aluminio, acero y latón, el compresor correspondiente a un Bentley de 1931, «el camión de carreras más rápido del mundo», según palabras del propio Ettore Bugatti tras contemplar las cinco victorias de las 24 Horas de Le Mans, por delante de sus propios coches.



DESDE PARIS

EDOUARD SEIDLER

● EL sindicato de trabajadores de la planta de Peugeot en Poissy, ha llegado a un acuerdo con la empresa para trabajar cuatro días a la semana, con jornadas de 9 horas y media. Con ello lograrán que la plantilla se incremente en 1.100 operadores, y Peugeot por su parte aumentaría la producción en un 25 por ciento, situándose en los 1.500 coches diariamente.

● LOS beneficios de Renault bajarán este año un 60 por ciento, no superando la cifra de los 72.000 millones de pesetas.

● LA empresa de Fiat, Magnetti-Marelli, en un 51 por ciento, y America's Walbro, en un 49 por ciento, han firmado un acuerdo para la fabricación de bombas de gas en Francia. La compañía empleará a 350 trabajadores eventuales e invertirá 15.000 millones de pesetas.

● LAS mujeres francesas encuentran mayores dificultades que los hombres para obtener el permiso de conducir, pero como contrapartida también tardan más tiempo en verse involucradas en un accidente de tráfico.

● DESDE que Skoda propuso a Renault utilizar el prototipo X06, como sustituto del Renault 4, no ha vuelto a hacer ninguna otra sugerencia para cubrir las necesidades del mercado del Este. La firma francesa considera que Skoda debería fabricar el Renault 19 Chamade en caso de que se lleve a cabo el proyecto de unión entre las dos compañías -en el que Renault compite con VW-.

DESDE
TURIN

GIAN CARLO
PERINI

● EL final de las conversaciones entre Fiat y Chrysler ha servido también como punto de inicio para unas conversaciones nuevas, las que Fiat está llevando a cabo con Ford. Agnelli tuvo un primer encuentro con Edsel Ford en el último Salón de París y es muy probable que esas conversaciones se desarrollen ahora mismo en el más absoluto de los secretos.

● FIAT negocia con el constructor japonés Suzuki el aprovisionamiento de transmisiones 4x4 para un vehículo todo terreno que la firma italiana fabricará dentro de pocos meses. Este vehículo, camuflado bajo las iniciales SUV, no contará ya con tecnología Chrysler-Jeep.

● EL Bugatti 110, el super deportivo italiano que debería ver la luz el 15 de septiembre de 1991 parece que va a demorarse. La marcha del ingeniero Paolo Stanzani, padre del proyecto, y sus enfrentamientos jurídicos con el actual propietario de la marca, Romano Artioli, están ralentizando los procesos de puesta a punto y de montaje.

**MAS GASOLINERAS
BPMED CUMPLE**

EN su segundo año operativo, la compañía BPMED, creada para la comercialización de productos petrolíferos, ha situado su marca «BP» como líder entre las de nueva aparición en el mercado español. En la actualidad cuenta con 58 estaciones de servicio, de las cuales 8 están abanderadas con los colores de BP. La última de estas estaciones ha sido inaugurada en la localidad madrileña de Las Rozas, destacando por su moderno diseño y amplitud. La compañía tiene previsto para 1991 contar con 135 estaciones BP.



**JAGUAR XJ 220, QUE FIERA
EN LA CARRETERA**

EL piloto británico Andy Wallace, componente del equipo Jaguar, ha tenido la ocasión de mostrar en público el primer XJ 220 acabado, el coche de sueño que la marca lanzará al mercado en el primer trimestre de 1992. El circuito de Snetterton fue el lugar elegido para este primer paseo público, algo deslucido por una pequeña avería, por el gripaje de un rodamiento del tren delantero. El XJ 220 definitivo tendrá una carrocería algo diferente a la recogida en la foto, con cambios en la parte posterior. El futuro Jaguar recibirá el motor de seis cilindros en V sobrealimentado por dos turbocompresores, un motor con quinientos caballos de potencia, receta ideal para superar los trescientos kilómetros por hora sin el menor problema.



**EL COCHECITO DE
MENDOZA**

Al presidente madridista, Ramón Mendoza, han comenzado a crecerle los enanos, que no los delanteros, y ya están abiertas las apuestas para ver en qué momento y en qué persona recae la responsabilidad de dirigir al equipo. Las broncas con John B. Toshack se multiplican y para huir de los periodistas, presidente y técnico discuten sus problemas en el interior de varios coches hasta tal punto que J.B. ha comentado que «lo de los coches parecía una película de Dallas». Esto dicho en fino galés, porque otro técnico, Luis Aragonés, al que Mendoza había intentado fichar hace algún tiempo, por supuesto también en el interior de un vehículo, fue mucho más castizo en el análisis: «Parecíamos maricones». ¡Lo que hay que hacer para huir de la canallesca!, siempre al tanto de la actualidad más vibrante.

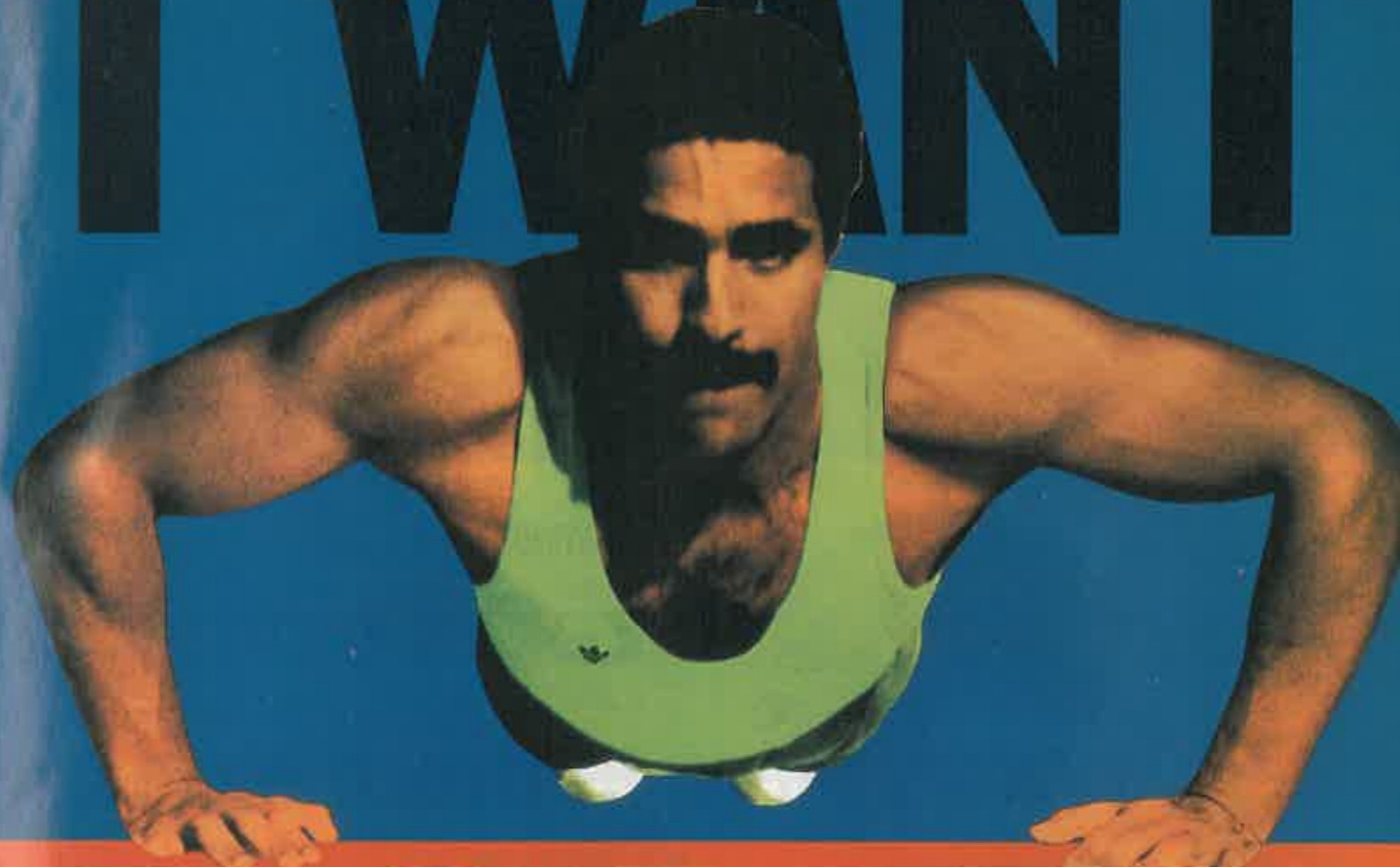


**RECTIFICACION
AL CLIO LO QUE ES DEL CLIO**

EN nuestro número anterior, en la prueba del Renault Clio 1.1, se deslizó un grave error al publicarse el cuadro de consumos de otro modelo. Las excelentes cifras de consumos del popular modelo, nada tenían que ver con las ofrecidas, correspondientes a un automóvil de un motor de más de dos litros. Estas son las cifras reales:

En ciudad, 7,4. En carretera, a 90 km/h, 5,1. En conducción rápida, 8,3. En autopista a 120 km/h, 6,4. A 140 km/h, 8,6. Consumo medio ponderado, 6,6. Autonomía, 610 kilómetros.

I WANT



I CAN

adidas
TORSION
CROSS TRAINING



Lo llevas dentro de ti y quieres conseguirlo. Para ti adidas ha creado un concepto revolucionario de calzado deportivo: adidas Torsion. Acude a una tienda especializada e infórmate de lo que es adidas Torsion, la nueva generación de calzado deportivo de adidas. De venta en las mejores tiendas de deporte y grandes almacenes.

DESDE
TOKIO

DANIEL
MONTEVERDE

● EN el mes de diciembre, Pioneer va a comenzar a vender el primer compact disc para sistema de navegación con capacidad para ofrecer carreteras en tres dimensiones. El precio aproximado será de 6.000 pesetas.

● NISSAN acaba de celebrar los 10 años de producción de automóviles en Estados Unidos. Así mismo, Nissan piensa aumentar la capacidad de la planta de Smyrna para que en 1992 sea la mayor fábrica de automóviles en el norte de Estados Unidos.

● LA Confederación de Trabajadores Japoneses del Automóvil, para reducir las horas de trabajo, está intentando que los fabricantes alarguen el ciclo de diseño de automóviles que en la actualidad es de 4 años.

● EN los 10 primeros meses del año han muerto en Japón 9.007 personas en accidentes de tráfico, la cifra más alta desde 1975. Los conductores muertos representan el 42 por ciento del total y el 72 por ciento no llevaba el cinturón de seguridad.

● SUZUKI, ha comenzado a producir modelos de 800 centímetros cúbicos y cinco puertas en China. La producción alcanzará las 400 unidades este año, 1.000 en 1991 y se calcula que en tres años rondará las 10.000 unidades.

**PREMIO FORD
A LA NATURALEZA**

LA novena edición del premio nacional a la Conservación de la Naturaleza y el Patrimonio Histórico-Arístico 1990 patrocinado por Ford España ya tiene ganador. Se trata del proyecto Pacto Andaluz por la Naturaleza promovido por la Federación Ecologista-Pacifista Gaditana que ha logrado que más de ochenta ayuntamientos, tres diputaciones, partidos parlamentarios y sindicatos de Andalucía firmaran este pacto, que ha producido ya como resultado un plan andaluz de repoblación forestal y otras iniciativas de protección a la naturaleza. El ganador nacional competirá en la final europea que se celebrará el próximo mes de diciembre en Viena.



**COMUNIDAD EUROPEA
OFERTA A LOS JAPONESES**

LA Comisión Europea se pronunció la pasada semana por primera vez a favor de conceder a los fabricantes japoneses un periodo transitorio de cinco años a partir de 1993 para la libre exportación de coches al mercado comunitario. Según Martin Bangemann, vicepresidente ejecutivo de la CE, «1998 constituye un buen compromiso entre las posiciones de los fabricantes de ambas zonas geográficas», mostrándose contrario a alargar ese plazo como piden algunos industriales europeos.

**TOYOTA
CARO CINTURON**

UN Tribunal norteamericano ha condenado a la empresa Toyota a pagar 7,5 millones de dólares como indemnización a un cliente por el fallo del cinturón de seguridad de uno de sus vehículos. El demandante declaró en el juicio que chocó contra un árbol y quedó con medio cuerpo fuera del parabrisas por no funcionar el mecanismo del citado cinturón.

**SEGUROS
MAS CAROS EN 1991**

LAS aseguradoras españolas prevén un incremento medio de tarifas para el próximo año superior al 10 por ciento, según ha manifestado el presidente de la Agrupación de Automóviles de la patronal Unespa, José Cercós, en el curso de las «VI Jornadas Comunitarias del Seguro del Automóvil». Para Cercós, el incremento de tarifas de este año se ha mostrado insuficiente para atajar la creciente siniestralidad vial. Asimismo, Unespa y el Comité Europeo de Seguros han suscrito un convenio de asistencia mutua para la recuperación de vehículos robados.



**USADOS
AHORA NISSAN**

NISSAN acaba de crear el programa re-estreno destinado a potenciar su departamento de vehículos usados. Este programa ofrece una serie de ventajas como reacondicionar el vehículo, personal dedicado al coche de ocasión, variedad de gama, garantía con cobertura nacional y financiación y precios.



CONTANTE Y SONANTE

La Bolsa ha autorizado la OPA de Automóviles Citroën sobre el 17,92 por ciento del capital de Citroën Hispania, operación que supondrá un desembolso de 6.225 millones de pesetas.

El Grupo francés Renault ha alcanzado en el primer semestre de este año una cifra de

negocios de 87.486 millones de francos (1,5 billones de pesetas) de la que la rama del automóvil ha aportado el 78,9 por ciento. El beneficio, antes de impuestos, es de 2.436 millones de francos.

El fabricante Nissan Motor Ibérica se ha sumado a la evolución

recesiva del sector tras registrar una caída en sus beneficios del 14,76 por ciento en enero-octubre respecto al mismo periodo de 1989.

Cepsa, la refinería controlada por el Banco Central, invertirá en Portugal unos 12.600 millones de pesetas para consolidar su pre-

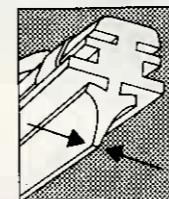
sencia y ampliar sus actividades en el país vecino.

La filial europea de General Motors ha firmado un protocolo de acuerdo con Checoslovaquia para crear un «joint venture» con el fabricante BAZ que le suministraría piezas para las empresas del grupo.



Coloque ahora la calidad Bosch en su parabrisas.

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



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

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



BOSCH

Hi-Fi Midi Sony

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

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

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

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

¿Qué es el DSP?

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

¿Cómo funciona el DSP?

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

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



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

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

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

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

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

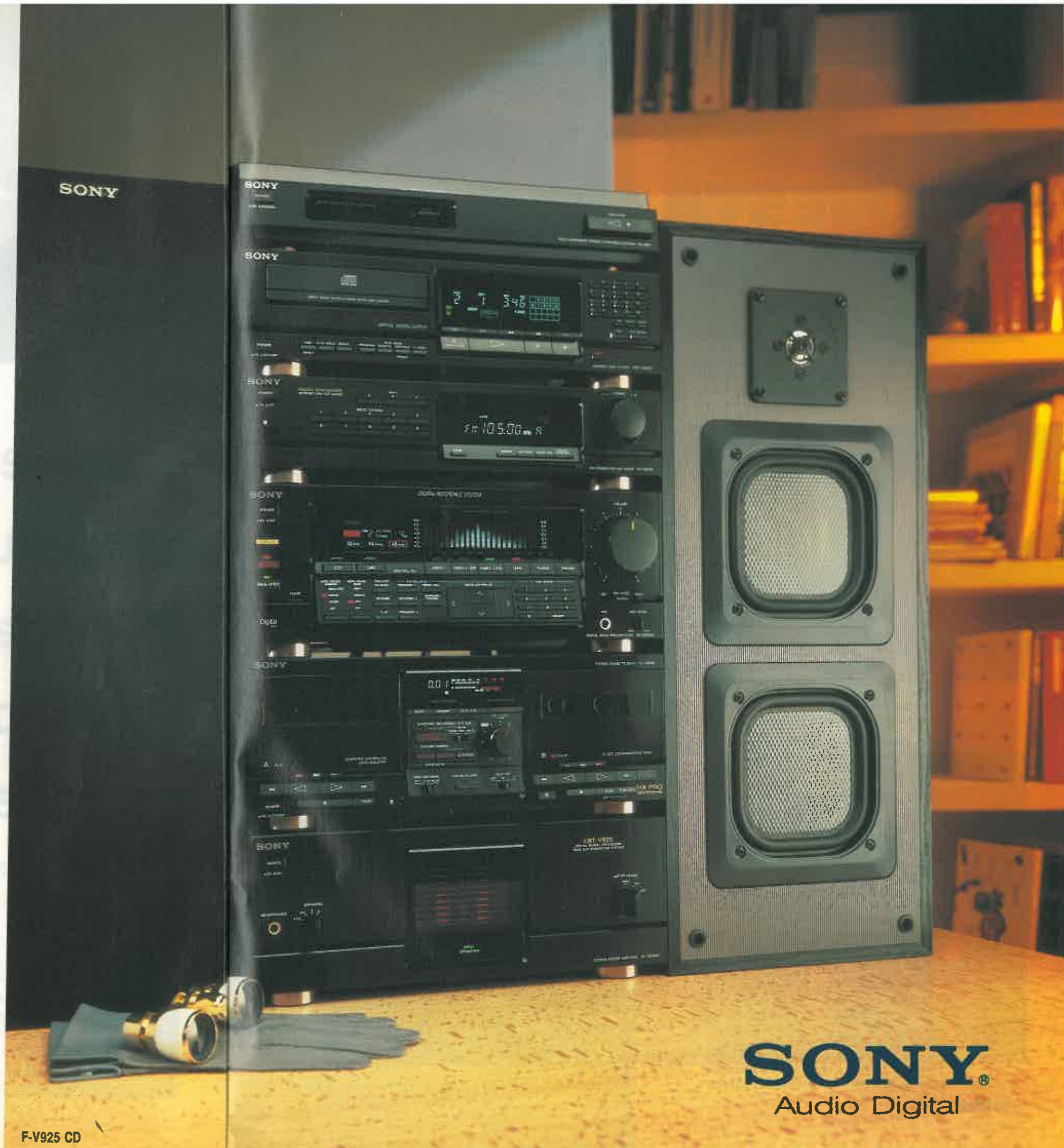
Transforme su habitación en una Opera, en un Club de Jazz.. o en cualquiera de los 200 ambientes musicales a su alcance, con solo apretar un botón. Y prepárese para escuchar un sonido sin precedentes. Con la Serie Hi-Fi Midi Sony y su revolucionario Procesador Digital de la Señal.

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



F-V702

F-V902



F-V925 CD

SONY
Audio Digital

MOTOR 16
ENTREGO SUS
PREMIOS
**LA FIESTA
DEL AÑO**

UN año más, coincidiendo con el séptimo aniversario de nuestra publicación, hemos celebrado la fiesta anual de entrega de las «Válvulas 90» que se otorgan a los hombres y a las entidades que a lo largo del año han destacado por su trabajo en favor del automóvil y la automoción. En los sa-



El Ministro de Industria, Claudio Aranzadi, charla animadamente con Jacques Calvet, Juan Tomás de Salas, Antonio Garrigues, Estanislao Chaves y Enrique Fernández Laguilhoat.

lones de un hotel madrileño, se reunió todo el mundo del automóvil, con Juan Tomás de Salas, Presidente del Grupo 16 como anfitrión y con el presidente del grupo francés Peugeot-Citroën, Jacques Calvet, como estrella de la reunión. Calvet recogió el galardón que le distingue como «Hombre del Año», dirigiendo unas palabras e insistiendo en la defensa del concepto del coche europeo frente a los duros ataques de la industria japonesa. Calvet se mostró emocionado por recibir un premio de tanto prestigio internacional, realizado por el escultor José Lucas, constituido por las válvulas del motor del Mercedes C-11, Campeón del Mundo de Sport Prototipos de esta temporada.

Campeón del Mundo, aparte de los Mercedes, hubo nada menos que dos entre los premiados por Motor 16: Carlos Sainz, que este año repitió premio (es el único que en estos siete años ha logrado dos) y Jordi Tarrés, Campeón Mundial de Trial por tercera vez en su jovencísima carrera. Si Tarrés estuvo presente, Carlos



El adjunto a la presidencia de Mercedes-Benz España, Fernando Gamazo y el Director de Comunicación de BMW, Luis Canomanuel, se felicitan por el premio.



Gigi Corbetta entrega el trofeo a Beniamino de Santis, Director General de Fiat Auto España.



Jordi Tarrés, tricampeón del mundo de trial, recibe su premio de manos de José Luis Aznar.



El presidente de la Federación Española de Automovilismo, Carlos Gracia, entrega las Válvulas al Manager de Carlos Sainz, Juanjo Lacalle.



Francis Stahl, de Fasa Renault, muestra orgulloso su premio, en presencia de Luis Blasco, presidente de Infiesca.



Juan Tomás de Salas, presidente del Grupo 16, entrega el premio al Marqués de Cubas, presidente del RACE.



Jacques Calvet recibe con satisfacción el galardón de «Hombre del Año» de manos de Juan Tomás de Salas.



Todos los premiados, junto a Juan Tomás de Salas, posan con las Válvulas de Motor 16.



El «Hombre del Año», Jacques Calvet con el Director General de la empresa editora de Motor 16, Javier Pascual.



El piloto Jesús Pareja firma autógrafos a un admirador.



Jacques Calvet, Juan Tomás de Salas y Carlos Pérez del Bricio.

Jacques Calvet con Antonio Garrigues e Isabel Azcárate, Adjunta a la Presidencia del Grupo 16.



Nuestro Editor Ejecutivo, Félix Lázaro, con Enrique Zorzano, Director de Comunicación del grupo VW.



Victor Piccione, Manuel Salvadores, Francisco López Plaza y Salvador Barberá.

Javier Algueró, de Alfa Romeo, Jesús Pareja, Luis Villamil, Manolo Doménech y Eloy Chaves.



Angel Marco, con Francisco Martínez y José Manuel Rodríguez Villa, de Tecnitrade-Mazda.



José Angel Serantes del RACE, con el manager de Carlos Sainz, Juanjo Lacalle.



Estanislao Chaves, Presidente de Peugeot-Talbot España, con Saint Geours, alto cargo de la casa matriz.

Manuel Doménech, Carolina Sintes y Alvaro de la Herrán, en un momento de la fiesta.



Sainz no pudo asistir a la cita por encontrarse estos días en Japón, en la factoría de Toyota. Fue su manager Juanjo Lacalle, quien recogió el trofeo.

El Real Automóvil Club de España, por su servicio de asistencia en carretera fue otro de los premiados, recogiendo el trofeo su presidente, Fernando Falcó, Marqués de Cubas. También fue premiada Fiat Auto España, por su esfuerzo en la promoción del deporte, plasmado en la consecución de dos títulos en los campeonatos de España y en la organización de la fórmula Fiat Uno para el descubrimiento de jóvenes valores. Recogió el premio Beniamino de Santis, consejero-

delegado y Director General de Fiat Auto España.

En la intensa noche de Motor 16, se logró con toda la cordialidad de que son capaces los hombres del motor, reunir en un premio a las dos marcas rivales, BMW y Mercedes Benz. Ambas fueron merecedoras de un galardón que premió a los supercoches de los años 90: el BMW 850i y el Mercedes SL. Un mismo premio para dos obras distintas, con dos estatuillas, recogidas por Luis G. Canomanuel, adjunto a la Presidencia de BMW Ibérica y por Fernando Gamazo, Adjunto a la Presidencia de Mercedes Benz España.

Por último, el Premio al lanzamiento



UN PREMIO MAS INTERNACIONAL

A partir de esta edición, el tradicional trofeo de Hombre del Año instituido por Motor 16, es concedido por la asociación de revistas europeas Eurauto. Este premio, que siempre ha tenido una vocación europea con galardonados como Vittorio Ghidella, Raymond Levy, Carl Hahn, Ferdinand Porsche y el propio Rey de España Don Juan Carlos I, cobra una nueva dimensión comunitaria por la entidad de las publicaciones que componen esta agrupación periodística, puesta en marcha con vistas al próximo mercado único. Junto a nuestra revista son la francesa L'Action Automobile, la alemana Auto Zeitung, la británica Car Magazine, la italiana Gente Motori y la portuguesa Turbo, las que componen dicha asociación.



EL AUTOR

Sólo un creador de la talla de José Lucas podría ser el creador de «Las Válvulas de MOTOR 16». Se le define como un artista polivalente donde los haya. Su pintura es calificada como la máxima expresión de color que enorgullece a nuestro país con su presencia en cotizadas colecciones del mundo y que ahora queda latente en los Murales de la estación de Chamartín de Madrid, para deleite de los amantes del buen arte.

GANAR 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.



Juanjo Lacalle, Manuel Ortiz-Tallo y Darío Cerrato, comentan detalles del próximo rallye.



El Marqués de Cubas, Pedro Lezcano, Pablo Antoñanzas y Carlos Gracia.

Tarrés, con su prometida, charlan con nuestro director, Alberto Mallo.



Jacques Calvet junto a la impresionante tarta del centenario de Peugeot que deleitó a todos los asistentes

del Año, uno de los más esperados de la noche, recayó en el Renault Clio, uno de los pequeños automóviles más destacables de estos tiempos, cuya calidad de construcción permite que el nombre de nuestro país, donde también se fabrican los Clio, se pasee con orgullo por todos los mercados europeos. Las válvulas para el Clio las recogió Francis Stahl, Director General de FASA Renault.

Tras el acto de entrega, se celebró un animado cocktail, en el que automoción, energía, seguridad, tecnología, deporte y como no, la crisis del Golfo, fueron los temas de la distendida charla. El poder de convocatoria de Motor 16, la revista líder en cuanto a número de lectores en la prensa especializada, se puso una vez más de manifiesto en la séptima edición de sus galardones.

Jacques Calvet, junto a los Directores Generales de Peugeot y Citroën en España, Michel Caillaud e Ivesouchaux, en una reunión con los representantes de Eurauto.



CALVET CORAZON DE LEON



El Hombre del Año, pasará a denominarse Hombre del Año Eurauto

EN la entrega del premio concedido a Jacques Calvet como «Hombre del Año», el presidente del grupo PSA hizo hincapié en los temas que más le preocupan: la constitución de la Europa Comunitaria, la penetración japonesa y la crisis del sector.

Este hombre, de 59 años, con fama de duro negociador, que hasta su entrada, en 1982, en el Grupo PSA había desarrollado casi toda su actividad profesional en el mundo de la banca (fue presidente de la Banca Nacional de París), está considerado como el salvador de una empresa que se encontraba al borde del abismo.

Durante su intervención, y después de describir la importancia de su grupo (más de 160.000 trabajadores repartidos por todo el mundo, ser el primer grupo industrial francés y el primer exportador galo),



no ahorró elogios hacia el excelente nivel y cualificación de los trabajadores españoles que el grupo PSA tiene en las factorías de Villaverde y Vigo. «Este personal constituye una parte muy importante del éxito que Peugeot y Citroën tiene en el mundo», dijo.

Calvet entró en materia al analizar la crisis del sector y reconoció que si la situación era preocupante antes del estallido del problema del golfo Pérsico «ahora lo es más». Para el próximo año -añadió- el mercado europeo bajará del orden del

Calvet responde a los periodistas de Eurauto.

De izquierda a derecha, Wolf Fanslau de Auto Zeitung, Edouard Seidler de L'Action Automobile, José María Cernuda de Motor 16, Gavin Green de Car Magazin y José Vieira de Turbo.

3 al 4 por ciento «siempre y cuando el conflicto no degenera en guerra, lo que provocaría un descenso del 6 ó 7 por ciento». A pesar de esta circunstancia, para Calvet, el reto más importante será la definición de Europa y la amenaza de Japón.

A juicio del actual presidente del grupo PSA «Europa no se sabe lo que es. Es necesario que se configure lo más rápidamente posible y se sepa si continuará constituida por los doce países actuales o se incluirán otros países del este o se am-



pliará hasta la Unión Soviética».

«Sería bueno -agregó Calvet- que los Jefes de Estado y de Gobierno se reuniesen y abordasen tres cuestiones que yo considero fundamentales; una sería la delimitación geográfica de Europa, otra el destino y el objetivo de la misma y por último la política a seguir ante el exterior y fundamentalmente ante Japón. Si esto no se lleva a cabo rápidamente iremos todos hacia una especie de catástrofe», y apostilló que «Europa se asemeja a una especie de vieja locomotora, que no sabe hacia dónde va y a la que es necesario volverle a dar un objetivo preciso y claro».

Pero tal vez, la mayor obsesión del alto empresario francés proviene del peligro que, en su opinión, representa la economía japonesa y su incursión en el viejo continente. Tras hacer mención del aprecio y sana envidia que le provocan los empresarios japoneses, «ya que han logrado lo que nosotros queremos», en parte, según puso de manifiesto, por la situación laboral de los trabajadores japoneses (bajos salarios y poca prestaciones sociales, lo que redundaba en beneficio de las empresas). Consideró que «es imprescindible que evitemos que Japón elija su terreno de lucha comercial. Hay que establecer con este país unas negociaciones equilibradas y con una base de reciprocidad» y agregó que «el combate que estoy llevando a cabo es compartido también por muchos colegas europeos».

El final de su intervención estuvo dedicado a España y pidió a nuestro Gobierno que se decante sobre el sector para evitar que no se mantenga por más tiempo el estado de incertidumbre. «Si el gobierno quiere hacer ciertas cosas, que las haga, y si no las va a hacer que no las haga, pero que lo diga rápidamente». Todo un mensaje excesivamente críptico sobre el IVA.

Tras expresar su deseo de que la economía española siga siendo fuerte, abogó para que en los factores que influyen en los costes de producción «todo sea razonable, desde los salarios hasta las tarifas de publicidad en televisión».

Jacques Calvet tuvo tiempo también de solicitar al ejecutivo español que tenga una visión favorable, tal y como ha hecho el francés, sobre el gasóleo, porque «es un medio de economizar combustible y bajar el nivel de contaminación de la naturaleza».

Después hizo un canto a la Europa Latina (Italia, Francia, Portugal y España), como elemento de equilibrio del conjunto de la CE y países con mayores perspectivas de crecimiento de Europa.

Jacques Calvet, uno de los hombres más galardonados de Francia -es Oficial de la Legión de Honor, Oficial de la Orden Nacional del Mérito y Caballero de las Palmas Académicas entre otros- podrá incluir en su vitrina, a partir de ahora, el título de «Hombre del Año».

Germán Camarero

SEAT TOLEDO

ULTIMAS ETAPAS

Dentro de sólo unos seis meses, los primeros Seat Toledo saldrán de los concesionarios de la marca. En estos momentos se están dando los últimos retoques al modelo, que ya está prácticamente definido hasta sus mínimos detalles. Aunque durante los últimos meses, se ha especulado mucho sobre las características definitivas del modelo, ahora ya hay datos específicos sobre el coche.

AUNQUE el Proto TL sirvió en su día para estudiar las soluciones que más tarde se aplicarán sobre el Toledo, este modelo es radicalmente distinto. Para empezar, la longitud total del coche crece hasta los 4,32 metros, mientras que la distancia entre ejes es algo más corta, 2,5 metros. El resto de las dimensiones se mantienen más o menos iguales que en el Proto TL, con una anchura de 1,7 metros que permitirá un habitáculo muy amplio, líder en su segmento. Y ya que hablamos de segmentos, una de las novedades del Toledo es su posicionamiento en el mercado, puesto que la intención de los responsables de Seat es que tanto por precio, como por mecánica, este modelo se sitúe a caballo entre los segmentos que actualmente ocupan el Volkswagen Jetta y el Passat. De esta forma, el Toledo se situará en un segmento privilegiado, en el cual podrá competir por tamaño y equipamiento con los modelos situados justamente por debajo y plantará cara en cuanto al precio a los modelos que se encuentran justo por encima.

Siguiendo con las características del futuro modelo, las mecánicas que inicialmente compondrán la gama serán motores 1.6 y 1.8 de origen Volks-

wagen, pero modificados y adaptados a las necesidades específicas del Toledo. Estas modificaciones han sido realizadas en el centro de investigación de Martorell y van a permitir que este modelo tenga un carácter auténticamente latino. En un principio, los motores previstos para este modelo son un 1.600 de dos válvulas por cilindro, con un sistema de inyección monopunto, con una potencia en torno a los 100 caballos que permitirá una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora. El siguiente escalón lo ocupa el motor 1.8 también con culata de dos válvulas por cilindro, que permitirá una velocidad máxima en torno a los 195 kilómetros por hora.

En el momento del lanzamiento, la estrella de la gama será el motor 1.8 de 16 válvulas, que permitirá



CINCO PUERTAS
Tal y como se ve en la foto, el Toledo es un cinco puertas, con un generoso portón posterior. Por ahora sólo existirá esta carrocería.



LAS FECHAS DEL TOLEDO

- ENERO '91**
Configuración definitiva.
- MARZO '91**
Primeras fotos oficiales y presentación estática a la prensa.
- MAYO '91**
Presentación oficial en el Salón de Barcelona e inicio de su comercialización en todos los mercados.
- ENERO '92**
Participación en el París-Dakar.

que el Toledo supere la barrera de los doscientos kilómetros por hora. También habrá una versión diesel. Se trata del motor 1.9 Turbodiesel, de talante eminentemente ecológico, en el cual se han estudiado a fondo las cuestiones que afectan a la emisión de partículas nocivas. Uno de los aspectos destacables del Toledo, es precisamente el interés que se ha puesto en la defensa del medio ambiente. Además de haber desarrollado sistemas para

que los motores contaminen menos, en los materiales empleados en el Toledo, se están excluyendo todos aquellos que puedan resultar perjudiciales para el hombre o el entorno natural. El gas del aire acondicionado es respetuoso con el ozono, es decir, el Toledo pretende ser un primer paso hacia el coche natural.

Más adelante, la gama de motores se completará con el seis cilindros en V a 15 grados que está desarrollando Volkswagen para su gama alta. Se trata de un motor supercompacto que en principio está previsto para el Passat y el Golf, pero que podrá ser convenientemente adaptado al Toledo. Con este motor, la potencia podría llegar a los 200 caballos, lo que daría lugar a una versión de claro talante deportivo.

Aunque en un principio se especuló que el Toledo y el futuro sustituto del Jetta serían coches iguales, lo cierto es que van a ser coches totalmente distintos, si bien habrá elementos comunes en ambos.

Al margen de las cuestiones puramente mecánicas, también está ya perfectamente definida la política de equipamientos. El Toledo se presentará inicialmente en tres niveles de acabado. Elementos tales como el aire acondicionado, la servodirección, el ABS, el ordenador de a bordo o la suspensión autonivelante, serán de serie en las gamas altas. Los cinturones de seguridad regulables en altura, o los sistemas de climatización, con unos filtros purificadores estarán presentes en todas las versiones. Los motores más potentes tendrán una caja de cambios automática.

El aspecto interior del Toledo es se-

TODO A PUNTO

El Toledo fue sorprendido en los Alpes mientras se realizaban pruebas a plena carga. Hasta los tapacubos están ya decididos.



ESPIRITU LATINO

En el desarrollo del Toledo, sus diseñadores han procurado mantener intacto el espíritu latino de la marca, que tan buen resultado ha tenido con el Ibiza.



mejante al del Proto TL, con un estudio ergonómico revolucionario, puesto que el conductor puede alcanzar los instrumentos fundamentales sin soltar las manos del volante.

Tal y como se aprecia en las últimas fotos en las que se ha sorprendido al To-

do, las formas exteriores están totalmente definidas. El coeficiente de penetración aerodinámica ronda los 0,30.

El próximo año, será sin duda un año importante para Seat, que puede consolidar su buena trayectoria de los últimos años con este atractivo modelo. Entre las

actividades promocionales del modelo se incluye su participación en competición, y de hecho, si el proyecto recibe la luz verde, es más que probable que en 1992 veamos un Seat Toledo en la salida del París-Dakar.

Victor Piccione

UNA HISTORIA DE OCHO MILLONES DE SEAT

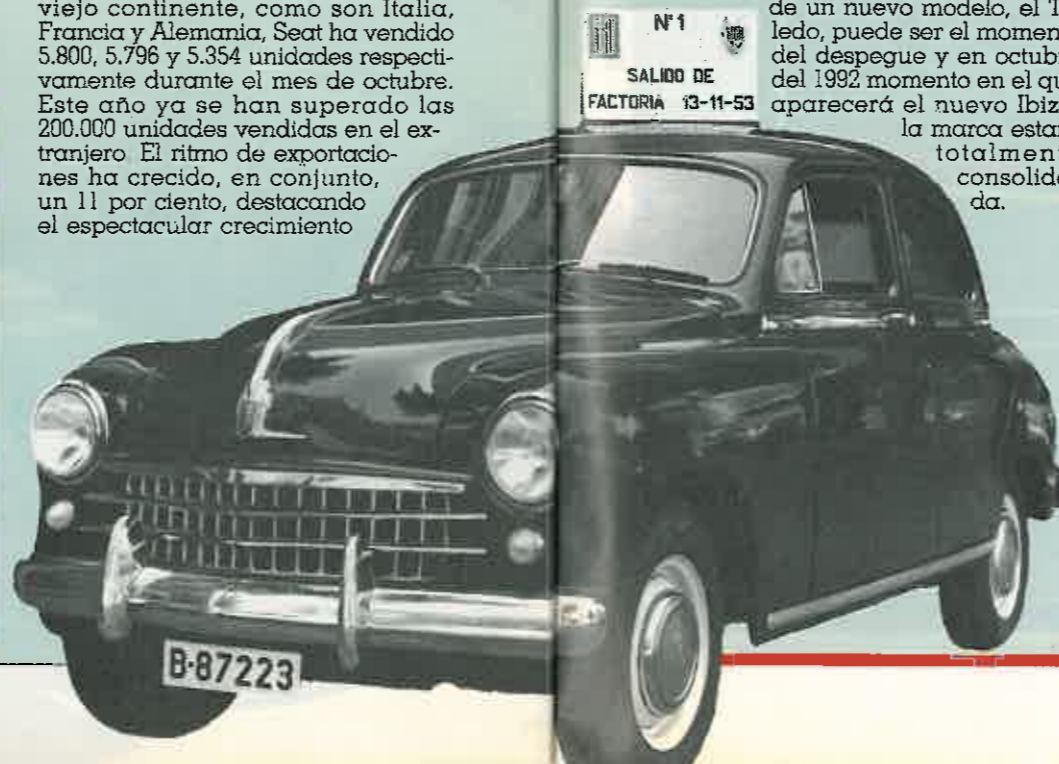
El Seat ocho millones, ni más ni menos, verá la luz el próximo 13 de noviembre. Será un Seat Ibiza destinado a un concesionario de la ex-República Democrática Alemana. Tras este histórico coche quedan treinta y siete años de lucha, la cual se inició con un Seat 1.400 A con el número de bastidor 000 000 01. Después vendrían muchos otros modelos, diecinueve en total, cada uno de ellos con muchísimas versiones, hasta el punto de que Seat pasó a ser una parte muy importante de la vida

de los españoles de los años cincuenta y sesenta. Al 1.400 le siguió el añorado 600, artífice de la motorización de nuestro país. Después vino el 1.500 y así otros muchos, hasta llegar al Ibiza, verdadero catalizador de la reacción de la marca ante los retos actuales de una Europa comunitaria. La retirada de Fiat, supuso todo un reto y sus hombres, en lugar de rendirse aplicaron nuevas ideas y nuevas fórmulas para ofrecer un producto renovado y con fuerte carácter español. Ahora, de la mano del gru-

po Volkswagen-Audi, la marca española ha alcanzado su mayoría de edad. Y es precisamente en estos momentos, cuando Seat está obteniendo unos resultados de exportación inimaginables tan solo hace unos pocos años. Europa ha aceptado a Seat como una marca ya madura, hasta el punto de que en los tres mercados tradicionalmente más difíciles del viejo continente, como son Italia, Francia y Alemania, Seat ha vendido 5.800, 5.796 y 5.354 unidades respectivamente durante el mes de octubre. Este año ya se han superado las 200.000 unidades vendidas en el extranjero. El ritmo de exportaciones ha crecido, en conjunto, un 11 por ciento, destacando el espectacular crecimiento

en Alemania, donde las cifras de octubre, respecto al año anterior, suponen un crecimiento del 149 por ciento, gracias al cual el Seat Ibiza se sitúa entre los doce coches más vendidos de aquel competido mercado, en el cual los coches fabricados en Japón, Corea y Malasia, entran sin ningún tipo de restricción.

El próximo año, con la llegada de un nuevo modelo, el Toledo, puede ser el momento del despegue y en octubre del 1992 momento en el que aparecerá el nuevo Ibiza, la marca estará totalmente consolidada.



LOS AÑOS PASAN VOLANDO



PARA muchos que lean estas líneas, el trece de noviembre de 1953, será una fecha anterior a la de su nacimiento, para otros, posiblemente, la época de su juventud. Para nosotros, en Seat, este día marca el inicio de nuestra

producción, cuando aquel Seat 1.400 A hizo girar su motor por primera vez.

Hoy, treinta y siete años después, nuestra empresa ya es madura, tanto por edad como por los distintos avatares vividos. Desde la casi total exclusividad en el mercado, pasando por los fuertes peligros del inicio de los años ochenta, hasta el esperanzador futuro que se nos presenta.

Seat es madura y joven. Hoy, trece de noviembre de 1990, ha salido de nuestras líneas el vehículo ocho millones, fruto de la labor de muchos colaboradores que la empresa ha tenido, y estandarte permanente de la industria española en los más de cuarenta países donde estamos presentes.

Han sido los ocho primeros millones, y a pesar de las dificultades que sin duda pasará la industria del automóvil, espero que a poco de entrar en el próximo milenio podamos celebrar juntos la duplicación de esta cifra.

PRODUCCION DE TURISMOS

¿SE ACABARON LOS RECORDS?

HACE poco más de medio año que un importante diario de ámbito nacional decía, en su sección de economía, que el sector de la automoción en España gozaba de buena salud, refiriéndose a los datos estadísticos del último año que, como es sabido, registró máximos históricos. Pues bien, el diagnóstico más aproximado que se puede hacer hoy sobre este sector, a la vista de los últimos datos oficiales, es que padece, cuando menos, un fuerte «gripazo».

Este diagnóstico, que parece muy evidente con relación a las ventas, con fuertes caídas como se ha visto y comentado ya en números anteriores, se ha de trasladar a la larga al sector productivo, aunque de momento no sea tan brusco ese descenso, al poder amortiguarlo con una demanda externa que continuaba siendo todavía alta en el primer semestre, lo que posibilita que los datos de producción sigan siendo positivos, aunque con claros indicios ya de desaceleración.

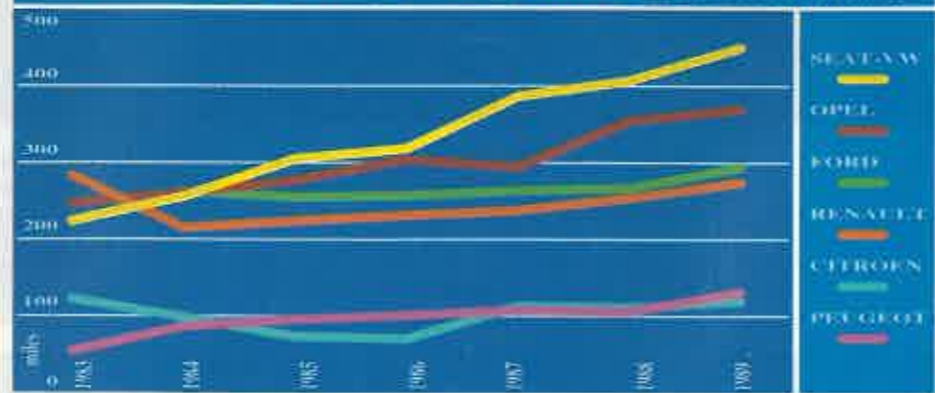
Examinando los datos de los últimos años, para a partir de ahí analizar la situación actual, se puede observar que España venía manteniendo unos ritmos de crecimiento en la producción de turismos de un 7,5 por ciento anual en los cinco últimos años, estando sólo por detrás de Italia, que había mantenido en esos mismos años unos incrementos del 9 por ciento, pero muy por delante de Alemania, un 3,6 por ciento, Reino Unido (5,6) y ya no tanto en relación a Francia (6,7) e incluso por delante del Japón (4,3).

Pasando de esa visión más amplia de los últimos años al análisis de lo que ha sucedido concretamente el pasado año, se puede ver que la producción española experimentó un crecimiento del 9,4 por ciento, cifra que casi duplica a las de los demás países europeos que mantienen un crecimiento sostenido y muy similar al de años anteriores si exceptuamos, por raro que parezca, el caso italiano que baja de un incremento medio del 9,1 por ciento de los últimos años a sólo un 4,6 en el 89.

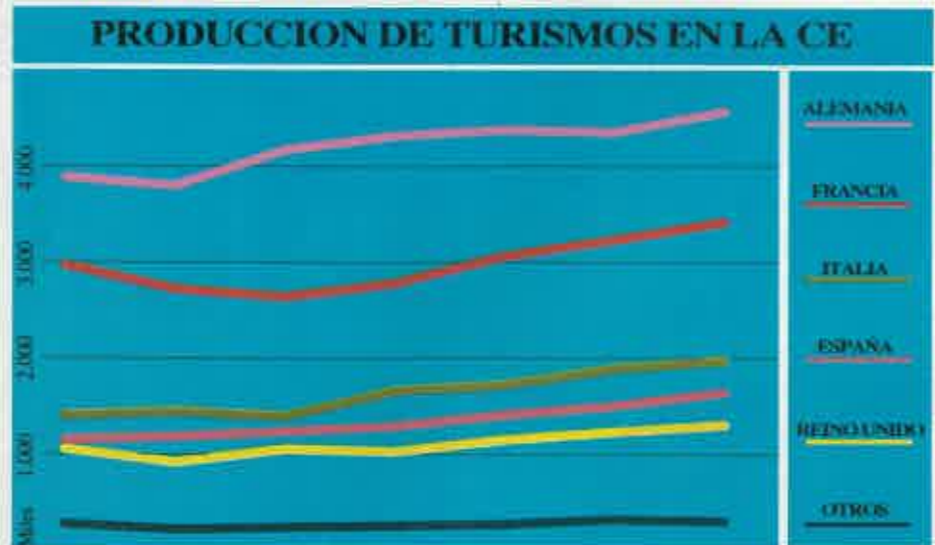
En cuanto a datos concretos de producción del último año, con un incremento récord, la que más ha cedido, en términos relativos y con relación al año anterior, fue Peugeot-Talbot con un 24,3 por ciento, seguida de Seat-Wolkswagen, con un 10,7; Ford con un 10,3; Fasa-Renault, con un 8; Citroën, con un 7,5 y Opel, con un incremento del 4,4.

A la vista de estos datos, puede parecer que no existe tal gripe ni siquiera un pequeño resfriado o que los únicos que pueden padecer son sólo los concesionarios con la caída de las ventas, pero que los fabricantes no lo van a sentir al poder absorber la caída de la demanda con el incremento de la exportaciones. Esto podría ser así si la industria española dispusiese

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
CITROEN	112.221	98.506	73.367	70.156	112.985	110.925	119.298
FORD	221.912	262.099	254.906	256.873	263.382	266.565	293.927
OPEL	246.340	259.971	277.101	304.090	294.090	354.208	369.727
PEUGEOT-TALBOT	54.049	86.207	95.850	101.072	107.960	105.722	131.425
FASA-RENAULT	283.172	214.786	224.094	231.405	237.736	253.953	274.334
SEAT-VW	223.887	255.324	304.753	318.703	386.421	406.594	449.904
TOTAL	1.141.581	1.176.893	1.230.071	1.281.899	1.402.574	1.497.967	1.638.615



Fuente: ANFAC



	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	PBI
3.877.641	3.790.164	4.166.686	4.310.828	4.373.629	4.373.629	4.346.283	4.518.283	ALEMANIA
271.468	221.742	240.468	255.586	276.005	276.005	324.908	324.908	BELGICA
2.960.823	2.713.289	2.631.522	2.773.094	3.051.830	3.051.830	3.223.987	3.223.987	FRANCIA
1.395.531	1.439.283	1.389.156	1.652.452	1.713.300	1.713.300	1.894.313	1.894.313	ITALIA
105.597	106.896	108.083	118.976	125.247	125.247	119.786	119.786	HOLANDA
			62.113	70.830	70.830	71.088	71.088	PORTUGAL
1.044.597	908.906	1.047.973	1.018.962	1.143.045	1.143.045	1.226.835	1.226.835	REINO UNIDO
1.141.581	1.176.893	1.230.071	1.281.899	1.402.574	1.402.574	1.497.967	1.497.967	ESPAÑA
10.797.238	10.358.875	10.813.959	11.473.910	12.156.460	12.156.460	12.695.167	12.695.167	TOTAL C.E.

Fuente: ANFAC y L'ARGUS

de su propia red de distribución exterior y, al mismo tiempo, estuviese bien preparada para poder competir por su cuenta. Pero, como desgraciadamente esto no es así, si se analizan los datos oficiales del primer semestre del presente año (últimos disponibles), se pueden apreciar los primeros síntomas claros de la caída de producción.

En estos primeros seis meses, la producción de turismos ha descendido 2,5 puntos con relación al mismo periodo del año pasado, con lo que el ritmo de crecimiento actual ya está por debajo del registrado en los últimos cinco años y, de seguir el fuerte descenso de las ventas, se puede terminar el año con crecimiento cero,

cuando hace año y medio algunas empresas establecían el tercer turno para poder satisfacer la demanda.

Por marcas, la primera en acusar la crisis ha sido Fasa-Renault con un descenso de producción en este semestre analizado del 5,2 por ciento, aunque es de suponer que se volverá a recuperar con el reciente lanzamiento del Clio. Entre las restantes, la que más ha crecido ha sido Ford, seguida de Seat y Peugeot y apenas suben Citroën y Opel.

Por modelos, el más fabricado en estos primeros meses del año ha sido el Opel Corsa con 185.400 unidades, seguido del Ford Fiesta con 148.000 y del Seat Ibiza con 119.000.

EN POCAS PALABRAS

REBAJAS WARTBURG

Wartburg-Trabant Española ha procedido a rebajar el precio de los modelos que comercializa en nuestro país. Los nuevos precios son los siguientes: berlina, 499.000 pesetas; familiar, 599.000 pesetas y el modelo Van, 550.000 pesetas.



SEAT TERRA, AHORRO INTERESANTE

Durante este mes, las Seat Terra cuentan con una oferta de ahorro que oscila entre las 100.000 y las 150.000 pesetas. Esta oferta es válida hasta fin de mes y afecta por igual a las versiones diesel y gasolina.

CITROEN BX PREMIER

La serie limitada del BX Premier dispone durante este mes de una rebaja que puede llegar hasta las 200.000 pesetas. Esta oferta es válida para los pedidos de vehículos en stock en la Península y Baleares y no es acumulable a otras ofertas promocionales.

APUESTA RENAULT

Renault ofrece 20.000 pesetas a aquellos clientes que después de haber probado un R-19 o un Chamade se decidan a comprar cualquier modelo de otra marca. Esta oferta tiene vigencia hasta el día 30 de noviembre.

TELEFONO MOVIL MAS SENCILLO

La empresa SCS Componentes Electrónicos comercializa en nuestro país el Teléfono Móvil Automático GX-9000 de la marca Telemobile. Este teléfono va situado en la consola, lo que facilita su manejo. Dispone de un sistema para marcar abreviado con 50 números de memoria, código secreto de acceso, indicación de duración de la comunicación, etc. El precio del equipo completo con opción de manos libres, cableado y antena para su instalación es de 269.000 pesetas más IVA. Para más información dirigirse al teléfono (93) 231 59 13.

PEGASO NUEVA GAMA MIDER

PEGASO se dispone a iniciar la comercialización de su nueva gama Mider. Las novedades más importantes son los nuevos Mider 230 T que en su nueva configuración incorporan la cabina de techo elevado que proporciona un mayor confort a los conductores y nuevos marcajes exteriores. Esta versión sustituye a los 1223 Tecno. Los Mider 260 TI también amplían su oferta con la aparición de una versión de paso corto de 4 y 4,5 metros con puente de doble reducción y ballestas semielípticas realizadas para ser utilizadas en trabajos mixtos, obras y carretera.

Los nuevos Mider 320 TI disponen de versiones tractoras ligera y rígida 6x2. Estos modelos cuentan con un nuevo propulsor ecológico con 12 litros de cubicaje, turbo con intercooler y 24 válvulas. Un motor de gran elasticidad y un elevado par en la zona de utilización. Otra de las novedades de esta gama es la nueva cadena cinemática con cajas sincronizadas de 16 y 9 velocidades.

Los camiones Rígidos de tres ejes disponen desde ahora de versiones Mider 260 TI y Mider 320 TI y disponen de la posibilidad de eje portante elevable con suspensión neumática. En la nueva gama destaca también la comercialización de una «Gama Petrolera» formada por la tractora Mider 260 TI y un nuevo rígido 8x2 de cuatro ejes Mider 320 TI para 38 toneladas de peso máximo autorizado.

En la zona alta de la gama destaca la nueva cabeza tractora Troner 340 TL que dispone de un motor Turbo refrigerado con 340 caballos de potencia y 12 litros de cilindrada. Esta versión cuenta con una nueva cadena cinemática con un par motor constante de 145 mkg entre 1.200 y 1.500 revoluciones.



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID POR 1.500.000 pesetas se puede adquirir en Cova Venecia, que está en la calle Ferrocarril número 39, un Opel Kadett GSi de color rojo que fue matriculado en el año 87. Desde entonces sólo ha recorrido 40.000 kilómetros, dispone de aire acondicionado, radiocassette, alarma etc.. Tiene 3 meses de garantía.



BARCELONA CAR Barcelona ofrece durante esta semana un Mercedes 300 CE de color gris antracita matriculado en el año 89. El Mercedes ha recorrido 28.000 kilómetros y dispone de un completo equipamiento. Disfruta de 6 meses de garantía y cuesta 6.800.000 pesetas.

LENTITUD VOLKSWAGEN

El pasado 10 de agosto intentaron robarme el Volkswagen Golf GTI G-60 del que soy propietario. Como consecuencia de esta acción resultó dañada la caña de la dirección. Ese mismo día llevé el coche al concesionario donde había comprado el coche, Autos Puerta Bonita donde admitieron el vehículo. Pero si para admitirlo no tuvieron problemas, para repararlo tardaron 40 días, ya que el coche no me fue devuelto hasta el 18 de septiembre. El motivo de este retraso fue que faltaba una pieza que había que traer desde Alemania.

Durante este tiempo, y cansado de esperar me puse en contacto con la central de Seat donde me dijeron que ya habían pedido la pieza, aunque en otra llamada posterior rectificaron diciendo que habían tenido que repetir el pedido por una equivocación con el número de la referencia.

Pero si la pieza se retrasó, la



calidad de la reparación dejó bastante que desear, ya que al tener que desmontar toda la dirección, cuando la montaron dejaron el volante torcido a la izquierda, la servodirección más dura, la alarma no se podía conectar y el salpicadero hace ruidos que antes no tenía, por no citar el cassette que se sale cada vez que cojo un bache. En el concesionario me han dicho, más o menos, que son imaginaciones mías.

Tras esto sólo me queda el recurso de protestar, a pesar de que ha sido culpa de la marca y de que del concesionario no he recibido ninguna explicación.

J. A. Alarcón
Madrid

MORIR EN EL ATASCO

Soy poco dado a escribir a los medios de comunicación, pero al menos, por el derecho al pataleo, necesito expresar mi indignación por la forma en que el Ayuntamiento de Madrid, la empresa concesionaria de las obras, y en general los responsables de



las mismas, están llevando a cabo la remodelación de la plaza de Castilla.

En la llegada a esta plaza, había un mínimo, si recuerdo bien, de cuatro o cinco carriles de entrada, que han quedado reducidos a dos, y a veces a uno sólo, según los movimientos de la maquinaria que se efectúan en la zona, lo que crea una retención de muchos kilómetros, que los usuarios intentan salvar buscando vías alternativas, y ahí viene el segundo y probablemente el principal problema. Nadie ha previsto esas vías alternativas, no se ha reordenado el tráfico en las calles que pueden ser utilizadas como tales, no hay un sólo policía de tráfico adicional intentando poner orden en las mismas, por lo que hay calles que están recibiendo una densidad de tráfico muy superior a su capacidad, lo que provoca tremendos colapsos.

En definitiva, un trayecto que en mi caso concreto era de 25 ó 30 minutos diariamente, se ha convertido en aproximadamente 2 horas, empezando el día con los nervios destrozados, muchos litros de gasolina tirados, aumento considerable de la contaminación en la zona y un sinnúmero de otros efectos.

Sé perfectamente que esta carta no sirve absolutamente de nada cara a la solución de los problemas, pero después de 2 horas y 15 minutos para recorrer 22 kilómetros de distancia desde mi domicilio en Tres Cantos hasta mi lugar de trabajo que se encuentra entre la plaza de Castilla y la de Cuzco, necesitaba al menos desahogarme y prefiero hacerlo así, puesto que he visto muchas mañanas a algunos automovilistas frustrados y desesperados, con insultos, frenazos intempestivos, circulando por dirección prohibida, bloqueando al vecino a propósito para ganar un metro, etc...

Rafael González
Madrid

JEREZ: ETERNO PROBLEMA

En los últimos días se está escribiendo mucho sobre la decisión de la FISA de quitar el circuito de Jerez del Mundial de Formula 1. Se hacen declaraciones y apoyos institucionales desde las más altas instancias políticas andaluzas, lo que hace recordar aquello de «a burro muerto la cebada al rabo».

Pero lo que no tiene desperdicio es la columna de su colaborador, el Sr. Casanovas, publicada en uno de sus números. El Sr. Casanovas, enemigo hasta ahora de Jean Marie Ballestre parece haberse reconciliado con él. La razón está bien clara: Barcelona, además de la Olimpiada se lleva la F-1. En ello ha intervenido otro catalán insigne: Samaranch.

El Sr. Casanovas parece olvidar que España perdió la Fórmula 1 porque ni Barcelona ni Madrid supieron dar la respuesta a las exigencias de homologación de la FISA. Tuvo que ser Andalucía la que contruyera un circuito que en su día fue modélico.

Los enfrentamientos del Alcalde de Jerez con la Junta de Andalucía han motivado el desinterés total del ente autonómico por el Gran Premio de España. La organización de Jerez es también defectuosa y, por si fuera poco, ni la prensa especializada le presta su apoyo. Además, el funcionamiento del tema de las entradas es bastante defectuoso ya que este año la tribuna X, una de las más solicitadas para la carrera, se reservó en su mejor 50 por ciento para un «paddock club» que en ningún programa aparecía. La tribuna R se cerró el sábado alegando un supuesto «deterioro sísmico» de su base de hormigón armado.

Pero a pesar de todos estos inconvenientes creo que la labor que ha desempeñado el Sr. Pacheco ha sido beneficiosa ya que hemos vuelto a ver a los «monstruos» de la F-1 en nuestro país.

Antonio Rodríguez
Granada



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 EUROP ASSISTANCE 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!





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 despeg 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

EXAMEN DE CONDUCIR

TRAFICO MITIGA EL TEORICO

Antes del verano, la alarma cundió entre los aspirantes a obtener un permiso de conducir: con la entrada en vigor de la nueva Ley de Tráfico, el aprobado del «técnico» se puso muy difícil. Ahora las aguas han vuelto a su cauce, mientras que este tipo de enseñanza sigue su andadura hacia su homologación con la europea.

CUANDO Santiago A. se matriculó en una autoescuela la primavera pasada pensó, erróneamente, que la mayor dificultad para obtener el permiso de conducir sería la prueba práctica de circulación. Consideró que tras haber superado la selectividad para el acceso a la Universidad, pasaría la fase teórica sin la menor dificultad. Pero resultó no apto en dos de las convocatorias, hasta que logró un aprobado pasado el verano.

Este no es un caso aislado. Al menos un 60 por ciento de los alumnos que accedieron a las pruebas teóricas en los meses de mayo a julio, no lograron acertar el número de respuestas necesarios para salir con un aprobado en la mano.

La explicación de esta «masacre colectiva», según las Asociaciones de autoescuelas, fue la puesta en funcionamiento de los nuevos cuestionarios por parte de la Dirección General de Tráfico el pasado 15 de mayo, situando el nivel de aprobados en un 15 por ciento en cada convocatoria, mientras que anteriormente se cifraba en un 80 ó 90 por ciento.

Las autoescuelas consideran que la redacción de las preguntas incluidas en los

nuevos cuestionarios eran excesivamente largas y farragosas, obligando al alumno a realizar varias lecturas antes de llegar a comprender que es lo que realmente se le preguntaba, marginando de esta forma a la inmensa mayoría de los alumnos y no sólo a los de un nivel cultural inferior.

Por su parte, la Subdirectora General de Circulación y Seguridad Vial, Estrella Rivera, asegura que la introducción de los nuevos textos en los exámenes teóricos del permiso de conducir era totalmente necesaria, tras la entrada en vigor de la nueva Ley de Seguridad Vial el pasado 4 de abril. «La protesta de las autoescuelas



NUEVOS CUESTIONARIOS
La Dirección General de Tráfico ya ha modificado la redacción de las preguntas que originaron la polémica el verano pasado.

-afirma a MOTOR 16- fue injustificada. Se pactó no incluir inmediatamente en las pruebas de aptitud preguntas relacionadas con los aspectos novedosos que introduce la Ley, a fin de que las autoescuelas tuvieran tiempo de adaptar sus textos de enseñanza. Este período de adaptación fue absolutamente respetado. Sin embargo, era preciso eliminar rápidamente de los textos aquellas preguntas que contradecían la Ley vigente, mediante la puesta en circulación de nuevos cuestionarios. Cuestionarios que, por otra parte, fueron revisados y aprobados previamente a su puesta en circulación por los representantes de las autoescuelas».

Otros de los puntos oscuros de la primavera pasada fueron las pruebas orales a las que tienen posibilidad de acogerse los alumnos incapacitados para leer o escribir. Según el colectivo de autoescuelas es evidente que la Dirección General de Tráfico debe ayudar a aquellas personas que por su analfabetismo les resulte imposible someterse a las pruebas teóricas convencionales, pero no por ello realizar un agravio comparativo con los demás aspirantes, obligados a resolver test de mayor dificultad. La Subdirectora General de Tráfico rechaza rotundamente la existencia de agravios comparativos. «Lo único que se facilita a las personas con un analfabetismo total o funcional -dice- es un examen oral en el que se les explica el contenido de algunas de las palabras de los cuestionarios. Es un problema de formas, nunca de contenidos».

El presidente de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), José Miguel Báez, organismo que agrupa a cinco mil centros de enseñanza en Espa-



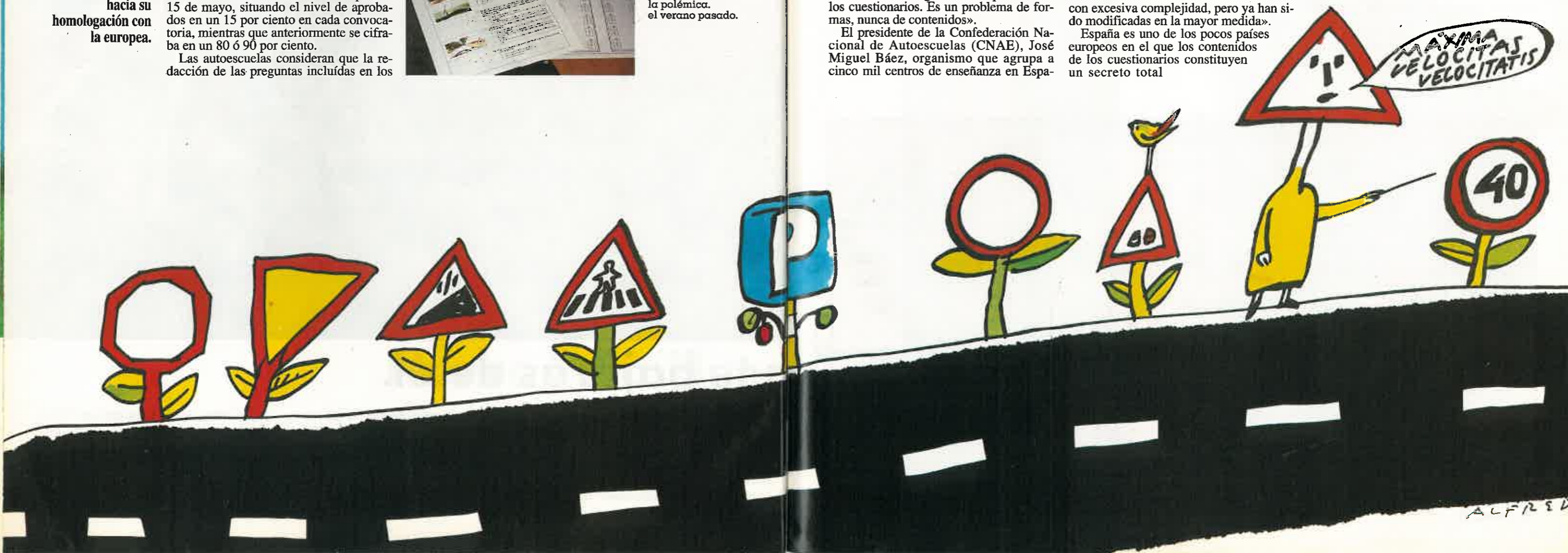
TEST PARA APRENDER

Los alumnos tienden a memorizar más las preguntas que la Ley.

ña, asegura a esta revista que en la actualidad las aguas han vuelto a su cauce y que el nivel de aprobados ha recuperado la total normalidad, gracias a la postura de diálogo mantenida con la Dirección General de Tráfico. «Efectivamente, algunas de las preguntas incluidas en los nuevos cuestionarios estaban redactadas con excesiva complejidad, pero ya han sido modificadas en la mayor medida».

España es uno de los pocos países europeos en el que los contenidos de los cuestionarios constituyen un secreto total

hasta el momento del examen. En Alemania o Dinamarca, los alumnos tienen disponibles un catálogo oficial que recoge la totalidad de las preguntas entre las que se extrapolan las que aparecen en el examen, a través de un test con treinta cues-



ciones. En nuestro país el número total de cuestiones a responder son cuarenta, a razón de un minuto por cada pregunta, aunque el tiempo no es uno de los factores que más preocupa a los candidatos a conductores, ya que «rara vez los examinadores retiran los test sin completar porque haya finalizado el tiempo».

Con independencia del conflicto de los pasados meses, el presidente de la CNAE considera que el material utilizado para confeccionar los exámenes podría mejorarse. «En España las respuestas deben ser consignadas en un impreso diferente al cuestionario. Esto hace que el alumno deba prestar mayor atención a la hora de trasladar las respuestas, y que teniendo en cuenta su estado de nervios, puede llevar a cometer errores de transcripción». Por otra parte, la manipulación masiva de los cuestionarios deterioran la calidad de las fotografías en las que se apoyan algunas de las preguntas, pudiendo dar lugar a malas interpretaciones.

Sin embargo, éstos no son los únicos aspectos que nos diferencian del resto de los países comunitarios. Uno de los puntos de mayor controversia de las distintas legislaciones vigentes en los estados miembros de la Comunidad Europea es la obligatoriedad o no, de asistir a las autoescuelas o centros de enseñanza vial. Siguiendo con el supuesto de Alemania, este país obliga a sus alumnos a asistir a un número mínimo de doce clases con una duración de noventa minutos, antes de acceder a la prueba teórica. Otros países como Luxemburgo y Dinamarca también establecen baremos similares, mientras



CRITERIOS COMUNES

Las autoescuelas luchan por unificar el sistema de enseñanza en toda Europa.

que España, junto a Italia, Francia, Reino Unido y Bélgica responsabilizan a sus aspirantes de la decisión de acudir o no a clase, factor que no está proporcionalmente relacionado con el índice de aprobados, sobre todo teniendo en cuenta que aunque no existe obligatoriedad, las autoescuelas de estos países suelen preparar a un 80 por ciento de los aspirantes a conductores.

Con la polémica de los nuevos cuestionarios de la Dirección General de Tráfico, que según las partes implicadas está totalmente superada, queda de manifiesto la relativa eficacia de los test como filtro de aptitud. Para Estrella Rivera, «los

cuestionarios son el único medio de comprobar los conocimientos de los alumnos sobre las normas de circulación, pero aplicados a la enseñanza pierden parte de su validez. Los alumnos tienden a memorizar tanto las preguntas como las respuestas, de manera que cualquier cambio supone un desconcierto para el aspirante. Si realmente se conocieran en profundidad los términos definidos en la Ley, el descenso de aprobados registrado en los meses pasados nunca hubiera llegado a producirse».

Lourdes Bravo
Fotos: Alfonso J. Nieto

HACIA EL «EL EUROCONDUCTOR»

PESE a las distintas legislaciones de cada país, el sector europeo de autoescuelas, representadas por la EFA (Asociación Europea de Autoescuelas), se muestra muy optimista hacia el futuro comunitario, en lo que al nivel y metódica de enseñanza de los aspirantes a conductores se refiere.

En el próximo mes de diciembre se presentará en el Consejo de Ministros una nueva Directiva para armonizar algunos de los aspectos delimitados ya en la primera directiva del Consejo del 4 de diciembre de 1980.

Desde ese mismo año los conductores de los países miembros de la Comunidad Europea pueden conducir legalmente por las carreteras de los doce, aunque faltaba por regularizar algunos aspectos relacionados con la Ley de Seguridad Vial y normas de expedición y pruebas para la obtención del permiso de conducir comunitario.

Las edades mínimas de los con-



ductores establecidas en los países europeos van desde los dieciséis años, como es el caso de Francia, cuyos conductores menores de edad pueden conducir con un permiso de circulación provisional y acompañados de un adulto, hasta los dieciocho o veintiuno, dependiendo de las categorías a las que se opte. La Directiva comunitaria establece que cualquier Estado miembro podrá negarse a reconocer la validez en su ámbito territorial de todo permiso cuyo titular no haya cumplido los dieciocho años.

Por otra parte, aunque la existencia de un «Instructor Comunitario» puede considerarse aún una utopía, el futuro del sector recomienda una preparación de sus profesores y examinadores a un mismo nivel, eludiendo así las diferencias doctrinales actualmente existentes.

París.



El equipamiento de un gran turismo: aire acondicionado, elevavinas eléctrico, cierre centralizado, equipo stereo.

Dakar.

El primer equipo de este país en los raids más duros del mundo.



PATROL 4x4

Modelo presentado
Nissan Patrol 4x4 Top Line.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

Hoy en día es muy difícil ver un coche con un diseño original, por eso siempre llama la atención ver algo que se sale de las normas establecidas y que rompe los moldes tradicionales. Esto es lo que sucede con el Bulgari, un coche que lleva el nombre de su diseñador y que ha sido realizado en colaboración con Lotus.

BULGARI

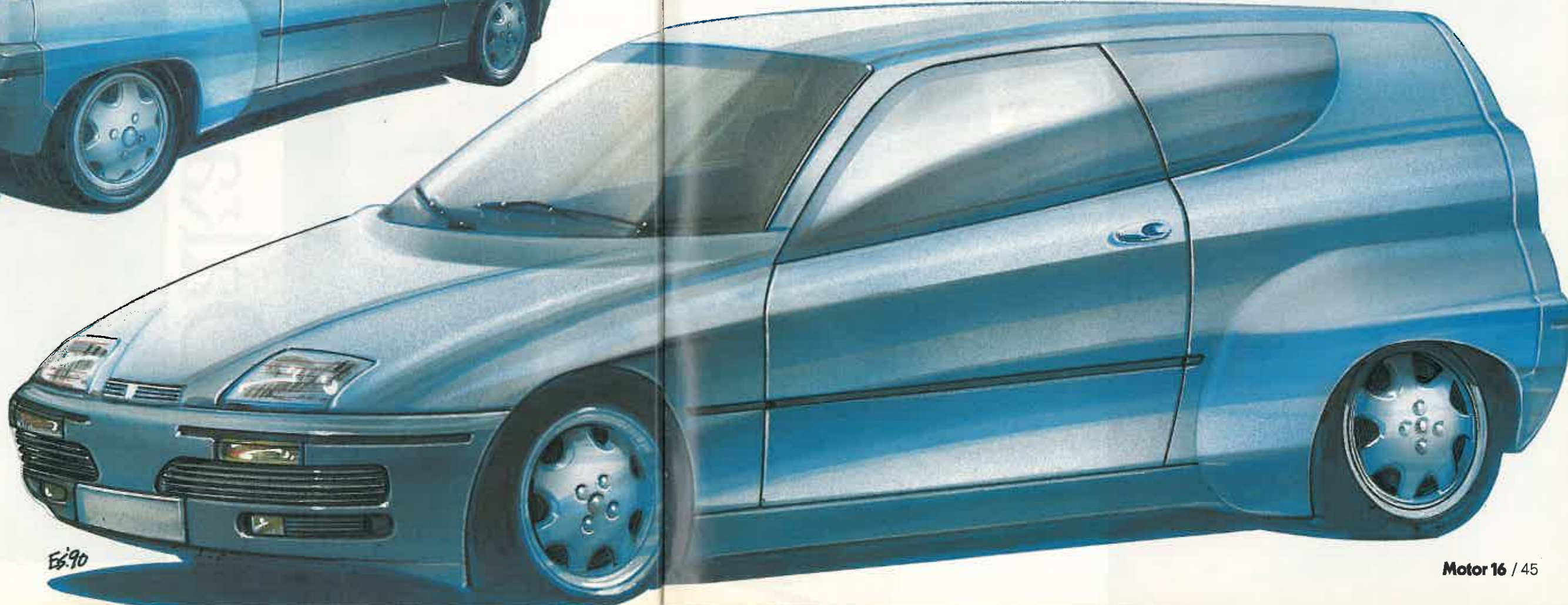
OTRA FORMA DE VER EL LUJO

GIANNI Bulgari, un prestigioso diseñador italiano de 57 años, miembro de la saga de los Bulgari, famosos joyeros que se hicieron un nombre vendiendo sus obras a los jeques árabes y que en su día trabajó en Fiat y también colaboró en el lanzamiento del Alfa 164 en Estados Unidos, tenía una forma distinta de ver un coche de alto standig y por fin su proyecto se ha visto materializado.

El Bulgari es un coche con una línea muy particular, con una carrocería tipo familiar, realizada en materiales de vanguardia con una generosa presencia de fibra de carbono. El frontal es muy agresivo con un perfil muy aerodinámico y llama la atención la forma de las ventanillas y la parte trasera con unas aletas espectaculares. El interior es muy lujoso, realizado con todo tipo de detalles y con un generoso espacio para cinco pasajeros, la distribución de los asientos también es original, tres delante y dos en la parte trasera. El coche lo han realizado en colaboración con Lotus, que se ha encargado de la parte técnica, mientras que para impulsar-



LUJO EXCLUSIVO
Con una línea muy original, el Bulgari es un coche de lujo, realizado al detalle. Una de sus virtudes es el generoso espacio interior reservado para cinco pasajeros.



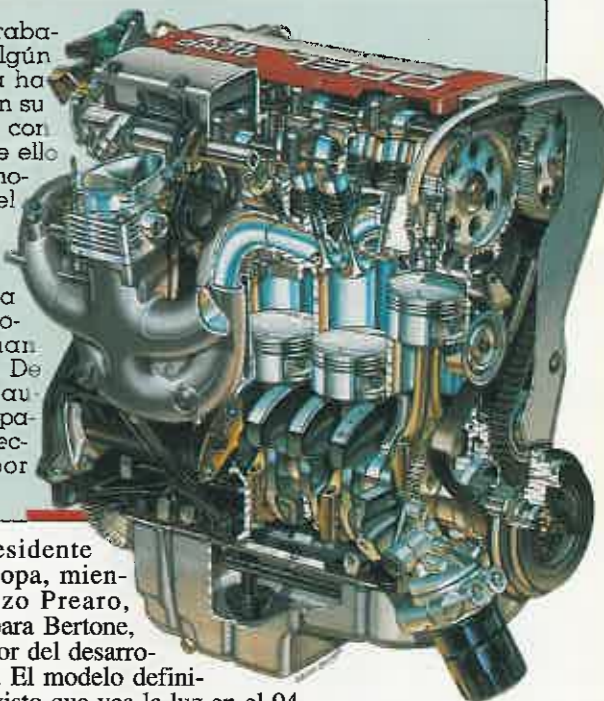
SAGA DE JOYEROS
Gianni Bulgari proviene de una familia de famosos joyeros y ha visto cumplido su sueño de ver un coche con su nombre.

lo han elegido el motor Opel de 2,0 litros y culata de cuatro válvulas por cilindro, similar al que equipan los Kadett GSi 16v, pero al que han instalado un turbocompresor. Otra de las particularidades de este original coche es que dispondrá de un sistema de tracción a las cuatro ruedas.

Gianni Bulgari también anunció la creación de una nueva compañía para llevar perfectamene a cabo este proyecto y la comercialización del coche. Al frente de la misma estaría Karl Ludwigsen, que

MAS COLABORACION OPEL-LOTUS

LOTUS y Opel vienen ya trabajando juntas desde hace algún tiempo. La marca inglesa ha visto cómo coches realizados con su ingeniería estaban equipados con motores Opel; buena prueba de ello es la Fórmula Opel Lotus, monoplazas con chasis ingleses y el motor de 2,0 litros con culata de dieciséis válvulas de Opel. Pues bien, la historia se repite con el Bulgari, la tecnología Lotus va a estar movida por este mismo motor de 16 válvulas, pero le han adaptado un turbocompresor. De esta forma la potencia se ve aumentada hasta 200 caballos, capaces de lanzar este original proyecto a más de 250 kilómetros por hora.



fue vice-presidente de Ford Europa, mientras que Enzo Prearo, que trabajó para Bertone, será el director del desarrollo industrial. El modelo definitivo está previsto que vea la luz en el 94, teniendo prevista una construcción de 25 coches al día, o unos 5.000 al año. El modelo final variará muy poco con respecto al proyecto inicial, la carrocería mantendrá las tres puertas, aunque estudian la posibilidad de realizar varias versiones. O



Reebok®

pump it up!



UNA «BOMBA» PARA LA SUJECION DEL PIE!



UNA TECNOLOGIA SUPERIOR, BASADA EN UN FORRO HINCHABLE

Reebok presenta la primera zapatilla deportiva que se puede ajustar al gusto personal.

Apretando repetidamente la bola de la lengüeta, se hincha la cámara de aire del forro, ubicado en las áreas que envuelven el tobillo y el pie, logrando ajustar la zapatilla a su justa medida.

Pulsando la válvula de escape, se vacía la cámara de aire.

Las zapatillas "The pump" también llevan el sistema "E.R.S.", de recuperación de energía. ¡Nunca, hasta ahora, se habían hecho unas zapatillas como éstas!

 **Reebok®**
En el corazón del deporte.

*Venta, sólo en tiendas de deportes.

PRESSING

FIAT-ELAZ «A 93»

UN ITALIANO EN LA ESTEPA

Y A están prácticamente ultimados los detalles finales para que el acuerdo entre Fiat y la marca soviética Elaz se lleve a la práctica para construir un modelo pensado principalmente para el mercado soviético. Se trata de un modelo diseñado por Italdesing, con una carrocería muy especial tipo break con una línea muy moderna y unas medidas contenidas, tendrá una longitud de 3,4 metros. En un principio está previsto que esté disponible en versiones con tres y cinco puertas, y que se distinguirán por contar con una gran ca-

pacidad interior. También será un vehículo pensado para circular en las condiciones más extremas, tanto de temperatura como de firme. Será un coche que pueda resistir sin problemas un buen número de kilómetros por pistas de tierra y carreteras de «pavé» y que tenga un funcionamiento óptimo tanto en la fría estepa siberiana, como en el tórrido desierto al sur de la Unión Soviética.

En un principio está previsto que el OKA 2, nombre con el que se ha bautizado el proyecto, esté impulsado por motorizaciones que van desde 1.000 a

1.400 centímetros cúbicos, con potencias de 55 a 65 caballos. En realidad serán los motores que hoy en día impulsan a la gama Fiat Uno, teniendo especial interés en el de 1.000 centímetros cúbicos, que no es otro que el popular Fire, que se distingue por tener un mínimo consumo y un mantenimiento muy reducido. También está prevista una versión con tracción a las cuatro ruedas.

El acuerdo para construir este coche lo han llevado a cabo ELAZ, una empresa controlada por el Ministro Soviético de Industria del Automóvil, Nikolai A. Pu-



gin y Cesare Romiti, Director Ejecutivo de Fiat. El coche se construirá en la planta de Elabuga, a unos 1.000 kilómetros de la ciudad de Moscú y está prevista una producción de 300.000 coches al año, teniendo previsto que las primeras unidades de este modelo estén en la calle al final del año 1993 o principios de 1994.

G. Perini

NUEVOS HORIZONTES

LA «Perestroika» está cambiando el rumbo de la vida de los soviéticos y esto se está viendo reflejado en sus hábitos y costumbres, que poco a poco son más occidentales. También ha abierto las puertas de la Europa del Este a los fabricantes de occidente, que ven además de un mercado nuevo y con muchas posibilidades, el poder fabricar a bajo costo. El acuerdo

ai que han llegado ELAZ y Fiat no es más que un ejemplo de lo que se avicina: otras marcas como Volkswagen y Opel a los que hay que sumar algunos procedentes de Japón. Esto va a relanzar de forma muy importante a la industria automovilística soviética, que tendrá a su favor unos costes de producción bajos, propiciados principalmente por la baja cotización de la mano de obra.



Italdesing

Audi 90: Las apariencias no engañan.

Hay automóviles que no se quedan sólo en las formas. Y llegan mucho más lejos.

Haciendo de su magistral diseño un reflejo del carácter que llevan dentro. Y de sus líneas maestras un preludio de lo que pueden dar de sí sus motores de 5 cilindros a inyección. Con una tecnología de hasta 20 V y 160 CV que resulta



impresionante cuando se pone a prueba.

Y aún mucho más cuando se compara.

Con unas prestaciones y un equipamiento de serie que reúne en todos los modelos



avances que en otros coches acostumbran a ser añadidos. Como la dirección asistida, el sistema de seguridad exclusivo Procon-ten, espejos retrovisores exteriores térmicos y eléctricos, volante y palanca de cambios forrados en cuero, Auto Check-Control, etc.

Joyas de la ingeniería que no se ven a simple vista.

Como la seguridad absoluta que proporciona el sistema de frenos A.B.S., en la versión 20 V. y la posibilidad de equipar la tracción total permanente quattro.

Con una elegancia y un confort inusual en otros coches. Un espíritu deportivo capaz de alimentar la imaginación de los más ambiciosos.

Y la certeza de saber que, en esta ocasión, las apariencias no le engañan.

Gama Audi 90:

Audi 90 E: 136 CV

Audi 90 quattro: 136 CV

Audi 90 20 V: 160 CV

Audi 90 20 V quattro: 160 CV

(Sport Pack disponible en todas las versiones)

Equipamiento de serie del Audi 90 20 V

quattro: Motor inyección. Sistema Procon-ten.

A.B.S. Dirección asistida. Aire acondicionado.

Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores exteriores térmicos y eléctricos.

Elevalunas eléctricos en las 4 puertas. Tapicería Velours. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura). Volante y palanca de cambios forrados en cuero.

Llantas de aleación 6 J x 14. Neumáticos

195/60 VR 14. Spoiler trasero en color carrocería. Faros antiniebla.

Audi 90 20 V quattro

Potencia máxima (CV/rpm)	160/6.200
Par máximo (Nm/rpm)	200/4.500
Aceleración (0-80/0-100 Km/h)	5,9/8,9
Velocidad máxima (Km/h)	215
Frenos	A.B.S.

Vd. podrá disfrutar de un Audi 90 E a partir de 3.048.000 pts PVP recomendado. (IVA y transporte incluidos).

Beneficiense de las ventajas del Sistema Audi Leasing.

En su concesionario Volkswagen/Audi.



A la vanguardia de la técnica.



TANDEM DOB NEIDHART CAMMANN GUASCH



MCA CENTENAIRE

MAGIA MONEGASCA

El Centenaire es un deportivo de pura raza contruido sobre la base del mítico y excepcional Lamborghini Countach. Este vehículo desarrollado en Mónaco, se puede considerar el coche del principado.

POR fin es una realidad el proyecto MCA Centenaire, un espectacular deportivo desarrollado y construido en Montecarlo, que ha visto como se ha ido aplazando su presentación en público. En un principio, cuando en febrero de este mismo año se dio por finalizado el proyecto, anunciaron que sería presentado en sociedad con ocasión del Gran Premio de Monaco, pe-

ro más tarde fue aplazado hasta el día 6 de octubre coincidiendo con el Campeonato del Mundo de Offshore, pero tras el trágico accidente en el que murió Stefano Casiraghi, marido de la princesa Carolina y uno de los mayores entusiastas del proyecto, de nuevo se aplazó. Ahora por fin hemos tenido ocasión de conducirlo por primera vez en exclusiva.

La unidad a la que tuvimos acceso era

la primera de todas, identificada con el número de chasis «EL 0001 GB», equipado con la mecánica del fantástico Lamborghini Countach, con un motor V-12 de más de 400 caballos de potencia. El coche tiene un aspecto muy compacto con una línea muy redondeada y agresiva, construida en fibra de carbono. Está equipado con unas generosas ruedas, con unos neumáticos Pirelli P Zero en medida 245/45 en las delanteras y 335/35 en las traseras. El interior por su parte tiene un innegable aspecto deportivo, con espacio para dos pasajeros, que se tienen que acomodar en dos asientos Sparco con un diseño similar al de los coches de carreras con una gran sujeción lateral. Desde el puesto de conducción se dominan perfectamente todos los controles, y llama la atención el pequeño volante Momo. Sentados a sus mandos el Centenaire deja sentir toda la potencia de su magnífico motor, capaz de transmitir unas prestaciones increíbles. En el buen rendimiento del motor influye también el contenido peso del coche, 1.100 kilos. Todos los

apartados mecánicos contribuyen para que la mecánica pueda ser aprovechada al máximo. La caja de cambios también de origen Lamborghini es muy rápida y precisa y las suspensiones típicas de un coche de competición permiten circular por carreteras viradas a un buen ritmo dando la sensación de que el coche va sobre raíles.

Según los responsables del proyecto, el Centenaire es un coche pensado para conductores muy exigentes y exclusivos, amantes de sensaciones fuertes. Se construirá en las instalaciones de Montecarlo Automobile, y el mayor reto que tienen que afrontar es conseguir mantener el Centenaire durante un largo tiempo en el mercado construyendo tan sólo doce unidades al año hasta conseguir llegar a su objetivo de construir cien Centenaires. Puede que lo consigan, no olvidemos que está realizado sobre la base del Lamborghini Countach, que lleva casi veinte años en el mercado y sigue gozando de una buena salud.

Giancarlo Perini



PURA SANGRE

El Centenaire animado por el motor Lamborghini V-12 es un auténtico coche de carreras. Es un modelo exclusivo para los amantes de las sensaciones fuertes.

EL COCHE DE MONTECARLO

EN el MCA Centenaire tienen puestas muchas ilusiones la casa real monegasca, no en vano el malogrado Stefano Casiraghi, marido de la princesa Carolina, un gran amante de los vehículos deportivos, fue uno de los impulsores más importantes de este proyecto. Además tenía pensado que fuese su coche personal. Por otro lado, para darnos una idea del entusiasmo que han puesto en Mónaco, los coches que se construyan en abril y mayo del 91 estarán pintados de color rojo denominado «Monaco Red».



NISSAN PRIMERA
CONTRA SUS RIVALES

LA BATALLA DE EUROPA

Un nuevo Nissan acaba de hacer su aparición en el mercado, se trata del Primera; un coche hecho casi en su totalidad en Europa y al estilo europeo, tanto por su diseño como por sus cualidades ruterías y que desde luego no defraudará al difícil y exigente conductor medio de la comunidad.

El Primera de nuestra prueba es un dos litros que por sus caballos y precio, es comparable a los grandes «monstruos» medios del mercado, o sea el Ford Sierra 2.0i, el Opel Vectra 2.0i GLS, el Peugeot 405 SRI y el Renault 21 TXE.

EL nuevo Nissan no es un coche que sobresalga por unas formas estilizadas y definitorias, sino todo lo contrario, es un coche discreto, casi impersonal que nos recuerda al Vectra de Opel. Pero debajo de esta carrocería de líneas clásicas y redondeadas se oculta el esfuerzo de un coche hecho a conciencia. Un coche en el que se han cuidado especialmente los refuerzos del bastidor y se le ha dotado de unos soportes delanteros y traseros de mayor grosor para obtener una mejor estabilidad y por lo tanto seguridad.

Además el Primera, al ser un coche japonés pero fabricado en casi su totalidad en Sunderland, Inglaterra, su venta no está sujeta a cupos ni restricciones protectionistas de mercado.

En esta prueba, el recién aparecido es comparado a las clásicas berlinas familiares pertenecientes al segmento medio. Los cinco rivales se enfrentan entre sí aportando unos argumentos muy parecidos; todos tienen un motor que no sobrepasa los dos litros de cilindrada; su potencia oscila entre los 115 y los 125 caballos y a su vez todos ofrecen una buena habitabilidad con unos maleteros generosos.

Así que en la decisión final habrá que tener muy en cuenta el precio en relación con la oferta de equipamiento básico y por supuesto las preferencias que tenga cualquier posible comprador por una u otra marca.

Dado que el precio de estos cinco vehículos va a jugar al final un papel definitorio, empezamos por analizar lo que cuestan y qué ofrecen. De los cinco el más barato es el Sierra mientras que el más caro es el Renault 21; ahora bien, si equipamos al Ford con todos los elementos que el Renault trae de serie, como son: aire acondicionado, sistema ABS de frenos, mando a distancia de apertura de puertas, ordenador de viaje, faros para niebla y llantas de aluminio, el precio del Sierra superaría por bastante al del coche francés.

Desde luego el que ofrece la mejor relación precio-equipamiento es el coche de la Régie, detrás quedarían el Primera, el 405 y el Vectra, mientras que el Sierra, que es el único que no monta aire acondicionado de serie, sería el último de nuestra lista.

El segundo apartado importante, tratándose de familiares es la habitabilidad. En este concepto y en términos generales el

VIRTUDES

- Precio
- Calidad de acabado
- Comportamiento de primera

**NISSAN PRIMERA SLX
PRECIO: 2.538.328 PTAS.**

- Asientos poco envolventes
- Línea impersonal
- Luz de cruce escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buen acabado
- Confort de marcha
- Precio interesante

**FORD SIERRA 2.0i GLS
PRECIO: 2.289.359 PTAS.**

- Suspensión blanda
- Balanceo de la carrocería
- Tacto del pedal del freno

DEFECTOS

VIRTUDES

- Maletero espacioso
- Bajo consumo
- Confort de marcha

**OPEL VECTRA 2.0i CD
PRECIO: 2.694.788 PTAS.**

- Detalles de acabado
- Desarrollos largos
- Dirección muy blanda

DEFECTOS

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Amplitud interior

**PEUGEOT 405 SRI
PRECIO: 2.511.088 PTAS.**

- Consumo elevado
- Fallos de acabado
- Dirección muy blanda

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Confort de marcha
- Buen acabado

**RENAULT 21 TXE
PRECIO: 2.672.763 PTAS.**

- Asientos blandos
- Balanceos de la carrocería
- Motor ruidoso

DEFECTOS





LOS MEJORES DEL SEGMENTO

El Primera se enfrenta en esta prueba con los grandes «medios» del mercado, vehículos eminentemente familiares y con motores ágiles.

más amplio es el R-21, que también es el que tiene mayor longitud y anchura de carrocería, le sigue de cerca el otro coche francés, el Peugeot, que es el que dispone de un espacio más desahogado para los pasajeros de la parte trasera.

A continuación se situaría el Opel Vectra que además es el que dispone de una mayor capacidad de carga del maletero. El tercero sería el Ford Sierra, también en el que hay que resaltar la menor altura de los asientos al techo, tanto en los delanteros como en los traseros. El Primera quedaría el último de nuestra clasificación, pero no por esto su habitabilidad resulta mala, pues tiene suficiente espacio como para viajar cómodamente y sin estrecheces.

En cuanto a los asientos, los que mejor sujetan son los del Opel Vectra y los del Peugeot 405. Los del Renault 21 también recogen suficientemente el cuerpo pero son demasiado blandos y llegan a fatigar sobre todo en viajes largos. En el Nissan, el asiento del conductor tiene la ventaja de disponer de dos reglajes de altura de la banqueta, pero sin embargo son poco envolventes.

Los acabados y la calidad de los materiales son impecables en el nuevo modelo, todo ajusta perfectamente y no se oyen ruidos molestos ni vibraciones cuando circulamos por carreteras onduladas; desde luego en este apartado el Primera les da «sopas con ondas» a todos sus rivales y no por casualidad puesto que es el más silencioso de todos.

RELACION CALIDAD-PRECIO

El Renault 21 cuenta con la mejor relación precio-equipamiento. Sin embargo el más barato de todos es el Ford Sierra.

En el Nissan destaca asimismo el diseño del salpicadero, que es de líneas sencillas, limpias, sin resaltes y con los mandos muy a mano, lo que permite accionarlos sin distraer nuestra atención. El Renault es el que dispone de menos huecos porta-objetos, pero también el único que nos ofrece la posibilidad de optar por un cuadro de instrumentación digital, para los amantes de este tipo de tableros.

Otra consideración a tener en cuenta a la hora de adquirir uno de estos modelos, según nuestras necesidades, es que en todos podemos abatir los asientos traseros por partes, menos en el Peugeot 405, cuya única comunicación con el maletero es a través del reposabrazos central. Este modelo igualmente es el único que sólo

FICHA TECNICA

	PRIMERA SLX	SIERRA 2.0i	VECTRA 2.0i CD	405 SRI	R-21 TXE
MOTOR					
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.905	1.995
Árbol de levas	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	10,3 a 1	9,2 a 1	9,3 a 1	10 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	121CV(89kw)/6.000	125CV(92kw)/5.500	115CV(85kw)/5.200	125CV(92kw)/5.500	120CV(88kw)/5.500
Par máximo / r.p.m.	16,9mkg(166Nm)/4.000	17,7 mkg(174Nm)/3.000	17,8mkg(139Nm)/2.600	16,5mkg(162Nm)/3.000	16,7mkg(163Nm)/4.500
TRANSMISION					
Tracción	Delantera	Trasera	Delantera	Delantero	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4/14,1/21,4	7,1/13,3/20,7	8,6/15,6/23,8	8,2/14,4/20,9	7,7/14,5/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,8/34,2	27,8/34	34,1/43,0	27,6/35,1	30,7/36,7
Embrague	Monodisco en seco	Mando mecánico	Mando mecánico	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION					
Sistema	Piñón y cremallera asist.	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	2,5	3,5	3,1	3,25
Diámetro de giro (m)	10,3	10,1	10,1	11,0	10,2
FRENOS					
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Tambores	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo	No	Opcional	Opcional	Sí	Sí
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente multibrazo	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Eje torsional	Independiente	Independiente
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa de 5,5 JX 14	Chapa de 5,5 X 14	Chapa 5,5 X 14	Chapa 5,5 X 14	Aluminio 5,5 J X 14
Neumáticos	195/65 R 14	185/65 X 14	195/60 R 14	185/65 R 14	185/65 HR
PESOS Y CAPACIDADES					
En orden de marcha (kg.)	1.210	1.115	1.137	1.040	1.080
Capacidad del depósito de combus.	60 l.	60 l.	61 l.	70 l.	66 l.

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	PRIMERA	SIERRA	VECTRA	405	R-21
CIUDAD					
A 29 km/h de promedio	10,1	10,8	9,1	12,1	10,8
CARRETERA					
A 90 km/h de cruceo	6,2	6,5	5,6	7,0	6,5
En conducción rápida	11,6	11,2	10,4	12,8	11,5
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruceo	8,9	9,2	7,5	8,5	7,3
A 140 km/h de cruceo	10,2	10,4	9,1	10,0	8,9
CONSU. MED. PONDERADO					
Litros/100 km	8,8	9,2	7,9	10,2	9,2
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	632	602	722	636	667

FRENOS

	PRIMERA	SIERRA	VECTRA	405	R-21
DISTANCIAS DE FRENADO					
(En metros)					
A 60 km/h	18,9	15,8	17,2	20,8	16,6
A 100 km/h	47,8	45,7	43,8	53,6	54,9
A 120 km/h	75,1	64,5	68,2	77,8	76,1

SONORIDAD

	PRIMERA	SIERRA	VECTRA	405	R-21
Al ralentí	47,0	52,9	52,6	49,4	52,2
A 60 km/h	63,9	63,2	65,4	64,6	65,2
A 90 km/h	65,8	68,2	68,6	68,3	69,6
A 120 km/h	69,1	70,8	72,4	71,4	72,7
A 140 km/h	71,9	73,4	75,2	74,6	74,4

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

PRESTACIONES

	PRIMERA	SIERRA	VECTRA	405	R-21
VELOCIDAD MAXIMA					
Km/h	198	193	190	197,8	197,2
ACELERACION					
400 m. salida parada (seg.)	17,0	17,1	18,3	17,3	17,2
1.000 m. salida parada (seg.)	31,4	31,9	33,4	31,8	31,6
0-100 km/h (seg.)	9,7	10,3	11,5	10,4	10,2
Metros recorridos	162	179	200	180	174
RECUPERACION					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,6	18,1	19,2	18,2	19,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,7	19,7	21,7	20,7	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,1	33,5	35,5	33,5	35,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,5	34,1	40,7	38,9	38,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,5	10,1	11,7	9,9	11,3
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	29,2	28,1	33,1	31,0	32,0
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,1	13,9	17,7	15,1	14,6
Metros recorridos	422	389	492	409	411

EQUIPAMIENTO

	PRIMERA	SIERRA	VECTRA	405	R-21
Cuerteras/evaporaciones	SI	SI	SI	SI	SI
Mantenedor de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Reloj carga de batería	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	SI	NO	SI
Volante regulable	SI	SI	OP	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP	NO	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI	SI	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	N/A	N/A
Retractor regulable electr. (mód. Jicha)	SI/SI	OP	SI/SI	N/A	N/A
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	SI	SI
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/OP	SI/OP	SI/OP	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	OP	SI	OP
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	NO	SI



PERFECTO
El cuadro de instrumentos del Nissan destaca por su limpieza de líneas y su perfecto acabado, es sin duda el mejor en este sentido.

se puede comprar con carrocería de cuatro puertas, mientras que los demás existen en versión de cuatro y de cinco puertas.

Ya hemos visto que los motores de los cinco coches no sobrepasan los dos litros de cilindrada, que sus potencias son similares y van desde los 115 caballos del Opel Vectra hasta los 125 del Ford y del Peugeot. La motorización del recién llegado con 121 caballos y cuatro válvulas por cilindro es también la más vanguardista.

El propulsor del Primera tira desde pocas vueltas sin pereza, lo que es inusual en una mecánica de dieciséis válvulas, es más rápido que sus rivales en aceleración y también el más silencioso. El Sierra, gracias a unos desarrollos del cambio más cortos, es el que gana en recuperaciones y destaca por la suavidad de funcionamiento.

El motor del Vectra es el que menos

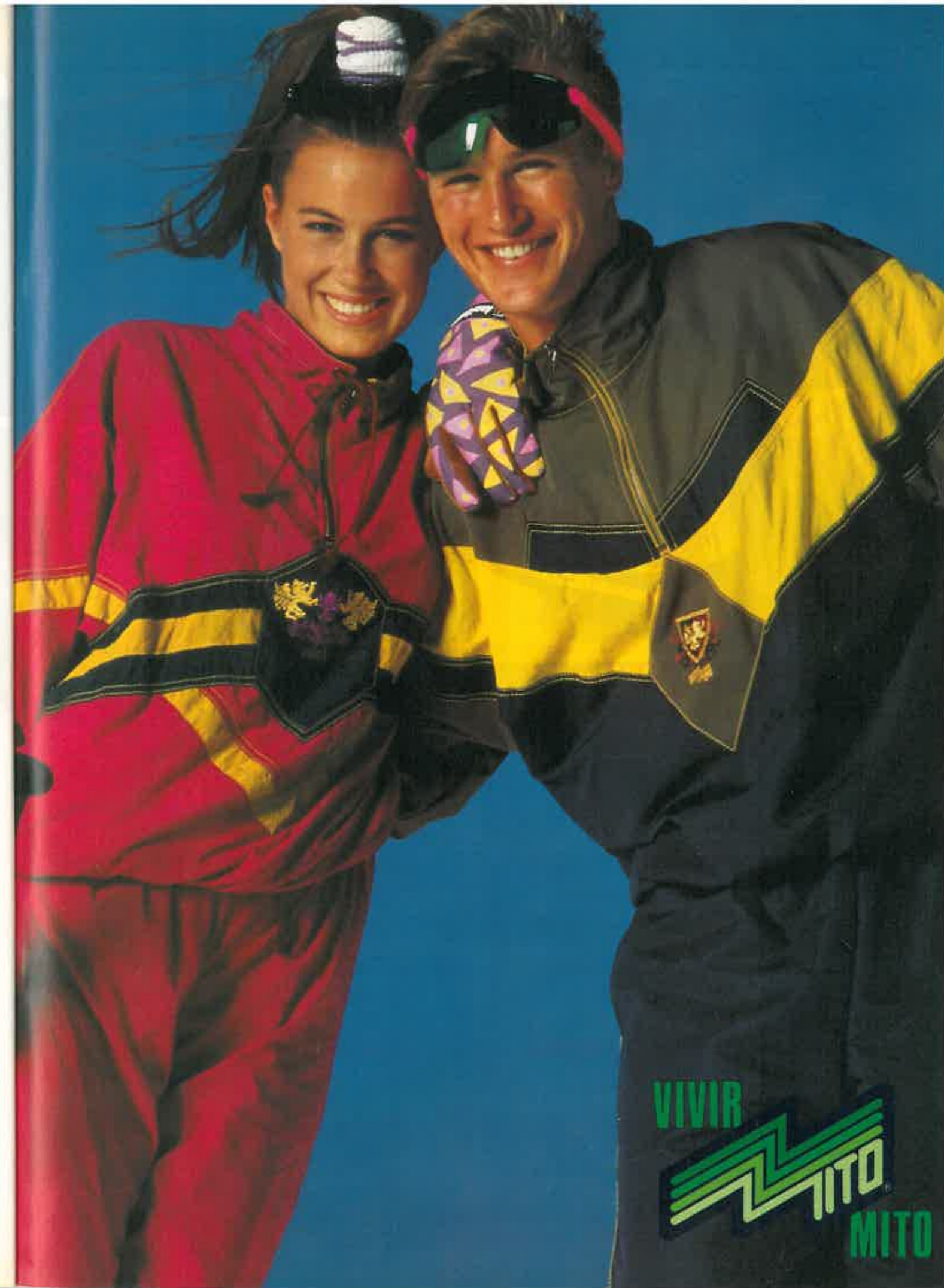


¿CUAL PREFIERE?
El cuadro de instrumentación en el Renault 21 TXE se puede elegir digital o analógico, según el gusto del consumidor.

consume, también funciona muy suavemente, pero es el más lento a la hora de recuperarse debido a unos desarrollos excesivamente largos y no muy apropiados para las sinuosas carreteras españolas. Las mecánicas francesas son muy equilibradas, responden bien cuando pisamos el acelerador, pero tienen como inconveniente un funcionamiento ruidoso que se deja oír en el habitáculo.

Los cinco coches se conducen sin ninguna dificultad, se mueven sin esfuerzo ayudados por la asistencia de la dirección que es de serie en todos ellos y con una buena relación suavidad-precisión, menos en el Vectra que resulta demasiado ligera. La dirección del Nissan Primera SLX destaca por tener un grado de asistencia variable en función del régimen de giro del motor, o sea a más vueltas ésta se endurece.

En comportamientos tenemos que el único vehículo de nuestra comparativa que presenta tracción trasera, el Sierra, es también el más delicado de conducir, pues mientras el eje trasero apoya bien, el delantero queda algo suelto y da la sensación de quedarse sin dirección.

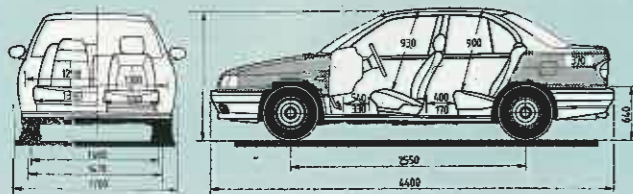


VIVIR
MITO
MITO



SATISFACTORIOS
De los cinco coches destacamos: el equipamiento más completo del Renault, la mecánica brillante del Nissan, la capacidad del maletero del Opel, la amplitud de la parte trasera del Peugeot y la comodidad del Ford.

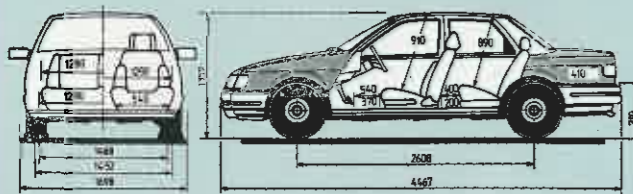
NISSAN PRIMERA SLX



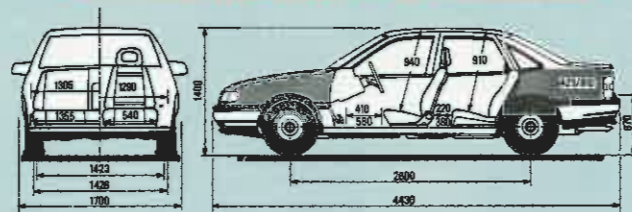
El Renault 21 tiene un agarre bueno aunque acusa ciertos rebotes, especialmente en el tren trasero. El Opel Vectra 2.0i apoya bien pero el eje delantero tiende a derrapar en cuanto se fuerza la situación, seguramente debido a una suspensión algo blanda. En cuanto al Peugeot 405 SRi y al Nissan Primera son los que mejor se conducen, son los más equilibrados y con un límite muy alto de seguridad.

Los frenos están muy bien resueltos en

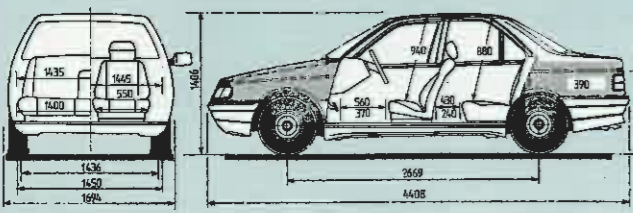
FORD SIERRA 2.0I GLS



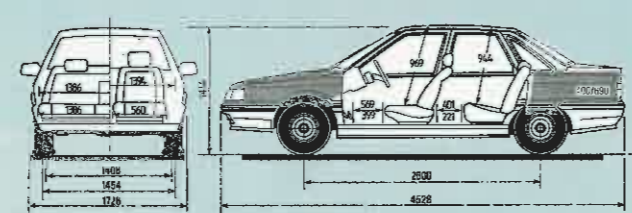
OPEL VECTRA 2.0I CD



PEUGEOT 405 SRI



RENAULT 21 TXE



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

Su gran premio

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

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

Muy pronto, en 1991, se 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 I.

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 I.

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



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.

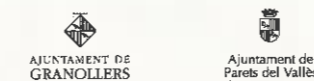
Si desea ser Colaborador del Circuit de Catalunya, cumplimente este cupón, indicándonos la modalidad de carnet que prefiere (Pelouse o Tribuna) y envíelo por correo al REIAL AUTOMÒBIL CLUB DE CATALUNYA, Aptdo. de Correos nº 2690, 08080 Barcelona o entréguelo en cualquier oficina del RACC. En breve nos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

Quiero ser Colaborador del Circuit de Catalunya en la modalidad de: Pelouse Tribuna
Indíquenos si desea una plaza gratuita en el parking de motocicletas* Sí No
 Deseo más información sobre el Circuit de Catalunya y los privilegios de ser Colaborador.

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

Nombre y apellidos _____
 Calle _____ nº _____ Piso _____ Puerta _____
 Población _____ C.P. _____
 Teléfonos _____ F. nacimiento _____ D.N.I. nº _____
 Profesión _____ Hombre Mujer
 Idioma habitual: Catalán Castellano
 Socio del RACC: Sí nº _____ No
 Firma: _____
 *Siempre y cuando, usted sea uno de los 15.000 primeros en solicitarla.
 02066

Ogilvy & Mather Direct



Entidad financiera oficial





TRES VOLUMENES
Los cinco rivales enfrentados son familiares de cuatro puertas con personalidades distintas, pero que agradarán sin lugar a dudas al usuario.

los cinco vehículos y no plantean inconvenientes, pero destacan los del R-21 que es el único que monta un sistema antibloqueo de serie. También hay que hacer mención de que el Nissan Primera es el único que no cuenta con la opción del antibloqueo.

Los cuatro rivales del coche nipón son ya de sobra conocidos en nuestro mercado automovilístico, y entre ellos el Renault 21, que presenta una estética muy renovada, destaca por el esfuerzo que ha hecho la marca gala en ofrecernos un coche de calidad, con un equipamiento casi

DATOS DEL COMPRADOR

NISSAN
Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7 08034 Barcelona. Red de postventa: 640 puntos. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros

FORD
Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.114 puntos de asistencia en toda España.

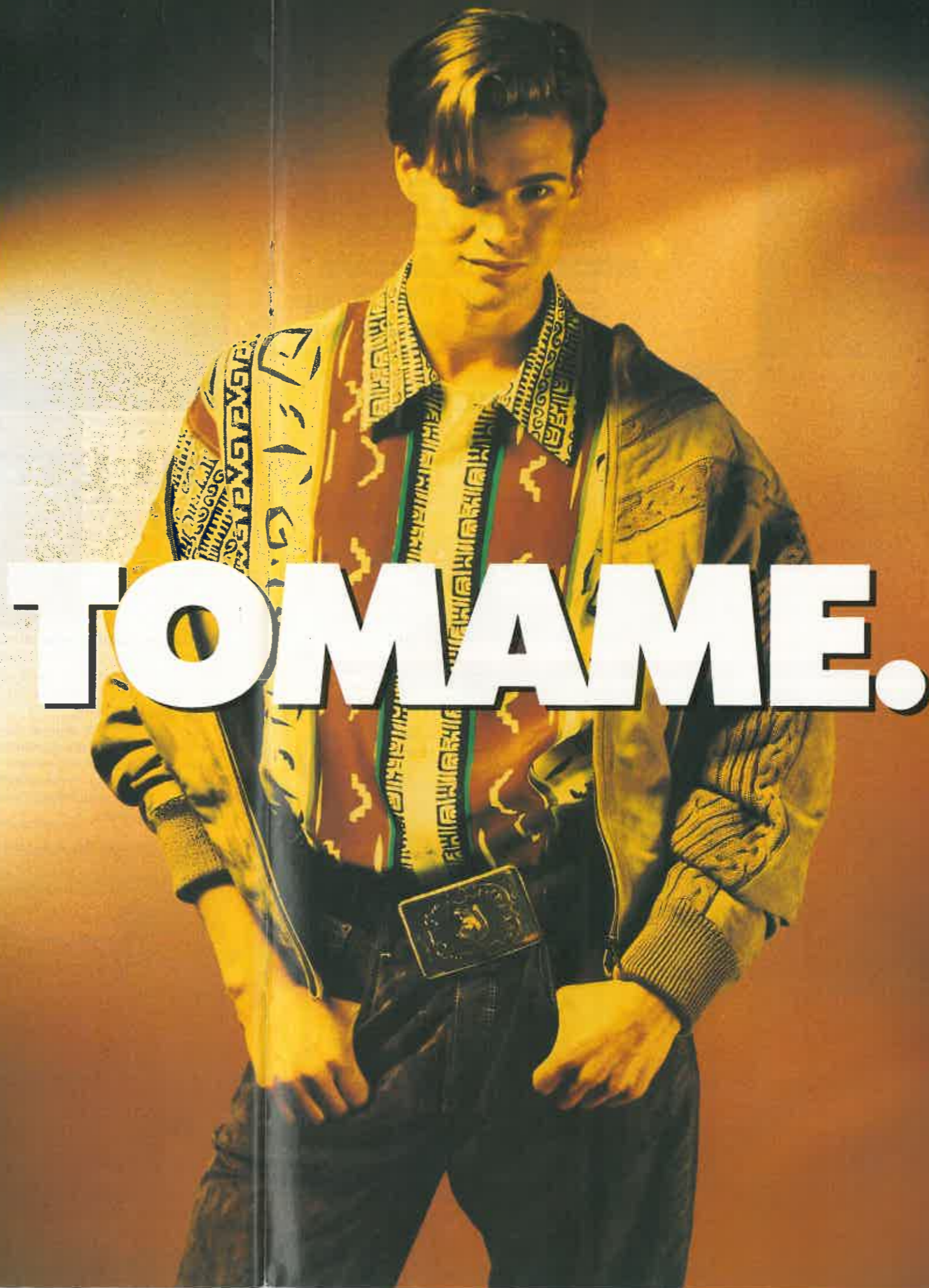
OPEL
Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 550 puntos de asistencia en toda España.

PEUGEOT
Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 1.100 puntos en España.

RENAULT
Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.400 puntos en España.

OPCIONES

Nissan Primera SLX. Pintura metalizada: 40.000 ptas. **Ford Sierra 2.0i GLS.** Aire acondicionado: 163.000 ptas. Radiocassette: 79.000 ptas. Techo solar apertura manual: 79.000 ptas. Alarma antirrobo: 24.000 ptas. Frenos ABS: 209.000 ptas. Pintura metalizada bicapa: 42.000 ptas. **Opel Vectra 2.0i CD.** Pintura metalizada: 12.000 ptas. Pintura metalizada bicapa: 44.000 ptas. ABS: 187.000 ptas. Volante regulable en altura: 32.000 ptas. Lunas tintadas: 24.000 ptas. Techo solar eléctrico: 107.000 ptas. Llantas de aleación: 78.000 ptas. **Peugeot 405 SRi.** Pintura metalizada bicapa: 40.600 ptas. ABR: 237.500 ptas. Llantas de aleación, elevallantas eléctricos traseros y ABR: 348.600 ptas. Llantas de aleación, elevallantas eléctricos traseros: 111.100 ptas. **Renault 21 TXE.** Pintura metalizada: 30.000 ptas.



RIVES
GIN



DE PRIMERA
El Nissan no es un coche que destaque por sus líneas llamativas, pero sí por la excelente calidad de sus acabados.

a tope y a un precio que resulta muy ajustado.

Del Peugeot 405 resalta sobre todo su buen comportamiento en carretera, mientras que el Opel Vectra, con un diseño moderno, tiene el maletero más capaz. Por su parte, el Ford Sierra se muestra muy suave de funcionamiento con el nuevo motor y en cuanto al coche nipón, se distingue por presentar un buen comportamiento, una gran facilidad de conducción y por la sensación de ser un coche muy compacto y funcional; Nissan ha elaborado sin duda un auténtico producto de primera.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo

MECANICA

PRIMERA SLX	1º	Su motor de 16 válvulas es el más moderno y destaca por la buena progresividad al subir de vueltas.
SIERRA 2.0i GLS	2º	El motor es ahora más suave de funcionamiento. La caja de cambios también ha mejorado con un selector de menos recorrido.
VECTRA 2.0i CD	5º	Este propulsor es el que desarrolla menos potencia. La caja de cambios tiene unos desarrollos demasiado largos.
405 SRI	3º	Tiene una mecánica brillante y muy equilibrada, pero el inconveniente de lo ruidoso de su funcionamiento.
R-21 TXE	4º	También es un motor equilibrado pero ruidoso en su funcionamiento. El cambio es impreciso y algo duro de manejar.

RENDIMIENTO

PRIMERA SLX	1º	Con una velocidad punta de casi 200 kilómetros por hora y unos buenos valores de aceleración, gana a sus rivales.
SIERRA 2.0i GLS	2º	Los desarrollos del cambio más cortos le sitúan en primer lugar en cuanto a valores de recuperaciones.
VECTRA 2.0i CD	5º	Es el más lento debido a unos desarrollos del cambio largos y a una menor potencia del motor.
405 SRI	3º	Su potencia le permite una buena velocidad punta así como unos buenos valores de aceleración y recuperaciones.
R-21 TXE	4º	El motor y la transmisión están bien adaptados y permiten obtener unos buenos resultados en su rendimiento.

COMPORTAMIENTO

PRIMERA SLX	2º	Un sistema multibrazo de suspensión delantera le asegura un comportamiento de primera. No tiene la opción del ABS.
SIERRA 2.0i GLS	5º	La suspensión es muy suave y confortable pero tiene el inconveniente de inclinarse en exceso en curvas.
VECTRA 2.0i CD	4º	Tiene una servodirección demasiado ligera que le resta precisión. La suspensión también resulta blanda.
405 SRI	1º	Se conduce sin ninguna dificultad y su límite de seguridad por carreteras viradas es muy alto.
R-21 TXE	3º	La suspensión acusa rebotes en el tren delantero. Los frenos disponen de antibloqueo de serie.

CARROCERIA

PRIMERA SLX	2º	La calidad de los materiales y los acabados son excelentes. En cuanto a espacio es más limitado que en sus rivales.
SIERRA 2.0i GLS	3º	La capacidad de carga del maletero es de las mejores en este modelo y dispone de un espacio amplio para los pasajeros.
VECTRA 2.0i CD	2º	Este modelo es el que ofrece mayor volumen de carga del maletero de los cinco coches enfrentados.
405 SRI	3º	Es el que dispone de un espacio más desahogado para los pasajeros que viajen en la parte trasera.
R-21 TXE	1º	Con una carrocería más ancha y larga que la de sus oponentes, el R-21 es el que ofrece una mayor habitabilidad.

CONFORT

PRIMERA SLX	1º	Gracias a los múltiples reglajes del asiento del conductor, se alcanza la postura ideal rápidamente.
SIERRA 2.0i GLS	2º	Los asientos son confortables aunque no muy envolventes. Los mandos están muy a mano y es muy silencioso.
VECTRA 2.0i CD	3º	La climatización es suficiente y dispone de serie de aire acondicionado. Los asientos recogen bien el cuerpo.
405 SRI	4º	Los asientos delanteros sujetan bien el cuerpo, dispone de aire acondicionado de serie pero es algo ruidoso.
R-21 TXE	5º	Los asientos son muy blandos como es costumbre en los Renault. La climatización es bastante buena.

ECONOMIA

PRIMERA SLX	2º	Con una buena relación precio-equipamiento el recién llegado tiene también uno de los consumos más recortados.
SIERRA 2.0i GLS	5º	Es el más barato de los cinco pero también el peor equipado, entre otras cosas no tiene aire acondicionado de serie.
VECTRA 2.0i CD	3º	Con un consumo medio de 7,9, el Vectra es el más económico de los coches probados en este apartado.
405 SRI	4º	Tiene un equipamiento muy completo y un precio razonable, pero es el que tiene el consumo más elevado.
R-21 TXE	1º	El coche de la Régie es el que ofrece la mejor relación precio-equipamiento. El consumo de combustible también es razonable.

LANCIA DELTA. PROVOCACION INTEGRALE

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



Barro-Cor

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

DELTA INTEGRALE
LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA



La gama Opel para el próximo año incorpora unas interesantes novedades, entre las cuales destaca por sí misma la llegada del motor 2.6 en el Opel Omega, que viene a tapar el tremendo hueco existente entre la versión de dos litros y el Omega 3.000 de 24 válvulas, de talante deportivo.

OPEL OMEGA 2.6i CD

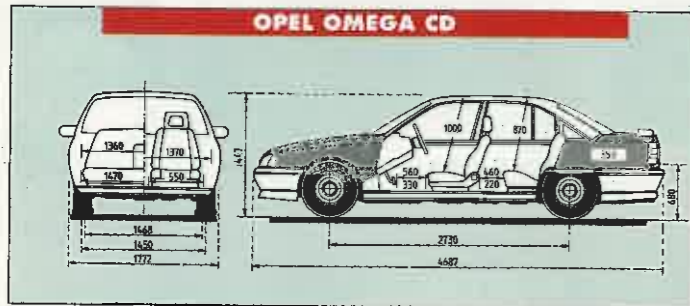
MEJORAR EL PRESENTE

HASTA ahora, cualquier conductor interesado en un Omega de gasolina, tenía una difícil papeleta a la hora de la elección. Por un lado estaba el motor 2.0 que con sus 122 caballos permitía unas prestaciones razonables, pero que quedaban ligeramente por debajo de lo que se esperaba en un coche de esta categoría y precio. Ante esto, el comprador preguntaba por una opción algo más potente y la única alternativa era pasar al motor de tres litros, que en su versión inicial con ocho válvulas desarrollaba 177 caballos y después 204 con la culata de cuatro válvulas por cilindro. Pero lo que tal vez echaba hacia atrás al comprador es que las versiones con motor de tres litros estaban marcadas con un cierto carácter deportivo dentro del cual se incluía todo el maquilaje aerodinámico, con alerones, faldones, etc... suspensiones rebajadas y endurecidas y toda una serie de detalles que no tenían por qué encajar en el gusto del usuario más convencional.

Ahora con esta nueva motorización la oferta se ha visto ampliada mucho y este Omega ofrece un nivel de prestaciones

intermedio y con el mismo aspecto externo que presentaba la versión dos litros.

Este nuevo seis cilindros destaca por un funcionamiento muy suave y progresivo, con unas buenas dosis de potencia a bajas vueltas que permiten una conducción descansada. No es un motor rabioso, pero muestra un empuje a cualquier régimen, capaz de satisfacer al conductor típico de una berlina de esta categoría. En términos generales, las prestaciones no son arrolladoramente mejores que en el dos litros, pero sí que son más fáciles de conseguir. De hecho, al realizar las pruebas con el Correvit, las diferencias entre una pasada y otra eran de sólo alguna décima de segundo y en general mejores que las anunciadas por el fabricante. En este motor se han aplicado muchas de las técnicas empleadas en el motor de 24 válvulas del Omega 3.000. Lo más destacable es la adopción del sistema Dual Ram de admisión, que mediante un sistema de gestión electrónica, hace que el motor funcione por debajo de un cierto régimen, como dos motores de tres cilindros, mientras que en cuanto se supera dicho régimen, se abre una mariposa y el colector de admisión toma la configuración convencional de cualquier motor de seis cilindros. La Inyección es también de lo más moderno que hay en estos momentos, se trata de la Bosch Motronic M 1.5, gracias a la cual el rendimiento es razonable. En este aspecto hay que resaltar las excelentes cifras de consumo que se obtienen a velocidades crucero en torno a los 100 kilómetros por hora. De todas formas hay que decir que en cuanto se da gusto al acelerador, las cifras suben por encima del doble sin el menor rubor.



EL CUADRO SIN CAMBIOS

En el interior nada ha cambiado. El cuadro es de fácil lectura, pero la instrumentación es escasa para un coche de este nivel.



VIRTUDES

- Comportamiento noble.
- Motor suave y energético.
- Equipamiento completo.

OPEL OMEGA 2.6i CD
PRECIO: 3.610.918 PTS

- Manejo del cambio.
- Consumo muy sensible al uso.
- Instrumentación escasa.

DEFECTOS



ENERGIA INTERNA

El nuevo motor ha supuesto una dosis de energía al modelo, que mantiene un buen rendimiento, pero que tiene un consumo muy sensible a la forma de conducir.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero Longitudinal de seis cilindros en línea. Cilindrada: 2.594 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,8 milímetros. Carrera del cilindro: 69,8 milímetros. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 150 CV (204 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 22,4 mkg (220 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic 1.5. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento por cable. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.:

7,9 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 r.p.m.: 14,3 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 r.p.m.: 22,6 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 r.p.m.: 31,4 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 r.p.m.: 37,4 km/h

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo Mac Pherson con amortiguadores de gas. Trasera: Independiente con brazos articulados y amortiguadores de gas.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 SR 15. Llantas de chapa de 7 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.520 kg. Capacidad del depósito de combustible: 75 l.

FRENTE A SUS RIVALES

Con el equilibrio conseguido en la versión 2.6, los rivales han aumentado en número, pero lo cierto es que el Omega es uno de los más apetecibles. Por concepto, el más próximo es el BMW 525i (5.197.102 pts.), pero es mucho más caro. El Ford Scorpio 2.9 Ghia (4.129.302 pts) también está al mismo nivel en cuanto a equipamiento, pero es más caro y algo más perezoso que el Omega. El Lancia Thema 2.0 16V (3.670.674 pts) es su rival más duro.

Como todo buen coche de origen alemán, los desarrollos son tirando a largos, por lo que si queremos sacarle jugo, hay que mover el cambio con rapidez. Por lo demás, todo en este Omega se mantiene. El nuevo motor 2.6 contribuye decisivamente a que el confort general del coche mejore, puesto que la ausencia

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31 km/h de promedio	13,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,6
En conducción rápida	12,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,8
A 140 km/h de cruceo	11,2
A 180 km/h de cruceo	14,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	590

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		211,9
Km/h		
ACELERACION (seg.)		16,9
400 m salida parada		31,2
1.000 m salida parada		10,1
De 0 a 100 km/h		175
Recorriendo (metros)		
RECUPERACION		19,4
400 m desde 40 km/h en 4ª		22,0
400 m desde 40 km/h en 5ª		34,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		40,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		10,1
De 80 a 120 km/h en 4ª		279
recorriendo (metros)		17,3
De 80 a 120 km/h en 5ª		480
recorriendo (metros)		



COMO EL 24 VALVULAS

El sistema de admisión es como el que se empleaba en el 3.000.

de vibraciones y el silencio de funcionamiento son sorprendentes. El comportamiento es excepcional y hará las delicias de los amantes de la tracción trasera. Los frenos, con ABS de serie, no tienen pega y el coche se detiene con rapidez y seguridad independientemente del estado del asfalto, todo esto sin tener que recurrir a la parafernalia de plásticos y alerones del 3.000.

El precio está a buen nivel respecto a la competencia, puesto que el equipamiento básico en el CD incluye elementos tales como el ABS, que otros competidores sólo lo ofrecen como opción.

Víctor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de post-venta:** 545 puntos de asistencia en toda España.

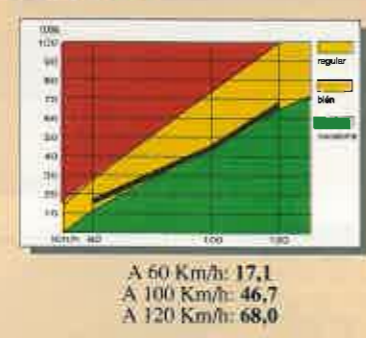
EQUIPAMIENTO

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

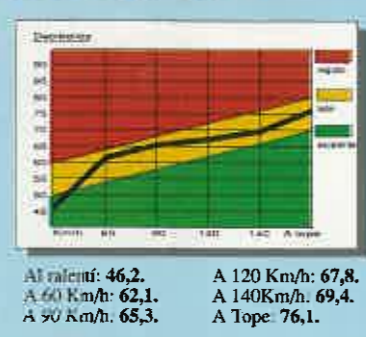
OPCIONES:

Pintura metalizada: 64.111 pts. Tapicería de cuero: 377.100 pts. Elevallas traseros: 65.576 pts. Autoblocante: 90.413 pts. Techo solar: 145.255 pts.

FRENOS



SONORIDAD



**AHORA
MANTENER UN ALFA 33
NO TE COSTARA NADA.**



EN LOS ALFA 33 DOS AÑOS DE MANTENIMIENTO Y REPARACION GRATIS.

Sólo Alfa Romeo podía hacerlo. Para que disfrutes del placer de conducir por todas las carreteras europeas, sin ningún tipo de preocupación, tu nuevo Alfa 33 está ahora protegido con el exclusivo servicio Escudo Alfa*, ilustrado detalladamente en la libreta de servicio. Durante dos años, además de la garantía contractual, no te costará nada: los cambios de aceite, los filtros, las bujías, las

pastillas de los frenos, las correas, la batería, etc., así como cualquier pieza del motor y la mano de obra para su reparación. Este nuevo y exclusivo servicio, pensado para que viajes tranquilo por España y por toda Europa se completa con el Alfa Contact, 24 horas de asistencia en carretera, que le ofrece gratuitamente: remolque desde el Km 0, regreso o continuación del viaje, gastos de hotel,

vehículo de sustitución hasta siete días, adelanto de fondos, envío de piezas de recambios, recuperación y repatriación del vehículo desde el extranjero. Ahora, mantener tu Alfa 33 durante dos años no te costará nada.

**Infórmese en el:
900 150 150**



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

* Con un límite máximo de 35.000 Kms. Oferta válida desde el 25 de Octubre hasta el 31 de Diciembre. Excepto en el Alfa 33 Veloce.

Magia negra.



Mod. H1613



El primer portátil con sonido estéreo y auriculares inalámbricos.

Black Trinitron. Portátiles tan increíbles como el H-16. Sofisticado. Equipado con auriculares inalámbricos que emiten en estéreo sólo para tus oídos. Sin cables. Como por arte de magia. Con prestaciones irresistibles. Como su exclusivo cargador de baterías para los auriculares, plataforma de inclinación de pantalla, tomas para conectar el sonido a cualquier cadena de alta fidelidad y capacidad para reproducir el sistema de estéreo digital NICAM 728 y DUAL. Más que portátiles, poderosos Black Trinitron en tan sólo 14 y 16 pulgadas. Con Teletexto. Conjuero de la más avanzada tecnología. Magia Negra.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:

900 - 39 99 99

Mod. M14TE



Mod. M16TE



**BLACK
TRINITRON[™]**
SONY
LA NUEVA IMAGEN



Hace algunos meses, Alfa Romeo presentaba el 75 1.6 Trofeo, que destacaba por su gran equipamiento de serie y buen precio. Ahora, vuelven a la carga con un nuevo Trofeo, pero, el motor de 1,6 litros ha cambiado los carburadores por la inyección.

ALFA ROMEO 75 TROFEO IE TODO UN ACIERTO

UNO de los aspectos que más se valoran a la hora de comprar un coche es su equipamiento. Por eso, las marcas realizan versiones especiales de sus modelos que incluyen un equipamiento de primera y disfrutan de algunas mejoras estéticas que les permiten resaltar con personalidad propia frente al modelo que sirvió como base.

Si a usted le llama la atención este tipo de versiones, necesita un coche amplio, con un aspecto exterior atractivo, un equipamiento de primera y un precio inferior a los dos millones de pesetas, no cabe duda de que el Alfa 75 1.6 IE Trofeo es uno de los mejores candidatos para su compra.

La primera serie especial del Alfa 75 Trofeo salió ya al mercado con todos estos atractivos y disponía del motor de 1,6 litros alimentado por carburadores, una mecánica que ofrecía unas buenas prestaciones pero disparaba el consumo medio hasta más de doce litros cada cien kilómetros. Ahora, continuando con la política de Alfa Romeo de incluir la inyección electrónica en todos los modelos de la gama 75, nos llega el Trofeo con el mismo

motor de 1.570 centímetros cúbicos y este tipo de alimentación. El primer paso adelante es la mejora de consumo del motor de inyección, que se sitúa dentro de unos valores más razonables que completan el atractivo general del conjunto. Aunque su potencia es de tres caballos menos que en la versión de carburadores, el Trofeo 1.6 IE, con 107 caballos, obtiene unas prestaciones mejores y supera sin dificultad los 180 kilómetros por hora. El motor es muy progresivo y suave, siendo agradable de utilizar en cualquier circunstancia, aunque en la zona alta de vueltas es donde mejor se encuentra. De esta forma, el terreno que más le gusta son las carreteras amplias y las autopistas, donde mantener un ritmo elevado es cosa fácil para el Trofeo. Los desarrollos del cambio son bastante cortos y le permiten circular también con agilidad por carreteras de montaña aunque, en este terreno, los consumos se disparan. Un aspecto criticable es el manejo del selector del cambio que resulta lento y algo duro, lo que resta agrado en la conducción por zona de curvas. También los frenos presentan cierta fatiga cuando se les solicita en exceso y tienen un tacto esponjoso. Por su parte, la dirección,

EQUIPAMIENTO COMPLETO

El equipamiento es el rasgo más característico del nuevo Trofeo, que también posee aditamentos aerodinámicos que realzan el carácter deportivo y un comportamiento muy noble en cualquier terreno.



CON INYECCION

La novedad del nuevo Alfa 75 Trofeo IE reside en la adopción de la inyección electrónica en el progresivo motor de 1.570 centímetros cúbicos, que desarrolla 107 caballos de potencia.



VIRTUDES

- Comportamiento general
- Equipamiento excelente
- Precio ajustado

ALFA ROMEO 75 TROFEO IE
PRECIO: 1.899.166 PTAS.

- Detalles de acabado
- Tacto del freno
- Cambio lento y algo duro

DEFECTOS

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza con sistema variable de admisión. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.570 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 78 mm. Carrera: 82 mm. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 107 CV(77 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14 mkg (137 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina super de 97 octanos o gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 Km/h; En 2ª a 1.000 rpm: 13,9 Km/h;

En 3ª a 1.000 rpm: 19,6 Km/h; En 4ª a 1.000 rpm: 25,4 Km/h; En 5ª a 1.000 rpm: 30,8 Km/h;

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS: De disco en las cuatro ruedas. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, con cuadriláteros transversales, barras de torsión longitudinales y barra estabilizadora. Trasera: Eje de Dion con tirantes convergentes, paralelogramo de Watt y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 TR 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad del depósito de combustible: 49 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32,8 km/h de promedio.....	8,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	6,6
En conducción rápida.....	13,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,1
A 140 km/h de cruceo.....	10,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	7,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	570

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		183,3
Km/h.....		
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....	19,0	
1.000 m salida parada.....	34,5	
De 0 a 100 km/h.....	13,4	
Recorriendo (metros).....	229	
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,5	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,2	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	36,1	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,9	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,7	
recorriendo (metros).....	354	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	17,7	
recorriendo (metros).....	495	

EQUIPAMIENTO

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

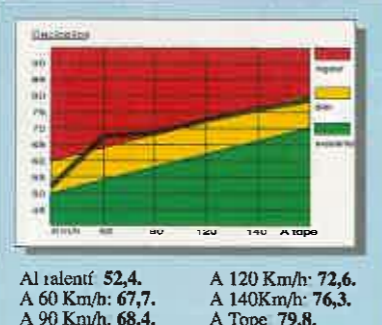
OPCIONES

Aire acondicionado: 225.000 ptas.
 Elevalunas eléctrico trasero: 25.736 ptas.
 Llantas de aleación: 84.056 ptas.
 Pintura metalizada: 63.175 ptas.

FRENOS



SONORIDAD



FRENTE A SUS RIVALES

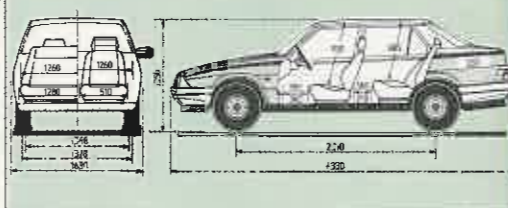
El Alfa 75 Trofeo IE se encuentra muy bien situado frente a la competencia. Su excelente equipamiento y precio ajustado se lo pone difícil a sus rivales. El BMW 316 i es el modelo que más se acerca en potencia, con 103 caballos, pero cuesta 2.385.000 pesetas y tiene un equipamiento mínimo. En algo más de dos millones tenemos el Lancia Dedra 1.6 IE, que tampoco tiene el mismo equipamiento de serie y ofrece 90 caballos.

con asistencia de serie, resulta muy agradable y directa, y el comportamiento general del Trofeo en cualquier terreno es muy bueno.

Exteriormente es igual que el Trofeo de carburación y sólo le delata el nuevo anagrama, con faldones laterales, paragolpes, pasos de rueda y espejos retrovisores del mismo color de la carrocería que le confieren un aspecto deportivo y atractivo.

En el interior se mantiene el excelente equipamiento: dirección asistida, volante regulable en altura y longitud, elevalunas

ALFA ROMEO 75 TROFEO IE



delanteros eléctricos, faros antiniebla, cinturones de seguridad traseros, etcétera y además se le ha dotado de una nueva guantera entre los asientos delanteros.

La instrumentación es también muy completa, con relojes de fácil lectura que nos informan de la velocidad, las revoluciones del motor, el nivel de combustible, la temperatura del agua y la presión del aceite. A esto hay que sumar el práctico Alfa Control que también nos tendrá informados de diversos aspectos mediante testigos luminosos. El acabado es bueno en general y goza de algunos detalles que no son habituales, como es la iluminación en el motor y en la caja de fusibles, aunque tiene otros pequeños detalles que restan puntos a este apartado.

De esta forma, se puede decir que el nuevo Trofeo de inyección se presenta como una de las berlinas de tipo medio más atractivas del mercado.

Victor M. Fernández
 Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo España S.A.
 C/ra N-I km. 18,700 San Sebastián de los Reyes 28700 Madrid. Teléfono: (91) 653 65 65
Garantía: Un año sin límite de kilómetros
Red de postventa: 85 puntos de asistencia en toda España.



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



La fiebre de las «réplicas» se ha convertido en los últimos años en el «modus operandi» de muchos pequeños fabricantes que ven en este sector un mercado apropiado en el que poder desarrollar sus productos. En este caso se encuentra la compañía norteamericana Classic Roadsters, Ltd. Una firma que consciente del interés de sus compatriotas por este tipo de vehículos ha puesto a la venta una serie de copias que reproducen con exactitud milimétrica algunos de los modelos más impactantes que han rodado por las carreteras del mundo en los últimos años.

Las posibilidades de elección son tan variadas que el «caprichoso» de turno puede elegir entre la clase de un Barón o la silueta estilizada de un Sebring, pasan-

Cuando la copia es capaz de igualar al producto original, el trabajo llega a la perfección, virtud alcanzada plenamente por los modelos que ocupan estas páginas, rememorando instantes mágicos del automóvil.

CLASSIC ROADSTER, LTD

COPIAS MUY ORIGINALES



ESTILO CLÁSICO

Barón y Sebring. Dos modelos impactantes.

do por el eclecticismo estético de un Saxon. El denominador común de todos estos modelos es la idea obsesiva del fabricante: reproducir automóviles, que en algún caso vieron la luz hace más de medio siglo, con toda la fidelidad que las modernas técnicas permiten.

En la parte alta de la gama que comercializa Classic Roadsters se encuentra el Barón, un automóvil construido a imagen





ESTILO PROPIO

El Duchess revive un automóvil mítico: el MG-TD del año 52.



y semejanza del mítico Mercedes Benz 540 K.

El Baron destaca por ser un cabriolet que se comercializa en dos versiones, corta y larga. La primera se caracteriza por ser un biplaza, mientras que la segunda responde al concepto de dos más dos. La línea estética encaja con los años dorados de Hollywood, cuando Errol Flynn y Carol Lombard paseaban por las lujosas calles de Beverly Hills entre el delirio de sus admiradores. El interior del Barón respira lujo por todos sus poros. El cuero y las maderas nobles dominan el conjun-

to, imprimiéndole un aire elegante y señorial.

El Barón puede emplear tres tipos de motorizaciones. El primero, un cuatro cilindros con 2.300 centímetros cúbicos y una potencia que ronda los 120 caballos; el segundo es un seis cilindros en V con 150 caballos y 2.800 centímetros cúbicos, mientras que el más potente es un motor Ford de ocho cilindros en V. El cambio, a gusto del comprador puede ser automático o manual.

Los amantes de los descapotables pueden optar entre dos posibilidades. Por

una parte el tranquilo Saxon, una reproducción exacta del Austin Healy 3.000 del año 62. El Saxon es un modelo de líneas armoniosas que se ofrece en un único color o en dos tonalidades, al igual que sucedía con los Healey. La potencia de su motor, con posibilidad de emplear un 6 ó un 8 cilindros le confieren unas prestaciones deportivas respetables. En el interior de este biplaza destaca lo cuidado de sus baquets, preparados para recoger al cuerpo con la suavidad de un guante, así como la calidad de los materiales empleados en su tablero.

La segunda alternativa para los amantes de este tipo de coches viene de la mano de los Sebring, también inspirados en los Austin Healey, aunque en estos modelos se ha buscado reproducir un carácter más agresivo.

Los Sebring, en versiones normal y MX ofrecen prestaciones más violentas gracias a sus propulsores Chevrolet y Ford de ocho cilindros en V, unos motores que empujan a este delicioso roadster hasta velocidades superiores a los 180 kilómetros a la hora. Pero si las velocidades que pueden alcanzar estos modelos



DESCAPOTABLES AGRESIVOS

El Saxon y el Sebring representan a la perfección el concepto del cabriolet.

no son todo lo impresionantes que su aspecto exterior pueda dar a entender, sus aceleraciones son capaces de sorprender al conductor más experimentado, ya que pasan de 0 a 100 kilómetros en un tiempo de 6 segundos.

En el Duchess, clásico y señorial, revive otro automóvil mítico, el MG-TD. Un vehículo que vio la luz en 1952 y que supuso una auténtica revolución cuando comenzó a comercializarse en los Estados Unidos. La línea del Duchess se encuentra en consonancia con otros modelos de su época como los Morgan y en ella las

formas redondeadas y las aletas alargadas y de caída suave. En el habitáculo destaca el respaldo corrido, una solución muy en boga en los años en que la versión original inició su comercialización, pero abandonada actualmente por la mayoría de los fabricantes. El Duchess es la versión de las que comercializa Classic Roadsters que ofrece un mayor abanico de motorizaciones ya que pueden montarse propulsores de marcas como Volkswagen o Chevrolet.

Gonzalo Serrano

CURVAS SEDUCTORAS

MARLENE, un nombre con reminiscencias míticas y artísticas, para una réplica no menos espectacular de un modelo legendario, el Mercedes Benz 500 K. Un automóvil que nació en 1936 y que ahora gracias a la política que sigue Classic Roadsters volverá a rodar sobre el asfalto.

La copia realizada por la marca norteamericana reproduce con todo detalle los elementos del Mercedes. El resultado es un modelo clásico y elegante, concepto que difícilmente pueden llegar a alcanzar los automóviles actuales.

El Marlene es un modelo bipersonal: no falta ninguna solución actual, basta con observar su interior en el que todos los materiales son de primera calidad, destacando la posibilidad de instalar un equipo estereofónico, disimulado tras una pantalla que reproduce los mandos de una radio convencional. La línea del Marlene lleva



hacia atrás en el tiempo pero en la parte mecánica las posibilidades son amplias; utiliza tres tipos de motores, cuatro, seis y ocho cilindros con posibilidad de cambio manual o automático.

Otro de los argumentos que le convierten en una opción válida es la del precio; si usted quisiera adquirir un Mercedes 500 K tendría que desembolsar un millón de dólares mientras que para comprar un Marlene tendrá que pagar 6 millones de pesetas.



HONDA VT 600 C SHADOW

EQUILIBRIO EN LA SOMBRA

La moda de las Custom de cilindrada media ha impulsado a todas las grandes marcas a la creación de un modelo de estas características. El gran gigante japonés, Honda, ha ido más lejos creando una moto de personalidad especial.

HABLAR de motos significa, generalmente, hablar de vehículos de asombrosas prestaciones, dispuestos para recorrer grandes distancias a sorprendente velocidad. Esto no tiene que ver nada con la Honda Shadow; sí, es una moto, pero no está pensada para recorrer grandes distancias, ni para devorar curvas a gran velocidad. La Shadow es sobre todo un concepto estético a medio camino entre las Custom y las más llamativas Chopper. Una moto atractiva, apta para disfrutar en la ciudad y para recorrer cómodamente distancias medias sin apresuramiento.

CONCEPTO VT, MOTOR O.K.

Siguiendo la tradición iniciada por Harley, la Honda Shadow dispone de un bellissimo bicilíndrico en V. Un motor que comparte soluciones técnicas con los propulsores de la Transalp y la Africa Twin, derivados los tres de la VT 500.

El motor de la Shadow responde desde muy pocas vueltas con gran suavidad, ofreciendo un par relativamente alto, 5,2 mkg a sólo 3.500 vueltas.

El cambio es de cuatro marchas, como en la Harley 883. Pero teniendo en cuenta que no se buscan grandes prestaciones y que la banda de utilización del motor es amplia, esta caja de cambios se muestra perfectamente válida.

El chasis de doble cuna fabricado en tubos de acero, está adaptado a las posibilidades del motor. Las suspensiones son quizás el punto conflictivo. Delante, la larga horquilla hidráulica con 145 milímetros de recorrido, peca de blandura en frenadas fuertes. Detrás el inaccesible monoamortiguador, ofrece el comportamiento contrario: recorrido corto y respuesta brusca.

Para detener los 200 kilos largos de la Shadow, se cuenta en la parte delantera con un llamativo disco de 296 milímetros bastante efectivo. En la rueda trasera un clásico tambor.

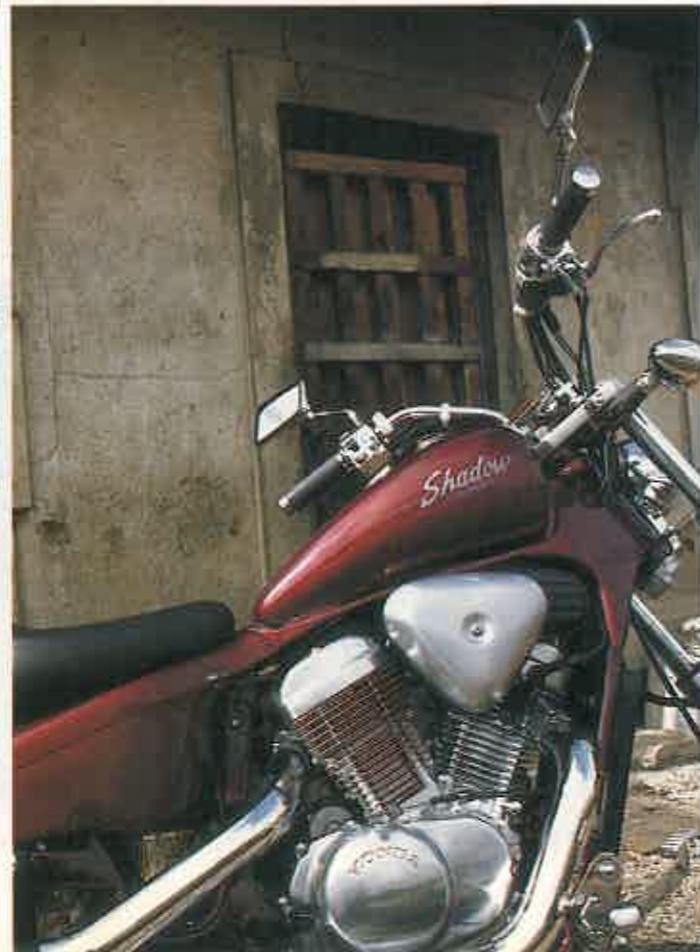
EN LA CARRETERA

Aunque la Shadow no sea exactamente una Chopper, su pronunciado ángulo de dirección (35 grados) y el espectacular lanzamiento de la horquilla (165 milíme-



SOMBRA Y BRILLO

Se mire por donde se mire, las líneas de la Shadow son impactantes. Los brillantes cromados de su motor y de los tubos de escape, las suaves formas de su depósito y el sencillo pero perfecto diseño de su cuadro de mandos y los conmutadores de luces. Todo ello firmado por el excelente acabado de Honda.



PRUEBA
Motor 16

VIRTUDES

- Suavidad y equilibrio mecánico
- Diseño y acabado
- Posición del conductor

HONDA VT 600 C SHADOW
PRECIO: 890.000 PTAS.

DEFECTOS

- Conducción complicada
- Amortiguación
- Incomodidad del pasajero

MUY PERSONAL

La larga horquilla de la Shadow, a medio camino entre las Custom y las más puras Chopper, condiciona su movilidad en curvas. Pero es indiscutiblemente personal, como sus brillantes llantas de radios y el llamativo disco de freno.



tros) condicionan claramente su utilización. Aunque las prestaciones no son excesivas, en carreteras viradas hay que tomar ciertas precauciones. Pese a que la estabilidad es irreprochable, gracias al bajo punto de gravedad y al generoso neumático trasero, hay que calcular con antelación cada viraje. La Shadow está pensada para las rectas y ésa es la tendencia que sigue cuando intentamos cambiar bruscamente de trayectoria. Además si el firme no está en buen estado la cosa se complica.

Pero como decíamos, ésa no es la vocación de este bello ejemplar de Honda que se mueve con elegancia y suavidad en carreteras de curvas abiertas y asfalto liso. La Shadow resulta ideal para tranquilos desplazamientos no demasiado largos, el piloto mantiene una postura bastante cómoda, con los pies relativamente adelantados y la espalda apoyada en el respaldo del comodísimo sillón, también el manillar queda a una distancia idónea.

Por el contrario el pasajero viajará en una altura superior, correspondiente a un reducido asiento, un tanto incómodo.

En la ciudad, a pesar de su apariencia, la Shadow se desenvuelve con relativa facilidad, una vez que te acostumbras a sus medidas. Su magnífica estabilidad y la suave respuesta de su motor permiten moverse con tranquilidad en el tráfico urbano.

EL PRECIO DE LA BELLEZA

Queda claro que los ingenieros de Honda han dado preferencia al aspecto estético, por supuesto dotado del magnífico bicilíndrico de 600 centímetros cúbicos.

Todas las piezas que integran el diseño de la Shadow han sido perfectamente estudiadas para encajar perfectamente en este bello concepto. Una Custom de cilindrada media, estilizada y clásica.

El acabado es en general excelente, con cromados de calidad en los tubos de escape tipo Sporster, en algunas partes del motor y en las llamativas ruedas de radios tradicionales.

El cuadro de mandos se reduce a un solitario reloj de diseño funcional con velocímetro y cuentakilómetros, complementado por unos indicadores luminosos situados en la bellísima tija. Los conmutadores son sencillos pero de excelente diseño y los puños antivibraciones son muy efectivos.

Todo esto se ofrece con un precio ligeramente superior al de sus competidoras en el mercado nacional. Pero es indiscutible el gran atractivo de esta «Sombra» que te permitirá disfrutar de otra forma de entender la moto, evitando las prisas y las frenadas extremas. Es una moto para sentir el placer de moverse sobre dos ruedas disfrutando antes del paisaje que de la velocidad. Por otra parte, la Shadow es una moto que atrae las miradas de todos y de todas, una moto con la que no se pasa desapercibido.

Fernando Cañizal
Fotos: José Antonio Díaz

FICHA TECNICA

MOTOR. Bicilíndrico en V a 52 grados. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Tres válvulas por cilindro. Simple árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera: 75 x 66 mm. Cilindrada total: 583 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 43 caballos a 6.500 revoluciones por minuto. Par máximo: 5,5 mkg a 3.500 rpm.

ALIMENTACION. Dos carburadores Mikuni de 32 mm. Encendido electrónico. Batería de 12 V. 8 Ah.

TRANSMISION. Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cuatro velocidades. Embrague Multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR. Chasis tubular de doble cuna en tubos de acero. Basculante tubular.

Horquilla delantera telescópica con barras de 39 mm de diámetro, 146 mm de recorrido. Suspensión trasera monoamortiguador con 90 mm de recorrido. Freno delantero: Simple disco de 296 mm y pinzas de doble pistón. Freno trasero: Tambor de 160 milímetros y simple leva. Llantas de aluminio con radios, de 2,15 x 19" delante y 3,50 x 15" detrás. Neumáticos: Dunlop Tubeless.

DIMENSIONES. Longitud máxima: 2.335 milímetros. Anchura máxima: 780 milímetros. Altura: 1.125 milímetros. Altura mínima al suelo: 140 mm. Altura del sillín: 690 milímetros. Distancia entre ejes: 1.605 milímetros. Capacidad del depósito: 12 litros. Peso en orden de marcha: 208 kilogramos.

CONSUMOS

CARRETERA	
Ciudad.....	6,5
Carretera 120.....	5,1
Velocidad máxima.....	7,0

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima.....	156
Máxima con dos personas.....	142
Acceleración de 0 a 400 m (seg) ...	14,5

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: MONTESA-HONDA S.A.
Avenida de Santa Cruz de Calafell 21-35 Cornellá de Llobregat, Barcelona.
Telefono: (93) 474 02 52.

NUEVO PEUGEOT 309

Slam

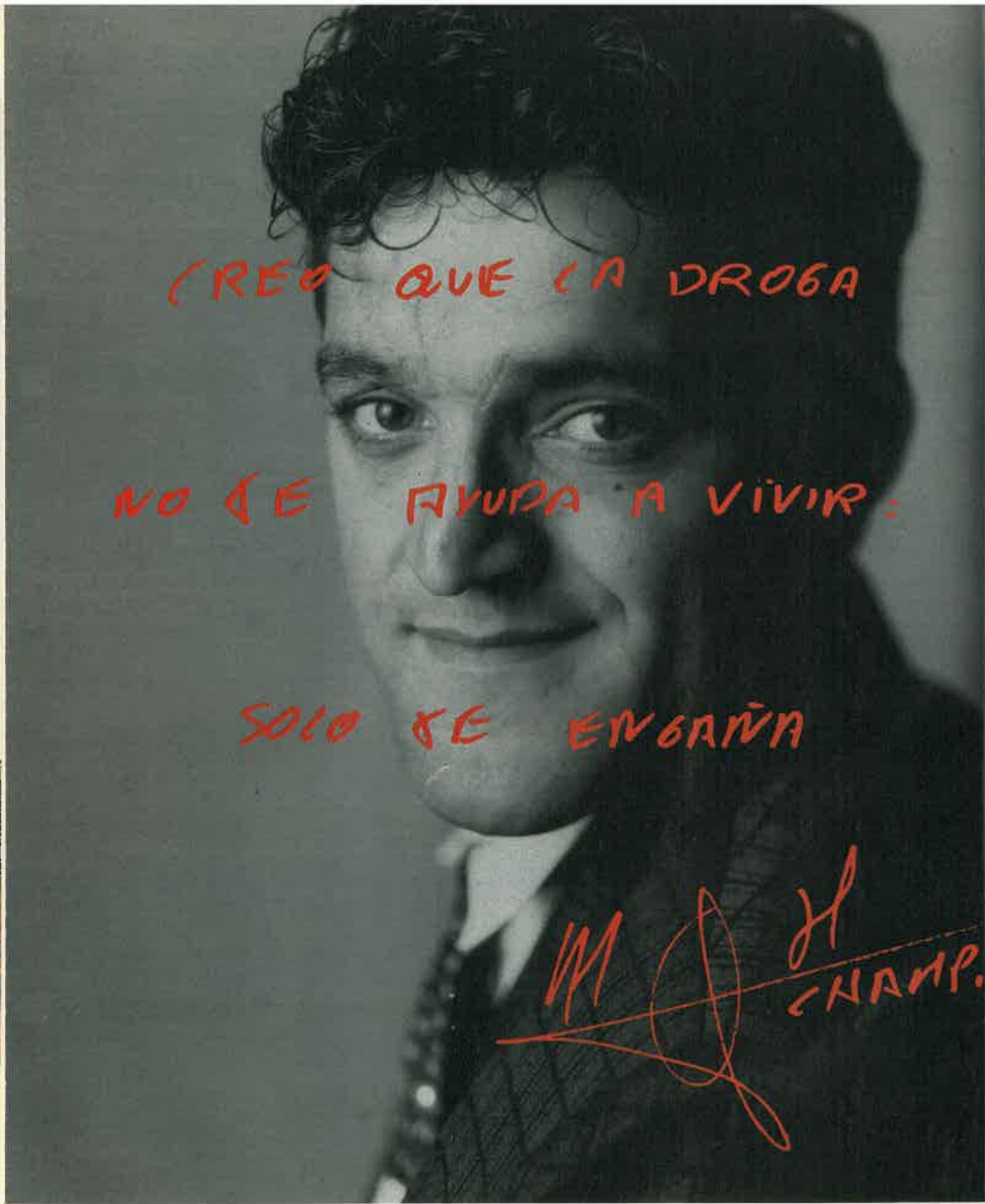
En la jungla del asfalto, el nuevo Peugeot 309 Slam es el rey. Nuevo Peugeot 309 Slam. Para disfrutar con estilo toda la agilidad de su línea, la fiera de su equipamiento: alerón trasero, faldón frontal con faros de largo alcance, asientos deportivos,

volante de cuatro radios... Todo un Peugeot 309 para abrirte paso en la jungla del asfalto. Nuevo Peugeot 309 Slam. El rey de la jungla.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



CREO QUE LA DROGA

NO TE AYUDA A VIVIR:

SOLO TE ENGAÑA

M. H. CHAMP.

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

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

SCS



LOS JEEPNEYS EN MANILA

ARTE BARROCO

Los constructores filipinos de microbuses, de los legendarios Jeepneys, adoran las estatuillas, los faros, los cromados, todos los elementos llamativos capaces de personalizar un todo terreno. Estos artesanos del soplete, de la soldadura, han dado un estilo especial a esos Jeeps cargados de años, que se mueven renqueantes por Manila.

Los Jeepneys filipinos han transformado la imagen de las ciudades más pobladas; las luces reparadas por toda la carrocería, las barandillas, las herraduras, los caballitos cromados y los colores chocantes adornan estos muestrarios de quincallería dispuestos sobre cuatro ruedas, son los elementos que ponen una nota de distinción en vehículos de corte militar, en los Jeep más primitivos, creados con los aburridos códigos militares de funcionalidad.

Los artesanos de Manila han dado rienda suelta a sus sueños más descabellados, han rebuscado en las almonedas más surtidas para crear así unos automóviles repletos de piezas inservibles que dicen mucho del estatuto de sus dueños.

ABIGARRADO
Es la primera definición para cualquier Jeepney de Manila. No es fácil encontrar el menor hueco para un adorno nuevo.



ARTESANOS
Los carroceros de Jeepneys trabajan con las técnicas más primitivas, con soluciones de una sencillez excepcional. Es difícil hacer algo mejor con tan pocos medios.

Los Jeepneys son modelos vivos, ejemplos de arte en movimiento, que no cesan de recibir más y más deshechos mecánicos capaces de doblegar con su peso los chasis robustos de unos coches creados para la guerra.

Es difícil encontrar el origen de esta costumbre decorativa, abierta a las exageraciones más increíbles, pero podría justificarse por la necesidad imperativa de exhibición que late en muchos corazones orientales, en los corazones de los conductores de estos microbuses. Los Jeepneys son templos al gusto más decadente. Símbolos de lujo y anarquía que

dominan las calles atestadas de las ciudades filipinas.

Esa profusión de caballos de metal, de cientos de figuras que conforman cuerdas espectaculares sobre los capós de los Jeepneys, hacen referencia al poder del motor, pero las exageraciones artísticas han llegado tan lejos que, en muchos casos se encuentran más caballos fuera, repartidos por la carrocería, que dentro de unas mecánicas bastante asmáticas, castigadas por una utilización casi infernal.

Los usuarios adoran estos ejemplos enloquecidos de artesanía local; aprecian esa profusión desbordada de adornos y

ARTISTAS CON MARTILLO

La construcción de un Jeepney tiene pocos puntos en común con el proceso robotizado que impera en Europa. Los artesanos filipinos gopean con sus martillos, sueñan con sus sopletes y conforman las carrocerías más increíbles sin tomar medidas una sola vez, siempre a ojo. Las fábricas de Jeepneys están ancladas, todavía, en la prehistoria del automóvil.



llaman a los Jeepneys por sus nombres, pomposos a más no poder, nombres muy divertidos en la mayor parte de los casos. El usuario del Jeepney sabe que se debe subir y bajar en marcha, que debe pelearse por la plaza de acompañante del conductor, es una forma especialísima de entender el tráfico que enloquecería a la mayor parte de los próceres occidentales, capaz de funcionar a la perfección en las tierras orientales.

Los maestros carroceros filipinos han creado una forma nueva de arte y sus ejemplares son ya objeto de colección. **Angel Marco**



Cuida tu cara...

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



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

... CON NIVEA FOR MEN AFTER SHAVE



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

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

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Renault	21 GTS	1987	Air. Aco.	1.000.000	Autogal
Citroën	CX 2.2 TRS	1986	Air. Aco.	850.000	Autogal
BMW	735i AL	1988	Full Equip	6.500.000	Auto Lago
BMW	730i	1989	Full Equip	3.900.000	Auto Lago
BMW	735i	1987	Llantas / Air. Aco. / Climatizador	4.700.000	Auto París
Maserati	Biturbo SL	1988	Cuero / Air. Aco. / Climatizador	4.500.000	Auto París
BMW	520i	1987	Full Equip	1.750.000	A. S. Busquets
BMW	524td	1989	Full Equip	3.850.000	A. S. Busquets
BMW	323i	1983	M-Technic	1.950.000	A. Albelda
Renault	Alpine V-6 T	1988	Cuero / Climatizador	4.500.000	A. Albelda
Renault	11 Turbo	1987	Equipo Hi-Fi / Amort. rally	1.000.000	Autosa (Oviedo)
Opel	Senator 3.0	1988	Full Equip	2.300.000	Autosa (Oviedo)
Daimler	4.0	1988	Full Equip	6.500.000	Bertolín
Porsche	Carrera Cab.	1986	Full Equip	5.500.000	Bertolín
BMW	325i	1986	ABS / Techo / M-Technic	2.500.000	Bikar
Fiat	Uno Turbo i.e.	1986	Equipo Hi-Fi / Llantas	875.000	Bikar
BMW	316	1984	De serie	1.350.000	Carmelo
BMW	318i	1989	ABS / Llantas	2.150.000	Carmelo
BMW	320i / 4 p.	1986	Cierre / Pintura metalizada	1.950.000	Elitemotor
Volvo	360	1988	Full Equip	1.475.000	Elitemotor
BMW	535i	1989	Full Equip	5.700.000	Fersán
BMW	320i / 4 p.	1986	Air. Aco. / Radio	2.300.000	Fersán
BMW	M-535i	1987	Full Equip	3.700.000	Hispamóvil
BMW	735i A	1987	Full Equip	4.500.000	Hispamóvil
BMW	325ix	1987	Air. Aco. / ABS / Llantas	2.800.000	Keldenich
Porsche	944 S	1988	Full Equip	4.700.000	Keldenich
BMW	535i	1988	Full Equip	4.500.000	Martín i Conesa
Mercedes	500 SEL	1987	Full Equip	5.700.000	Martín i Conesa

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	635 CSi A	1986	Full Equip	2.500.000	Mengual
Mercedes	300 SEL	1987	Full Equip	4.500.000	Mengual
Volvo	760 GLE	1985	Full Equip	1.800.000	Motor Central
Peugeot	309 GT	1987	Air. Aco. / Equipo Hi-Fi	1.100.000	Motor Central
BMW	M-5	1987	Full Equip	3.500.000	Movilnorte
BMW	M-5	1988	Full Equip / Teléfono	5.000.000	Movilnorte
BMW	535i	1989	Climatizador/Comput. de abordo	4.800.000	Muntaña
Mercedes	190 16 V	1988	Cuero	4.700.000	Muntaña
BMW	524td	1985	Air. Aco. / Llantas	2.500.000	Noguera Piñol
Lancia	Thema 2.0 i.e.	1985	Climatizador	1.500.000	Noguera Piñol
BMW	320i / 4 p.	1986	Full Equip	2.400.000	R. Calatayud
BMW	520i	1988	Full Equip	3.500.000	R. Calatayud
BMW	730i	1985	Full Equip	3.800.000	Rex Motors
Renault	21 TXE	1988	Full Equip	1.150.000	Rex Motors
BMW	325i A	1988	Full Equip	2.500.000	Río Verde Motor
BMW	520i	1986	Full Equip	1.600.000	Río Verde Motor
BMW	323i	1984	Llantas / Air. Aco.	1.700.000	Ruera Sport
BMW	635 CSi	1983	Full Equip	2.250.000	Ruera Sport
BMW	325ix / 4 p.	1986	Cuero / Techo	2.950.000	Stinus
Renault	21 GTS	1990	Air. Aco. / Radio	1.850.000	Stinus
BMW	530i A	1989	Climatizador / Radio	4.200.000	T. Cayma
Lancia	Thema 2.1	1986	Full Equip	2.200.000	T. Cayma
BMW	730i	1987	Llantas / Techo / Air. Aco.	4.200.000	Turalsa
BMW	320i / 4 p.	1987	Air. Aco. / Elevalunas	2.200.000	Turalsa
BMW	530i	1988	Full Equip	4.500.000	Veimsa
BMW	325i	1986	Full Equip	1.850.000	Veimsa
BMW	320i	1986	Full Equip	1.850.000	Velomóvil
Citroën	CX 25 Turbo 2	1987	Full Equip	1.500.000	Velomóvil

AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA. ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTOSA Cardoño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisneros, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**

BIKAR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ELITEMOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**

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

RIO VERDE MOTOR, S. A. Ctra. N-340, Km. 175,3. Tel. 81 53 53. **MARBELLA**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

GAMA CAR
AUDIO ALPINE

NIVEL MAXIMO



EN la amplia gama de reproductores, tanto de cassette como de CD, que la marca Alpine comercializa en España, destaca por sus magníficas prestaciones el 7390 M. Un aparato de última generación diseñado para ofrecer grandes satisfacciones al más exigente audiófilo.

Entre las múltiples posibilidades al alcance de este aparato destaca su capacidad de control total del Compact Disc Shuttle 5952 S, mediante el cual, y gracias a su mecanismo de carga de hasta 6 discos compactos, es posible disfrutar de varias horas de música ininterrumpida. En todo momento es posible elegir un título definido o un disco, con sólo apretar una tecla de selección. Esto demuestra la facilidad de manejo de este sistema de CD que se encuentra sin lugar a dudas entre los más avanzados en el mercado actual. Además de la sencillez de manejo, el 5952 S destaca por su diseño y por supuesto por contar con los últimos adelantos en tecnología digital: octuple sobremuestreo, circuitos de conformación de ruidos de 21 bits, convertidores separados de cada canal estereofónico para evitar

desplazamientos de fase entre los canales y una circuitería analógica de alto rendimiento.

Por otra parte el 7390 M, situado en la parte media de la gama Alpine ofrece grandes posibilidades como reproductor de cassette y sintonizador de radio. Las 30 presintonías de emisoras, la presintonía de acceso directo, la automemoria, el mecanismo GR de control Lógico Total, la presintonía de acceso directo y un mecanismo con nivel de control de alarma son algunas de sus prestaciones.

En cuanto a las posibilidades que ofrece el reproductor de cassette reseñamos la introducción automática de cintas, el selector de cinta de metal automático, el supresor de espacios en blanco y el sensor musical arriba y abajo. Cuenta además para conseguir una reproducción lo más perfecta posible con cabezal fonocaptor HLTAC y Dolby tipo B/C.

Es posible manejar este radiocassette a través del control remoto sin hilos 4390. Es este un aparato que se sitúa a un alto nivel dentro del competido sector de Audio Car.

MUSICA SIN FIN
El sistema de CD 5952 S presentado por la firma Alpine, permite disfrutar de varias horas de música ininterrumpida.

SONIDO ALPINE
Sin duda el reproductor de radiocassette 7390 M le permitirá disfrutar del sonido más perfecto.



REACCIÓN EN CADENA

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

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

Kindvox®
CAR AUDIO

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



KX 500 R

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

- Austin Montego Mayfair. Año 86.
- Alfa 33 1.5 T.L. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- BMW Z-1. Tres meses uso.
- BMW 325i. 46.000 km.
- BMW 535i. Full equipo. Año 88.
- BMW 730i. Año 87.
- BMW M-3. 42.000 km.
- BX 1.9 GT. 54.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX. 63.000 km.
- Innocenti de Tomaso. Año 82.
- Jaguar XJ-G 4.2. Año 82.
- Lancia Thema I.E. Año 87.
- Lancia Delta 1.6-L. 40.000 km.
- Málaga inyección. 5 meses uso.
- Mercedes 300-E. Año 88. Full.
- Mercedes 190-E. 58.000 km.
- Mercedes 300-CE. Full equipo.
- Mercedes 190-D. 2.5. 81.000 km.
- Peugeot 309 GT A.A. 24.000 km.
- Porsche 944. 43.000 km.
- Porsche 924 S. 79.000 km.
- Renault 25 V6 Turbo. 62.000 km.
- Renault 21 TXE. A.A. 46.000 km.
- Renault 11 Turbo. 58.000 km.
- Renault 18 Diesel fam. Año 84.
- Renault 11 Diesel. Año 88.
- VW Golf GTI 16V. 53.000 km.
- Volkswagen Classic. M.G.Z.
- Volvo 264 GLE. Full equipo.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

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

PARTICULAR VENDE
**PORSCHE 911
3.3 TURBO**
1979. COLOR PLATA.
MUY BUEN ESTADO
TEL: (91) 2 18 88 19

**HONDA
SPAZIO
2.5**
TEL: (91) 2 59 65 08

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

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

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Tel.: (93) 692 18 24.
VENDO Maserati Biturbo SE, intercooler, rojo, año 87, 13.000 km, full-equipe. 4.800.000 ptas. Tel.: (96) 585 32 50. Miguel. Horas trabajo.
BMW 850 i y Z1 vendido a matricular, importador. Tel.: (943) 21 69 85.
FLEETWOD, 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.
RENAULT 11 Turbo, seminuevo, impecable, cuidadísimo, llantas braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado. Si te gustan los tur-

bos éste te convencerá. Tel.: (96) 588 85 48.
VENDO todoterreno Aro. 10.4 Sport. B-JW. Teléfono: (93) 784 06 25 noches.
VENDO o cambio Sierra Cosworth. Facilidades. Tel.: (987) 47 11 00-47 09 54.
ALFA 75.2 Ocasión 1987. 1.150.000 ptas. Extras, servodirección, alarma, música, llantas, 52.000 km. Tel.: (96) 667 11 37.
LANCIA Montecarlo Abarth 2000, Pininfarina, 145 CV, dos plazas, descapotable, B-FW, dos plazas, octubre 1983, azul metalizado, 30.000 km reales. Precio: 1.950.000 ptas. Vendo por cambio capricho. Teléfono: (93) 885 29 53 noches.
PORSCHE 911 Turbo 3.3, blanco. Tel.: (911) 43 78 13 42 06 10.
BMW 325 i, estupendo. 2.650.000. Tel.: (911) 43 78 13.

NOVEDAD NACIONAL

Laminauto Sport

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

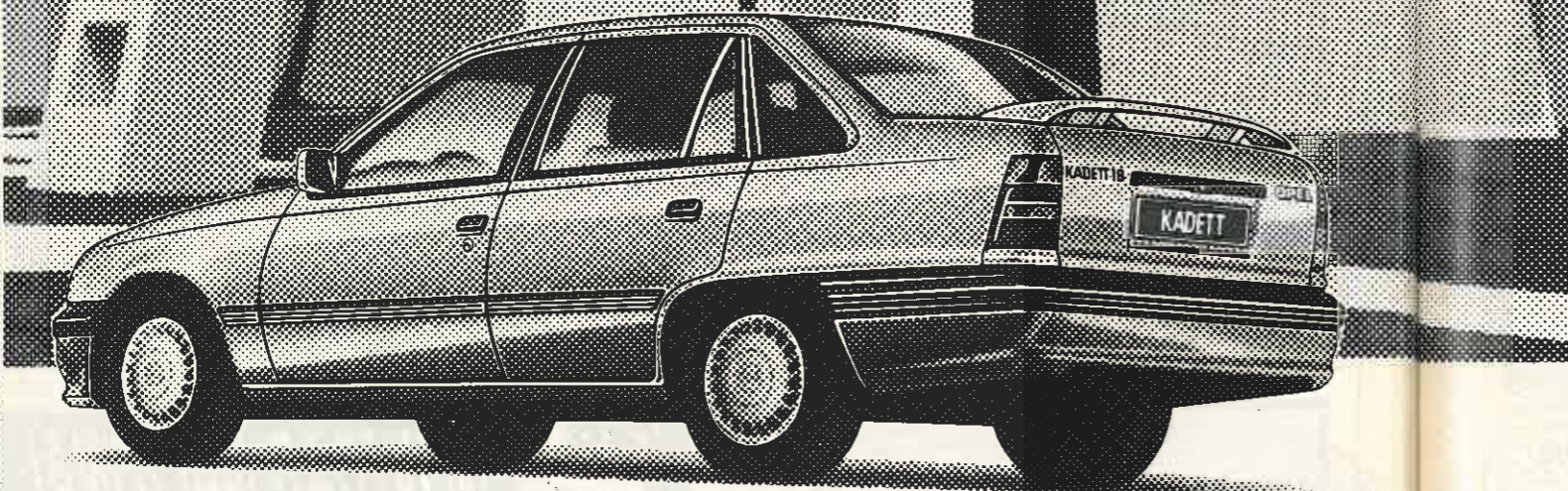
AGENCIA I
C/ ECHegaray, 5
JUNTO RENFE
(MOSTOLES)
TELS.: 617 03 16
614 02 58

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

AGENCIA II
C/ RIO GUADIANA, 12
JUNTO GASOLINERA
RIO DE ORO
TELS.: 694 60 20
694 16 26

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. 738 94 45 / 62

AUTOTODO, S. L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 86-63 (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. 639 27 99
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

JEEP CHEROKEE 4X4



SERVICIO POST-VENTA GARANTIA

DITECNICA

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

TURBO DIESEL. Desde 4.300.000 PTAS
GASOLINA, 4.0 L. Desde 4.530.000 PTAS

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

JEEP WRANGLER 4X4



SERVICIO POST-VENTA GARANTIA

DITECNICA

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

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

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, servodirección. 850.000

mación 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

llantas, ABS. Precio: 2.975.000 ptas. Tel.: (91) 672 72 11. Gerardo.

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

DE TOMASO Pante-ra, rojo, 400 cv, ruedas

Tel.: (91) 369 32 77. Horario de 9 a 14 y de 17 a 20 horas. Preguntar por Celestino Nieto.

MASERATI Biturbo Spider descapotable, B-JG, año 1988, rojo, 56.000 km reales, 1 dueño, impecable, mejor que nuevo. Lo doy regalado, sólo

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, im-

locidades, 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,

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, 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.

204 cv, impecable, 3.600.000 ptas. Admito cambio. Muchos extras. Tel.: 256 17 17.

VOLKSWAGEN Golf GTI, aire acondicionado, etc., 1988. Impecable. Tel.: 255 86 21.

MERCEDES 300 E, ABS, aire, Airbag, autoblocante, llantas, te-

1986, rojo. Buen estado. Azcona, 62.

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

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

SEAT Lezauto

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MANANA

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

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

Julian Camarillo. 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia

Sr Lozano
Teléfono: 327 03 56

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! Infor-

61 11 78 fax/61 11 59 particular. Seriedad absoluta.

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

MERCEDES 230 E, particular, aire, techo,

285-345x15 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.

3.500.000 ptas. total contado. Krea Motor. Virgen de Montserrat, 115. Barcelona. Tel.: (93) 236 25 27/50 44.

ROVER 820 SI 16v, B-JX, año 88, 25.000 km reales, plata, full equipo, aire acondicionado, jamás un rasguño. Mejor que nuevo,

peable 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 ve-

TREMA OSNUR, S.A.

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

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

AMPLIO STOCK

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

¡GARANTIA SI!

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

cierre centralizado, techo, B-KZ, 2.500.000 ptas. Teléfono: (93) 311 86 76. Noches. Alfredo.

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

FLEETWOOD, 1986, azul, 2.300.000 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.

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,

cho, 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.

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).



ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

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



Respetar el medio ambiente con la tecnología Lucas.

La avanzada tecnología Lucas no se olvida de algo por lo que todos luchamos: la protección del medio ambiente.

Los motores diesel emiten un 50% menos de monóxido de carbono que los motores de gasolina provistos de catalizador. Además, el combustible del motor diesel no emite plomo a la atmósfera. El único problema reside en el humo de las emisiones.

Para este problema Lucas tiene una solución: los nuevos sistemas de inyección diesel Lucas CAV. Estos, además de mejorar la potencia y eficacia del combustible reducen las emi-

siones de humo.

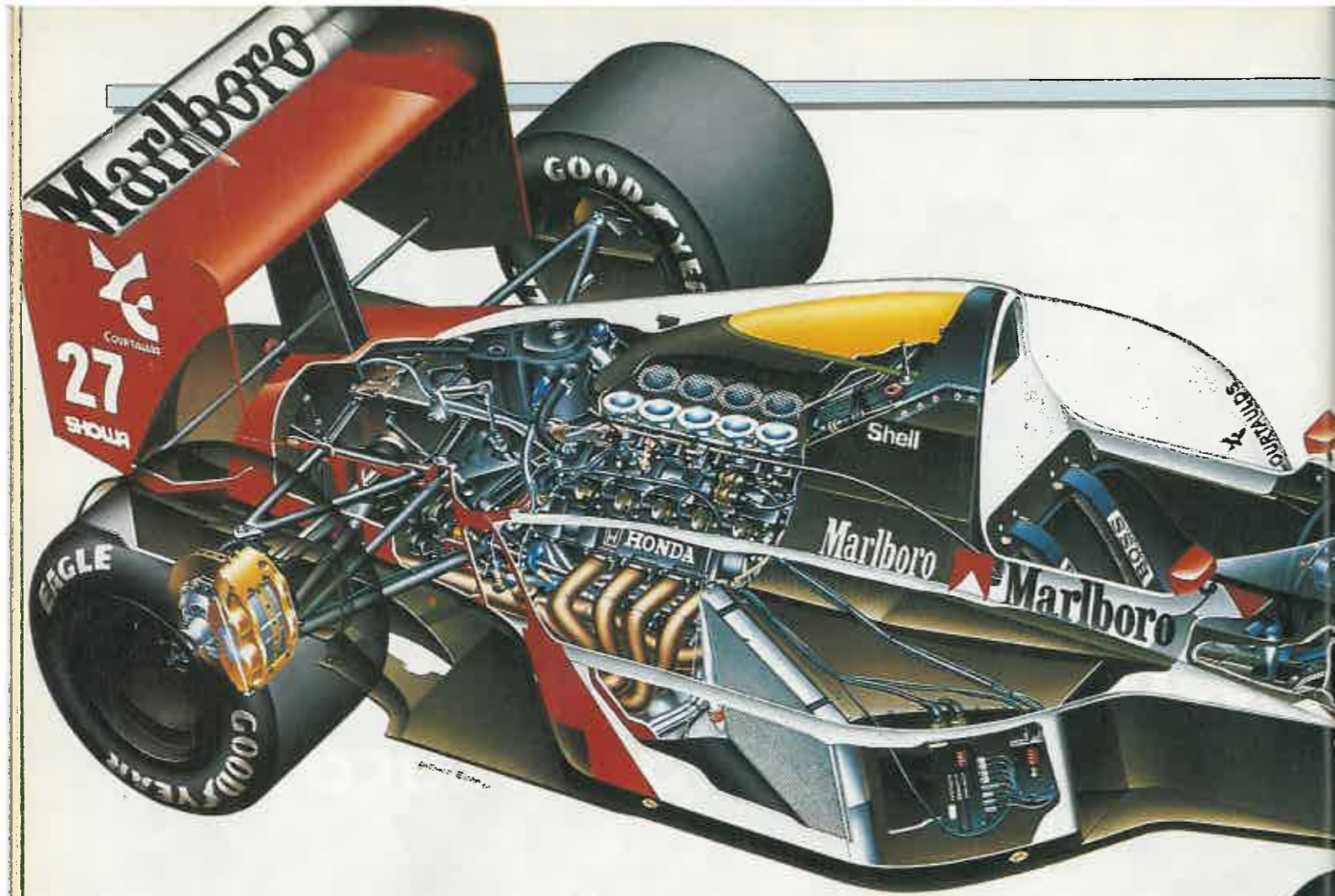
Los nuevos sistemas de inyección Lucas CAV, tales como el nuevo inyector bomba electrónico superan en rendimiento a la tradicional bomba en línea al proporcionar una presión de inyección más elevada y regulan mejor todas las prestaciones del motor diesel.

Los motores con los nuevos equipos electrónicos Lucas CAV pasan los rigurosos controles de emisión de gases de escape en vigor en los Estados Unidos, y que serán introducidos en Europa en 1994.

Los nuevos sistemas de inyección Lucas CAV solamente representan una pequeña parte del programa global Lucas de tecnología e innovación. Las pastillas y zapatas de frenos Lucas Girling se fabrican sin amianto. Además, Lucas desarrolla sistemas de gestión de motor electrónico, así como sistemas de inyección de gasolina para reducir las emisiones de los gases de escape.

Tanto en equipo original como en piezas de recambio...confíe en Lucas. La elección natural.





McLAREN-HONDA MP4/5 B

ASI SE HIZO CAMPEON

La situación que se creó en McLaren después del «divorcio» con John Barnard en un primer tiempo, y un año más tarde la «fuga» de Steve Nichols a Ferrari, debilitó seriamente la sólida estructura tecnológica de la escudería de Woking. A esto, se sumó el curioso caso de Gordon Murray que, afectado por una insospechada saturación de Fórmula 1, pidió a Ron Dennis -director deportivo de McLaren- separarse de todo lo relacionado con los monoplazas para centrar su capacidad creativa en el proyecto del «dream car» que McLaren presentará en 1993. Toda esta difícil situación recayó sobre los hombros de Neil Oatley, que desde 1988 estaba trabajando en el proyecto del monoplaza MP4/5 y posteriormente en el actual MP4/5B.

POR razones complicadas de evaluar, ambos modelos no fueron tan competitivos como los diseñados por Barnard, o el magnífico MP4/4 de 1988, concebido y desarrollado por Nichols. Además, el quehacer de Oatley nunca convenció plenamente a Ayrton Senna, hasta el extremo de que este año, para renovar su contrato, exigió a Dennis la presencia de un ingeniero de primera fila en el departamento técnico, ya que no consideraba tal a Oatley.

Después de los primeros compases de

la recién terminada temporada, se vio que la rivalidad se iba a centrar en McLaren y Ferrari, y los demás pasaron rápidamente a ocupar el papel de simples comparsas, con más o menos posibilidades de hacer «pinitos».

En resumidas cuentas, el Ferrari 641/2 era superior al MP4/5B en el concepto aerodinámico, en el apartado de las suspensiones, así como en la capacidad de adaptarse a los diferentes trazados de los circuitos en los que se disputó el campeonato. Por el contrario, el MP4/5B disponía del motor Honda RA 100 E, de diez



TRIUNFO PASO A PASO
Ayrton Senna se subió seis veces al podio en esta temporada. De no haber cometido errores se hubiese proclamado campeón del mundo antes del Gran Premio de Japón. En contadas ocasiones Alain Prost pudo prevalecer sobre el mágico brasileño.

cilindros, cuya fiabilidad, potencia y posibilidad de utilización colocaron en muchas ocasiones al Ferrari en segundo plano. A lo largo de la temporada, Honda puso en práctica las evoluciones 4,5 y 6; cada cual más fiable, potente, y por lo tanto competitivas. Con ocasión del Gran Premio de Inglaterra, Senna se atrevió a decir que el propulsor Honda había sido alcanzado por el motor Ferrari 037; sin embargo, con todo el respeto por el púlpito de donde venía la opinión, fue una apreciación errónea.

El binomio Senna-Honda, logró paliar la inferioridad del MP4/5B frente al Ferrari, en tantas ocasiones como para llegar al epílogo del Campeonato en una clara postura de superioridad.

Al contrario de lo que había ocurrido antaño en McLaren, cuyos monoplazas no se parecían a ningún otro y encerraban siempre soluciones que sus rivales copiaban, en el MP4/5B ocurrió lo contrario. En primer lugar, Oatley utilizó el perfil trasero del Leyton House March como punto de partida para diseñar el suyo. Del mismo modo, también se inspiró en el alerón delantero del Ferrari 641 diseñado por Barnard, para modificar el del MP4/5B.

A lo largo de la temporada, se pudo comprobar que la solución del perfil trasero con los cinco túneles no era tan váli-

FICHA TECNICA

MOTOR: Honda RA 100 E. Cilindrada total 3 493 centímetros cúbicos. Diez cilindros en V a 72 grados. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución por cascada de piones. Refrigeración líquida. Potencia máxima 690 caballos a 14.800 revoluciones por minuto.

ALIMENTACION: Inyección indirecta Honda PGM F 1. Encendido transistorizado Honda PGM IG. Arranque de tipo neumático.

TRANSMISION: Embrague de discos múltiples en seco en fibra de carbono. Cambio transversal con seis velocidades y marcha atrás.

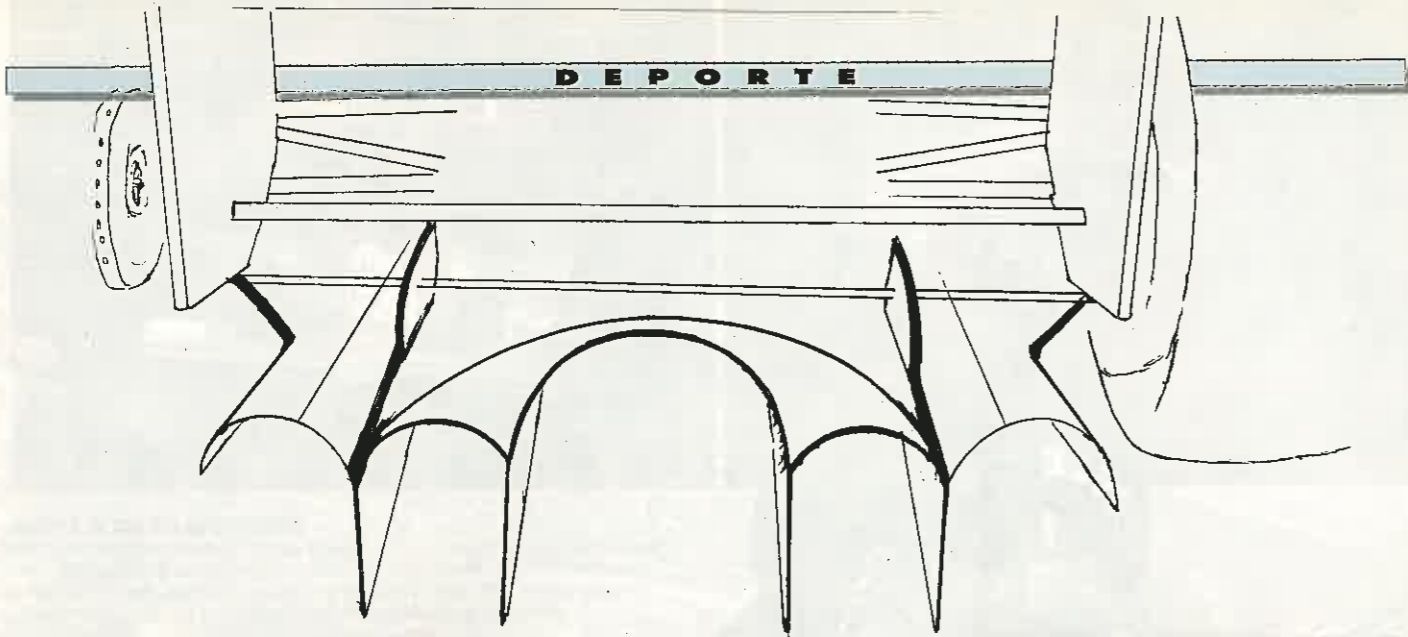
CHASIS: Estructura compósita realizada en nido de abeja de aluminio y fibra de carbono. Depósito del combustible de 210 litros de capacidad hecho en material sinté-

tico ATL ignífugo y a la vez de alta seguridad.

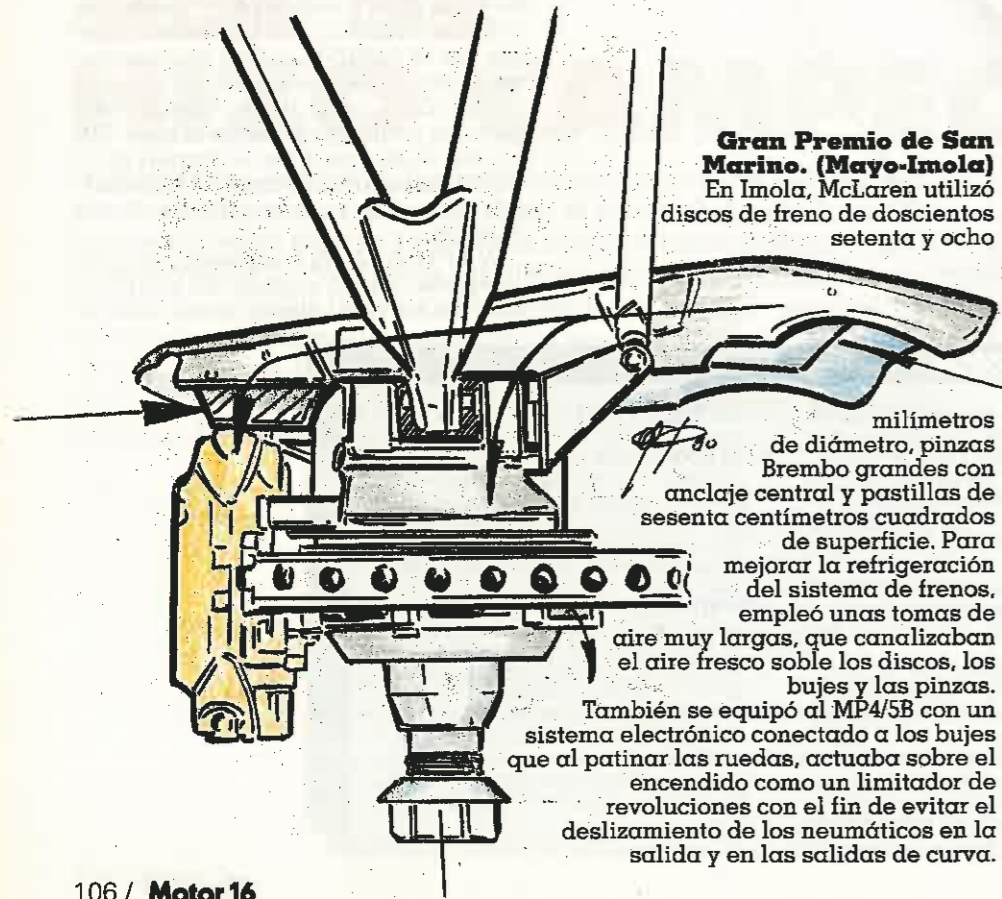
SUSPENSIONES: Anterior con sistema Pull Rod y amortiguador Showa hidroneumático situado en el interior del chasis. Muelles de acero intercambiables. Suspensión trasera del tipo Push Rod con dos amortiguadores hidroneumáticos Showa.

FRENOS: Cuatro discos SEP en fibra de carbono de 278 milímetros. Pinzas Brembo de cuatro bombines activos. Una pinza en cada disco. Astillas en fibra de carbono de 60 centímetros cuadrados de superficie. Bombas de freno de 19 milímetros de diámetro.

LLANTAS: Anterior con medida 13" x 11,5" y posterior con medida 13" x 16,3". Neumáticos radiales de la firma Good Year.



Entrenamientos en Silverstone. (Febrero de 1990)
 Por primera vez, McLaren rodó con el nuevo monoplaza MP4/5B, diseñado por Neil Oatley. Lo que llamó la atención fue la solución aerodinámica en el perfil extractor del fondo, en el que aparecían cinco semitúneles, solución inventada por Adrian Newey de Leyton House.



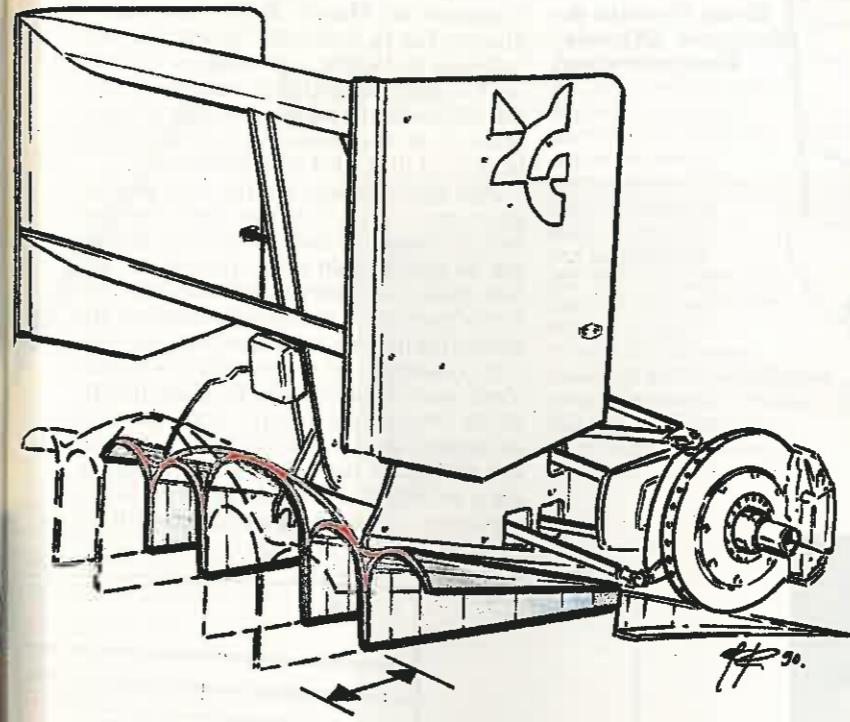
Gran Premio de San Marino. (Mayo-Imola)
 En Imola, McLaren utilizó discos de freno de doscientos setenta y ocho

milímetros de diámetro, pinzas Brembo grandes con anclaje central y pastillas de sesenta centímetros cuadrados de superficie. Para mejorar la refrigeración del sistema de frenos, empleó unas tomas de aire muy largas, que canalizaban el aire fresco sobre los discos, los bujes y las pinzas. También se equipó al MP4/5B con un sistema electrónico conectado a los bujes que al patinar las ruedas, actuaba sobre el encendido como un limitador de revoluciones con el fin de evitar el deslizamiento de los neumáticos en la salida y en las salidas de curva.



CON MANO FIRME
 El talento de Senna y el poderoso motor Honda paliaron considerablemente la inferioridad del chasis McLaren frente a Ferrari.

da como se había comprobado en los estudios aerodinámicos en el túnel del viento. Concretamente Senna, afirmaba que ese perfil era el causante de las muchas reacciones nerviosas de que adolecía el coche, razón por la cual en los Grandes Premios de Hungría, España, Portugal, Japón y Australia, esa solución fue arrinconada. En resumidas cuentas, el MP4/5B se pasó la temporada en el límite de la competitividad frente al Ferrari 641/2. Senna logró llevarlo a la victoria en los Grandes



Premios de USA, Mónaco, Canadá, Alemania, Bélgica e Italia. También, siempre de la mano de Magic Senna se adjudicó diez pole-positions, pero lo determinante para que este monoplaza se proclamara



Gran Premio de Alemania. (Julio-Hockenheim)

En aquella ocasión, se acortaron los perfiles extractores veinte centímetros, y se adoptó una sola ala superior en el alerón trasero. Esos cambios estaban reservados únicamente a los circuitos rápidos. Por otra parte, la utilización del nuevo parabrisas hecho en fibra de carbono y con forma de labio vuelto hacia el exterior, para deflectar el aire del casco del piloto.



MICHELIN

LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

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



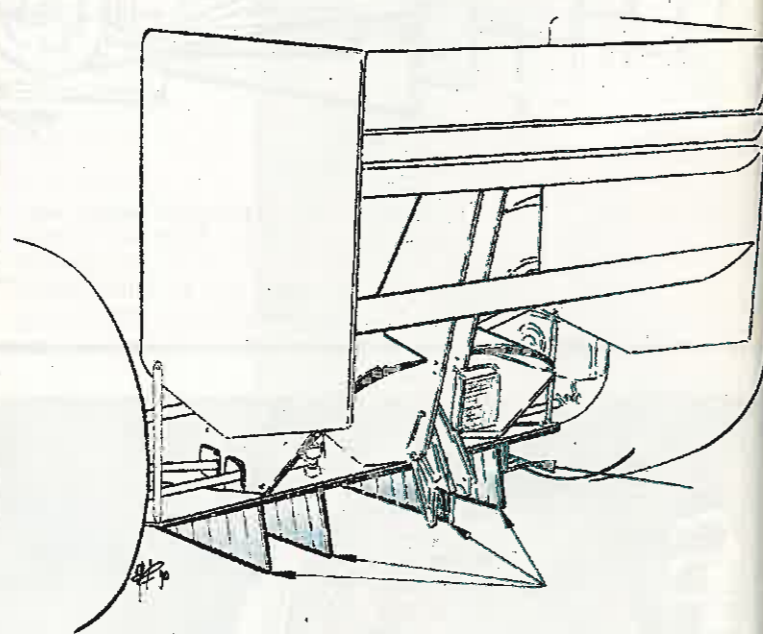
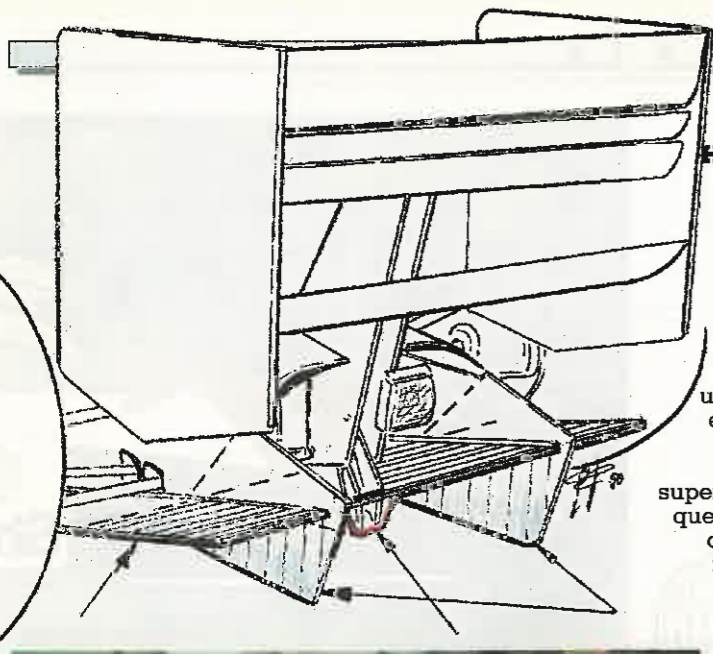
MICHELIN
 alta tecnología.

Gran Premio de Hungría. (Agosto-Hungaroring)

Por primera vez, se abandonaron los perfiles extractores posteriores de semitúneles, y se regresó al tipo «tradicional» que recordaba los utilizados en 1989. En esta nueva solución, se aumentó sensiblemente la superficie de los timones que canalizaban el aire que desplazaban los neumáticos hacia el exterior.

Campeón del Mundo de Constructores y pilotos, fue la indudable aportación tecnológica de Honda y la maestría de Senna. En Japón, de no haber sido por la avería en los semiejes que obligó a Nigel Mansell al abandono, McLaren hubiese perdido el título de Constructores.

Para ganar en las carreras, hay que llegar hasta el final, y eso lo logran los que menos errores cometen. Por eso, McLaren ha prevalecido sobre Ferrari en ambos títulos por haber sabido sacar el máximo partido a sus posibilidades sin perder los nervios, cosa que pasó en repetidas ocasiones en el seno del Cavallino. También hay que elogiar la labor directiva de Dennis que siempre tuvo presente la estrategia más conveniente a seguir. Por otra parte, también cometió un grave error en Brasil, cuando aconsejó a Senna seguir en carrera sin cambiar neumáticos;



Gran Premio de España. (Septiembre-Jerez)

En esa ocasión, se utilizan unos nuevos perfiles extractores similares a los de Ferrari. La longitud del perfil era treinta centímetros más largos que los anteriores, y aunque el MP4/5B estaba equipado con el cambio transversal, aparecía en el medio de los perfiles una forma longitudinal y rectangular como si se tratara de carenar un cambio longitudinal.

de no haber ocurrido ese fallo, Senna hubiese llevado el MP4/5B al título mundial sin temor a Prost.

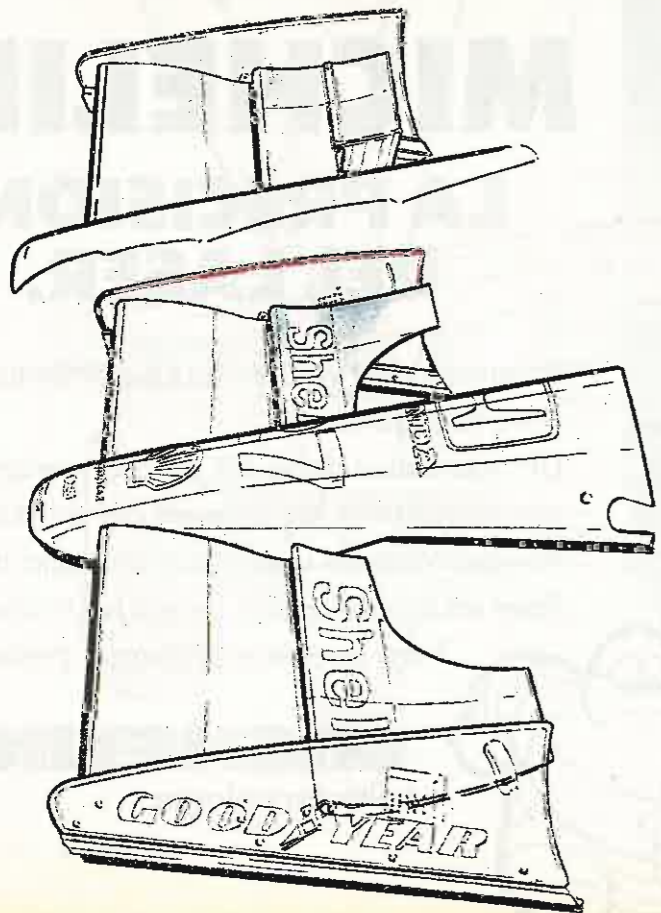
La profesionalidad de Magic Senna sirvió para mantener la calma en el seno del equipo y permitir a los ingenieros evolucionar el coche con cierta tranquilidad a lo largo de la temporada. Por el contrario los técnicos de Honda no se mostraron muy complacientes respecto a Oatley y Dennis; estaban acostumbrados a la aplastante superioridad del McLaren de 1988 y de 1990.

Para la temporada 1991 Honda colaborará más estrechamente con McLaren con la esperanza de que el MP4/6, equipado con el motor de doce cilindros vuelva a ser invencible.

Gigi Corbetta

Gran Premio de Bélgica. (Agosto-Spa)

Sobre el rápido trazado de Bélgica, Oatley anuló la solución de los pequeños deflectores verticales situados juntos al final del ala delantera. Los nuevos deflectores recordaban mucho los utilizados anteriormente por Ferrari.



Roneocar

Con la incorporación de diversidad de marcas al mercado nacional, las Estaciones de Servicio están experimentando un notable cambio en el cual la imagen juega un papel primordial. Por ello, RONEO ha creado su división RONEO CAR, para dar un servicio exclusivo al mundo del automóvil. Mostradores, estanterías, elementos de almacenaje funcionales, sólidos y adaptables a cualquier espacio, es la aportación que RONEO propone para mejorar su negocio. Conozca la división RONEO CAR de RONEO. Recorte y envíe este cupón y, además podrá beneficiarse de un importante descuento en la adquisición de mobiliario.



EMPRESA: _____
DIRECCION: _____
LOCALIDAD: _____
DIST. POSTAL: _____ TELEFONO: _____

RONEO UCEM COMERCIAL,S.A. - SERRANO, 1 - 28001 MADRID

“Antonio Herrero no se corta.”



LUNES A SABADO 6:00 a 8:30 Hs. "EL PRIMERO DE LA MAÑANA"
LUNES A VIERNES 9:30 a 11:00 Hs. "ESPECIAL REPORTAJES"

Antonio Herrero se afeita todos los días antes de que salga el sol, y no se corta. Ni con nada. Ni con nadie. Antonio madruga para ser el primero, y lo consigue de Lunes a Viernes todos los días.

R A D I O



Somos como somos.

José María Cernuda y Ramón Rodríguez

Enviados especiales

A PRIORI, el Valeo, única prueba que se celebra en la zona de Madrid, perdía este año mucho interés. Por una parte, porque el ídolo local, Carlos Sainz, no podía estar presente (compromisos en Japón). Por otra, porque el Campeonato de España está ya adjudicado en la persona de Jesús Puras. Sin embargo, los organizadores realizaron el esfuerzo de traer a un piloto de «primera división», Dario Cerrato, que podría servir perfectamente de referencia para los pilotos españoles que no acuden a las pruebas mundialistas.

Cerrato, integrado en el equipo de la Jolly Club (como Jesús Puras), traía a Madrid un Integrale muy competitivo: la misma unidad que había utilizado en el pasado Rallye Sanremo, en el que se clasificó cuarto. Una unidad con muchos bajos para afrontar la segunda etapa de tierra con garantías de éxito. Probablemente el Lancia de Puras era más potente en alta, preparado específicamente para las necesidades del Campeonato de España.

La única novedad en el resto de participantes (Bardolet sobre el Ford Sierra 4x4 y Bassas sobre el BMW M-3) era que el Opel Kadett oficial estaba conducido por Luis Climent, mientras que Borja Moratal utilizaba el Opel Corsa GSi del levantino. La razón de este hecho es que Climent, con el Kadett, podría más fácilmente defender su posición en el Campeonato de España de los ataques de Bardolet y de Foncueva, pilotos ambos que podían arrebatarle la cuarta plaza obtenida en una temporada muy bien planteada y ejecutada por parte de Climent. Moratal entendió muy profesionalmente esta operación e incluso rescató a un viejo copiloto para esta ocasión: Antonio Boto, su director deportivo, que precisamente había dejado esta actividad en el Valeo del 87, ganando con Carlos Sainz.

Comenzó el Rallye (primera etapa sobre asfalto) con un inicial dominio de Bardolet. Cerrato, prefería no atacar a fondo, consciente de que no tenía tanto entrenamiento como los españoles (ni conocía previamente el Valeo, ni había podido disponer de un muleto para entrenar) y Bassas, al estar el suelo ligeramente húmedo, no podía acercarse a los tiempos de los coches con cuatro ruedas motrices. Puras se queja de que los 14 segundos que pierde en el primer tramo no son tales, que hay un error de cronometraje. Puede ser, pero lo cierto es que esos 14 segundos cuentan en su contra y tarda media jornada en restarlos. Aunque ataca a fondo no puede arrebatar demasiado tiempo a Bardolet, que conduce el Sierra con gran maestría. Las tres pasadas por el tramo de La Parrilla (23 kilómetros muy selectivos y con el piso en muy mal estado) iban a ser fundamentales. Lo mismo que el tramo del Jarama, muy inadecuado para un rallye, donde apenas se demuestra nada desde el punto de vista de conducción y sólo como espectáculo, para

RALLYE VALEO

MIA, TUYA

Después de 11 pruebas del Campeonato de España, con cerca de 3.500 kilómetros recorridos, a «Mía» Bardolet le han sobrado 13. Trece kilómetros antes de finalizar el Campeonato, «Mía» estaba en cabeza de una prueba. Y han faltado sólo esos poquísimos metros para que el piloto oficial del Ford lograra al fin su primera victoria. En el Rallye Valeo, «Mía» ha estado cerca, pero no ha podido impedir que el italiano Dario Cerrato se alzara con la victoria.



LOS ESPAÑOLES DERROTADOS

Tanto Pep Bassas (a la izquierda), como Mía Bardolet, fueron derrotados por Dario Cerrato (arriba), cuyo Lancia Integrale se muestra más ágil en tierra que en asfalto. En todo caso, los coches de tracción total en los tramos de tierra son absolutamente superiores a los de tracción trasera como se aprecia en la conducción del BMW.



Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

KITS DE PERSONALIZACION

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 644 36 11	KIURU	Vizcaya	Tel. 94 620 01 99
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 18 31	SERVIAUTO S.A.	Vitória	Tel. 945 13 12 41
TECSER	Gipuzkoa	Tel. 943 28 10 11	AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971 46 00 00
DUOS AUTOMOVIL	Bernabeu	Tel. 93 424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947 21 40 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 856 77 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 69 25 41
GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 958 20 00 00	REPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985 38 35 00
ESCARTE S.A.	Valencia	Tel. 96 374 64 41	ADAICO	Navarra	Tel. 948 23 90 00
SENAUTO S.A.	Galicia-León	Tel. 967 41 05 95	AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983 33 25 34
			SPORT AUTO	Santander	Tel. 942 07 27 58

DEPORTE

CON EL COCHE GRANDE

Para el Rallye Valeo, Luis Climent recibía el regalo de conducir el Kadett del equipo oficial. El requenense lo hizo francamente bien, tanto en los tramos de asfalto de la primera etapa, como en los de tierra del final. El cuarto puesto en el Campeonato de España es la mejor recompensa



REGRESO AL PASADO

Por una ocasión, Antonio Boto regresó a las labores de copiloto, haciendo equipo con su piloto oficial Borja Moratal. En la foto, cambiando impresiones con Sidney, responsable técnico del Team y con Alfredo Rodríguez, copiloto habitual de Borja.

beneficio de los coches con grupos muy largos, como los coches de serie.

Tras las dos primeras pasadas por La Parrilla y el Jarama, Puras y Bardolet marchan prácticamente empatados en cabeza, con ligera ventaja para el piloto del Lancia (21 segundos), mientras que Bassas y Cerrato pelean por la tercera posición, a dos minutos de la cabeza, tras un pinchazo del italiano que le cuesta 45 segundos.

En la tercera pasada por el largo tramo, tan característico del Valeo, se produce el abandono de Puras y el rallye da un vuelco. Los tornillos que fijan la polea de distribución al volante motor se siegan y el motor queda completamente inutilizable. Es una avería extraña en el fiable Integrale 16 válvulas, pero dejan a Puras como mero espectador. Y fue una lástima porque hubiese sido apasionante asistir a un duelo en la tierra entre los dos Lancia.

Acaba la primera etapa de asfalto con Bardolet en cabeza, con una confortable ventaja de 1.54 sobre Cerrato y 2.30 so-

DEPORTE



bre Bassas. Una ventaja que debería ser suficiente para afrontar los 90 kilómetros de tramos de tierra. Aunque Cerrato es un buen especialista, Bardolet no se defiende nada mal en este elemento, como ha demostrado no sólo en el Campeonato de Rallyes secretos (ha vencido este año en dos carreras), sino desde sus inicios, con los Citroën Visa.

Tras estos tres hombres de cabeza, en los siguientes puestos ocurría de todo. Luis Climent, tras unos primeros tramos un tanto tranquilos, en cuando comenzó a habituarse al Kadett, fue marcando tiempos muy interesantes. Por su parte, Moratal, con su tradicional conducción espectacular y agresiva, lograba con el pequeño Corsa unos resultados que a lo largo de este campeonato nunca se han alcanzado. Y ello, con problemas de caja de cambios y con un coche que conducía por vez primera. El tercer Opel, el de Piñón, había abandonado a poco del inicio con un palier roto, poniendo fin a una temporada nefasta que más vale que olvi-

TODO UN CAMPEONATO

Cele Foncueva se adjudicó finalmente el Campeonato de España de coches de serie (grupo N), sucediendo en el galardón a hombres como Jesús Puras (vencedor en el 88) y Mía Bardolet (en el 89). Ahora, a seguir progresando en su carrera profesional.

LA LLANTA



centra
DISEÑO OFF-ROAD 4x4
DEL GRUPO **RONAL**

Aplicaciones:

- DAIHATSU
- ISUZU
- MITSUBISHI
- NISSAN
- SUZUKI

RONAL

RONAL IBERICA, S.A.

Polígono La Paz
Teléfono (974) 60 21 55
Fax (974) 60 36 81
44000 TERUEL



EL RALLYE DE LOS MODESTOS
No por participar con coches menos impresionantes, dejaron de ser los auténticos protagonistas del Valeo, Joan Sasplugas (arriba) y Mercedes Rueda. Al piloto del Peugeot, su historia en este rallye no le ha servido para ganar el Desafío pero a Mercedes, su gran actuación le ha recompensado de una temporada nefasta.



de el bravo piloto madrileño. Los Opel marchaban incluso por delante de los dos protagonistas habituales del grupo N, Foncueva y Diego. Pero ambos estaban superados por el piloto peruano, desconocido en estas tierras, Ramón Ferreyros. El americano conducía un Ford Sierra Cosworth (tracción trasera) conocido en estos parajes, porque se trataba de la misma unidad que Pedro Diego había conducido al inicio de temporada, alquilada en Luxemburgo. Precisamente Pedro Diego estaba desesperado con su coche. Con el suyo de verdad. Los continuos problemas mecánicos (motor rateando, turbo mal, puente trasero roto, sin autoblocante...) y la falta de repuestos en sus asistencias, pese a que había pagado mucho dinero por preparación y servicio, hacían que el jovencísimo santanderino echase las muelas contra su preparador belga. Aún así, las cosas no iban mal del todo y, aprovechándose de un pinchazo y de problemas con el electroventilador en el Ford Sierra de Cele Foncueva, Pedro José Diego se mantenía a la espera, pese a que

en el circuito del Jarama había perdido medio minuto.

Y se llega a la tierra. En el primer tramo, Bardolet sólo cede un segundo al italiano, pero al finalizar, se da cuenta de que la tracción delantera le falla intermitentemente. Con escasísimo tiempo de asistencias, se verifica que está todo en orden y se prepara todo para que en el único punto en que hay tiempo, se proceda al cambio del diferencial, por si las moscas. La cosa sigue regular y en el segundo tramo, cede 9 segundos a Cerrato. Es una ventaja que entra dentro de los cálculos y no preocupa demasiado. El Lancia está todavía a 1.44 de distancia y Bassas, perdiendo más de un minuto por tramo, (cuatro ruedas motrices son cuatro ruedas motrices) ni cuenta. Por si fuera poco, en el tercer tramo, Cerrato se sale ligeramente. Gracias a los espectadores, que le ponen rápidamente en la carretera, el italiano sólo pierde 22 segundos. Se llega a la neutralización de San Agustín, que marca el ecuador de esta segunda etapa, con Bardolet delante, con 2.06 de

ventaja sobre Cerrato. Con cierta tranquilidad, se procede a cambiar el diferencial del Sierra y los pilotos, se toman un café mañanero. Unos minutos antes de su hora de presentación en el control, todos abandonan el lugar del refrigerio... menos Ferreyros, que despistado (la culpa es desde luego de su copiloto), se queda charlando sin darse cuenta de que se le ha pasado el tiempo y como el más humilde novato, penaliza 5 minutos... porque Segundo Pérez, extrañado de verle allí, le pregunta la hora. ¡Qué estúpida forma de echar por tierra el trabajo de todo un rallye!

El cambio del diferencial iba a resultar nefasto para el equipo Ford. La avería detectada no estaba allí, sino en una transmisión rota que las asistencias no vieron. La conjugación de ambas cosas y las meigas, producían una situación mecánica desastrosa, que se traducía en que en los cuatro últimos tramos, Bardolet perdía, respecto a Cerrato 47 segundos en Viñuelas, 46 segundos en La Sima y 36 segundos en El Espartal. En el segundo bucle, se perdieron 2 minutos y 15 segundos y obviante, el primer puesto. La desesperación era patente en el equipo, que nunca estuvo tan cerca de una victoria importante y una avería que no tendría por qué proporcionar demasiados problemas, arruinaba el trabajo. Cerrato, reconociendo que la suerte le había sonreído, se apuntaba una victoria que nadie le va a discutir y la Jolly se apunta un nuevo triunfo, el decimotercero en catorce participaciones. ¿Cómo se dice «chapeau» en italiano?

Ya hemos mencionado que Ferreyros perdió el liderazgo en grupo N por un despiste y tras demostrar que en tierra aún anda mejor que en asfalto. Su puesto lo heredó Foncueva, que trataba al Sierra como a una virgen (terminar el Valeo le supondría ganar el Campeonato de España de grupo N) y que se beneficiaba de los inacabables problemas de Diego, que perdió 22 minutos en un tramo, con el puente trasero roto y que, al finalizar el Valeo no se lo creía, después de lo que pasó.

Los dos Opel, en la tierra, continuaron con su exhibición. Climent, marcando sistemáticamente el tercer tiempo, por delante de Bassas y demostrando una rapidísima adaptación al Kadett en tierra. Moratal, en su mismo nivel. Podría incluso haber sido más rápido que el Kadett, pero hizo toda la tierra sin segunda velocidad.

Bonita también la lucha entre los Peugeot. Una vez más, Sasplugas dominó sin contemplaciones a sus rivales, entre los que Capi Saiz fue el más destacado. El santanderino se relajó un poco en el asfal-

Para disfrutar la mar, de la mar...



FOUR WINNS®

La fórmula magistral para disfrutar de la mar. Un barco dinámico, ágil, seguro y fiable, con carácter, y con una amplia gama donde sin duda encontrará el modelo que Vd. desea.

Un barco creado y desarrollado en EE.UU. para disfrutar la mar, con esloras desde 4,65 hasta 12 mt, con unos acabados de excepcional calidad y belleza, propulsados por potentes fuerabordas EVINRUDE o dentro fuerabordas O.M.C. COBRA con lo que Vd. disfrutará de su navegación.

Con la garantía y experiencia de MOTORMASO

Definitivamente, para disfrutar, ponga un FOUR WINNS en la mar.

FOUR WINNS
EMBARCACIONES

Envíe este catálogo gratuito y listado de agentes a MOTORMASO, distribuidor exclusivo para España.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

EVINRUDE
FUERA BORDAS

FOUR WINNS
EMBARCACIONES

Cobra
DENTRO FUERABORDAS

SARA CRAFT
BOTES DE ALUMINIO

Autovía de Castelldefels, Km 9 - Cruce Ctra. de Viladecans
Apartado 53 - 08830 Sant Boi - Barcelona
Tel. (93) 661 41 00 - Fax (93) 661 30 10

EVINRUDE y O.M.C. COBRA son los motores oficiales de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92 y sponsors de los equipos olímpicos de las Federaciones Española y Catalana de Vela.

elf

el aceite nacido de la competición.



to, esperando poder recuperar en la tierra. Y pese a que Saiz marcha allí francamente bien, Sasplugas se defendió como un jabato. Este joven andorrano no ha ganado el Desafío, pero ha demostrado que es digno de un volante oficial. El Desafío lo ganó finalmente Arqué. El catalán tenía la obligación de ganar su clase y se lo pusieron difícil los dos Citroën AX de Arturo Rial y de Alfredo del Aguila. Pero, como era de esperar, ninguno de los dos coches finalizó el Valeo y Arqué se ha ganado el volante del coche de Villaverde para el año próximo. Lo cierto es que su fe no ha tenido límite. Tras su abandono en Llanes, Josep tenía que ganar (su clase) en los seis rallyes que quedaban del campeonato. Y lo ha cosechado.

Finalmente mencionar el buen rallye de Mercedes Rueda. Tras un año nefasto, al menos ha demostrado en su tierra, que con un R-5 en las manos, no tiene rival. Ni siquiera pudo con ella Kiko Cima, que ha ganado todas las pruebas en las que ha participado, menos el Valeo. Aunque Cima tuvo problemas (el coche no andaba demasiado), Mercedes le sacó 4 minutos.

Y colorín colorado, la temporada se acabó. Puras se hace con el título, sucediendo a Bassas y el año que viene el Campeonato de España tendrá que alternarse con participaciones en el mundial. Ese es al menos el objetivo de los tenores. Que así sea.

CLASIFICACIONES

1º Cerrato-Cerri (Lancia Integrale 16v), en 3.06.57. 2º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra 4x4), a 1'00". 3º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), a 10'19". 4º Climent-Muñoz (Opel Kadett GSi), a 13'43". 5º Moratal-Boto (Opel Corsa GSi), a 16'36". 6º Foncueva-Romani (Ford Sierra Gr. N), a 19'45". 7º Ferreyros-Herrero (Ford Sierra gr N), a 20'16". 8º Xargay-Ferrer (Renault 5 GT), a 24'48". 9º Rueda-Vitorini (Renault 5 GT, Gr N), a 25'27". 10º Sasplugas-Andueza (Peugeot 205 GTi Gr N), a 25'43"

PRINCIPALES ABANDONOS

Puras (Lancia Integrale 16 v), por rotura de distribución. Piñón (Opel Corsa GSi), por rotura de transmisión. Azcona (Peugeot 205), por rotura de motor.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
BARDOLET	25	11	12	2	0	0	0
CERRATO	25	6	8	9	1	0	1
CLIMENT	25	0	1	4	4	7	4
BASSAS	25	0	0	4	14	3	1
FERREYROS	25	0	0	1	2	7	5
DIEGO	25	0	0	1	1	4	5
MORATAL	25	0	0	0	3	2	3
FONCUEVA	25	0	0	0	0	2	5
PURAS	17	8	4	4	0	0	0

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Jesús Puras (Lancia). 2º Josep Bassas (BMW) 3º Borja Moratal (Opel) 4º Mía Bardolet (Ford). 5º Luis Climent (Opel).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MARCAS

1º Peugeot. 2º Opel. 3º Citroën.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE GRUPO N

1º Cele Foncueva (Ford). 2º Joan Sasplugas (Peugeot). 3º Francisco Cima (Renault).

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE COPILOTOS

1º José Arrarte. 2º Antonio Rodríguez. 3º Alfredo Rodríguez.

COPA RENAULT

1º Francisco Cima. 2º Evangelino Otero. 3º Fernando G. Villarias.

DESAFIO PEUGEOT

1º Josep Arqué. 2º Joan Sasplugas. 3º Clemente Arroyo.



A LO MEJOR... LO DEJO TODO

DESPUES de la pesadilla de Japón, me fui de vacaciones a la costa de Australia. Unas vacaciones largas y maravillosas que me permitieron olvidarlo todo. Pero al desembarcar en Adelaida, el miércoles por la tarde y al llegar al circuito el viernes por la mañana, me di cuenta de la magnitud del desastre: algunos especulaban, otros pregonaban mentiras, otros hablaban sobre lo que no sabían... En definitiva, un torbellino como nunca he visto que, al comienzo, me disgustaba enormemente y que acabó por irritarme hasta límites insospechados. Me di cuenta de que se pasa uno más tiempo desmintiendo errores y comentarios de imbéciles que hubo un momento en que me dieron ganas de dejarlo todo. Si sigo en la Fórmula 1 es porque aún me gusta conducir y encuentro verdadero placer en dedicarme a mi coche y a mi equipo; aún encuentro apasionante el trabajo de los técnicos. Pero aborrezco el tener que explicar lo inexplicable, perdiendo tiempo en diferenciar lo verdadero de lo falso o desmintiendo lo que nunca he llegado a decir. Es este un tema que ni siquiera tengo ganas de oír.

En cuanto a la pista. ¿Cómo voy a encontrar placer conduciendo después de lo que pasó en Japón? Las reiteradas declaraciones de las autoridades deportivas no pueden ni siquiera tranquilizarme.

Ahora tengo que decidir sobre mi futuro. Dijo la verdad «L'Equipe» cuando puso en mi boca que la Escudería Ferrari podría ir buscando otro piloto. Esta fue una reacción medio triste, medio decepcionada, fruto de mi disgusto absoluto. Es cierto: he considerado muy seriamente abandonar la Fórmula 1. Espero la reacción de las autoridades deportivas, de la Federación Internacional, para salvar el deporte del automóvil. Hasta entonces no sabré si aún tengo un sitio en este deporte que ha dado el peor ejemplo de lo que han llegado a ser las carreras al más alto nivel.

AUN no he fijado una fecha para tomar una determinación y esto ha quedado perfectamente aclarado en el Gran Premio de Australia, disputado en el circuito de Adelaida. No hablaré más con los medios de información. No importa ni dónde ni de qué nacionalidad sean. Comprendo que esto perjudicará a los cinco o seis periodistas que considero serios y competentes en la Fórmula 1. Lo lamento y les pido disculpas.

Después de todo esto, no quiero hacer más las cosas a medias. Me iré (o no me iré), pero lo haré a mi manera. Si doy una conferencia de prensa en París, como es mi intención, será turbulenta. Si no, per-



PROST PIENSA EN SU RETIRADA «Es cierto; he considerado seriamente abandonar la Fórmula 1».

maneceré callado. Completamente callado.

Postdata para quienes sólo tienen interés en las carreras: durante el Gran Premio de Australia no pude conducir como esperaba a causa de mis neumáticos. Estaban degradados (pero no tanto como los de Mansell, que tuvo que entrar a cambiarlos); y mis frenos, tampoco estaban en perfecto estado al final de la carrera.

Alain Prost

Marlboro



No te pesará



30 W. + 30 W.
Toma para Compact Disc.
Auto-reverso.
24 Memorias.
Pre-set scan.
Sistema disuasorio anti-robó (Regleta extraíble).
(Patentado por A. R. SYSTEMS).



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



CIRCUITO DE ALBACETE CARRERA HISTORICA

En el circuito de la Torrecica, en Albacete, se puso el punto y final al Trofeo de España de Clásicos Deportivos y a la 3ª Copa Citroën AX. Mientras que en la Copa Citroën todo estaba decidido a favor de Pablo Irizar Zubizarreta, que consiguió el campeonato con su victoria en el circuito de Nogaro, en el Trofeo de Clásicos se ponía en juego el Título.

Tres eran los pilotos que luchaban por proclamarse campeones, Pere Cerqueda y Jaime Palau, con sendos Porsche 911, a los que se les unió Balba González Camino, que a los mandos de un Lotus Seven rompió en las últimas carreras la hegemonía que ostentaban los pilotos de los Porsche. Su única opción para alzarse con el título no era otra que conquistar la victoria. Ya desde los entrenamientos demostró que estaba dispuesta a luchar hasta el final. Cuando todo parecía indicar que tenía la pole en el bolsillo, José María García, con un Renault Alpine A 110, en los últimos instantes de la manga de entrenamientos se la arrebató con un registro sensacional, al recorrer el circuito invirtiendo tres segundos menos que Balba González.

Ya en la carrera el Lotus Seven, en una arrancada magnífica se situó en primera posición, seguido muy de cerca por el Renault Alpine, hasta que en la vuelta quinta, en su ánimo de dar caza a Balba González, sufrió una salida de pista, dejándole definitivamente el camino libre a la piloto del Lotus que realizó todo lo que quedaba de carrera en solitario hasta cruzar la meta. De esta forma consiguió no sólo la carrera, además se adjudicaba el título en juego, siendo la primera mujer de la historia del automovilismo nacional que consi-



que imponerse en un campeonato absoluto. Tras Balba González se clasificaron sus más directos rivales, Pere Cerqueda y Jaime Palau, que no pudieron desbancar a la piloto del Lotus.

En la Copa Citroën AX el título ya estaba decidido en favor de Pablo Irizar, faltaba por ver quién ocupaba las siguientes posiciones de la clasificación final. Varios pilotos optaban a la segunda y tercera posición y lógicamente cada equipo estableció sus tácticas para intentar situar a sus hombres lo más arriba posible. En ninguna otra cita de este animado y competido campeonato era tan importante como aquí imponerse en las mangas clasificatorias, que puntúan con 3, 2 y 1 punto para los primeros clasificados. Irizar, para demostrar que es el más rápido, en su manga clasificatoria marcó el mejor registro y en la manga clasificatoria que disputaba se alzó con la victoria una vez más; no olvidemos que este piloto, salvo la carrera disputada en el circuito de Jerez en la que sólo puntuó en la manga clasificatoria, se ha alzado con la victoria en las restantes carreras incluyendo



POR PRIMERA VEZ
Balba González es la primera mujer en España que gana un campeonato absoluto de velocidad.

también cada manga clasificatoria que ha disputado.

Ya en las carreras definitivas, en la final A, Pablo Irizar de nuevo fue el más rápido cruzando la meta en primera posición tras mantener un apasionante duelo con Juan Cano, que se mostró muy incisivo durante todo el fin de semana. En la final B venció tras una bonita lucha Martín Egaña, que se impuso por un escaso margen a Francisco Granell.

M. Madrid

CLASICOS DEPORTIVOS

1º B. González (Lotus Seven), 22.02.53. 2º P. Cerqueda (Porsche 911), 22.10.31. 3º J. Palau (Porsche 911), 22.36.23.

COPA CITROEN AX

FINAL A

1º P. Irizar, 30.50.85. 2º J. Cano, 30.51.13. 3º G. Arche, 30.59.12.

FINAL B

1º M. Egaña, 31.02.97. 2º F. Granell, 31.04.06. 3º G. Diez, 31.11.95.

CLASIFICACION FINAL

1º Pablo Irizar, 198 puntos. 2º Francisco Granell, 159. 3º Eladio Ruiz, 155.

I SUPERCROSS DE BARCELONA

DOMINIO AMERICANO

En el Palau Sant Jordi se ha disputado el I Supercross de Barcelona, que ha reunido a los mejores pilotos de la especialidad, incluidos los estadounidenses. Tras disputarse las eliminatorias, el dominio correspondió a los pilotos norteamericanos, siendo el vencedor Mike Kiedrowski. Sin embargo el piloto más aplaudido fue Rick Johnson, uno de los favoritos, que tras una caída en la primera vuelta remontó espectacularmente hasta alcanzar la segunda posición, estando incluso a punto de desbancar al vencedor.

FORMULA 1

FELICITACIONES A JEREZ

El Team Lotus Internacional ha mandado un comunicado al Circuito de Jerez, en el que felicita y agradece en nombre del equipo y de Martin Donnelly la buena actuación del equipo médico y de la organización, en el grave accidente que sufrió el piloto inglés en los entrenamientos previos al Gran Premio de España, del que afortunadamente se está recuperando, aunque muy lentamente.



te. Según los responsables de este equipo de Fórmula 1, la pronta y rápida actuación de los equipos médicos y del personal de pista, que evacuaron con celeridad al piloto, ha impedido que Donnelly sufriera daños aún más graves.

COCHES DE EPOCA

BARCELONA-PONFERRADA

PARA celebrar el tercer aniversario de Radio Popular Ponferrada y por iniciativa de Luis del Olmo, se va a celebrar del 20 al 26 de noviembre el Primer Rallye de Coches de Epoca Barcelona-Ponferrada. Partirá frente a la emisora de Radio Popular en Barcelona y finalizará en la ciudad leonesa, donde el día 23 de noviembre emitirán un especial «Protagonistas» para toda España.



L. ALCASANOVAS

MOTOCROSS OLIMPICO, UN GRAN ESPECTACULO

El Palau Sant Jordi se va a convertir en la joya de las instalaciones olímpicas. Lo tiene todo para ser el símbolo arquitectónico de la Barcelona del 92. Un diseño espectacular surgido del lápiz de un creador excepcional, el japonés Araka Isozaki. Unas dimensiones impresionantes que le sitúan en la órbita de los grandes recintos cerrados de Estados Unidos. Y una polivalencia elogiada que le permite albergar desde un partido de basket de la NBA a un motocross internacional, pasando por un recital de Pavarotti.

Lanzados estos piropos, vayamos al grano. El Supercross americano es en USA una de las disciplinas más espectaculares y genuinas del motociclismo. Las carreras en el Coliseum de Los Angeles o en el Astrodome de Houston tienen más resonancia que las competiciones tradicionales de velocidad. Dicho en otras palabras, Ricky Johnson, el as de la especialidad, es más famoso y admirado que Eddie Lawson.

El pasado fin de semana Barcelona vivió por primera vez este gran espectáculo en el Palacio Olímpico de Sant Jordi merced a la iniciativa de Jaime Alguersari, el entusiasta patrón de Solo Moto. Fue un show inolvidable, todo un acontecimiento que se ganó por derecho propio a ser un clásico en el calendario de actividades motorísticas en Cataluña.

Si las carreras resultaron emocionantes y disputadas, el montaje merece también un capítulo aparte. De América vino Jerry Stansbury, el N° 1 de los especialistas en el diseño de circuitos indoor, con saltos espectaculares y dificultades constantes. Más de 9.000 metros cúbicos de tierra se utilizaron hasta conseguir la mezcla ideal que no produjera ni polvo ni barro.

Hasta la fecha lo habíamos visto sólo por televisión y nos había maravillado. En directo gana en espectacularidad y es toda una gozada. La demostración realizada por todos los «maestros» americanos dejó sin aliento a los más jóvenes aficionados que no daban crédito a lo que veían sus ojos. Si en el Palais de Bercy en París el éxito había sido importante, en Barcelona se superaron todas las previsiones.

El deporte evoluciona a pasos agigantados y está claro que el SUPERCROSS es todo un invento. La ventaja de disputarse en un recinto cerrado tan mado de «verlo para creerlo».

Si en su día los Trial Indoor fueron toda una revelación, diez años después el motocross del Palau Sant Jordi abre una nueva etapa. Estamos convencidos de que después de esta exhibición, vendrán otras y lo que es más importante, la cantera de pilotos nacionales crecerá rápido y subirá como la espuma.



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



DE PELICULA

LA TECNICA DEL CAMEL TROPHY

NO se trata solamente de un vídeo de aventuras. La nueva película de Video Colección es un curso práctico, además de divertido, que muestra las técnicas que todos deberíamos conocer para poder salir airosos en situaciones difíciles: a través de montes bajos y arbustos, pantanos, barrancos, agua, nieve, arena, pendientes o rocas, todo ello amenizado con las escenas más arriesgadas y excitantes de la última década del Camel Trophy.

De venta: en librerías y grandes almacenes.
 Precio: 2.495 pesetas.

MUSEO BROOKLANDS

EL legendario hogar de las carreras automovilísticas y aviación británica ha vuelto a abrir sus puertas como museo que recopila su historia ya centenaria: en 1907 se construyó en Brookland el primer circuito automovilístico mundial, que en 1926 albergaría el primer Gran Premio Británico; allí también A.V. Roe fue el primer inglés que consiguió «despegar» un aeroplano en 1908. En el museo se expondrán entre otros vehículos de inigualable valor histórico, el Duesenberg de 1933, un monoplaza con motor de 4,5 litros además de una colección completa de automóviles Frazer Nash fabricados entre 1925 a 1950.

Dirección: Brooklands Road, Weybridge KT130 QN, Gran Bretaña.
 Más información: Tel. 07 44 (932) 85 90 00



LO QUE HAY QUE VER

TELEVISION NACIONAL

EN la tarde del domingo 18, Domingo Deporte ofrecerá, en directo, la última carrera del Campeonato de España de Velocidad desde el circuito de Jerez.

TVE-2, a partir de las 18:00

CURSOS

PROFESOR CAÑELLAS

SALVADOR Cañellas revelará los secretos de la conducción deportiva a los alumnos inscritos en el curso de pilotaje que tendrá lugar el 17 y 18 de noviembre en el circuito de Can Padró. El precio, 50.000 pesetas, incluye los vehículos y alojamiento en pensión completa.

Más información: (93) 833 03 11



CONDUCCION DEPORTIVA

EL próximo mes de diciembre, la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota impartirá una de sus habituales jornadas de conducción deportiva y monoplaza. Los interesados tienen hasta el día 6 de diciembre para inscribirse y el curso tendrá lugar los días 15 y 16.

Precio: 79.000 pesetas
 Más información: (93) 859 25 85

DEPORTE

VELOCIDAD EN JEREZ

EL Campeonato de España de Velocidad en Circuito tiene su última cita de la temporada en Jerez, donde también se disputarán las pruebas valederas para la Copa Nacional Renault y Renault Iniciación, Campeonato Marlboro Fórmula Ford y Fórmula Fiat.

CRONOMETRADOS EN MADRID

LOS aficionados al Campeonato de España de Tramos Cronometrados tienen una cita este fin de semana en El Escorial, Madrid, mientras que en Nueva Zelanda se disputará la prueba de Superbikes, puntuable para el Mundial.

Más información: (91) 890 15 80

TELEFONOS

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

CAMPESA
 Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
 Tel. (91) 742 12 13

ADA
 Tel. (900) 10 08 99

AHSA
 Tel. (91) 441 71 17

DYA
 Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
 Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
 Tel. (91) 441 33 44

RACE
 Tel. (91) 593 33 33

RACC
 Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO
 Tel. (91) 654 40 11

AUDI
 Tel. (900) 11 22 22

BMW
 Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
 Tel. (91) 450 11 11

FIAT
 Tel. (91) 450 11 50

FORD
 Tel. (900) 14 51 45

HONDA
 Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
 Tel. (91) 450 13 50

MAZDA
 Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
 Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
 Tel. (91) 441 33 44

OPEL
 Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
 Tel. (91) 597 21 25

RENAULT
 Tel. (91) 556 39 99

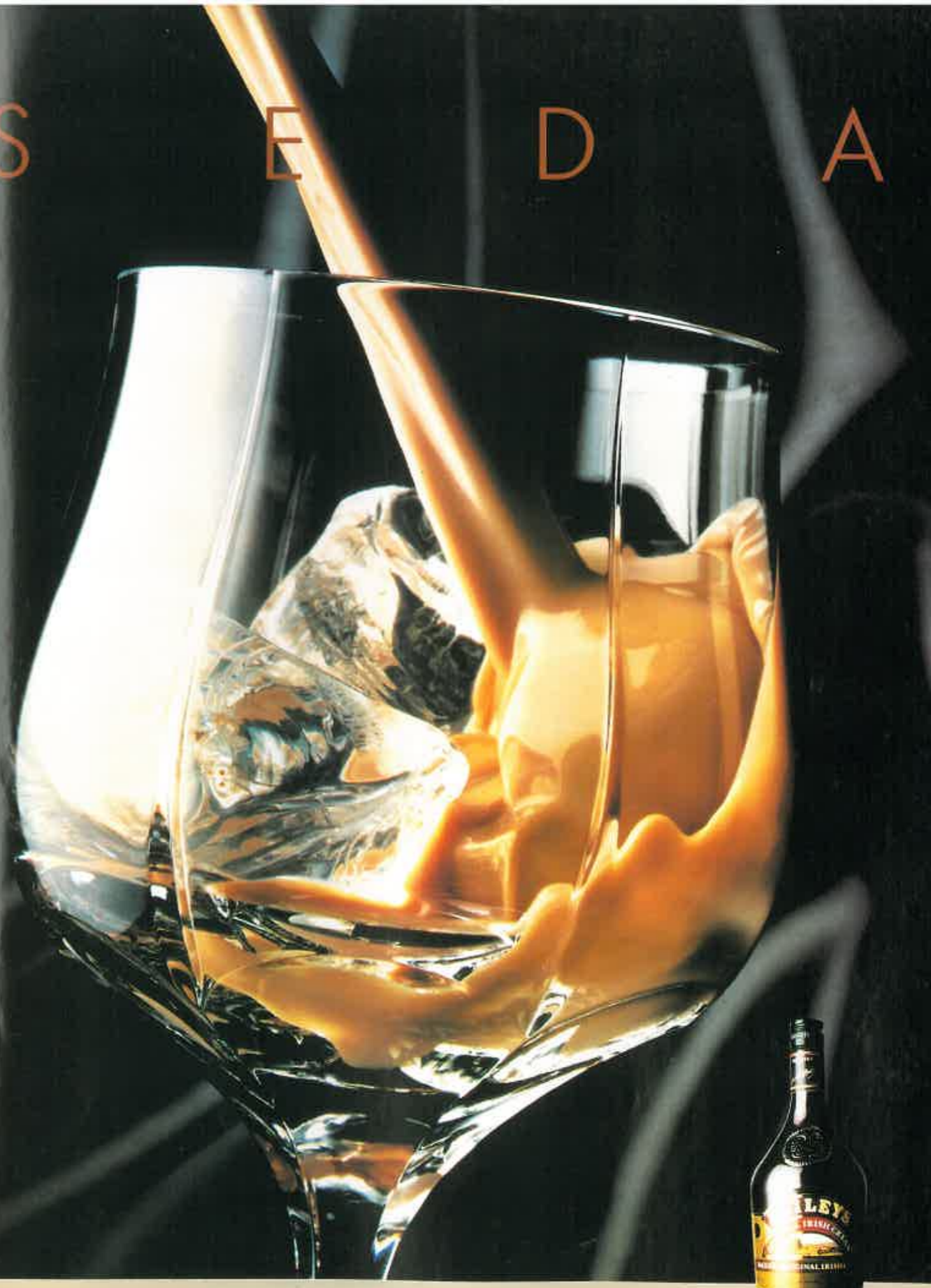
SEAT
 Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
 Tel. (900) 13 65 24

Coordinadora Lourdes Bravo

S E D A

B A I L E Y S



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



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de noviembre 1990

Núm.369 • 300 ptas.

SEAT TOLEDO



LA GRAN
NOVEDAD DEL 91



COMPARATIVA

BERLINAS DE 2,5 MILLONES



RENAULT 21 TXE • PEUGEOT 405 SRI • NISSAN PRIMERA SLX • OPEL VECTRA 2.0i CD • FORD SIERRA 2.0i GLS