

Motor 16

SEMANAL

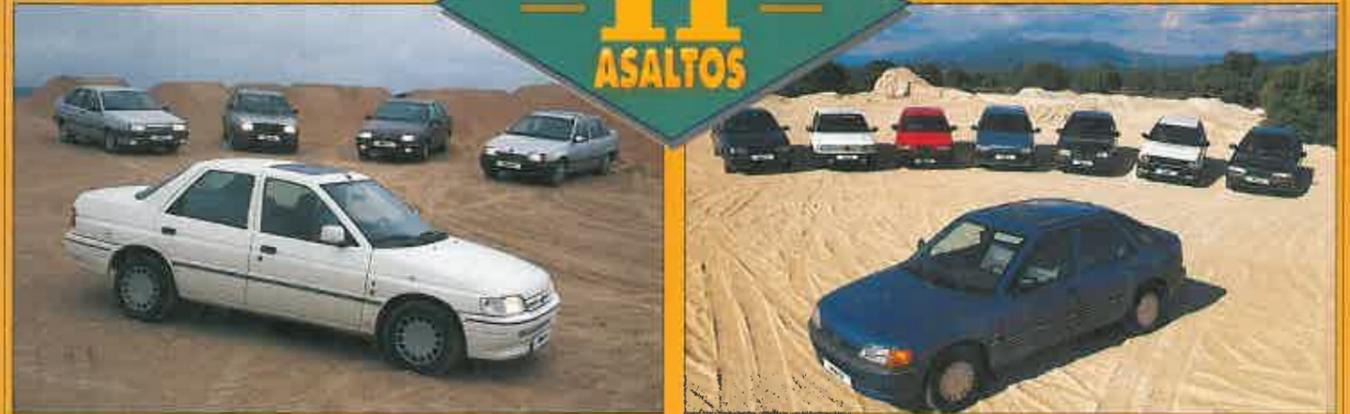
GRUPO

24 de noviembre 1990

Núm.370 • 300 ptas.

COMPARATIVA EN

11
ASALTOS



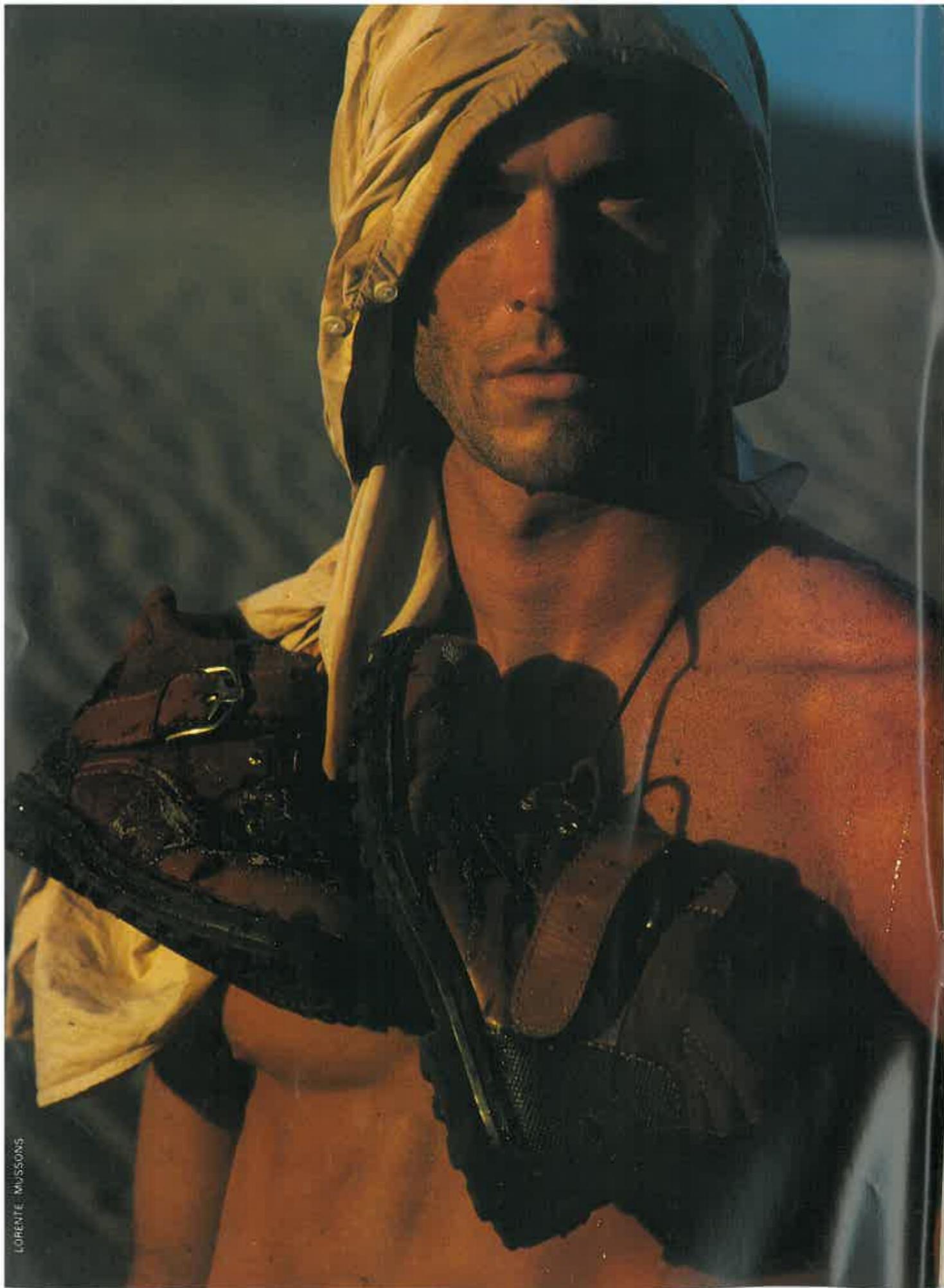
FORD ESCORT Y ORION FRENTE A • ALFA ROMEO 33 • FIAT TIPO • FIAT TEMPRA • OPEL KADETT
• PEUGEOT 309 • RENAULT 19 • RENAULT 19 CHAMADE • ROVER 200 • VW GOLF • VW JETTA

IMPACTO JAGUAR

NUEVO
XJR 15



PRUEBA DEL CITROËN XM 24 VALVULAS



SANGRE SUDOR Y POLVO

PARIS-DAKAR

TSO



NUEVOS MERCADOS

EL pasado día 13 de noviembre tuvo lugar un hecho histórico para la marca Seat, al fabricar su coche número ocho millones. Un hito decisivo para un fabricante, pero no sólo por el número en sí, sino también por el rumbo que se dio a ese Seat Ibiza que completaba tan redondo número. Su destino era un concesionario de Alemania Oriental, un nuevo mercado que acaba de abrirse y para el cual Seat tiene destinados importantes volúmenes de producción.

El caso de Seat nos atañe directamente como marca española que es, pero lo mismo sucede prácticamente con el resto de los fabricantes implantados en nuestro país. En el actual momento de recesión de algunos mercados, los grandes constructores vuelven la vista más que nunca a esos grandes países aún sin motorizar, con índices todavía más bajos que los de España.

Citroën está a punto de firmar un acuerdo para crear una empresa a riesgo compartido con el gobierno chino y producir 150.000 coches anuales de su futuro modelo intermedio, FX o ZX como vaya a llamarse definitivamente. Por otra parte, Carl Hahn podría firmar esta misma semana otro acuerdo por el cual Volkswagen produciría, además del Santana, otras 150.000 unidades del Golf para los usuarios asiáticos. Esta operación coincide con la positiva declaración de los sindicatos checoslovacos respecto a la implantación de VW en su país y con la visita de Gorbachov a Italia para reforzar los acuerdos con Fiat a fin de remachar el proyecto del «Uno soviético».

Para todos los fabricantes europeos este salto es una apuesta muy fuerte, que deben respaldar con los mejores índices de productividad si quieren que el éxito les acompañe. Ahora más que nunca conviene seguir el ejemplo japonés en todo aquello que sea homologable con la sociedad europea. Los coches que se van a vender en esos nuevos países son coches de gran serie, de producción masiva y en esa categoría las marcas japonesas han dado un ejemplo de cómo alcanzar la mejor relación valor-precio. Su grado de competitividad, que ha hecho temblar a los grandes budas del automóvil mundial, es una de las primeras condiciones que hay que alcanzar para no patinar en esos mercados que ahora se abren.

Alberto Mallo



- 14 LO ULTIMO**
Jaguar XJR 15
- 18 AL VOLANTE**
Lotus Omega
- 40 ECONOMIA**
La CE y el parque antiguo de vehículos
- 46 FRENTE A FRENTE**
Ford Escort y Orion contra sus rivales



- 64 AL VOLANTE**
Chevrolet Blazer
- 66 A FONDO**
Citroën XM V6 24V
- 70 ACTUALIDAD**
Ventas de automóviles
- 76 REPORTAJE**
Aston Martin V8 5.4
- 94 MOTOS**
Aprilia AF-1 Futura
- 98 DEPORTE**
Un día en la vida de Alain Prost
- 104 DEPORTE**
Así se conduce un F-3
- 108 DEPORTE**
Campeonatos de velocidad en Jerez



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 Verdura. Director General: Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** Angel Marco (Información) y Víctor Piciona (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, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Autoedición:** Yolanda Corrochano y José M^o Gómez-Morán (jefe). **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ann María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Lorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turri (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. **Director de Publicidad:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe de Publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Zona Norte:** Rosana López. **Publicidad Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Zona Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad Internacional:** M. Angel Durá. **Directora de Planificación y Control:** Pilar Pérez Menéndez. **Director Administrativo Financiero:** Fernando Fernández. **Director de Producción:** Antonio Toribio. **Directora de Marketing:** María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407.85.70. Promoción: 407.66.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1. 4^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423.91.38. Fax: 424.80.03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392.40.05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43.22.11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327.13.38, 327.15.67, 327.14.68 y 327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.



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

Teléfono móvil Alcatel. Para no perder el hilo.

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

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

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

- ▼ Función manos libres en el propio micro-telefono.

- ▼ Llamada automática en caso de alarma.

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

- ▼ Código secreto de bloqueo.

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

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

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



c/ Edison, 4 - 28006 Madrid - Telex: 27236 - Fax: (91) 563 42 04
Tel. (900) 18 19 20



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

BMW YA HA ELEGIDO.

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

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

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

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

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

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

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



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

Y donde el imperio de la ra-



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

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

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





MERCEDES, «S» DE SUPERLATIVO

Dentro de pocas semanas, Mercedes presentará de manera oficial su nueva clase S, llamada a sustituir a la actual serie W-126, que apareció hace ya once años y que constituye la cumbre de sus modelos.

Como es tradicional en la marca, los más modernos avances técnicos y tecnológicos se incorporarán a la futura

clase S. Si la precedente, fue pionera en la utilización, entre otros elementos, del airbag (bolsa de aire anti-impactos) o de los frenos antibloqueo, la nueva no lo será menos, aunque estas novedades se guardan con notable discreción.

No es aventurado aseverar que el W-126, con motores de 6, 8 y 12 cilindros, incorporará sistemas de gestión electrónica de

los motores para obtener la potencia necesaria en cada caso y los niveles más bajos posibles de consumo y contaminación.

Importante es también destacar que las innovaciones afectan no sólo al automóvil, sino a su proceso de producción. Así, por vez primera en la industria automotriz, se ha suprimido el empleo de hidrocarburos clorofluorados, responsables del efecto invernadero en el medio ambiente.

ARTE EN RUTA MEDOL Y LA A-7

Los resultados de la firma de un protocolo entre Autopistas y el Departamento de Cultura de la Generalitat de Catalunya, aquella empresa ha acondicionado una cantera romana en la zona de Medol, en la autopista A-7. Los usuarios de la autopista contarán con diversos itinerarios. Destaca un monolito de 16 metros de altura.



ANIACAM Y ASETA NUEVOS PRESIDENTES

ALBERTO Aguelo Monreal, consejero de Administración de Daf España, ha sido elegido presidente de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (Aniacam), en sustitución de Germán López, ex-presidente de Volvo, que ocupó este cargo durante varios años. Por otra parte José Manuel Basañez (en la foto), consejero-director de Autopistas Concesionaria Española (ACESA), ha sido elegido nuevo presidente de la Asociación de Sociedades Concesionarias de Autopistas (ASETA).



REUNION DE ELECTRICAS FEMSA Y BOSCH JUNTAS

ANTES de finalizar 1990 la empresa española FEMSA y la distribuidora Robert Bosch Comercial Española, ambas pertenecientes al grupo Bosch, se fusionarán bajo el nombre de Robert Bosch, S.A. El nombre FEMSA se mantendrá como marca para determinados productos. Las previsiones de ventas de la nueva sociedad para el primer ejercicio se han fijado en 92.000 millones de pesetas como cifra total de negocios y su plantilla será de 5.750 personas.



DESDE PARIS

EDOUARD SEIDLER



VERDE Y ROJO

Ocurre en Arganda (Madrid) y en otras ciudades españolas. Una compañía de grúas monopoliza el negocio, con la permisividad, cuando no el apoyo, de la agrupación de tráfico. La firma monopolizadora es Grúas Carrascosa y lo denuncia Angel Muñoz Crespo. Lamentablemente, el hecho ha sido denunciado hace ya muchos meses y nadie parece tomar cartas en el asunto.

Hemos conocido el detalle ahora, con motivo de la coronación del emperador de Japón. Hace tan sólo unas fechas, la limusina imperial, detuvo su marcha oficial porque una ambulancia le solicitó paso, trasladando a un enfermo que se encontraba en estado grave. Todo un ejemplo para nuestros coches oficiales.

Hacienda está dispuesta a cobrar las multas de Tráfico de las retenciones del IRPF. Sin entrar en valoraciones jurídicas, lo que se consume con este hecho es que quienes son deudores de Hacienda, son tratados preferentemente. Por las mismas causas, que se retenga el sueldo a los funcionarios o que no se pague la Lotería.

Renault pone en marcha para la temporada que viene una nueva fórmula deportiva, llamada a convertirse en la gran cantera del automovilismo en nuestro país. Que en una época difícil, se lieven a cabo iniciativas de esta índole, merece, todos los parabienes y una felicitación muy especial para Bernard Tramont, con el que el automovilismo nacional tiene una gigantesca deuda pendiente.

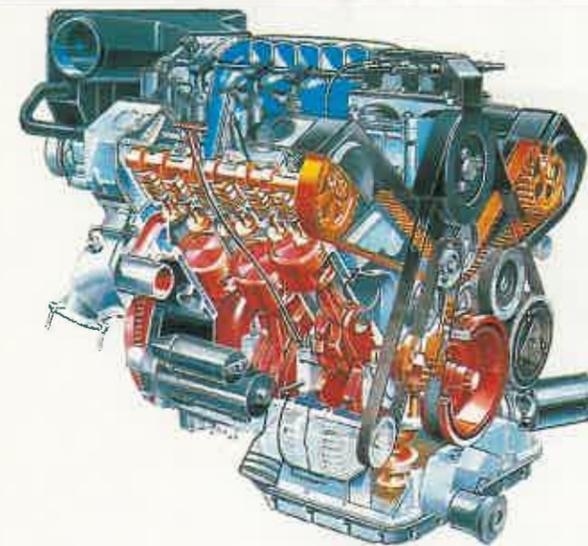
EN los diez primeros meses del año, se vendieron 1.955.400 coches en el mercado francés, un 2,6 por ciento más de lo registrado en el mismo período de 1989, pero las matriculaciones han descendido un 2,5 por ciento en octubre. El 38,5 por ciento del total de las ventas correspondió a coches importados. Las ventas podrían caer en torno al dos por ciento al finalizar 1990.

TODO parece indicar que Volvo y Mitsubishi firmarán un acuerdo conjunto para la producción anual de 220.000 coches, 160.000 Volvo y 60.000 Mitsubishi, pero Raymond Levy, presidente de Renault, asegura que se opondrá rotundamente a este acuerdo.

VEINTICUATRO horas después de que la revista MOTOR 16 nombrara a Jacques Calvet «Hombre del año Eurauto», el presidente del grupo PSA recibía «La Palma de Oro de la Excelencia», concedida por una publicación francesa.

EL primer ministro francés, Michel Rocard, ha declarado que su gobierno está dispuesto a impulsar las investigaciones sobre la energía nuclear, el tren de alta velocidad y los vehículos eléctricos para sanear la atmósfera.

EL nuevo coche de Citroën, a caballo entre el AX y el BX, se presentará en Ginebra el próximo marzo. Se llamará ZX, siempre y cuando Vatanen logre proclamarse vencedor en el París-Dakar con el ZX de competición. De no ser así el nuevo producto se denominará FX.



MOTOR AUDI NOVEDAD EN V

LA nueva gama Audi 100 va a estrenar un motor espectacular, un seis cilindros en V a noventa grados, un motor de 2.771 centímetros cúbicos con dos válvulas por cilindro e inyección electrónica de carburante. La última mecánica Audi da 174 caballos de potencia, caballos limpios ya que el conjunto va dotado de su correspondiente catalizador. El Audi 100 V-6 alcanza los 218 por hora de velocidad punta, acelera de cero a cien en ocho segundos y sus consumos oficiales se quedan en siete litros a los cien kilómetros cuando rueda a noventa por hora, 8,7 litros a ciento veinte y 12,5 litros en tráfico urbano. El nuevo motor Audi dará lugar a una generación completa, siempre con cilindradas inferiores a 2,7 litros.



DESDE TURIN

GIAN CARLO
PERINI

● EL Renault Clío, que llegó al mercado italiano el pasado mes de octubre, ha conseguido 8.379 clientes en su primer mes de comercialización. Los concesionarios Renault recibieron 9.000 solicitudes de compra en la campaña de lanzamiento. Renault ha copado el 6,81 por ciento de este mercado en los diez primeros meses.

● COMO reacción al descenso de ventas en Italia, el grupo Fiat Auto ha incrementado sus exportaciones a Europa en 53.000 unidades, de las que Alemania ha recibido 14.000, lo que equivale al 5,8 por ciento del mercado germano. España ha copado el nueve por ciento.

● EL Volkswagen Passat atrae cada día más la atención de los italianos, encabezando la lista de los diez coches de importación más vendidos en el mes de octubre, en la que también se encuentra el Volkswagen Golf con 89.376 unidades vendidas en los diez primeros meses del año, siendo el fabricante europeo de mayor presencia en Italia, con un 7,67 por ciento del mercado.

● LOS distribuidores de Suzuki y Lotus han anunciado que se encargarán de la importación del Maruti 800 en Italia. Comenzarán sus operaciones en febrero de 1991. El Maruti es un coche pequeño de 5 puertas, equipado con motor de 795 c.c., tres cilindros y 40 caballos, muy parecido al Suzuki Alto fabricado en la India.

MAS AUTOVIAS AHORA BUITRAGO

EL Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, ha inaugurado la variante de Buitrago (Madrid) de la Autovía del Norte, lo que supondrá evitar la travesía por la población y darle un importante impulso a esta autovía de la que se espera poner en servicio a finales de este año, más de 100 kilómetros, lo que representa el 50 por ciento de la longitud total. En esta obra se han invertido 1.586 millones de pesetas y se ha tenido muy en cuenta el paisaje y el medio ambiente, para lo que se han plantado 2.600 unidades vegetales.

CON MUCHA ENERGIA LAS 16 VALVULAS

LA oferta de modelos Renault 19 animados por motores de 16 válvulas, por motores de la serie F con 1,7 litros de cubaje, inyección electrónica de carburante y ciento cuarenta caballos de potencia, acaba de ampliarse con la entrada en escena de los R-19 16V con carrocería de cinco puertas y los R-19 Chamade 16V. Los tres modelos dotados con esta mecánica enérgica son capaces de superar los 215 por hora de velocidad punta y se conforman con seis litros a los cien kilómetros a una velocidad constante de noventa por hora, 7,4 litros a ciento veinte y 10,1 litros en ciclo urbano. Los precios finales de los R-19 más enérgicos son: 2.320.000 pesetas para el R-19 16V con tres puertas y 2.410.000 pesetas tanto para el R-19 16V con cinco puertas como para el R-19 Chamade 16V.



EN VOZ BAJA

● Al fin parece que la Dirección General de Tráfico ha tenido en consideración los neumáticos invernales de contacto, que pueden ya utilizarse sin cadenas. Aunque reglamentariamente estaban permitidos, la gran mayoría de los agentes desconocían su existencia.

● Continúa en toda su intensidad la batalla legal entre Audi y Renault a causa de los nombres de sus coches. Audi reclama que «Quadra» es demasiado parecido a «Quattro», que tiene registrado. A esto responde Renault con que hace más de 40 años que la marca francesa utiliza el nombre de R-4.



TELEVISION EN EL COCHE EL ULTIMO CAPRICHU

EL televisor de coche ya es una realidad, acaba de llegar de la mano de Philips y estará disponible en el mercado español desde las próximas Navidades por un precio próximo a las doscientas mil pesetas. El equipo incluye dos antenas conectadas a un receptor que se sujeta al piso por un cuello de cisne.



FUTURA 125

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



PEGASO 125 AE



RED ROSE 125



TUAREG 125 WIND



TUAREG 125 RALLY



DESDE TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● TOYOTA ha puesto en marcha en Japón un programa de recuperación de papel. Con este programa se espera reutilizar el 70 por ciento del papel que actualmente desechan, unas 1.800 toneladas.

● DAIHATSU y las empresas italianas Piaggio y CSPA han firmado un acuerdo para fabricar en Italia vehículos de uso comercial con cilindradas que irán desde los 800 a los 1.000 centímetros cúbicos. La producción anual está previsto que sea de 25.000 unidades al año.

● DURANTE 1989 murieron en las carreteras japonesas más de 22.000 animales. Esta cantidad se desglosa de la siguiente manera: 22 jabalíes, 4 osos, 1.950 conejos, 3.096 gatos, 1.950 palomas y más de 5.900 mapaches. Una cuarta parte del total pereció en la autopista Hokuriku que atraviesa una zona montañosa.

● LOS todo terreno japoneses se están adueñando del mercado alemán. En lo que va de año los fabricantes nipones han conseguido el 64 por ciento de este mercado. Las tres marcas más vendidas han sido Suzuki, Fuji y Mitsubishi. En cuarto lugar se sitúa Audi.



RON WOOD ARTISTA EN PELIGRO

El guitarrista de los Rolling Stones, el siempre jovial y divertido Ron Wood (el primero de la izquierda), acaba de sufrir un accidente de carretera, un accidente extraño que le ha supuesto la fractura de las dos piernas y del que se recupera ya a marchas forzadas a base de una dieta bien regada con cerveza. Ron Wood rodaba con su mujer y sus hijos a los mandos de un BMW cuando un pequeño despiste puso al coche fuera del asfalto; Wood y sus acompañantes salieron del coche con rasguños leves y algo conmocionados por lo que el guitarrista subió hasta la carretera para detener un coche en busca de auxilio; en un instante llegó el vehículo deseado... para llevarse a Wood por delante con la consiguiente rotura de sus dos piernas. Un caso auténtico de mala suerte.

INDEMNIZACIONES CAE OTRO RECORD

El Juzgado de lo Penal número 1 de La Coruña ha condenado a pagar una indemnización de 135 millones de pesetas a un conductor al que considera responsable de un accidente de tráfico en el que uno de los ocupantes sufrió graves heridas, con paralización total de sus miembros y pérdida de habla. El conductor del vehículo también ha sido condenado a seis meses y un día por un delito de imprudencia temeraria. La indemnización es la más alta fijada hasta ahora por sentencia judicial.

CONTANTE Y SONANTE

La división **Inland Fisher Guide** de General Motors va a construir una planta de ensamblaje de **asientos** en **Epila** (Zaragoza).

La multinacional **Fiat** ha nombrado a **Carlo Alecci** nuevo vicepresidente de **Mecaner**, empresa especializada en componentes y de la que Fiat posee

el 68 por ciento del capital.

Honda, tercer fabricante japonés de coches, ha aumentado un 39 por ciento su **beneficio neto** en el primer semestre hasta alcanzar los 32.690 millones de pesetas. **Mazda** ha crecido un 6,7 por ciento, con 7.782 millones.

Toyota está negociando la compra de un solar en la localidad de **Zaventem**, muy cerca de Bruselas, para instalar allí su **sede central** europea.

El fabricante **Jaguar** ha despedido a 2.000 trabajadores -más de una quinta parte de su plantilla- y ha paralizado la producción du-

rante tres días ante la **falta de suministro** de válvulas de compresión.

El beneficio neto de **Daimler-Benz** en los nueve primeros meses del año ha **crecido un 3,9** por ciento, hasta los 81.000 millones de pesetas. El 70 por ciento corresponde a la filial de turismo.

RENAULT REDUCE COCHES Y EMPLEO

ASA-Renault ha sido la única firma de las instaladas en nuestro país que ha recortado su producción de automóviles como consecuencia de la crisis de ventas que sufre nuestro país. Según los últimos datos, la producción hasta agosto ha sido de 171.721 unidades, con una caída de 4,5 puntos. Por otra parte la empresa prepara también para 1991 una reducción de 2.000 empleos de su plantilla.



GASOLINA EXTRANJERA PLAZOS PARA LA LIBERTAD

LA CE ha dado a España un plazo hasta el 1 de marzo de 1991 para la consolidación definitiva de la llamada red paralela de gasolineras y ver si este sistema es aceptable, ante las quejas formuladas por las petroleras extranjeras que operan en nuestro país. Mientras tanto, Total quiere liderar esa red en Cataluña para lo cual abrirá un punto de venta al mes en el próximo año.

EN CHINA VOLKSWAGEN A PUNTO

El presidente de Volkswagen, Carl Hahn, ha viajado a Pekín para firmar un acuerdo con el Gobierno Chino destinado a la creación de una sociedad conjunta para la producción de los modelos Golf y Jetta. Los primeros coches saldrán de la planta de Changchun a principios de 1996. La producción anual será de 150.000 unidades.

GINEBRA 91 PASION Y RAZON

El Salón de Ginebra ya calienta motores en su edición correspondiente a 1991. La muestra suiza, que se mantendrá abierta desde el 7 hasta el 17 de marzo del año próximo, estará presidida por un tema espectacular titulado: El automóvil, pasión y razón.



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 abrible eléctrico o manual y ABS.

P.V.P. 1.900.570 Ptas.



FIAT
TECNOLOGIA LIDER

NUEVO XJR 15

IMPACTO JAGUAR

El nuevo XJR 15 es un supercoche de competición, pensado para poder circular por carretera, una fiera de 460 caballos de potencia y 90 millones de pesetas. Es la sorpresa del año, el Jaguar que nadie esperaba.

EN la época en que los fabricantes más prestigiosos sueñan con tener un supercoche en su gama, capaz de hacerle sombra al Ferrari F40, Jaguar se permite tener dos. Uno es este inminente Jaguar XJR 15 con motor doce cilindros; otro es el futuro XJ 220 -ya conocido de nuestros lectores- que llevará el seis cilindros turboalimentado.

Con este nuevo XJR 15, la marca británica propiedad de Ford, anula cualquier posible especulación de retraimiento de planes de futuro que alguien hubiera podido deducir tras cortocircuitar el proyecto F, un coche que estaba muy adelantado. Si bien este nuevo e imponente modelo es un producto salido de los talleres de Tom Walkinshaw, responsable directo de Jaguar Sport, no es menos cierto que cuenta con todas las bendiciones de Bill Hayden, nuevo presidente de Jaguar impuesto por Ford.

Pero el XJR 15 es mucho más que un

deportivo. En pocas palabras, es el coche ganador de las 24 Horas de Le Mans de 1988 adaptado a la utilización en carretera. Aunque su diseño es el de un coche de carreras y de hecho se organizarán unas pruebas específicas para ellos como antesala de los Grandes Premios de Fórmula 1, ha sido concebido como una versión de calle de aquel XJR 9 que se impuso en Le Mans en el año 88. Es la suya una filosofía como la que animó a la firma británica a crear en los años 50 los míticos C y D Type, ambos también ganadores en Le Mans y capaces de batir récords de aceleración o velocidad en carreteras abiertas al tráfico.

El propio Tom Walkinshaw dice que «igual que ciertos propietarios de Porsche participantes en Sport Prototipos han pensado convertir sus coches en modelos capaces de circular por carretera -mención relacionada con los actuales trabajos de Willy Koenig-, es muy posible que algunos propietarios del XJR 15 intenten



EL FONDO Y LA FORMA

El nuevo Jaguar combina la elegancia de unas formas propias de un prototipo de salón con la mecánica de un coche de competición, con la nobleza de un motor de doce cilindros.

CON UNO BASTA

Al menos el primer prototipo no dispone más que de un asiento, pero se ha previsto espacio para un segundo. La palanca del cambio va a la derecha, como en los coches de carreras.



utilizarlos en las vías públicas.» Tal vez por esta razón les ha dotado de intermitentes, faros y hasta velocímetro, accesorio éste poco usual en coches de carreras. Pero en cualquier caso, al menos ya hay tres futuros propietarios cuyo objetivo es utilizar el XJR 15 en carretera y no en circuitos.

Este automóvil de sport-competición de

EL XJR 15 EN BREVE

- Sólo se fabricarán cuarenta unidades y costará 92 millones de pesetas.
- Ha sido realizado sobre la mecánica del Jaguar ganador de Le Mans '88.
- Motor de 6 litros 12 cilindros en V y 450 caballos de potencia.
- Competirán como aperitivo de algunos Grandes Premios de Fórmula 1



PAPA FELIZ

TOM Walkinshaw, padre de la criatura y cabeza visible del XJR 15 explica así la génesis de este modelo: «El proyecto -dijo- tuvo sus inicios en 1988. Se gestó como un estudio sobre aplicación de materiales avanzados en un coche de carretera. Empezamos con un chasis de XJR 9, nuestro coche de carreras entonces y realizamos una carrocería en materiales compuestos. El proyecto se archivó durante un tiempo, coincidiendo con la puesta en marcha del programa XJ 220. Ahora, el coche definitivo está hecho en su totalidad en fibra de carbono.»

«Pero hasta llegar al resultado final -prosigue- hemos tenido que vencer no pocas dificultades. Por ejemplo, el diseño de la carrocería es diferente al del coche de Le Mans, porque entre otras razones había que ubicar nuevamente las suspensiones a causa de su adaptación a una utilización más amplia con una mayor altura libre al suelo entre otros detalles y porque las cargas aerodinámicas que generaba eran excesivas para un coche de carretera.» El resultado, como puede verse en las fotografías, no desmerece en absoluto de su antecesor.



LA EXPERIENCIA DE LE MANS

Cinco años de experiencia en los circuitos han dado como resultado el maravilloso XJR 15.

Los años 90 tiene un chasis en fibra de carbono, un cambio de seis marchas, un motor de doce cilindros rebajado de 7 a 6 litros de cilindrada que desarrolla 460 caballos de potencia y las prestaciones de una máquina fuera de serie, de una máquina como sólo se puede ver en escenarios tipo Le Mans, Donington o Monza. Las perspectivas de este modelo son, pues, tentadoras, planteándose como «la máquina» por excelencia. Será incluso más apasionante que el futuro Jaguar XJ 220, gracias a un peso más ligero y a un motor de nobleza reconocida, capaz de hacerle superar los 300 kilómetros por hora de velocidad máxima. Pero también es verdad que así como el 220 será un lujoso superdeportivo, el protagonista de

estas páginas ha sido concebido pensando sobre todo en los circuitos, más que en las autopistas.

Los hombres que han realizado este automóvil, son los del TWR (Tom Walkinshaw Racing). Un amplio palmarés les avala. Incluso alguno de ellos, como el estilista Peter Stevens, que diseñó el Lotus Elan, trabaja actualmente en el futuro McLaren de carretera. Otros son especialistas de materiales avanzados como el kevlar o la fibra de carbono, pero a todos les une ese denominador común que sólo se da en el mundo de la alta competición: una competencia profesional inigualable, fomentada por la pasión que sienten hacia el automóvil.

A. M. C.

TOM MAME.



RIVES GIN

Es el familiar más rápido del mundo, el turismo con cuatro plazas y cuatro puertas más enérgico de la historia. El último

Lotus Omega supera, sin ningún problema, los 283 kilómetros por hora de velocidad punta y acelera de cero a cien en poco más de 5,2 segundos.

LOTUS OMEGA

ENERGIA PURA



EL SIMBOLO
La insignia de Lotus descubre el carácter deportivo de un familiar fabuloso, capaz de rivalizar con los mejores deportivos de raza.

LAS prestaciones del Lotus Omega, contundentes, inapelables, sólo están al alcance de superdeportivos de talla excepcional, de biplazas nacidos en ciudades con nombres tan mágicos como Maranello, cuna de Ferrari; Santa Agata, cuna de Lamborghini; o Weissach, cuna de Porsche.

Los monstruos mecánicos con carroce-

rias espaciales, los familiares con corazón de carreras, son trabajos habituales para preparadores tan prestigiosos como AMG, especialista en Mercedes y responsable de los furiosos Hammer, o de Alpina, maestro en BMW y creador de los violentos Biturbo B-10 o B-12, coches hechos por encargo estricto de sus propietarios; ése no será el caso de los Lotus

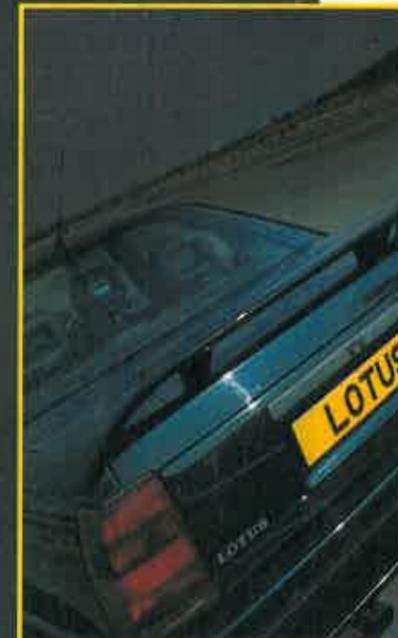
Omega ya que se fabricarán mil cien unidades a lo largo de los treinta meses venideros.

Los Omega más potentes se construirán en Hethel, centro neuralgico de Lotus, y tendrán ese toque artesanal que ha caracterizado, desde siempre, a los mejores productos británicos. Los Lotus Omega heredarán el hechizo irresistible de

coches tan inolvidables como los Lotus Cortina, invencibles en las manos de Jim Clark, o los Talbot Sunbeam Lotus, impresionantes en sus evoluciones cuando todavía al mando de Henry Toivonen o del propio Antonio Zanini.

El último Omega, el último automóvil nacido en tierras británicas, sabe mezclar la fuerza descomunal de un peso pesado

RASGOS ENERGICOS
La discreción está aliada con la ofuscación. Esa es la clave para entender al Lotus Omega.

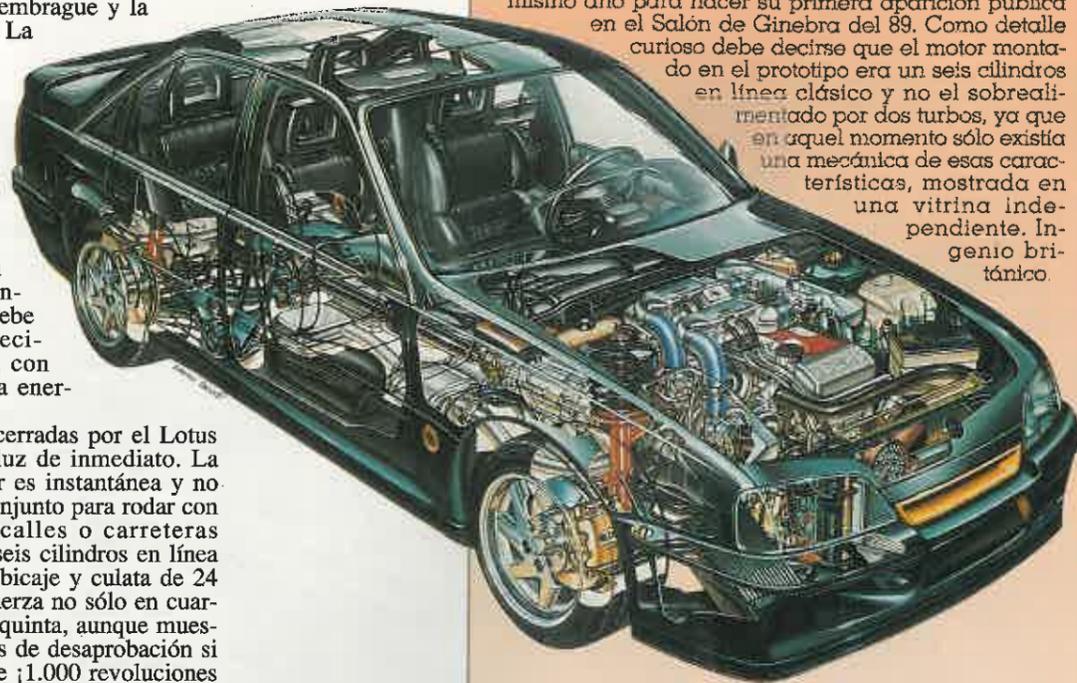


como Mike Tyson, los trescientos setenta caballos de un motor sobrealimentado por dos turbos, con la ligereza, con las reacciones fulgurantes de un velocista como Carl Lewis. Ambas sensaciones saltan a primer plano en cuanto se cubren algunos kilómetros a los mandos de este privilegiado, un coche que no llegará, por desgracia, al mercado español.

El carácter especialísimo de este monarca de las autopistas se descubre al accionar el pedal de embrague y la palanca de cambio. La relativa ligereza del embrague tiene el contrapunto de una palanca resistente que exige un brazo musculoso para pasar de una marcha a otra. La caja alemana ZF, preparada para enfrentarse a potencias casi brutales, debe accionarse con precisión y, sobre todo, con energía, con mucha energía.

Las sorpresas encerradas por el Lotus Omega salen a la luz de inmediato. La respuesta del motor es instantánea y no hay que forzar el conjunto para rodar con tranquilidad por calles o carreteras congestionadas; el seis cilindros en línea con 3,6 litros de cubicaje y culata de 24 válvulas, tira con fuerza no sólo en cuarta, sino también en quinta, aunque muestra algunos síntomas de desaprobación si se rueda a menos de ¡1.000 revoluciones por minuto! La mejor demostración del poderío encerrado en este motor queda resumido con sólo dos palabras: la sexta velocidad se puede engranar, sin el menor reparo, en cuanto el seis cilindros gira a poco más de mil quinientas revoluciones por minuto.

Ese tono relajado desaparece si se engrana la segunda para acelerar después sin contemplaciones: el puñetazo en la



COMBINACION DIABOLICA

El Lotus Omega es el resultado de la unión de tres personalidades indiscutibles: Mike Kimberley, número uno de Lotus; Wayne Cherry, diseñador jefe; y Fritz Lohr, responsable del Centro técnico de Desarrollo de Opel-Vauxhall, tres personalidades que definieron en 1988 el super deportivo de la marca, el coche que simbolizará la unión de Lotus con General Motors. El primer modelo estuvo listo a finales de ese mismo año para hacer su primera aparición pública en el Salón de Ginebra del 89. Como detalle curioso debe decirse que el motor montado en el prototipo era un seis cilindros en línea clásico y no el sobrealimentado por dos turbos, ya que en aquel momento sólo existía una mecánica de esas características, mostrada en una vitrina independiente. Ingenio británico.

CARACTERISTICAS TECNICAS. Motor. Delantero longitudinal. Seis cilindros en línea. Cuatro válvulas por cilindro. 3.651 c.c. Potencia máxima: 377 caballos a 5.200 rpm. Par motor: 58 mkg a 4.200 rpm. **Caja de cambios.** Manual de seis velocidades. **Dirección.** De circulación de bolas, servoasistida en función de la velocidad. **Frenos.** Cuatro discos autoventilados, con sistema ABS montado en serie. **Precio.** Superior a 8.900.000 ptas.

DOS TURBOS

El secreto mejor guardado del último modelo británico: un motor de seis cilindros en línea sobrealimentado por dos turbos, un motor que roza los 380 caballos de potencia.



POR FUERZA



Se dice que los mejores coches del mundo son los europeos. Lo cierto es que los mejores coches europeos van equipados con lo mejor a todos los niveles. Como la batería Varta. Por fuerza. Varta es la batería que se carga en seco, la que ofrece dos años de garantía. Y ahora, Varta Grand Prix es la única que incorpora el sistema power Plate que proporciona hasta un 40% más de potencia para el arranque y para la alimentación de accesorios eléctricos. Razones poderosas que inclinan a quienes saben hacer los mejores coches a elegir Varta. Por fuerza.

VARTA

LA PRIMERA POTENCIA DE EUROPA



IMPERIAL. Comodidad principesca para un coche majestuoso. El interior está acabado con todo lujo de detalles.



LAS RIENDAS Un volante espectacular y un cuadro de mandos muy completo acogen al conductor del Omega Lotus.

espalda avisa de la tormenta que está a punto de desencadenarse; el Lotus Omega se transforma, como por arte de magia, en un misil y la persona sentada a sus mandos comienza a cambiar de marchas sin respiro; tercera, cuarta, quinta... mientras el coche sigue empujando con una rabia inusitada.

La aceleración parece que no va a acabarse nunca mientras el horizonte se abalanza sobre los ojos de la persona sentada al volante. El Lotus Omega adelanta a los restantes coches con una facilidad desconcertante, como si estuvieran anclados a la carretera, totalmente inmóviles.

La capacidad de retención de este motor turboalimentado no es tan impresionante como la mostrada por un motor atmosférico, pero todo vuelve a su lugar en cuanto se acaricia el pedal del freno; los cuatro discos ventilados, de dimensiones gigantescas, detienen el coche en distancias mínimas.

La capacidad de recuperación del Lotus Omega es excepcional, casi tan impresionante como su aceleración. Las filas de camiones se quedan atrás en un suspiro con sólo apretar el acelerador, independientemente de la marcha en la que se ruende.

Todas estas reacciones instantáneas se producen en medio de un ambiente repleto de silencio y de confort. En el último Omega no hay sitio ni para los silbidos aerodinámicos, ni para el ruido de rozamiento de los neumáticos.

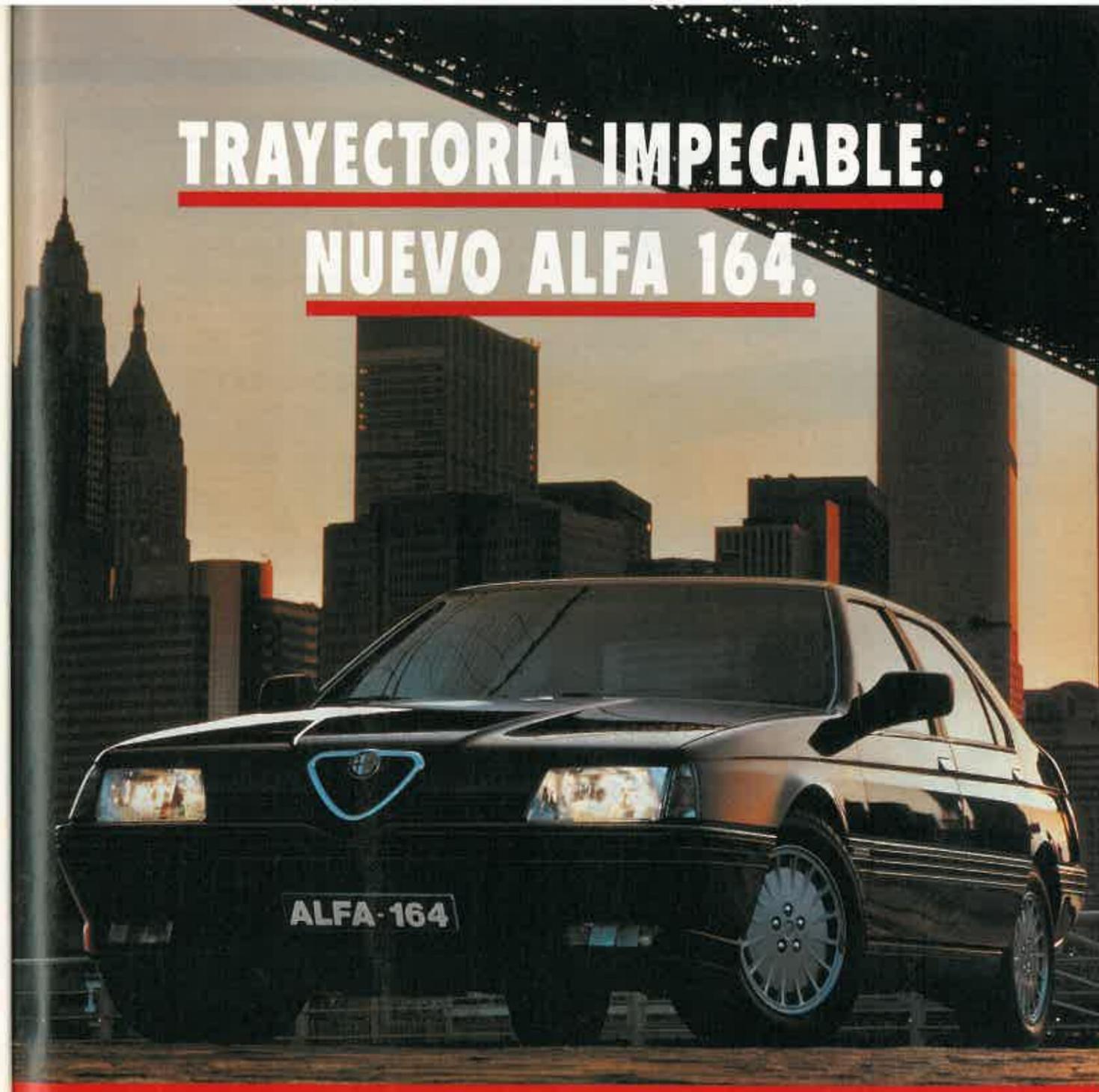
La dirección, por su parte, sólo merece elogios. Sin que nos acusen de «machistas» podemos decir que se trata de un coche para señoras: por la suavidad de todos sus mandos. Este familiar combina la «sutileza» de Mike Tyson con la gracia y la velocidad de Carl Lewis. Nunca hemos visto nada igual.

Ian Adcock
Fotos: Paul Debois



TRAYECTORIA IMPECABLE.

NUEVO ALFA 164.



NUEVA GAMA ALFA 164. SEIS VERSIONES DESDE 3.088.000 Ptas.*

Si de algo se está orgulloso cuando se ha logrado el éxito es de la forma en que se ha conseguido. Una forma personal, especial, exclusiva y única como el nuevo ALFA 164.

Una nueva gama que con sus 6 versiones satisface cualquier tipo de exigencia y que, según el modelo elegido, te ofrece de serie:

Un confort excepcional: • Interior de cuero natural • Climatizador automático • Suspensión electrónica inteligente

• Servodirección • Regulación eléctrica de los asientos • Llantas de aleación especial • Dos espejos con mando eléctrico • Cierre centralizado • Elevalunas eléctrico.

Seguridad activa y pasiva absoluta: • Estabilidad y aerodinámica • 4 frenos de disco con sistema ABS electrónico • Cinturones de seguridad anteriores y posteriores • Alfa Control.

Altas prestaciones: • Motor 3.0, 6 cilindros en V • 200 CV • 237 Km/h

• De 0 a 100 en 7,7 segundos. ALFA 164, el coche que culminará tu trayectoria impecable.

ALFA 164	TWIN SPARK BASE	TWIN SPARK CLIMA	TWIN SPARK LUXE	2.5 TURBO-DIESEL	3.0 V6	3.0 QUADRI-FOGLIO
Precio	3.088.000	3.298.000	3.568.000	3.935.000	4.768.000	5.530.000
ABS	Opc.	Opc.	De serie	Opc.	De serie	De serie
Climatiz. Autom.	Opc.	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie
Servodir.	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie	De serie
Interior-cuero	Opc.	Opc.	Opc.	Opc.	Opc.	De serie



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

* Precio recomendado IVA incluido. En todos los Alfa, un año gratis de Alfa Contact: 24 horas de asistencia total en carretera a través de Europe Assistance.



VITALIZER D.T.C.

EL VITALIZADOR DE MOTORES

DESDE hace un año, la empresa Lifetime se encarga de distribuir en nuestro país el Vitalizer, un pseudo-catalizador patentado en Estados Unidos que purifica toda clase de líquidos: gasolina, gasoil, petróleo, agua, etcétera y que puede ser aplicado en coches, camiones, barcos y calefacciones...

Instalado en los automóviles tiene como fin el ahorro de combustible, la mejora de las prestaciones y la reducción del índice de partículas contaminantes de la combustión. Se comercializa en tres tipos: uno para motores de hasta 200 caballos de potencia, otro para motores de más de 200 caballos y por último, uno para motores de más de 700 caballos. Su precio es de 25.500 pesetas, 67.200 pesetas y 182.200 pesetas respectivamente, IVA incluido.

El Vitalizer es una barra reductora construida con aleaciones de plata, estaño, cobre, níquel y zinc, se instala con facilidad lo más cerca posible del carburador o la inyección y actúa polarizando las moléculas del combustible para evitar que se formen núcleos que ofrecen resistencia a la hora de ser quemados. Es decir, divide las partículas del combustible, dejando en suspenso las materias sólidas, que son las que se adhieren a las cámaras de combustión y se convierten en carbonilla. Con el Vitalizer, estas moléculas se debilitan y se eliminan en la cámara de compresión

del motor, consiguiendo mejor funcionamiento y mayor efectividad del motor.

De esta forma, se anuncia un ahorro de combustible entre un 10 y un 15 por ciento en motores de gasolina y entre un 15 y un 20 por ciento en motores diesel. También se asegura un mejor funcionamiento del motor, que mantiene las bujías y el aceite durante más tiempo limpios, mejora el rendimiento de los inyectores y reduce la emisión de hidrocarburos en un 64 por ciento, eliminando la carbonilla existente y limpiando el sistema de escape.

La distribuidora Lifetime ha realizado diversas pruebas a empresas relacionadas directamente con el transporte. Los resul-

	SIN VITALIZER	CON VITALIZER
CONSUMO A 90 km/h (l/100km)	6,78	6,62
ACELERACION 400 m. salida parada (seg.) 1000 m. salida parada (seg.) 0 a 100 km/h (seg.)	17,41 32,19 10,48	17,52 32,34 10,72
RECUPERACION 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) 1000 m. desde 40 km/h en V (seg.) 0 a 120 km/h 40 km/h en V (seg.)	20,75 39,05 16,69	20,51 38,30 15,40

tados han sido satisfactorios y, aplicado en camiones, se notó un aumento de fuerza considerable, reducción del humo negro del escape y un ahorro en torno a los cuatro litros de combustible cada cien kilómetros, que representa un 12,5 por ciento.

Motor 16 ha realizado también una prueba con el Vitalizer, pero no ha sido tan satisfactoria. Se instaló en un turismo de gasolina y el ahorro de combustible, circulando a 90 kilómetros por hora fue de 0,16 litros cada cien kilómetros, lo que representa tan sólo un 2,3 por ciento de ahorro total. Las recuperaciones mejoraron con el Vitalizer, pero en aceleraciones se mostró algo más lento.

En cualquier caso, Lifetime se compromete a devolver el dinero a todo comprador que no esté conforme con el funcionamiento del Vitalizer entre los 31 y 60 días después de su instalación y garantiza el aparato durante diez años. Para una mayor información, se puede recurrir a la empresa distribuidora Lifetime: C/Carthago, 19. 28022-Madrid. Telf: (91) 742.47.83. ○

Víctor M. Fernández



PERKINS PRIMA MOTOR LIMPIO

LA empresa Perkins Engines ha perfeccionado un nuevo motor denominado Prima. Este propulsor es el primer motor diesel del mundo con inyección directa y gran velocidad. El Prima ya ha sido montado en los Montego Turbo-diesel donde ha demostrado sus cualidades. Antes del nacimiento del Prima la inyección directa se limitaba a los motores que ofrecían un número de revoluciones relativamente bajo y que eran poco apropiados para ser utilizados en automóviles. Con el Prima se ha conseguido mejorar el rendimiento, los consumos se han reducido y las velocidades han superado los 160 kilómetros a la hora. Este efecto se ha conseguido aumentando el régimen de giro del motor y con un diseño del motor más lógico que permita aprovechar al máximo la mezcla del aire y del combustible antes de la combustión. Así, la totalidad del proceso de combustión se realiza en el cilindro con lo que se reducen las pérdidas energéticas y se reducen los consumos en un 40 por ciento.

JEEP CHEROKEE LOW RIDER, GRAN JEFE



EL Jeep Cherokee ha llegado con fuerza a nuestro país. Inicialmente de la mano de Ditécnica y ahora bajo la tutela de Renault, el todo terreno norteamericano se ha hecho muy pronto un hueco entre los usuarios de los vehículos camperos.

El Cherokee es ya de por sí un coche de gran prestancia que impresiona por sus dimensiones y por su estampa. Pero para los que quieren convertirlo en un auténtico exclusivo entre los de su clase, el preparador francés especialista en el 4x4, Pierre Fougereousse, ofrece una serie de mejoras que convierten a este oriundo de las praderas americanas en un auténtico gran jefe llamado Low Rider

El motor de los Limited recibe con este kit una buena dosis de potencia extra, pasando de los 179 hasta los 208 caballos. El kit completo se compone de: muelles y amortiguadores para las cuatro ruedas; spoilers delantero, tra-

sero y laterales; faros de largo alcance; lunas tintadas; pintura, modificaciones de la caja de cambios electrónica; tubo de escape Sebring Limited; modificación del catalizador, salpicadero y volante de madera, radio-cassette Laser, radio teléfono y bocina Puissani; llantas de aleación 8 1/2 x 16 y neumáticos Bridgestone TLZ 265x60x16.

El precio total de la transformación, mano de obra incluida, es de 81 580 francos (aproximadamente 1.510.000 pesetas), aunque puede optarse por montar los componentes por separado al gusto del propietario. Para recibir cualquier información sobre el Cherokee Low Rider, sobre otras preparaciones de Pierre Fougereousse o sobre las actividades de su organización dirigidas a poseedores de vehículos Jeep, deberán dirigirse a Daniel Pichot, P.B.O. B.P. 31 93250 Villemonble, Francia. Teléfono 33 (1) 48555774.

EN POCAS PALABRAS

FINANCIACION MERCEDES

Los concesionarios de Mercedes Benz de Madrid, Itra, Itarsa y Automóviles Cuzco han lanzado al mercado una interesante oferta de financiación que consiste en la entrega de un 30 por ciento del valor como entrada y después las letras quedan fijadas en 57.358 pesetas al mes.

RECOGIDA DE ACEITES

Motul ha sido autorizado por la Junta de Residuos de la Generalitat de Cataluña para llevar a cabo la recogida gratuita de los aceites usados en aquellos talleres que lo soliciten.

Para esta operación se contará con camiones-cuba y camiones cisterna que después de recoger los aceites los depositarán en unos tanques situados en el puerto de Barcelona desde donde serán trasladados a Francia para su posterior destrucción.



PEGASO SE INSTALA EN HUELVA

La conocida marca española del caballo alado, Pegaso, cuenta desde este mes de noviembre con un nuevo concesionario denominado Onauto, S.A y que se encuentra situado en la provincia de Huelva. Las nuevas instalaciones disponen de una superficie total de 5.900 metros cuadrados de los cuales aproximadamente 1.300 están destinados a funciones de taller, 600 a recambios y 400 a exposición.

RENAULT INDUSTRIALES

Durante este mes, Renault ofrece un suculento descuento de 90.000 pesetas si en la operación de compra de cualquiera de sus vehículos industriales se deja el vehículo usado. Esta oferta es extensible a los modelos Express, Trafic, Master, 4F y 5 Société. Además, la firma Renault ofrece un amplio abanico de posibilidades a la hora de financiar cualquiera de sus modelos en la gama de vehículos industriales.

OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID
POR 1.275.000 pesetas se puede adquirir en Cova Pacifico, Avenida Ciudad de Barcelona, número 190, un Ford Sierra 2.0 automático de color blanco. Desde que se matriculó en 1989 ha recorrido 11.000 kilómetros. Dispone de aire acondicionado, dirección asistida y tiene 3 meses de garantía.



BARCELONA
EN Consava 3, Autovía de Castelldefells km 5,8 venden un Renault 21 TXi de color tungsteno. Cuenta con ABS y aire acondicionado. Se matriculó en mayo del 90 y tiene 6.000 kilómetros. Dispone de una garantía de 12 meses y tiene un precio de 2.495.000 ptas.



AX PARA TELEFONICA

TELEFONICA de España, tras un concurso público en el que participaron todas las marcas automovilísticas, ha seleccionado el AX Comercial para renovar su flota de taxis. El contrato firmado por esta empresa y Citroën Hispania incluye un total de 400 vehículos.

Los AX están destinados al departamento de Servicio al Cliente de Telefónica y se distribuirán por toda la geografía nacional.

SEAT CON EL TENIS

LAS jugadoras de tenis Barbara Paulus y Anke Huber, de nacionalidad austríaca y alemana respectivamente, acaban de incorporarse a la amplia lista de jugadoras que cuentan con el apoyo de la marca Seat y que se enmarcan dentro del re-

entrenador del F.C. Barcelona, el holandés Johan Cruyff, de un Honda Prelude en reconocimiento de su trayectoria profesional en el mundo del deporte. En el mismo acto, también se obsequió a

MOTORISTAS ELEGANTES

QUE la elegancia no está reñida con el uso del casco lo demuestra Chevignon con esta colección de cascos que en España distribuye AMR Ibérica, Tlf: (93) 873 52 50.

Son cascos abiertos del tipo jet con base en polipiel, interior de algodón y diseño exclusivo del modisto francés Chevignon. Se pueden suministrar en colores azul, verde o negro.



PREMIO ACEITE

MULTINACIONAL Aseguradora ha sido distinguida recientemente con el «Premio Aceite» que el Colegio de

Agentes y Corredores de Seguros concede a todas aquellas compañías que se distinguen por ofrecer un buen servicio, por su eficacia y por su agilidad en la gestión de seguros.

CERVEZA DE LUJO

ES una cerveza de lujo, elaborada con cuidado para momentos especiales. Siglo y medio de tradición cervecera se traducen en una cerveza extra con un contenido alcohólico de 7,2; es suave y ligera como una cerveza rubia.

La Elephant Beer es el orgullo de la casa Carlsberg, y toma su nombre de los elefantes esculpidos que enmarcan desde sus orígenes la histórica puerta de la fábrica situada en Copenhague.



NUEVAS INSTALACIONES KÄRCHER

KÄRCHER, empresa que se dedica a la fabricación de máquinas limpiadoras de alta presión por agua, ha inaugurado sus nuevas instalaciones en España. Situado en Granollers, concretamente en el Polígono Industrial Font del Radium, el nuevo complejo ocupa una superficie total de 5.000 metros cuadrados distribuidos entre oficinas y almacén.

Las limpiadoras Kärcher, y en especial el modelo 750, son ideales para casas, jardines, coches, barcos, piscinas...

HONDA BLAUGRANA

KANJI Miyajima, presidente de Honda Automóviles España, hizo entrega al actual

entrenador del F.C. Barcelona, el holandés Johan Cruyff, de un Honda Prelude en reconocimiento de su trayectoria profesional en el mundo del deporte.

En el mismo acto, también se obsequió a

Cruyff con una placa conmemorativa.

Al acto acudieron representantes del F.C. Barcelona, así como de diversas instituciones públicas, empresariales y sociales de la Ciudad Condal.



LANCIA DELTA. PROVOCACION INTEGRALE

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



- 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



Compact Disc Sony



CDP-990



El sonido digital que hará perfecta su cadena

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SONY[®]
Audio Digital

Si la inspección técnica de vehículos se cumpliera a rajatabla, la Europa comunitaria podría ahorrarse al año más de cien mil accidentes de tráfico sin víctimas y unos 36.000 siniestros con muertos. En España, mientras tanto, un 30 por ciento de los propietarios ignoran la obligación de cumplir el trámite de la ITV.



CE: PREOCUPAN LOS COCHES VIEJOS

LA ITV AHORRA MUERTOS

EL control y la comprobación de los vehículos una vez en funcionamiento es uno de los aspectos más importantes para la seguridad propia y de los pasajeros que van en ellos. La Comunidad Europea ha efectuado un análisis para evaluar las ventajas que tendría en los países comunitarios la introducción de la inspección técnica periódica obligatoria de los vehículos de turismo y los resultados son altamente elocuentes: de poder utilizarse ese control periódico obligatorio se evitarían en el área de los «Doce» entre 65.000 y 127.000 accidentes sin víctimas y entre 19.000 y 36.000 accidentes con víctimas; se ahorrarían alrededor de 1,2 millones de toneladas de combustible, y se reducirían las emisiones totales de monóxido de carbono en un 22 por ciento.

Estas llamativas cifras han sido expuestas por el subsecretario de Industria, Fernando Panizo, en el curso de su inter-

vención ante la Comisión especial del Senado que está realizando una encuesta e investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial.

En la misma intervención, el alto cargo de Industria afirmó que para este año se espera realizar un total de 4,5 millones de inspecciones y que las estimaciones previstas para las ITV en función de las matriculaciones existentes, el parque automovilístico y los requerimientos de inspección hacen suponer que para el año 1995 casi se acercarán a los 10 millones de inspecciones anuales.

De momento es muy difícil cuantificar la influencia de la ITV sobre la reducción de la siniestralidad vial porque, según Panizo, en los últimos años «ha habido todo un conjunto de iniciativas adoptadas desde el ámbito de las diferentes administraciones que conducen a la reducción, en términos relativos, del número de estos

FALLOS TÉCNICOS
Las cifras dadas a conocer por la Comunidad Europea son escalofriantes y vienen a confirmar lo que se temía: la influencia de los fallos técnicos en la siniestralidad vial es todavía muy alta.



accidentes, como puede ser la mejora de las carreteras o de la propia conducta de los ciudadanos. Ahora bien, lo que sí es importante destacar es que muchos de los vehículos que tendrían que pasar inspección, y cuyas características posiblemente les exigirían modificaciones muy considerables, se están retirando de la circulación».

Ahora mismo, más del 50 por ciento de este parque tiene más de cinco años de antigüedad, periodo a partir del cual tienen que empezar las inspecciones técnicas cada dos años, y casi un 30 por ciento tiene más de siete o diez años, lo que supone, en opinión de los expertos, que a medida que vayan iniciándose y desarrollándose los esquemas de inspección, es evidente que la calidad de los vehículos que circulen por las carreteras va a ser mucho mejor.

De todas formas, Panizo recalcó que «todavía se están efectuando menos inspecciones de las que obligatoriamente se tendrían que realizar. A nuestro juicio, es decir, por la estimación que nosotros tenemos del parque, por la estimación de las matrículas y el momento en que tendrían que efectuarse estas inspecciones, consideramos que se están presentando aproximadamente un 30 por ciento menos de los que obliga-

toriamente se tendrían que presentar. Obviamente, y a medida que sea más riguroso el esquema de control, mayor incidencia se podrá tener sobre la seguridad de los vehículos».

Las causas de los accidentes también fueron analizadas en esta comparecencia. En este sentido Fernando Panizo afirmó que cuando se habla de esas causas, tres cuartas partes de las mismas se refieren al factor humano. «Sin embargo -dijo- hay una parte todavía importante que se concentra en fallos mecánicos». Según los datos que se manejan, en torno a un 12 ó un 15 por ciento de los accidentes pueden ser motivados por fallos mecánicos, mientras que el 75 por ciento es achacable a ese factor humano. El resto viene condicionado por las características de la vía y del entorno, circunstancia que casi se equipara a la de los fallos técnicos.

Analizando estos tipos de fallos, se observa que el 38 por ciento de los mismos se concentra en problemas de frenos, el 21 por ciento en los neumáticos y el 11 por ciento en la dirección. A partir de ahí se dan toda una serie de características que tienen menor importancia, pero los tres citados representan el mayor porcentaje de causantes de accidentes como fallos técnicos. Y éste es el motivo -según Panizo- por el cual es necesario realizar un sistema de inspecciones técnicas periódicas que no sólo tengan por finalidad

Bastantes coches que no pueden pasar la inspección comienzan a ser retirados por sus propietarios.



FERNANDO PANIZO
Si un coche, por muy viejo que sea, cumple las normas, no puede ser retirado a la fuerza.

COMUNIDAD BLANDA, COMUNIDAD DURA

	VEHICULOS LIGEROS		VEHICULOS PESADOS		TOTAL VEHICULOS	
	Número Inspeccionados	% Rechazados	Número Inspeccionados	% Rechazados	Número Inspeccionados	% Rechazados
ANDALUCIA	382.919	21,4	56.413	24,9	439.332	21,8
ARAGON	64.768	9,9	9.623	5,7	74.391	9,3
ASTURIAS	69.384	19,6	17.439	23,6	86.823	21,8
CANARIAS	58.798	20,7	17.707	20,4	76.505	20,6
CANTABRIA	22.141	25,5	7.515	30,3	29.656	26,7
CAST-LEON	192.340	22,0	96.054	19,2	288.394	21,2
CAST-LA MANCHA	59.232	23,1	13.081	23,4	72.313	23,1
CATALUÑA	358.186	17,0	40.728	16,7	398.914	16,9
EXTREMADURA	36.120	14,0	7.505	14,0	43.625	14,0
GALICIA	74.077	38,2	22.113	34,9	96.190	37,5
MADRID	139.077	16,5	48.697	19,1	187.774	17,1
MURCIA	36.410	17,0	15.605	9,0	52.015	14,6
NAVARRA	37.711	13,4	9.104	17,1	46.815	14,5
VALENCIA	203.541	24,0	29.256	28,0	232.797	25,0
CEUTA	809	16,0	146	17,0	955	16,0
ESPAÑA	1.735.513	20,4	390.986	21,0	2.126.464	20,6

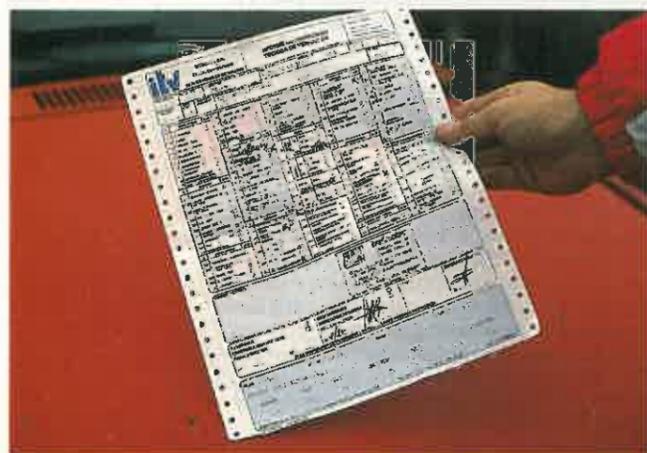
el diagnóstico del estado del vehículo, sino también detectar la ausencia o presencia de posibles fallos con un carácter preventivo.

Como ya es sabido, el esquema de inspección de vehículos con carácter voluntario se estableció hace ya bastantes años. A partir de 1985 se establecen las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV en las que se concretan cuáles son las condiciones idóneas para su uso, la verificación del estado, conservación y funcionamiento de los elementos esenciales de este vehículo. En el año 1966 se establece la obligatoriedad para la inspección periódica de vehículos comerciales y de transporte público y desde esa misma fecha se empiezan a crear estas instalaciones para el control y seguimiento de los vehículos. En veinte años, es decir, hasta 1986, se han creado cincuenta estaciones de ITV. Y desde esa fecha hasta el día de hoy, se han puesto en marcha ciento cuarenta y dos nuevas estaciones.

La posible retirada de vehículos viejos

SALTARSE LA NORMA

Según el volumen del parque, la estimación de matrículas y el momento en que debería realizarse la inspección, se calcula que un 30 por ciento de los vehículos españoles aún incumple la normativa vigente.



A POR LA HOMOLOGACION COMUNITARIA

En estos momentos, la política de control de seguridad de los vehículos nuevos por parte de las autoridades comunitarias se encuentra en transformación, según manifestó en la misma comparecencia ante el Senado el subsecretario Fernando Panizo. Ahora, el sistema es que cada Estado miembro realiza los controles de seguridad para las piezas o la homologación de tipo para el vehículo completo de una manera «doméstica» o nacional. Pero actualmente se está discutiendo la posibilidad de presentar una directiva marco de aprobación de tipo que permitiría la utilización de una homologación efectuada por un solo país que sea aceptada por el resto de los once países miembros de la Comunidad Europea. Esto haría que la homologación efectuada por las autoridades españolas tuviera plena vigencia y aceptación en el resto de los países comunitarios y viceversa en el caso español.

Esta directiva, que ha sido siempre una petición unánime entre los fabricantes de automóviles, que ven frenados sus modelos por falta de criterio común y retrasos burocráticos, todavía no es de general aplicación ante la imposibilidad de aprobar tres directivas previas, de un conjunto muy amplio, que no han podido ser aprobadas dentro de la Comunidad Europea. Se trata de las directivas sobre neumáticos, vidrios y pesos y dimensiones. Técnicamente -afirmó Panizo- las directivas que faltan están completas, no existe ningún problema desde el punto de vista de su ejecución y plasmación, pero existe una imposibilidad política para ponerlas en marcha en el seno de la CE ya que de hacerlo daría lugar de una manera automática a que los coches de importación procedentes sobre todo de Japón pudieran ser homologados por países de la CE sin problemas. Todo parece indicar que cuando se llegue a un acuerdo comercial definitivo con los fabricantes japoneses, la directiva de homologación comunitaria saldrá adelante sin dificultad.

Por otra parte Panizo se refirió a los controles de fabricación y componentes de vehículos, competencia de su Ministerio, reconociendo que los automóviles europeos están muy por debajo de los niveles de confort y acabado que tienen los vehículos de fabricación japonesa o norteamericana. Mientras que los productores japoneses cometen una media de cuarenta y cuatro errores o defectos de acabado por cada cien automóviles y los estadounidenses detectan ochenta y tres anomalías, los coches europeos tienen una media de noventa fallos por cada cien unidades.

y la disparidad en las inspecciones también fue objeto de análisis. Ante las voces que se levantan pidiendo una norma más dura para los vehículos muy antiguos, Panizo afirmó que un vehículo de 50 años, si cumple los requerimientos de seguridad estrictos -porque son los mismos que en Alemania, Holanda o Dinamarca- no puede ser retirado de la circulación a criterio de normas de seguridad que pueda estar implantando Industria. «No quiero decir que no puedan existir razones por las cuales, en un determinado momento, por política de seguridad vial o de otro tipo, se pueda determinar la exclusión paulatina de vehículos de una determinada antigüedad; pero en lo que respecta al Departamento de Industria, éste se encuentra absolutamente incapacitado, aparte de que no sería lógico, ya que si se cumplen las condiciones se puede circular».

Ahora bien, donde Industria está reali-

Industria realiza auditorías y controles aleatorios para vigilar que las estaciones de ITV cumplan con la Ley.



DAMOS CONFIANZA



DAMOS SEGURIDAD

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

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

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

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

¡OTRA BUENA OCASION PARA CONFIAR EN OPEL!





zando el mayor esfuerzo es en que las condiciones de inspección de las ITV sean lo más rigurosas posibles y aunque es una competencia efectuada por las Comunidades Autónomas, se realizan auditorías y controles aleatorios de estas estaciones, con el fin de asegurar que la calidad de las inspecciones es la requerida y está de acuerdo con las normas establecidas.

Curiosamente esta apreciación ha sido contestada desde algunos sectores, concretamente el de los talleres, según se ha puesto de manifiesto en las Primeras Jornadas Nacionales de ITV celebradas recientemente en Granada. El presidente de la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (CETRAA), Carmelo Olmo, denunció la falta de un criterio común a la hora de pasar la inspección técnica según la Comunidad Autónoma de que se trate.

Olmo afirmó que los talleres siempre «han pedido que, por varias razones y entre otras la de la seguridad en la circulación vial, debía hacerse algo más que las revisiones que pasaban los vehículos de servicio público. Una opinión unánime de los talleres ha sido siempre la de querer participar en que se mejorara la seguridad y responsabilidad del sector, y por ello ofrecimos a la Administración nuestra colaboración para expedir certificados conforme el vehículo que aportaba dicho documento demostraba haber sido revisado o reparado en sus partes vitales de seguridad (frenos, dirección, etc.). Igualmente se mejoraba la rapidez de la gestión de inspección ya que con la presentación de esa documentación se ahorran bastantes colas de vehículos que deberían revisarse. En este aspecto lamento tener que decir que no se ha mejorado lo suficiente porque son muchísimos los casos de un vehículo rechazado en una estación y al cabo de unos días es aprobado en otra sin haber reparado nada».

Estas afirmaciones fueron corroboradas con la presentación de un cuadro-resumen que recogemos en estas mismas páginas en el que se incluyen las inspecciones realizadas en el primer semestre del año actual, y en el que se pueden apreciar disparidades tremendas en cuanto a los

LOS TALLERES DENUNCIAN

Para CETRAA, la organización que agrupa a los talleres, muchos vehículos rechazados en una estación de ITV son aprobados al cabo de unos días en otra sin haber reparado nada.



Faltan medidas correctivas por parte de las autoridades de Tráfico para atajar el incumplimiento.

ESTA SEMANA

HACIENDA COBRA LAS MULTAS DE TRAFICO

Lo que se rumoreaba desde hace tiempo se ha convertido en realidad: Hacienda ha comenzado a cobrar las multas impagadas de Tráfico. Según ha desvelado nuestra publicación hermana «Diario 16», desde hace dos años el Ministerio que dirige Carlos Solchaga descuenta de la devolución del Impuesto sobre la Renta (IRPF), del Impuesto de Sociedades y del Impuesto sobre el Valor Añadido todas las deudas ejecutivas contraídas por los contribuyentes con determinadas instituciones. Esta práctica, que hasta ahora sólo había circulado como especie de rumor y que había pasado desapercibida para la opinión pública, ha tenido y está teniendo su efecto más espectacular en el cobro de las multas de tráfico.

Durante el pasado año Hacienda embargó el pago de la devolución de IRPF a doce mil contribuyentes que representaban el 2 por 1.000 del total de los contribuyentes con derecho a devolución. La cantidad total embargada ascendió a 700 millones de pesetas. En el año actual, y hasta el 30 de septiembre pasado, estaban pendientes de pago y ya en vía ejecutiva un total de 400.000 multas por un importe aproximado de 4.500 millones de pesetas.

En el Ministerio de Hacienda se justifica la intervención directa de la Administración en el hecho de que antes de hacer las devoluciones se investigan las deudas ejecutivas que se suelen cobrar por embargo. Pero en el caso de que existan deudas en vía ejecutiva y las declaraciones de los contribuyentes sean a devolver, la Ley señala que la fórmula preferente para llevar a cabo el embargo es el dinero en efectivo, por encima de otros bienes. Como en el Ministerio de Hacienda se dispone de ese dinero en efectivo, que debería devolver al contribuyente, lo que hace es cobrar su deuda ejecutiva dejando de devolver a la persona afectada la cantidad que ésta debe, incluyendo las correspondientes sanciones e incluso los intereses de demora. Si la deuda es mayor que la cantidad a devolver, el resto se liquida por las fórmulas habituales, es decir, el embargo de depósitos bancarios, créditos, bienes, etcétera, en función del orden de prelación de los embargos que fija la normativa en vigor.

Esta actitud de la Administración tributaria está siendo contestada por expertos jurídicos, quienes apuntan que es muy discutible considerar dinero efectivo la devolución de cualquier declaración a Hacienda, y entienden que podría provocar que los ciudadanos, actuando de la misma forma, decidan no pagar a Hacienda si ésta tiene una deuda con el contribuyente. Sea como fuere, y en lo que a los automovilistas se refiere, la Dirección General de Tráfico, que mantiene un silencio sepulcral sobre el tema, ha vuelto a ser la «triste adelantada» en esta nueva fórmula de cobrar las multas, fórmula que de momento no es aplicada en el caso de las multas municipales porque la Administración central no ha suscrito el acuerdo correspondiente con los Ayuntamientos.

porcentajes de rechazo de una Comunidad Autónoma a otra. Asimismo, Carmelo Olmo destacó que no pasan la inspección todos los que debieran, de lo que se deduce «que falta algún mínimo de medidas correctivas por parte de las autoridades con competencia en la materia del tráfico».

Raúl R. Sáez

LUCKY STRIKE
AN AMERICAN ORIGINAL
FILTERS

UN AMERICANO ORIGINAL

LUCKY STRIKE

Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

FORD ESCORT 1.6 GHIA
FRENTE A SUS RIVALES

LOS REYES DEL MERCADO

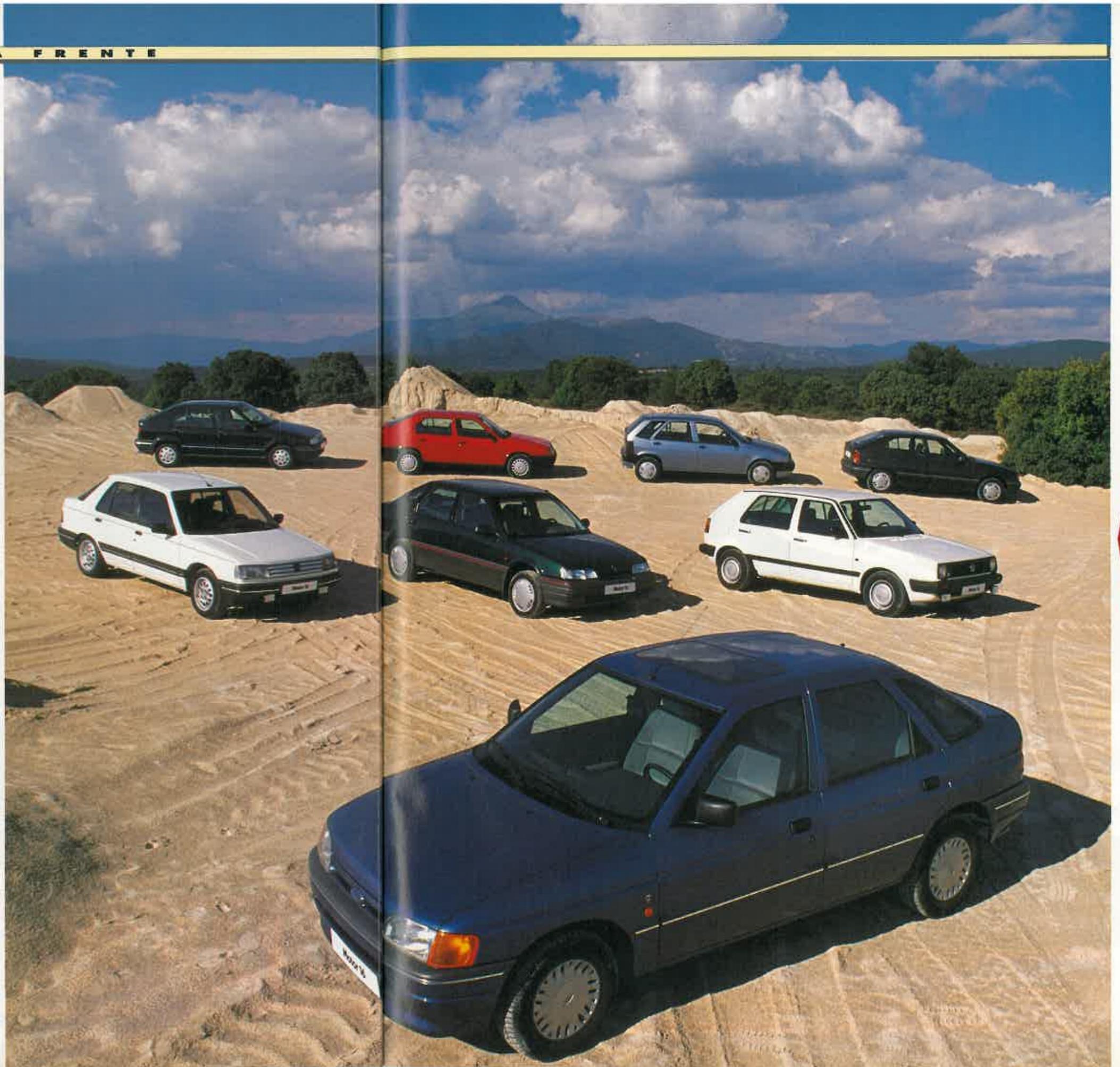
La reciente llegada del Ford Escort ha hecho temblar a todos los coches presentes en este segmento, puesto que el buen hacer del anterior modelo hace presagiar un éxito comercial semejante con esta versión.

FORD tiene una forma muy peculiar de sustituir sus modelos. Normalmente busca una continuidad respecto al modelo que desaparece, y tan sólo se introducen novedades de importancia en aquellos apartados verdaderamente mejorables. Salvo raras excepciones, habría que remontarse al paso del Taunus al Sierra, ésta ha sido su fórmula y los resultados han sido siempre sorprendentemente buenos.

Por este motivo, no es raro que la competencia se haya preparado para recibir al nuevo competidor. En esta ocasión hemos decidido echar al aspirante a la jaula de los leones para batirse uno a uno frente a todos sus rivales. Estos son: el Alfa Romeo 33 1.5 Ti, el Fiat Tipo 1.6 DGT, el Opel Kadett 1.6 LS, el Peugeot 309 SR, el Renault 19 TXE, el Rover 214 GSI y el Volkswagen Golf Sprinter. Todos ellos son conocidos por el comprador español y han pasado en múltiples ocasiones por nuestras páginas.

La comparación se centra en siete apartados que engloban la práctica totalidad de los aspectos que evalúa un comprador a la hora de decidirse por un coche. En el **motor** se evalúan los aspectos de rendimiento, tanto en lo que son prestaciones tales como velocidad máxima o aceleración, como en el consumo. En el **comportamiento**, se engloban los conceptos de estabilidad, frenos, dirección, manejo del cambio, y todo aquello que afecta a la conducción del coche. En el **confort** analizamos los asientos, la suavidad de la suspensión, el nivel sonoro, la climatización, mientras que en el apartado de **carrocería** se estudia el equipamiento, la robustez del conjunto y la calidad general de coche. En el **maletero** está claro, que además del volumen del mismo hay que contar con su aprovechamiento, mientras que la **habitabilidad** juzga el aprovechamiento que se hace de las dimensiones exteriores para dar mayor amplitud a los ocupantes. Por último el concepto **valor/precio** engloba todo lo que se obtiene, en cuanto a calidad, equipamiento, prestaciones, etc... por el precio que paga el comprador.

Las bases del juego están listas. El Escort salta al terreno con unos buenos argumentos pero tiene delante unos rivales muy bien armados.



ESCORT/VIORION
CONTRA TODOS

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.

Sólo por catálogo gratuito y listado de agentes a MOTORMASO. Distribuidor exclusivo para España.

MOTORMASO S.A.
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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
FUERA BORDAS

FOUR WINNS
EMBARCACIONES

Cobra
DENTRO FUERABORDAS

BARACRAFT
BOTES DE ALUMINIO

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.

FRENTE A FRENTE

ALFA ROMEO 33 1.5 Ti

El Alfa Romeo 33 es el rival del Escort con un carácter deportivo más acentuado. Este aspecto marca todas las facetas del coche. Por una parte el brillantísimo motor boxer del Alfa hace que en lo que se refiere a prestaciones, la ventaja del coche italiano sea apabullante en todo lo que se refiere a cualidades ruterías. El Alfa anda más, se agarra mejor y frena muy bien. El aspecto menos favorable del Alfa es su dirección que resulta bastante pesada, pero la posibilidad de montar una dirección asistida atenúa este inconveniente. En cambio, el Escort aventaja al Alfa en lo que se refiere a confort y carrocería. El Escort, salvo en el apartado del maletero, es superior al Alfa, puesto que resulta más cómodo de suspensión y asientos. La climatización, uno de los puntos más flojos del Alfa, es otro tanto que hay que anotar al Escort. Aunque en Alfa se ha mejorado mucho la calidad de acabado, todavía queda mucho para llegar al nivel de Ford, que ha puesto el listón muy alto.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.490 c.c. **Nº de válvulas:** 2 por cilindro. **Potencia máxima:** 105 CV (77,2 kw) a 6.000 rpm **Par máximo:** 13,9 mkg (136 Nm) a 4.500 rpm **Alimentación:** dos carburadores dobles. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** no. **Suspensión:** delantera independiente tipo McPherson, trasera con un eje tubular guiado por dos paralelogramos longitudinales. **Dirección:** de cremallera. **Ruedas:** neumáticos de 175/70 TR 13. **Llantas:** de chapa de 5,5 X 14 pulgadas. **Peso en orden de marcha:** 940 kg. **Volumen del maletero:** 350/1.050 l. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 12,5/6,9/8,9/10,5. **Aceleración 0-100:** 12,0 seg. **Velocidad máxima:** 179 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 33,7 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 35,8/39,5 seg. **Frenos a 100 km/h:** 44,8 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 68,2 decibelios. **Precio:** 1.699.351 pesetas.

ESCORT FRENTE AL ALFA

	GANA
MOTOR	ALFA
COMPORTAM.	ALFA
CONFORT	ESCORT
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	ALFA
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	ESCORT

FIAT TIPO 1.6 DGT

El Fiat Tipo se está revelando como un producto que con el tiempo va ganando la confianza del público. En su enfrentamiento particular con el recién llegado, el Tipo sale victorioso, puesto que ambos muestran sus ases en los mismos aspectos. En términos generales se puede decir que la filosofía de ambos coches es semejante. Los dos son coches eminentemente familiares, pero el aprovechamiento del espacio es mejor en el Tipo. No obstante el Ford mantiene las diferencias gracias a su cuidada terminación y a la disposición, muy racional, de sus elementos. Ninguno de los dos destaca por ser excesivamente andón, pero el Tipo resulta algo más brillante y gasta bastante menos. En cambio el Escort gana al Tipo en lo que se refiere a confort, ya que las suspensiones del Fiat son algo más duras que las del coche alemán. Finalmente hay que evaluar el buen precio del Fiat Tipo, que aún con un nivel de calidad inferior, resulta una opción interesante en el segmento.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.580 centímetros cúbicos. **Potencia máxima:** 83 CV (61 kw) a 6.000 rpm. **Par máximo:** 13,5 mkg (132 Nm) a 2.900 rpm. **Alimentación:** Un carburador de doble cuerpo. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** no. **Suspensión:** Delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente, brazo longitudinal. **Dirección:** De cremallera. **Ruedas:** neumáticos de 165/70 R 13. **Llantas:** de chapa de 5 X 13 pulgadas. **Peso en orden de marcha:** 970 kg. **Volumen del maletero:** 298/985 litros. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 8,7/5,4/7,2/7,5 l/100 km. **Aceleración 0-100:** 13,1 seg. **Velocidad máxima:** 174,8 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 34,8 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 35,9/41,8 seg. **Frenos a 100 km/h:** 47,5 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 66,5 decibelios. **Precio:** 1.778.498 pesetas.

ESCORT FRENTE AL TIPO

	GANA
MOTOR	TIPO
COMPORTAM.	TIPO
CONFORT	ESCORT
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	TIPO
HABITABILIDAD	TIPO
VALOR/PRECIO	TIPO

ESCORT/ORION
CONTRA TODOS

ACM

OFF

EL ULTIMO ITALIANO



Remark

Sociedad Anónima

Avda. de Barcelona, 181

Tel: (93) 868 37 12

Tel: 50 763

REMK E - Fax (93) 868 70 07

08150 MOLINS DE REI

(Barcelona - España)

**MOTOR VOLKSWAGEN DIESEL
CILINDRADA 1588 CC
SERVODIRECCION**

P.V.P. RECOMENDADO CON IVA Y SIN PORTES - 1.952.742 Ptas.

FRENTE A FRENTE

OPEL KADETT 1.6 LS 5P.

Los argumentos del Kadett son indiscutibles y bate al Escort en cuatro de los siete aspectos. No es de extrañar, pues, que se trate de uno de los productos más equilibrados de los que hay en el segmento. Una mecánica fiable y económica, un buen comportamiento y una calidad de acabado a buen nivel han llevado al modelo a lo más alto de las listas de ventas. Las cualidades dinámicas del Opel se imponen a las de su rival, que carga más las tintas hacia el confort. No obstante los años no pasan en balde, y la carrocería del Kadett se ha quedado un poco trasnochada. En este aspecto el Escort gana por goleada e impone sus argumentos. La nueva suspensión trasera del Escort le permite ganar en confort además de ser mucho más amplio en su interior. El maletero del Kadett es más grande que el del Escort y sobre todo muy aprovechable gracias a unas formas bastante regulares. Aunque el Kadett se encuentra en la recta final de su carrera comercial, sigue siendo uno de los coches más atractivos.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.598 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. **Potencia máxima:** 82 CV (60 kw) a 5.400 rpm. **Par máximo:** 13,3 mkg (130 Nm) a 3.800 rpm. **Alimentación:** un carburador de doble cuerpo. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** no. **Suspensión:** delantera independiente tipo McPherson, trasera de eje torsional. **Dirección:** de cremallera. **Ruedas:** neumáticos de 175/70 R 13. **Llantas de chapa de 5,5 X 14 pulgadas.** **Peso en orden de marcha:** 980 kg. **Volumen del maletero:** 425/810 l. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 8,9/4,8/6,2/7,4 l/100 km. **Aceleración 0-100:** 10,7 seg. **Velocidad máxima:** 175 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 33,4 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 36,7/40,4 seg. **Frenos a 100 km/h:** 50,6 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 71,2 decibelios. **Precio:** 1.643.789 pesetas.

ESCORT FRENTE A KADETT

	GANA
MOTOR	KADETT
COMPORTAM	KADETT
CONFORT	ESCORT
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	KADETT
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	KADETT

PEUGEOT 309 SR

El duelo entre el Ford y el Peugeot, se decanta por el primero en virtud de una carrocería más moderna, que permite contrarrestar las excelentes virtudes rufas del 309. En términos generales se puede decir que el Peugeot tiene un comportamiento muy noble y permite una conducción muy segura. En apartados tales como dirección y frenos, la ventaja es para el 309. El motor del Peugeot tiene bastantes años a sus espaldas, pero tiene un funcionamiento satisfactorio. Los puntos en los cuales el Ford toma la revancha son principalmente aquellos que tienen que ver con la carrocería y el habitáculo. El nuevo diseño del Escort aventaja a las líneas del 309. El Escort es más cómodo gracias a su suspensión, algo más blanda, y a unos asientos con un excelente diseño. Si además del mejor aprovechamiento del espacio contamos con la buena calidad de acabado del Ford, al final la balanza se inclinará hacia este modelo, que también resulta más barato.



FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.592 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. **Potencia máxima:** 94 CV (69 kw) a 5.700 rpm. **Par máximo:** 14,1 mkg (138 Nm) a 4.000 rpm. **Alimentación:** un carburador de doble cuerpo. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** no. **Suspensión:** delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente. **Dirección:** de cremallera. **Ruedas:** neumáticos de 165/70 SR 13. **Llantas de chapa de 5,5X13 pulgadas.** **Peso en orden de marcha:** 890 kg. **Volumen del maletero:** 274/1.089 litros. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 10,2/6,5/8,1/8,8 l/100km. **Aceleración 0-100:** 11,5 seg. **Velocidad máxima:** 178,9 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 33,3 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 33,7/37,8 seg. **Frenos a 100 km/h:** 51,4 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 70,5 decibelios. **Precio:** 1.803.862 pesetas.

ESCORT FRENTE A 309

	GANA
MOTOR	309
COMPORTAM	309
CONFORT	ESCORT
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	309
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	ESCORT

ESCORT/ORION
CONTRA TODOS



RENAULT 19 TXE

El líder del mercado mantiene su posición gracias a unas excelentes dotes ruterías, conjugadas con un nivel de confort a muy alto nivel. Frente al Escort muestra que no es líder por casualidad, puesto que el motor 1.7 resulta más brillante y el equilibrio conseguido entre comportamiento y comodidad es elogiado. Tan sólo el nivel de ruidos es algo elevado. Ninguno de los dos destaca por unos consumos excesivamente recortados, pero el Renault queda ligeramente por debajo. En cambio, el R-19 queda en desventaja en cuanto a la disponibilidad de espacio, en especial en las plazas posteriores. En este aspecto se salva el hecho de que en el Escort se ha sacrificado un poco el maletero para conseguir algo más de longitud en el habitáculo. La dirección es más suave de manejar en el Renault, pero los dos son coches que destacan por su facilidad de conducción. No obstante, aquellos conductores a los que les gusta correr un poco, el Renault les agradará más.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.721 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. Potencia máxima: 92 CV (67,7 kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 11 mkg (107,8 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: un carburador de doble cuerpo. Frenos: discos delanteros, tambores traseros. ABS: no. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente. Dirección: de cremallera. Ruedas: neumáticos de 175/70 TR 13. Llantas de chapa de 5,5 X 13

puigadas. Peso en orden de marcha: 950 kg. Volumen del maletero: 281/768 l. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 9,6/6,1/7,5/8,3 l/100 km. Aceleración 0-100: 11,3 seg. Velocidad máxima: 177,8 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 33,1 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 35,5/40,6 seg. Frenos a 100 km/h: 53,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 71,4 decibelios. Precio: 1.888.319 pesetas.

ESCORT FRENTE A R 19

	GANA
MOTOR	R 19
COMPORTAM.	R 19
CONFORT	R 19
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	R 19
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	ESCORT

VW GOLF SPRINTER 90 5P.

El Golf sigue siendo el patrón para evaluar los coches del segmento. No obstante los años se notan y el tremendo avance de sus rivales, pone su liderazgo en entredicho. Así pues, el nuevo Escort bate al Golf en todo lo que tiene que ver con el aprovechamiento de su carrocería, pero el Golf sale vencedor en los aspectos dinámicos del enfrentamiento. El Golf tiene un comportamiento ejemplar, aunque debido a unas relaciones de cambio poco apropiadas, los rendimientos estén a un nivel parecido. La amplitud del habitáculo, sobre todo en las plazas posteriores, del Escort permite una mejor utilización del coche en un uso familiar, aunque los que tengan un gusto más deportivo se encontrarán a gusto en el Golf que es un verdadero devoramilas, en el cual se disfruta más y mejor del placer de conducir. El último as del Escort es su buen precio y un equipamiento equilibrado.



FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.781 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. Potencia máxima: 90 CV (66,2 kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 3.300 rpm. Alimentación: un carburador de doble cuerpo. Frenos: discos ventilados delanteros, tambores traseros. ABS: no. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera de eje torsional. Dirección: de cremallera. Ruedas: neumáticos de 175/70 HR 13. Llantas de chapa

de 5,5 X 13 puigadas. Peso en orden de marcha: 880 kg. Volumen del maletero: 243/956 l. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 9,1/5,7/8,8/8,1 l/100 km. Aceleración 0-100: 10,4 seg. Velocidad máxima: 176,6 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 32,3 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 35,0/38,9 seg. Frenos a 100 km/h: 44,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 68,1 decibelios. Precio: 1.814.140 pesetas.

ESCORT FRENTE A GOLF

	GANA
MOTOR	GOLF
COMPORTAM	GOLF
CONFORT	ESCORT
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	ESCORT
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	ESCORT

ESCORT/ROVER
CONTRA TODOS



ROVER 214 GSI 16V

El Rover 214 GSi ha entrado en nuestro mercado con mucho sigilo, pero lo cierto es que en este gran desconocido se encierran muchas virtudes que lo sitúan en el punto de mira de todos aquellos que estén dispuestos a gastarse un poco más para disfrutar de un producto que se separa de la generalidad. Su moderno motor K con culata de 16 válvulas, aunque se trata de un 1.400, bate al aquilatado 1.600 de Ford. El comportamiento es mejor en el Rover, aunque los frenos de éste son algo menos eficaces que los del Escort. Las carrocerías tienen unas características muy parecidas, pero la mayor longitud interior del Escort le da cierta ventaja sobre su rival. El Escort pierde de nuevo en cuanto al maletero que en el caso del Rover resulta amplio y muy aprovechable por lo regular de sus formas. El precio juega en contra del Rover, que a pesar de su completísimo equipamiento resulta unas 150.000 pesetas más caro que el recién llegado Escort.

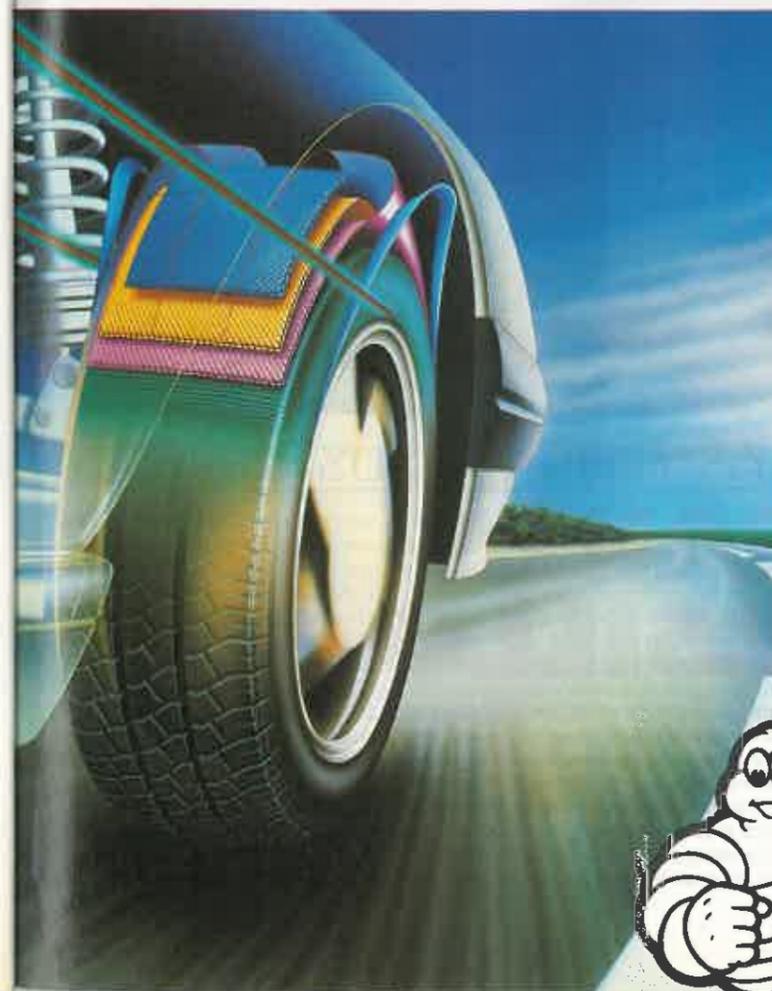
FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.396 c.c. Nº de válvulas: 4 por cilindro. Potencia máxima: 95 CV (70 kw) a 6.250 rpm. Par máximo: 12,6 mkg (124 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Frenos: discos delanteros, tambores traseros. ABS: no. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente. Dirección: de cremallera, asistida opcional. Ruedas: neumáticos de 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5 X 14 pul-

gadas. Peso en orden de marcha: 1.030 kg. Volumen del maletero: 295 l. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 10,2/6,1/8,9/8,8 l/100 km. Aceleración 0-100: 12,2 seg. Velocidad máxima: 171,5 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 34,2 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 36,8/41,7 seg. Frenos a 100 km/h: 56,2 m. Sonoridad a 90 km/h: 66,5 decibelios. Precio: 1.916.068 pesetas.

ESCORT FRENTE A ROVER

	GANA
MOTOR	ROVER
COMPORTAM.	ROVER
CONFORT	ROVER
CARROCERIA	ESCORT
MALETERO	ROVER
HABITABILIDAD	ESCORT
VALOR/PRECIO	ESCORT



MICHELIN

LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

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



MICHELIN
alta tecnología.



El Ford Orion ha llegado a la vez que el Escort, pero por sus peculiares características, es algo más que un Escort de tres volúmenes. Su personalidad es distinta, y sus rivales también lo son. Estos son menos en número, pero igualmente competitivos dirigidos a un público de gustos clásicos y muy exigente en aspectos tales como el confort.

Al igual que el Escort, el Orion se enfrenta en estas páginas a sus rivales más directos. En esta ocasión son cuatro los contendientes: El Fiat Tempra 1.8 I.E., el Opel Kadett 1.8 Beauty, el Renault 19 Chamade TXI y el Volkswagen Jetta GT. En el tintero se han quedado algunos co-

mo el Seat Málaga SXi, que ya están en el final de su vida comercial o el Nissan Sunny SGX, que no tiene una versión de potencia equiparable a éstos.

De los cinco presentes, nos encontramos con que el Ford es el de menor cilindrada, pero en definitiva el rendimiento de todos ellos es semejante y las diferen-

cias, que las hay, no son nunca excesivas ni en prestaciones ni en consumos.

El Orion llega al mercado con una buena tarjeta de presentación, puesto que se trata del sucesor de un coche que ha tenido mucha aceptación en el mercado. La gente de Ford ha trabajado mucho en los puntos más criticados de las anteriores

versiones, tal y como la suspensión posterior, que tenía el recorrido bastante corto y condicionaba el comportamiento del coche. Pero sin duda, el caballo de batalla del nuevo Orion es su carrocería, en la cual se han replanteado las necesidades y se ha optado por un habitáculo amplio, incluso a costa de sacrificar algo de maletero. El equilibrio conseguido es bueno, tal vez uno de los mejores del segmento, y este Orion destaca por tener un buen espacio tanto en los asientos delanteros como en los traseros, y un maletero razonable y de formas regulares.

Tal y como suele ser normal en Ford, sus ingenieros han buscado la facilidad de conducción, lo cual se ha conseguido. El coche es cómodo, tanto por suspensión, como por asientos. La dirección,

asistida, se maneja sin problemas. El cambio de marchas, tiene el tacto típico de los Ford, con los recorridos un poco largos, pero agradable y que no plantea ningún problema a la hora de utilizarlo. Los frenos, que ahora pueden montar un sistema antibloqueo electrónico, mucho más eficaz que el anterior de tipo mecánico, son eficaces, pero tienden a fatigarse con cierta facilidad.

En contra de lo que pudiese parecer, este coche tiene un carácter totalmente familiar. En ningún aspecto se ha sacrificado el confort o la facilidad de conducción para conseguir bajar unas décimas de segundo en una aceleración o un mayor aplomo en el paso por curva. Su comportamiento es sano, pero no digiere bien los devaneos velocísticos.

Este motor, con el sistema de inyección, mejora sensiblemente los rendimientos que se obtienen en la versión con carburador. Hay que hacerlo subir de vueltas para que responda con alegría, pero entonces protesta con un sonido por encima de lo que cabría esperar.

Entre sus cuatro rivales hay de todo, desde coches con el mismo talante, como es el Kadett, hasta otros con un cierto toque deportivo, como es el Renault 19 Chamade TXI.

La lucha cuerpo a cuerpo con cada uno de los rivales no es fácil, puesto que la experiencia en el mercado de modelos tales como el R 19 o el Kadett, pesa mucho, pero aquellos que busquen un familiar sin problemas, tienen en el Orion una opción clara.

FORD ORION 1.6Si FRENTE A SUS RIVALES

FAMILIARES DE BOLSILLO

ESCORT/ORION
CONTRA TODOS



FIAT TEMPRA 1.8 I.E. SX

El Tempra se impone al Orion fundamentalmente por la política de la marca de solapar sus nuevos modelos entre dos segmentos. Aunque su cilindrada es superior a la del Orion, su rendimiento es sólo ligeramente mejor, más debido a un acertado escalonamiento de las relaciones de cambio, que a los centímetros cúbicos. El manejo del cambio es mejor en el Orion y la posición al volante es también más fácil de adoptar en el Ford. En el Fiat se ha optado por unas suspensiones algo más recias, lo cual beneficia sustancialmente al comportamiento, aspecto en el cual el Tempra bate al aspirante. También gana el Tempra en espacio interior. Tanto los ocupantes, como sus equipajes se alojarán con más facilidad en el Fiat. La revancha se la toma el Ford al analizar el acabado, cuestión en la que pueden dar lecciones. Por último, el Orion presenta un precio muy interesante, sobre todo si contabilizamos el equipamiento de serie, que está entre los mejores de la categoría.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.756 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. **Potencia máxima:** 110 CV (80 kw) a 6.000 rpm. **Par máximo:** 14,5 mkg (142 Nm) a 2.500 rpm. **Alimentación:** inyección electrónica. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** sí. **Suspensión:** delantera independiente tipo McPherson, trasera de brazos longitudinales. **Dirección:** de cremallera asistida. **Ruedas:** neumáticos de 175/65 R 14. **Llantas:** de chapa de 5,5X14 pulgadas.

Peso en orden de marcha: 1.140 kilogramos. **Volumen del maletero:** 410/840 litros. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 9,3/6,4/8,7/8,4 l/100 km. **Aceleración 0-100:** 12,0 seg. **Velocidad máxima:** 182,4 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 32,3 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 33,6/37,2 seg. **Frenos a 100 km/h:** 53,1 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 67,1 decibelios. **Precio:** 2.087.206 pesetas.

ORION FRENTE A TEMPRA

	ORION	TEMPRA
MOTOR	ORION	TEMPRA
COMPORTAM.	ORION	TEMPRA
CONFORT	ORION	TEMPRA
CARROCERIA	ORION	TEMPRA
MALETERO	ORION	TEMPRA
HABITABILIDAD	ORION	TEMPRA
VALOR/PRECIO	ORION	TEMPRA

ESCORT/ORION
CONTRA TODOS



OPEL KADETT 1.8 i BEAUTY

La última versión del Kadett, el Beauty, que sustituye a la que anteriormente se denominaba GT, es una de las ofertas más interesantes del mercado por menos de dos millones. Para aquellos conductores a los cuales la amplitud interior no sea decisiva, este coche les resultará totalmente satisfactorio. El motor lo tiene todo, es robusto, alegre y no excesivamente gastón. Así pues en comportamiento y motor, gana por goleada. En cambio se tiene que rendir ante los excelentes argumentos de amplitud interior del Orion, al que sólo gana en maletero. Ambos modelos tienen un buen nivel de acabado, pero una vez más la balanza se inclina del lado del Ford, mientras que si analizamos lo que se obtiene por cada peseta que se paga, se impone el Kadett. En las últimas versiones del Opel el equipamiento se ha reforzado. Si a esto le unimos el hecho de disponer de un motor de 1.800 centímetros cúbicos con 112 caballos de potencia, obtenemos una compra muy inteligente.

FICHA TÉCNICA

Cilindrada: 1.796 c.c. Nº de válvulas: 2 por cilindro. **Potencia máxima:** 112 CV (82,4 kw) a 5.600 rpm. **Par máximo:** 16,1 mkg (157,7 Nm) a 3.000 rpm. **Alimentación:** inyección electrónica. **Frenos:** discos delanteros, tambores traseros. **ABS:** no. **Suspensión:** delantera independiente tipo McPherson, trasera semi-independiente. **Dirección:** de cremallera, asistida opcionalmente. **Ruedas:** neumáticos de 175/65 HR 14. **Llantas:** de acero de 5,5 X 14

pulgadas. **Peso en orden de marcha:** 931 kilogramos. **Volumen del maletero:** 425 litros. **Consumo ciudad/90/120/medio ponderado:** 10,8/6,2/7,7/9,0 l/100 km. **Aceleración 0-100:** 10,5 seg. **Velocidad máxima:** 194,8 km/h. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 31,8 seg. **Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª:** 32,6/36,7 seg. **Frenos a 100 km/h:** 48,4 m. **Sonoridad a 90 km/h:** 67,4 decibelios. **Precio:** 1.962.919 pesetas.

ORION FRENTE A KADETT

	ORION	KADETT
MOTOR	ORION	KADETT
COMPORTAM.	ORION	KADETT
CONFORT	ORION	KADETT
CARROCERIA	ORION	KADETT
MALETERO	ORION	KADETT
HABITABILIDAD	ORION	KADETT
VALOR/PRECIO	ORION	KADETT



Castrol

el máximo especialista mundial
en lubricación



RENAULT 19 CHAMADE TXI

La última versión del Chamade tiene un cierto toque deportivo que hace de este coche algo muy apetecible para aquellos que además de un coche familiar busquen un elemento de satisfacción. Además del motor 1.7, las ligeras modificaciones introducidas en el TXI, permiten un comportamiento alegre. Es por esto que el confort se resiente, lo cual es aprovechado por el Orion para imponerse en este aspecto. Las prestaciones del R 19 son más brillantes que las de su rival y se impone tanto en aceleraciones como en recuperaciones, con la ventaja adicional de consumir también algo menos. Los puntos en los que el Ford saca tajada, son la calidad de acabado y el confort, que además de beneficiarse de una suspensión algo más blanda, tiene un nivel sonoro más bajo y una climatización mucho más eficaz que la del Renault. Dentro de las diferentes versiones del Chamade, tal vez ésta no sea la más equilibrada, pero seguro que se trata de una de las más atractivas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.721 c.c. N° de válvulas: 2 por cilindro. Potencia máxima: 107 CV (78 kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,1 mkg (148 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Frenos: discos ventilados delanteros, tambores traseros. ABS no. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera de brazos oscilantes. Dirección: de cremallera asistida. Ruedas: neumáticos de 175/65 R 14. Llantas de chapa de 5,5 X

14 pulgadas. Peso en orden de marcha: 995 kg. Volumen del maletero: 400 litros. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 8,5/6,1/8,8/7,8 l/100 km. Aceleración 0-100: 10,9 seg. Velocidad máxima: 185,0 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 32,7 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 34,7/39,7 seg. Frenos a 100 km/h: 54,9 m. Sonoridad a 90 km/h: 71,4 decibelios. Precio: 1.927.187 pesetas.

ORION FRENTE A R 19

	GANA
MOTOR	R 19
COMPORTAM.	R 19
CONFORT	R 19
CARROCERIA	ORION
MALETERO	R 19
HABITABILIDAD	ORION
VALOR/PRECIO	R 19



VOLKSWAGEN JETTA GT

También el Jetta dispone de un motor de más capacidad y potencia que el Orion, por lo cual no es de extrañar que sus prestaciones estén ligeramente por encima, pero no tanto como cabría esperar. El argumento más convincente del Jetta es su buen andar, con un consumo ridículo para lo que ofrece. Es una lástima que los desarrollos del cambio no se adapten demasiado bien a las condiciones de nuestras carreteras. El Orion despunta como un coche más cómodo, pero con el Jetta se encuentra con un rival de envergadura en lo que se refiere a calidad. La terminación del Volkswagen es excelente y de todos los rivales es el único que le moja la oreja en este aspecto. El diseño moderno del Orion se aprecia al evaluar el espacio interior, particularmente en los asientos traseros. Lo que pone las cosas en su sitio, es el precio del Jetta, que es claramente excesivo, pues a pesar de sus virtudes, no hay razón para esas 300.000 pesetas de diferencia.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.781 c.c. N° de válvulas: 2 por cilindro. Potencia máxima: 112 CV (82,4 kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg (155 Nm) a 3.100 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Frenos: discos ventilados delanteros, discos traseros. ABS: opcional. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera con eje torsional. Dirección: de cremallera asistida. Ruedas: neumáticos de 175/70 HR 13. Llantas de chapa de

5,5 X 13 pulgadas. Peso en orden de marcha: 970 kg. Volumen del maletero: 390 litros. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 8,6/5,9/7,7/7,7 l/100 km. Aceleración 0-100: 11,5 seg. Velocidad máxima: 181,5 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 32,2 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 32,8/36,2 seg. Frenos a 100 km/h: 44,3 m. Sonoridad a 90 km/h: 68,9 decibelios. Precio: 2.329.286 pesetas.

ORION FRENTE A JETTA

	GANA
MOTOR	JETTA
COMPORTAM.	JETTA
CONFORT	ORION
CARROCERIA	JETTA
MALETERO	JETTA
HABITABILIDAD	ORION
VALOR/PRECIO	ORION

GANA EL PARIS DAKAR



Si ya tienes 18 años y quieres ganar el PARIS-DAKAR 90-91, con TRIDENT puedes conseguirlo.

Envía 4 envueltas exteriores de cualquiera de los paquetes de TRIDENT, junto con tus datos personales al Aptdo. 123 del Prat de Llobregat (Barcelona).

Entrarás en el sorteo de 3 viajes para una persona como acompañante del equipo TRIDENT en el Rallye PARIS-DAKAR, que se efectuará el 10-12-90.

Y además, participarás en el sorteo de 3 potentes NISSAN Patrol 4x4 y cientos de prendas deportivas que se celebrará el 11-2-91.

¡Animo y gana el PARIS-DAKAR con TRIDENT!

Esta promoción caduca el 31-1-91.



CONCLUSION

LLEGADA A FONDO

La lucha ha sido dura, pero las conclusiones son claras: tanto el Escort como el Orion están en segmentos muy competidos, en los cuales sus argumentos para desmarcarse de los rivales se centran en: confort, calidad de acabado y precio. El tiempo decidirá.

DESPUES de analizar los resultados de este singular enfrentamiento, queda bastante claro que los modelos que acaban de desembarcar no lo tienen nada fácil. La tremenda crisis que sufre el automóvil en estos momentos, sobre todo en los coches más populares, hace que las marcas hayan reforzado sus argumentos comerciales. La llegada de los nuevos modelos no hace más que añadir leña al fuego. La concepción de estos coches deja claro que el público al que van dirigidos es fundamentalmente de tipo familiar, sin pretensiones velocísticas. Al volante de cualquiera de estos Ford, el conductor se sentirá muy cómodo y encontrará todo a su alcance. La facilidad de conducción es uno de sus argumentos más convincentes. Así pues en casi todos sus enfrenta-

Otra de las bazas fuertes de estos modelos en cada uno de sus combates individuales, es el nivel de calidad. No es arriesgado decir que en este aspecto, Ford marca la pauta entre los coches populares. Aunque respecto a las anteriores versiones se ha perdido algo en cuanto al tacto y el aspecto de algunos materiales del interior, tan sólo el Volkswagen Jetta está en disposición de discutir el liderazgo en este terreno.

Uno de los apartados en los que mejor se han defendido tanto el Orion como el Escort, es en la habitabilidad interior. A pesar de que en cuanto a dimensiones externas, los nuevos Ford no han crecido todo lo que se esperaba, en su interior sí que ha habido una mejora notable que los sitúa entre los mejores, a muy poca distancia de los líderes en este aspecto, que



AIRE DE FAMILIA

En el interior del Escort y del Orion se aprecia el aire de familia que da la marca a sus últimos modelos.



mientos han salido victoriosos en lo que se refiere a confort general y en particular a la suavidad de marcha, que gracias a las mejoras introducidas en la suspensión, está ahora a un buen nivel. Pero no sólo la suspensión ayuda en este aspecto, también el diseño de los asientos es muy acertado y son de los mejores que se pueden encontrar. Tan sólo los del Rover 214 superan a los de los Ford. El sistema de climatización está muy bien estudiado y es otro de los puntos en los que los recién llegados pisan fuerte. Tanto si disponen de aire acondicionado, como si no, la potencia y distribución del aire caliente o frío son óptimas.

son el Fiat Tipo y Tempra. El secreto de esta buena disposición es que se ha sacrificado el maletero para conseguir una longitud del habitáculo razonable. Esto les ha permitido estar arriba en cuanto a

habitabilidad, pero en cambio ha penalizado la capacidad del maletero que no es pequeña, pero es menor que la de sus competidores.

Por otra parte, hay dos campos en los

FICHA TÉCNICA FORD ESCORT L6 5GHIA

Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia máxima: 90 CV (66 kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,3 mkg (130 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Un carburador doble. Frenos: Discos delanteros, tambores traseros. ABS: opcional. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente de eje torsional. Dirección: De cremallera. Ruedas: neumáticos de 175/70 R 13. Llantas de chapa de 6 x 13 pulgadas. Peso en orden de mar-

cha: 960 kg. Volumen del maletero: 269/675 l. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 10,5/6,0/8,8/8,9 l/100 km. Aceleración 0-100: 13,3 seg. Velocidad máxima: 174,5 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 34,6 segundos. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 37,9/43,1 segundos. Frenos a 100 km/h: 49,4 m. Sonoridad a 90 km/h: 68,2 decibelios. Precio: 1.762.787 pesetas.

FICHA TÉCNICA FORD ORION L6 5GHIA

Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia máxima: 108 CV (79 kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 14,4 mkg (141 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Frenos: Discos delanteros, tambores traseros. ABS: opcional. Suspensión: delantera independiente tipo McPherson, trasera independiente de eje torsional. Dirección: De cremallera, asistida de serie. Ruedas: neumáticos de 185/60 R 14. Llantas de chapa de 6 X 14 pulgadas. Peso en

orden de marcha: 1010 kg. Volumen del maletero: 344/694 l. Consumo ciudad/90/120/medio ponderado: 9,4/6,0/8,3/8,2 l/100 km. Aceleración 0-100: 12,3 seg. Velocidad máxima: 186,7 km/h. Aceleración 1.000 m. salida parada: 33,4 seg. Recuperación 1.000 m. en 4ª/5ª: 39,1/44,6 seg. Frenos a 100 km/h: 48,6 metros. Sonoridad a 90 km/h: 66,2 decibelios. Precio: 1.938.787 pesetas.



UNA DE CAL

La calidad de materiales y terminación es el argumento más convincente de los últimos productos Ford.



LA DE ARENA

El comportamiento es lo que menos gusta de estos nuevos Ford. Sus características están pensadas para una conducción tranquila y sin problemas.



que los dos modelos de Ford se han visto vapuleados por la competencia. Uno de ellos es el motor. Todos los rivales presentes en la prueba, de mayor o menor cilindrada, baten sistemáticamente en pres-

prestaciones a ambos. La pereza de estos motores, junto con unos desarrollos un poco largos los relegan a la cola del pelotón. El comportamiento tampoco ha resultado favorable, pues todos sus rivales

han obtenido más votos. La razón de esta abrumadora derrota en este campo hay que buscarla en unos tarados de suspensión bastante blandos, que permiten unos balanceos excesivos de la carrocería en cuanto se circula por carreteras con curvas. Esto provoca una sensación que no resulta agradable al conductor.

En un segmento tan competido no es fácil decir qué coche es el mejor, pero está claro que los Ford están en la pugna y tienen mucho que decir. Como siempre la última palabra la tiene el comprador. ○

Victor Piccione

Fotos: J. Robledo y R. Rodríguez

Motor 16 / 61

La Tecnología líder Peugeot ha logrado dar un nuevo impulso al mundo del Diesel. Incorporando en sus motores turboalimentados toda una revolución tecnológica: la tercera válvula por cilindro. Dos válvulas de admisión y una tercera de escape que, unidas al Turbocompresor con intercambiador aire-aire, optimizan al máximo la admisión, elevando el rendimiento a niveles no superados: 110 caballos de potencia a 4.300 r.p.m. Lo que da como resultado unas prestaciones hasta ahora desconocidas en el mundo del Diesel: 192 Km/h., de 0 a 100 Km/h. en 11,6 segundos, un kilómetro a salida parada en 33,4 segundos.

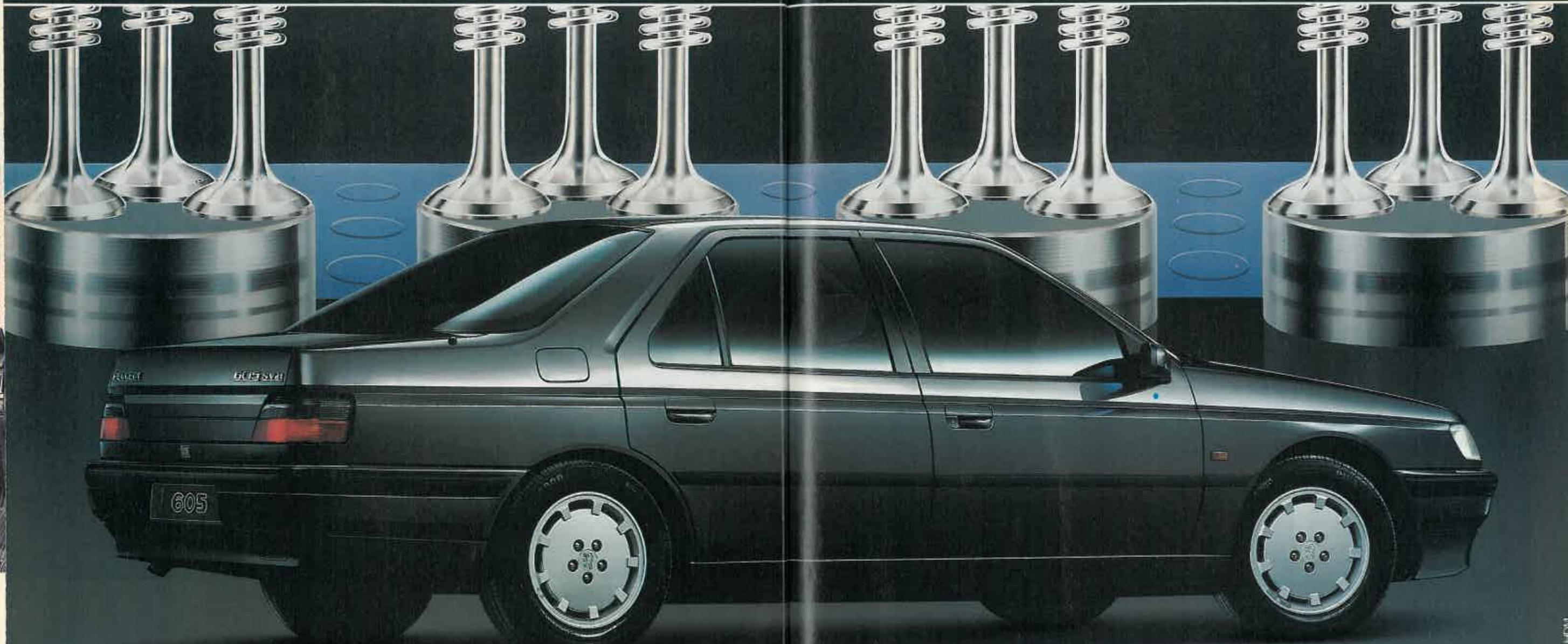
Si a todo esto le añadimos una suspensión motor especialmente concebida para el Peugeot 605 Turbo-diesel a base de apoyos hidroelásticos, todo este alarde de potencia y prestaciones se armoniza con la suavidad y el silencio de marcha. Suavidad y silencio que se viven en un espacio interior donde el confort alcanza niveles de excelencia con detalles como el avanzado sistema de aire acondicionado "climate control," asientos multi-regulables y calefactados, volante con regulación en profundidad y altura, elevelunas eléctrico con mando secuencial y todos los detalles de equipamiento exigibles a un automóvil del más alto nivel.

Un vehículo así demuestra todas sus grandes cualidades en ruta. No en vano, su confort, consumo y suavidad de marcha, hacen del Peugeot 605 Turbo-diesel el vehículo ideal para largos viajes. Donde vivir a plena satisfacción el placer de conducir.

Aquí es donde la fluidez de su línea, unida a la dirección de asistencia variable según la velocidad, la firme suavidad de su suspensión y la seguridad de un avanzado sistema de frenado con servo-asistencia y ABR opcional, hacen del Peugeot 605 Turbo-diesel 12 válvulas, el vehículo ideal para viajar a lo grande.

	Cilindrada	Nº válvulas	Potencia	Par máxima	Aceleración	Velocidad máxima	Consumo
SRDT SVDT	2088 cc.	12 (tres por cilindro)	110 CVI DIN a 4.300 r.p.m.	25,3 mkg a 2.000 r.p.m.	(0-100 Km/h.) 11,6 segundos	192 Km/h.	4,9 l. (a 90 Km/h.) 6,5 l. (a 120 Km/h.) 8,3 l. (circuito urbano)

 **PEUGEOT 605**
LA GRAN CREACION



NUEVO PEUGEOT 605 TURBO DIESEL 12 VALVULAS
TECNOLOGICAMENTE GRANDE.

CHEVROLET BLAZER

EL AMIGO AMERICANO



Primero hicieron su aparición los coches japoneses en nuestro mercado de automoción, ahora le toca el turno a los americanos. Entre los contados modelos que llegan a España, el Chevrolet Blazer es un todo terreno muy al gusto americano.

El Blazer, según el slogan que han utilizado para la campaña publicitaria, es un vehículo que se carga como un break, tiene la fortaleza de un camión y se conduce como un coche. Se comercializa en versión de dos puertas y portón trasero, que se puede abrir por partes dependiendo de las necesidades de carga. Por el momento las unidades que cruzarán el charco para venderse en nuestro país no pasarán de doscientas. El precio del modelo básico, que equipa aire acondicionado, un equipo de radio que suena maravillosamente bien y lujosos asientos de cuero, es de aproximadamente 4.200.000 pesetas.

El motor de este americano es un V6 de 4.300 centímetros cúbicos y 162 caballos, que le permite alcanzar una velocidad punta de 170 kilómetros por hora y tener la suficiente agilidad para comportarse como un turismo de lujo y casi, casi, deportivo.



VERDADERAMENTE EFICAZ

El Blazer lo mismo sirve para viajar cómodamente que para trepar por las laderas.

La transmisión de este todo terreno puede ser automática de cuatro velocidades o manual de cinco, según las preferencias del usuario. El Blazer de nuestra toma de contacto montaba un cambio automático, con la palanca del selector en un lateral del volante; su uso no plantea dificultades, salvo la de tener el suficiente tacto para cambiar las velocidades de una en una, puesto que no tienen tope y es fácil pasarse a una velocidad no elegida. De todos modos la conducción sólo automática no supone ningún problema ni por carreteras tortuosas, puesto que el Blazer está provisto de unos frenos potentes e infatigables. Pero lo que es una auténtica delicia es cuando decidimos salirnos de la carretera y andar por el campo.

Para la conducción todo terreno, engranamos la palanca que convierte al Blazer en un cuatro ruedas motrices (normalmente es un tracción trasera), seleccionamos unos desarrollos del cambio más cortos, según los desniveles del terreno y a partir de aquí podemos empezar a disfrutar del paisaje y de la conducción por el campo sin preocuparnos de cambiar. La suspensión ofrece un buen equilibrio comodidad-seguridad. Por carretera se viaja tan confortable y silenciosamente como en un turismo. Por caminos de tie-

AL VOLANTE



CON CAMBIO AUTOMÁTICO

Se puede comprar con transmisión automática o manual. La automática es muy práctica para circular por el campo.



rra ofrece la suficiente estabilidad para permitarnos gozar de las actividades de un todo terreno y además sin esfuerzo gracias a la dirección asistida.

Este americano todo uso lo mismo nos sirve para viajar por autopistas, subir puertos de montaña, trepar por laderas y remolcar caravanas sin síntomas de fatiga, pero en su contra hay que decir que también es infatigable a la hora de consumir gasolina. El Chevrolet Blazer es importado por la firma Import-Dir S.A. de Madrid, con domicilio en la calle Antonio Leyva número 23 y con teléfonos: (91) 269 34 15 y 469 78 06. ○

Fotos: José A. Díaz

FICHA TÉCNICA

CHEVROLET BLAZER	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	4.300
Árbol de levas	1, central
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	162 CV (119kw) / 4.000
Par máximo / r.p.m.	31,8 mkg (312Nm) / 2.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera, engranable a las 4
Caja de cambios	Automática de 4 velocidades
DIRECCIÓN	
Sistema	Circulación de bolas asistida
Diámetro de giro (m)	11,5
FRENOS	
Sistema (Del./Tras)	Discos ventilados/tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Indep. barras de torsión
Trasera	Eje rígido, ballestas
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.680
Largo/anchura/altura (mm)	449/166/160
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	-
Velocidad Máxima (km/h)	170
Consumo Urbano (l/100 km)	-
A 90 km/h (l/100 km)	-
A 120 km/h (l/100 km)	-

CITROËN XM V6 24V

EL SEÑOR DE LAS VALVULAS

La incorporación de la culata de cuatro válvulas por cilindro en el motor V6 del XM da como resultado unas prestaciones hasta ahora desconocidas en un modelo del emblema del doble chevron. El XM V6.24 es el Citroën más rápido producido en serie.

PERO no sólo por sus prestaciones se caracteriza el alto de gama del fabricante francés. El coche se ofrece de serie con un equipamiento específico, denominado Exclusive, donde no falta ni el radiocasette. Por un precio que ronda los 5.650.000 pesetas, el XM 24 válvulas incorpora inserciones de madera en diversas zonas del salpicadero y paneles de las puertas, tapicería de cuero, climatización automática, auto-radio con mandos en el volante o reglaje eléctrico de los asientos, por nombrar lo más significativo de una lista interminable de detalles de lujo; hasta el apoyabrazos delantero central se regula en altura apretando un botón.

El nuevo motor V6 con la culata multiválvulas desarrolla una potencia de 200 caballos, es decir, treinta más que el V6 de doce válvulas. Dicha potencia es capaz de «mover» la tonelada y media que pesa el último Citroën de una forma sorprendente. Aunque las cifras de recuperación son similares a las del motor de 170 caballos, la aceleración y velocidad máxima son claramente superiores. Pasa de cero a cien en ocho segundos y en una autopista -alemana- tiene una punta de 235 kilómetros por hora, la mayor alcanzada por un Citroën de producción en serie.

A pesar de que es un motor multiválvulas, y a priori pudiera pensarse en una respuesta poco brillante a bajas revoluciones, lo cierto es que a la hora de recuperarse en marchas largas los datos no son malos; un sistema de acústica variable en el colector de admisión es el responsable. El mejor rendimiento de este motor se obtiene por encima de las tres mil revoluciones por minuto hasta prácticamente el corte de inyección (casi 6.500 rpm.). En esas circunstancias, la respuesta es inmediata, el sonido del motor es el característico de un seis cilindros y es posible adelantar camiones de seis en seis sin la menor pega.

El incremento de potencia ha hecho necesario reforzar el embrague y el diámetro de la barra estabilizadora trasera es un milímetro más grande. En el interior, ade-

más de las incrustaciones en madera y la tapicería de piel, el XM 24 válvulas tiene unos asientos delanteros que recogen mejor el cuerpo y es factible modificar el apoyo lumbar. Por fuera, se le reconoce por las llantas de aleación de efecto turbina, unas discretas siglas en los laterales -V6.24- y los espejos retrovisores exteriores que van pintados del mismo color que la carrocería.

En cuanto a los órganos mecánicos como frenos, dirección y suspensión, son los mismos que los de su hermano el V6. Lleva sistema antibloqueo de serie, la suspensión es la denominada hidractiva con dos posibilidades de reglaje -automático y deportivo- y el sistema de dirección es con asistencia variable. El volante se mueve con un dedo y al soltarlo las ruedas vuelven a su posición normal. Sin embargo, resulta demasiado sensible y al



VIRTUDES

- Confort de marcha
- Prestaciones
- Equipamiento

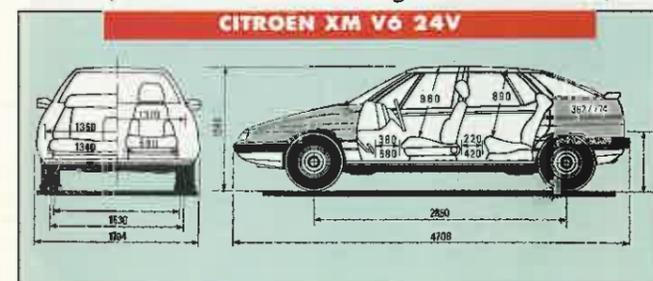
CITROËN XM V6.24
PRECIO: 5.648.595 PTAS.

DEFECTOS

- Tacto de la dirección
- Rueda de repuesto accesible
- Montantes delanteros gruesos

PRUEBA

Motor 16



FUERZA PROGRESIVA

Con la incorporación de la culata de veinticuatro válvulas, la potencia llega a 200 caballos. Por fuera, se le reconoce principalmente por las nuevas llantas de aleación.



FIGHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante cadenas. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.975 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 milímetros. Carrera del cilindro: 73 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 200 caballos (147kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 26,5 mkg. (260 Nm.) a 3.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm.: 8,9 Km/h. En 2ª a 1.000 rpm.: 15,4 Km/h. En 3ª a

1.000 rpm.: 22,6 Km/h. En 4ª a 1.000 rpm.: 29,2 Km/h. En 5ª a 1.000 rpm.: 36,9 Km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica variable. Vueltas de volante entre topes: 3,26. Diámetro de giro: 12,5 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo seudo McPherson y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, brazos tirados y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos 205/60 ZR 15. Llantas de aleación de 6J x 15".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.475 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

FRENTE A SUS RIVALES

La competencia del XM 24 válvulas puede ser muy numerosa si tenemos en cuenta que la mayoría de los principales fabricantes tiene un motor de seis cilindros con culata de cuatro válvulas por cilindro, pero los diversos modelos tienen la clásica carrocería de tres volúmenes. El XM, por ser un dos volúmenes, tiene menos rivales que se centrarían en el nuevo Saab 9000 2.3 y el Renault 25 Turbo, ambos con motores turboalimentados.

menor giro el coche enseguida se mueve; una vez superado el periodo de adaptación resulta comodísimo. El aro del volante está recubierto en piel.

El comportamiento del Citroën XM es excelente. Por una parte, los pasajeros acusan menos las irregularidades de la carretera por la suspensión hidractiva si

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio	16,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	9,0
En conducción rápida	18,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,4
A 140 km/h de cruceo	13,5
A 180 km/h de cruceo	19,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	535

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	234,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,0
1.000 m salida parada	28,8
De 0 a 100 km/h	8,4
Recorriendo (metros)	137,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
recorriendo (metros)	224,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,3
recorriendo (metros)	339,3



INTERIOR LUJOSO

Madera y otros detalles de lujo no faltan. En el cuadro de instrumentos hay un indicador de la temperatura del aceite.

lo comparamos con otro modelo de la competencia, sobre todo si ponemos el mando en la posición automática. Por otra, la estabilidad está en un primer nivel y no se observan reacciones extrañas incluso en las peores condiciones. Pero con el Citroën XM V6.24 no es una estrecha carretera de montaña su mejor terreno, lo ideal son las buenas autopistas donde se desenvuelve brillantemente.

Críticas como que la rueda de repuesto vaya situada debajo de la carrocería o que los montantes delanteros de la carrocería sean más grandes de lo que suele ser habitual, quedan en un tercer plano.

Javier Gutiérrez
Fotos: Alfonso J. Nieto

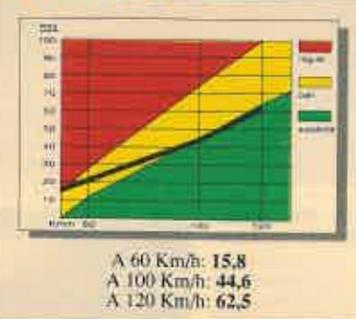
DATOS DEL COMPRADOR

Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62 28007 Madrid Teléfono (91) 585 11 00
Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

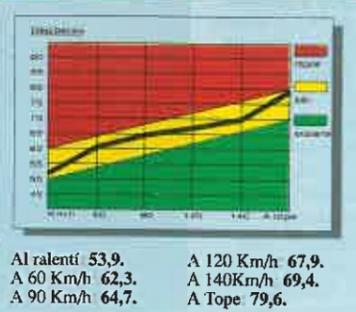
EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Manómetro de aceite	NO
Termómetro de agua	SI
Indicador carga batería	NO
Ordenador de viaje	SI
Volante regulable	SI
Faros antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Asiento regulable en altura	SI
Asientos regulables eléctricamente	SI
Retrovisores regulables eléctricam...	SI
Mando a distancia apertura puertas	SI
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	---

FRENOS



SONORIDAD



¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla: Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedor de primera mano en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sencillos, a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 296490 - 350112 - 395208
Apartado 5007 • Telex: 65107 • Telefax: 387074
Telegramas: Filtrax Mann
50014 - ZARAGOZA (España)

VENTAS DE AUTOMOVILES

LOS SOCIALISTAS NO CREEN EN LA CRISIS

Las cargas fiscales que soporta el automóvil tienen distinta consideración en el mundo político; mientras los socialistas piensan que «no es determinante» en las ventas de coches, la oposición dice que se está «ahogando» al sector.

A pesar del descenso de las ventas de automóviles, que en el último mes de octubre fue del 20 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior, y las alarmantes voces de los fabricantes sobre una situación que puede degenerar en regulaciones de empleo y ajustes de producción, el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso considera que «el sector está sobredimensionado y se produce más de lo que el mercado puede absorber».

Eso es lo que opina, Isidoro Gracia Plaza, diputado socialista, miembro de la Comisión de Industria de la Cámara Baja y antiguo empleado de Citroën como experto en ingeniería de instalaciones.

Para el representante del PSOE, la actual situación no se explica «por una causa racional, sino por un estado de ánimo», que lleva a los potenciales compradores de coches a esperar y ver cómo se decanta la situación en el Golfo Pérsico. En este sentido, Gracia cree que la política económica restrictiva iniciada por el gobierno el año pasado, con la elevación del coste del dinero, el alza de los tipos de interés en los créditos y el encarecimiento de los combustibles «no es un factor determinante» en el descenso de las ventas y justifica esta argumentación al afirmar que a finales de 1989 se vendían los coches a un tipo de interés todavía mayor y las ventas no se vieron afectadas.

El diputado socialista se ratifica en que no hay crisis, «el potencial de España -dice- es de 800.000 vehículos al año» y asegura que «la demanda tiene que estabilizarse y no se puede inflar permanentemente». «El Gobierno -prosigue- no puede fomentar una situación que no se

corresponde con la potencialidad del país».

Isidoro Gracia tiene claro que, aunque no hay crisis sí puede haberla en uno o dos años, en parte debido a una recesión económica de carácter mundial. Lo que ocurre actualmente es una caída coyuntural y a unos meses vista. Buena prueba de ello, dice, es el interés que despierta nuestro país en las multinacionales con sus estudios de planes de inversión y la reciente OPA de Citroën sobre la parte de capital que no controlaba en su factoría de Vigo.

En cuanto a las fuertes cargas impositivas que rodean al automóvil y en especial el IVA, reconoce que es una fuente importantísima de recaudación para el Gobierno, por lo que resulta muy difícil que se toque. A pesar de esta afirmación, Isidoro Gracia anuncia que para finales de este año «bajará el IVA en el mercado de segunda mano y durante el 91 se tocará el del segmento del utilitario».

Fuentes consultadas por Motor 16 en el Ministerio de Hacienda, aseguraron que de cara al Mercado Unico, «tendrá que haber una armonización fiscal de aquí al 93 en los impuestos indirectos, y el tipo de IVA aplicado a los coches, al ser el más caro de la Comunidad Europea, lo lógico es que tienda a bajar para converger con el de los demás países».

Además, el propio Solchaga, en el debate de totalidad de los Presupuestos Generales del Estado en el Congreso, afirmó que, dado el carácter restrictivo de los presupuestos, el sector público no necesitará acudir tanto a emitir deuda, por lo que no se va a necesitar tanto dinero y habrá una bajada en los tipos de interés. Eso sí, dejó bien claro, siempre y cuando la



CARLOS SOLCHAGA
Ministro de Economía.



ISIDORO GRACIA PLAZA
Diputado socialista.



JUAN JOSE UNCETA
Senador del Grupo Popular.



ENRIQUE F. LANGUILHOAT
Secretario General de ANFAC.



bajada no suponga un rebrote inflacionista.

El ministro Solchaga, que conoce bien el sector, no en vano fue el responsable de los planes de consolidación cuando detentaba la cartera de Industria, con subvenciones a la inversión, líneas de créditos blando y medidas laborales de ajuste de plantilla no traumática, mantiene periódicos contactos con su grupo parlamentario, con quien intercambia información sobre los temas, entre otros, que afectan al sector.

LOS socialistas consideran que el potencial de España es de 800.000 vehículos al año

La oposición parlamentaria al PSOE discrepa, como es lógico, del análisis que hacen los socialistas sobre el problema, y el diputado del Partido Popular, Gabriel Díaz Berbel, dice que «el Gobierno empezará a tomar medidas cuando el sector esté en alerta más que roja».

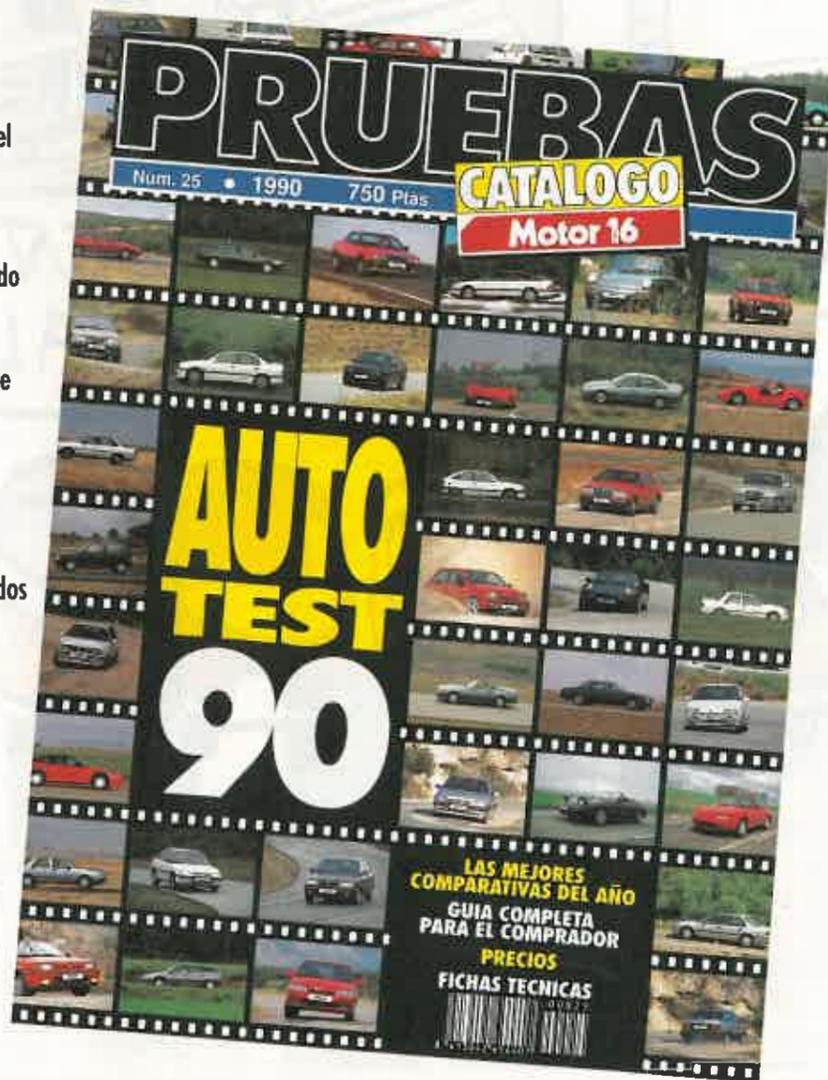
Este diputado granadino, vinculado al automóvil a través de empresas familiares, ha sido uno de los pocos «Padres de la Patria» que ha presentado algunas iniciativas parlamentarias sobre el mundo del automóvil. En 1988, Díaz Berbel,

CATALOGO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

PRUEBAS

- ▶ Las 100 mejores pruebas individuales.
- ▶ Todas las comparativas del año.
- ▶ Los 50 modelos más deseados de todo el mundo comparados entre sí.
- ▶ Pequeños y grandes frente a sus rivales.
- ▶ Más de diez mil datos técnicos.
- ▶ Virtudes y defectos de todos los modelos probados.



presentó una proposición no de ley, que fue aprobada por unanimidad, en la que se instaba al Gobierno a favorecer la conservación del Parque Móvil de valor histórico y autorizar la circulación de estos vehículos siempre que las condiciones técnicas lo permitan, así como, modificar el sistema tributario reconociendo a estos automóviles el valor que representan para el patrimonio histórico nacional. Díaz Berbel se lamenta de que, a pesar de que fue aprobada en la anterior legislatura aún no se ha hecho nada sobre este tema.

Pero al margen del Patrimonio Histórico, el diputado popular, con la gracia propia de su tierra, asegura que «cuando se entrega un vehículo se está poniendo en circulación un inspector de Hacienda, ya que se paga por todo lo relacionado con los coches. Al ayuntamiento por el impuesto de circulación, a Tráfico al matricular un vehículo, al echar gasolina, en las multas, en los talleres por el impuesto, en las piezas de recambio, por el IVA, etc.»

Según el representante del Partido Popular y próximo candidato a la Alcaldía de Granada, «el Gobierno se aprovecha del deseo del español por poseer un coche y está estrujando la naranja demasiado. Sería necesario un cambio de la política impositiva y acercarse gradualmente a la que tienen los demás países europeos».

Gabriel Díaz Berbel cree que al Ejecutivo «se le ha ido la mano con el anuncio de las medidas restrictivas y esto puede crear una sensación de pánico, en un mercado como el español, muy sensibilizado por la competencia y puede suponer

CUANDO se entrega un vehículo se está poniendo en circulación un inspector de Hacienda» dice la oposición

un peligro para el medio millón de puestos de trabajo directos que genera».

Su compañero de partido, aunque no de Cámara, el senador Juan José Unceta, coincide básicamente con Díaz Berbel y afirma que «el Gobierno tiene que bajar la fiscalidad del automóvil y así, ayudar a un sector que se está ahogando». Unceta, un ex directivo de Fasa Renault de Valladolid, asegura que esta «crisis va a ser pasajera, durará dos o tres años, pero provocará un descenso del empleo», su mayor preocupación.

De lo que sí es muy consciente es de que «las empresas no van a retornar a la situación de 1988, año de producción his-

tórica, aunque el mercado lo demande. Las propias empresas van a medir su expansión más equilibradamente de lo realizado hasta ahora». El senador popular está convencido de que el Gobierno debe ayudar al sector a través de una bajada del IVA, ya que «al automóvil hay que favorecerlo porque es la gallina de los huevos de oro fiscal e industrial».

Los restantes grupos políticos del parlamento consultados por Motor 16, apenas si han analizado la cuestión, aunque aseguraron que empiezan a tomar conciencia de una situación que afecta a cerca de un millón de puestos de trabajo, entre empleos directos e indirectos, y que supone la primera industria del país y el primer exportador.

La propia asociación de fabricantes ANFAC, al comentar los últimos resultados del mes de octubre, asegura que la caída en las ventas se debe al mantenimiento de las restricciones al crédito, el elevado coste del dinero, a «un cierto» enfriamiento de la economía y al encarecimiento del combustible, pero descarta que una de las causas fuese la saturación del mercado, ya que la densidad de coches por habitante en España es inferior a la media europea.

El secretario general de ANFAC, Enrique Fernandez-Laguilohat, afirma que los datos reflejan «una situación difícil, todavía no preocupante, que provocará que los fabricantes ajusten su producción a las ventas y si la exportación no asume esta producción, puede haber regulaciones de empleo».

German Camarero

EL ROLLS DEL DIPUTADO

GABRIEL Díaz Berbel, es un animoso diputado del Grupo Popular por Granada, portavoz de la oposición en el Ayuntamiento de esta ciudad y próximo candidato a la alcaldía de su partido político, gran aficionado a los coches. En su casa tiene un Ford Escort, un Nissan Patrol y dos motos con las que, en compañía de su mujer, suelen desplazarse por la capital andaluza. Pero la mayor ilusión de su vida era la de poseer un Rolls-Royce y hace tres años, con el apoyo de su familia, compró en Alemania un Rolls-Royce Silver Spirit procedente de un sultanato del golfo Pérsico, al que después de algunas reparaciones dejó en perfecto estado. Díaz Berbel no sólo disfruta él de esta lujosa joya, sino que desde hace tiempo pone el vehículo a disposición de todos aquellos granadinos que, carentes de medios económicos, vayan a contraer matrimonio y así puedan disfrutar, aunque sólo sea por un día, del placer de llegar a la iglesia en un Rolls.



Cx 0,26: un aire nuevo sopla en Opel.

Ya nadie duda que la aerodinámica en un coche es un factor primordial. Y es fácil comprender el porqué. Hace unos años, con un coeficiente aerodinámico Cx de 0,40, eran necesarios 35 CV de potencia para alcanzar 120 Km/hora. Hoy

en día, con un Cx de 0,26, récord mundial del nuevo Opel Calibra, tan sólo son necesarios 26 CV. Gracias a esta mejora en el coeficiente de penetración aerodinámica se consigue un ahorro del 25% de potencia y una sustanciosa reducción en el consumo.

En Opel, todos nuestros modelos están entre los más aerodinámicos de su clase. Por ejemplo, el Kadett GSi con un Cx de 0,30, el Vectra con 0,29 y el Omega con 0,28.

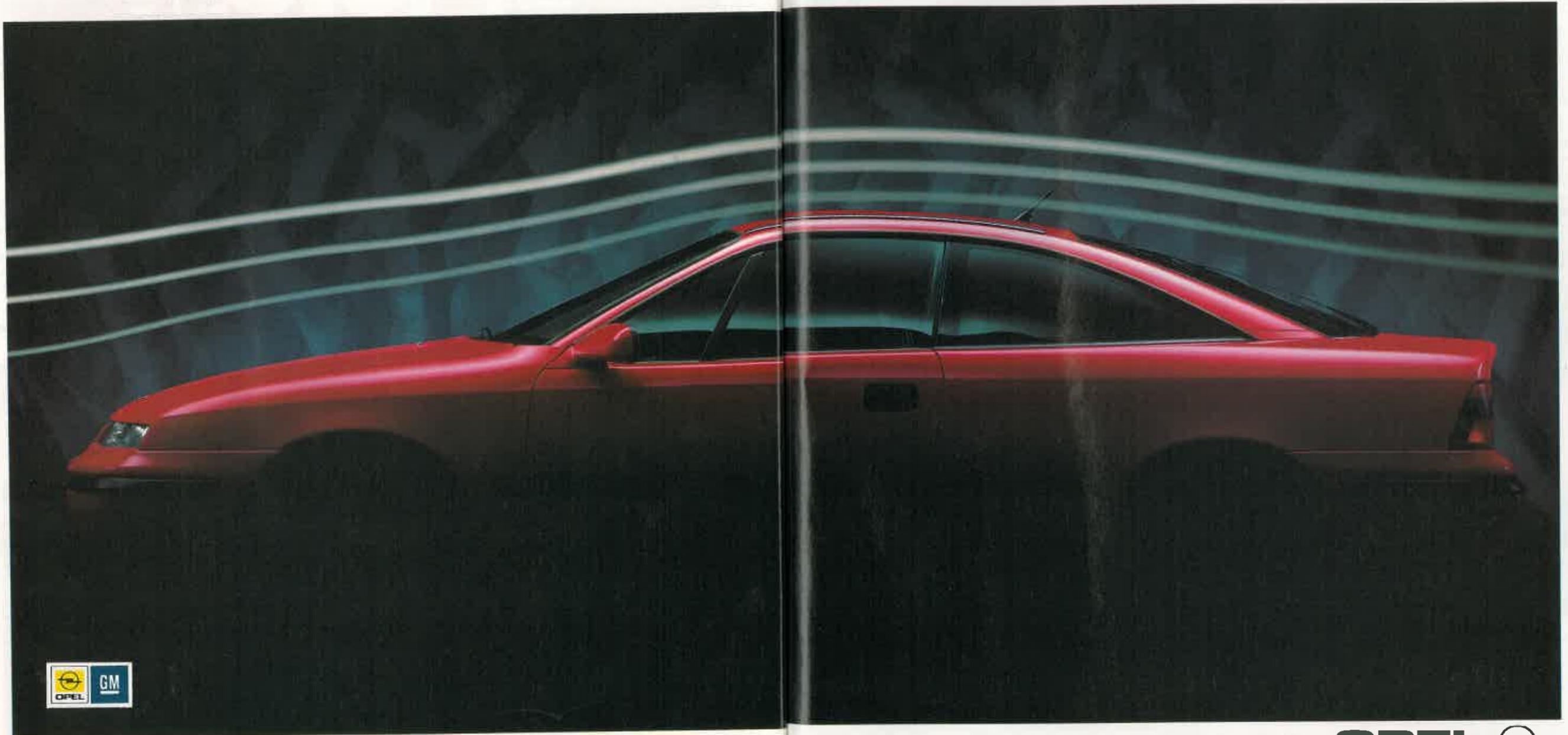
Pero en nuestros coches la aerodinámica no lo es todo. En cada Opel la Ingeniería Alemana juega un papel fundamental a favor de la funcionalidad y el confort. Sin olvidar algo muy importante: el

resultado debe ser exclusivo. Rebatiendo, de una forma atractiva, la teoría de que todos los coches diseñados en el "túnel de viento" son iguales.

¿Nota Vd. el aire nuevo que sopla en Opel?



¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

ASTON MARTIN V8 5.4

PERFECCION ARTESANA

LOS Aston Martin forman parte de la leyenda del automóvil. Setenta y cinco años de gloriosa historia avalan a unas creaciones que van más allá de la mera fabricación de coches. El último en llegar ha sido el Virage deportivo equipado con el fabuloso motor de 5.4 litros y configuración de ocho cilindros en V. Se trata de un lujoso coupé donde el estilo clásico se junta con los últimos avances tecnológicos, permitiendo al estilizado Virage alcanzar una velocidad de 250 kilómetros por hora y disponer de un registro de aceleración de tan sólo quince segundos hasta alcanzar los 161 kilómetros por hora.

Realizado totalmente en aleación ligera, este motor adopta una inyección electrónica que mejora los consumos y la res-

En una época dominada por la robótica y los automatismos, todavía es posible encontrar coches fabricados y montados artesanalmente.

Uno de los más representativos es sin duda el nuevo deportivo Aston Martin Virage con más de trescientos caballos bajo su elegante capó.



puesta a cualquier régimen, además de disponer de una distribución de cuatro válvulas por cilindro. Con bajos de locomotora y una potencia de 330 caballos, el sabor de los clásicos deportivos está asegurado. Muy preocupada por las más recientes normas anticontaminantes, la casa de Newport Pagnell (Buckinghamshire) ha desarrollado este propulsor en colaboración con la empresa norteamericana Calaway Engineering de Connecticut.

Respecto al anterior modelo, el V8, es-

UN ENCANTO ESPECIAL

En el nuevo Virage se ha conservado todo el sabor tradicional de Aston Martin pero sin renunciar a la última tecnología.





HEREDERO DE UNA TRADICION

Después de veinte años, la marca británica ha realizado un modelo totalmente nuevo, sustituto del legendario V8.

te Virage ha sido diseñado para ser más ligero, más aerodinámico y conservar a la vez todo el atractivo de la marca, tanto para sus incondicionales como para una nueva clientela más joven. El resultado ha sido una carrocería bastante tradicional en sus formas pero con un coeficiente aerodinámico Cx que no llega a 0,30.

También se han rediseñado las suspensiones, sobre todo la trasera, recibiendo un puente fundido en una sola pieza de aleación sustentada por piezas de aluminio; esto ha permitido utilizar unos impresionantes discos de freno, montados los posteriores en las ruedas y no a la salida del diferencial para mejorar su refrigeración.

Como no, los interiores del Aston Martin han recibido tanto esmero como su diseño mecánico, ostentando el fastuoso acabado que tanto enorgullece a la marca y a sus clientes. Los asientos están forrados con el exclusivo cuero Connolly seleccionado y cosido a mano por verdaderos artesanos. El salpicadero recibe por su par-

UN MUSEO SOBRE RUEDAS



La pasión por los automóviles puede llegar a cualquier límite. Alguien, alguien con mucho dinero evidentemente, ha coleccionado pacientemente todas las versiones que del V8 ha realizado Aston Martin. En la fotografía pueden verse nada menos que veinte años de la producción realizada minuciosamente en la factoría de Buckinghamshire. Para hacerse una idea de la diferencia con otros constructores, valga como ejemplo el hecho de que del nuevo Virage se montan tan sólo seis unidades por semana, es decir, una al día. Por ello, estos nueve coches, que además poseen números de fabricación consecutivos, suman muchas horas de auténtica artesanía del automóvil.

Este museo rodante puede considerarse sin embargo como una excelente inversión para su desconocido dueño de la King Road londinense, pues ya está valorado en unos mil cuatrocientos millones de pesetas.

te unos trabajados paneles de nogal que contrastan con los más sofisticados instrumentos electrónicos, ordenador de viaje o el aire acondicionado.

Haciendo un poco de historia se entiende esta especial forma de contemplar la fabricación de automóviles. En 1913, en pleno auge del automovilismo deportivo, dos entusiastas llamados Lionel Martin y Robert Bamford quisieron ofrecer una réplica británica a los míticos Bugatti. El resultado no pudo ser más brillante y, tras ganar una carrera en cuesta llamada Aston Clinton Hill Climb, la marca quedó definitivamente bautizada como Aston Martin. Eran los tiempos en que cualquier excusa era válida para establecer récords de velocidad, resistencia, etc, y pronto el escudo de las alas desplegadas se sumó a los mejores coches que giraban los sábados en el anillo de velocidad de Brooklands.

La llegada de los años veinte trajo para Aston Martin cambios radicales. A.C. Bertelli se hizo cargo de la firma y, con la colaboración de W.S. Renwick, lanzó un nuevo modelo con motor de 1,5 litros con árbol de levas montado en la culata que evolucionó hasta convertirse en el legendario International, un revolucionario deportivo que pronto destacó por su fiabilidad y estabilidad. Desde entonces Aston Martin ha ocupado un lugar de honor entre los aficionados, y ha hecho historia con los inolvidables y buscadísimos DB, verdaderos tesoros para los fanáticos de la marca y que han tenido como clientes a personajes tan distinguidos como el agente secreto 007 o el mismísimo Príncipe Carlos de Inglaterra.

El recién llegado Virage supone el primer modelo completamente nuevo ofre-



FIDELIDAD AL V8

Para impulsar al espectacular deportivo se ha recurrido a un ocho cilindros de 330 caballos.



LUJO ARISTOCRATICO

El Aston Martin hace honor a su sangre azul con unos acabados fuera de serie.

cido por Aston Martin en los últimos veinte años. El Virage, cuya primera versión vio la luz en 1988, es el encargado de tomar el relevo al V8, modelo que más éxito ha registrado durante la historia de la marca. El dos puertas tendrá próximamente una versión descapotable denominada Volante en la que Victor Gauntlett, Director General de Aston Martin, tiene puestas muchas esperanzas. No en vano es un gran entusiasta de los convertibles.

Otro modelo que la marca inglesa tiene en proyecto es una versión muy potenciada a base de dos turbos que ya podrá verse en el Salón de Ginebra a principios de marzo.

También Aston Martin tiene sobre sus mesas de diseño un proyecto de coche más popular y asequible. Se trataría de una berlina cuyo precio rondaría los cinco millones de pesetas y que pondría a la marca al alcance de una clientela bastante más amplia que la actual. No hay que olvidar que los Virage cuestan más de veinticinco millones de pesetas, un precio de ficción para la mayoría de los automovilistas.

Juan Luis Soto



El Golf GTI no adelanta, supera.

Cuando la mayoría se conforma con verlo adelantar, quien lo conduce sabe que su Golf GTI además lo está superando todo.



Porque cuenta con una

mecánica privilegiada. Técnica-mente lo más avanzado en motores a inyección de hasta 160 CV. Y con la más amplia gama que comprende el GTI, el 16 válvulas, el G60 y el Turbo Diesel Intercooler.

Lo está superando todo con su legendaria fiabilidad y comportamiento de marcha. No en vano su sistema de suspensiones y su tren de rodaje se han ganado el reconocimiento de los críticos.

Lo está superando todo con su completo equipamiento deportivo. Y con la posibilidad de incorporar opcionalmente frenos ABS, aire acondicionado, Sistema Antideslizante EDS, etc.

Gama Golf GTI

Golf GTI: 112 CV

Golf GTI 16V: 139 CV

Golf GTI G60: 160 CV

Golf GTD Turbo Diesel Intercooler: 80 CV

Gama Golf GTI desde 1.900.000 pts PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.



**Volkswagen
Golf GTI**



COMPETICION

ESTOY interesado en obtener información sobre un modelo de coche, el Peugeot 205 GTi 1.6. Creo que se han fabricado varias versiones del mismo, pero ignoro si la que contaba con un motor de 115 caballos se ha comercializado en nuestro país. También me gustaría saber cuáles son las diferencias que existen entre ambas.

El motivo de mi interés en este modelo es debido a que tengo la intención de participar el próximo año en el Volante Racc. En la actualidad poseo un 205 GTi 1.9 y creo que me veo obligado a cambiarlo por un Peugeot 205 GTi 1.6. Me gustaría saber si se puede tomar parte en esta competición con mi coche si se le cambiase el motor por un 1.6 o si directamente tendré que cambiar de automóvil.

Antonio García
Barcelona

R.- Es cierto que el Peugeot 205 GTi 1.6 se ha comercializado en dos versiones de 105 y 115 caballos. El primero en aparecer fue el modelo de 105 caballos y se presentó en marzo de 1984. Sin embargo, las primeras unidades no llegaron a nuestro país hasta diciembre del mismo año, confirmándose como el GTi más rabiosamente deportivo del momento. En febrero de 1986 aparecía la denominada serie 2 del 205 GTi con motor de 1,6 litros. El nuevo modelo era igual que el anterior pero tenía diez caballos más y situaba su potencia en 115 caballos. Las mejoras realizadas en la distribución y el aumento del diámetro de las válvulas y su alzado fueron el motivo de este incremento de potencia.

Referente a su segunda pregunta, nos tememos que va a tener que cambiar de coche para correr el Volante Racc. El GTi 1.9 tiene algunas modificaciones en el bastidor frente al modelo 1.6 que afectan a las suspensiones y a los frenos. Realizar todas las modificaciones le saldría más costoso que cambiar de coche y además tendría que homologar-

lo. En cualquier caso, para más información puede ponerse en contacto con el RACC, en donde con toda seguridad, le van a informar a la perfección sobre el tema. RACC: C/ Travesera de Gracia número 30. 08021 Barcelona. Teléfono (93) 2093690.

PROMOCIONAR EL KARTING

EN el número 366 de su revista pude leer el editorial del Sr. Mallo en el que se resaltaba la importancia de la victoria de Carlos Sainz en el Mundial de Rallyes para potenciar a futuros pilotos. El sr. Mallo supone que gracias a Carlos se van a emprender «programas-trampolín» para las nuevas generaciones motorizadas. El motociclismo ya ha conseguido lo que el automovilismo quiere y necesita, esto es, cantera. Si cogemos una revista de motos, podemos observar la de Criteriums que hay para los jóvenes pilotos. Cierto es que el motociclismo tiene más posibilidades ya que se puede



conducir una Mobylette desde los 14 años y que en cambio sólo a partir de la mayoría de edad se puede conducir un coche.

Però tenemos un vehículo que se puede conducir desde temprana edad: el kart. Es realmente éste, y no otro, el trampolín que el automovilismo necesita. Y es que todo entendido sabe que la base es lo más importante para un buen futuro. Por lo tanto, desearía, por el bien del automovilismo, que se tomase más en serio el karting y ya veremos cuántos nuevos «Sainz» aparecen.

Roberto Sintés
Valencia

RECUPERAR EL INTERES

EL sr. Juan Gutiérrez, de Sevilla, nos hace llegar esta carta en la que pone de manifiesto algunas opiniones con las que según él, la categoría de 500 cc volvería a convertirse en la reina del Mundial de Motociclismo.



Las motos de la categoría de 500 centímetros cúbicos han dejado de ser las reinas del Mundial de Velocidad debido a las siguientes causas: la dificultad de conducción, debido en gran medida a la falta de elasticidad de sus motores, y el elevado coste de las motos.

Las soluciones que se han propuesto pasan por reducir la cilindrada a 375 centímetros cúbicos o por sustituir las 500 por las Superbikes. Otras alternativas son las de limitar el diámetro de los carburadores, usar gasolina de 96 octanos, utilizar motores bicilíndricos, etc. Estas soluciones permiten disminuir la potencia, pero no mejoran ni la elasticidad de los motores ni reducen el precio de las motos.

Las alternativas que yo propongo pasan por limitar la velocidad de rotación de los motores mediante el corte del encendido. Así por ejemplo se podría limitar la velocidad de rotación de los motores a 11.000 revoluciones por minuto, lo cual les permitiría obtener una potencia total de más de 150 caballos. Esta medida tendría como efectos mejorar la elasticidad del motor, conseguir una gran igualdad entre todas las motos, igualdad entre los pilotos, costes mucho menores, ya que los motores serían mucho menos sofisticados y requerirían menos personal para ponerlos a punto. También se producirían menos averías y los motores tendrían una mayor duración.

Otra de las soluciones que creo que serían interesantes sería la de limitar la dureza de la goma empleada en la fabricación de los neumáticos.

Por último nos queda la cuestión del actual sistema de puntuación. Sería conveniente aumentar la diferencia de puntos entre el primer clasificado en una carrera y el segundo, lo cual permitiría recuperar puntos fácilmente ganando carreras. Además de todo esto, sería conveniente poder descontar los peores resultados.

J.G. de Cepeda
Sevilla

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. 1. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- BMW Z-1. Tres meses uso.
- BMW 325-1. 46.000 km.
- BMW 535-1. Full equipo. Año 88.
- BMW 730-1. Año 87.
- BMW M-3. 42.000 km.
- Ford Sierra Cosworth. 13.000 km.
- Ford Sierra 2.0 I. G. 43.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX. 63.000 km.
- Innocenti de Tomaso. Año 82.
- Jaguar XJ-6 4.2. Año 82.
- Lancia Thema I. E. Año 87.
- Lancia Delta 1.6-T. 40.000 km.
- Malaga Inyección. Cinco 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 R-25 V6 Turbo. 62.000 km.
- Renault R-21 TXE. A. A. 46.000 km.
- Renault R-11 Turbo. 58.000 km.
- Renault R-18 Diesel. Familiar. Año 84.
- Renault 5 Oasis. 6.000 km.
- Volkswagen Golf GTI 16V. 53.000 km.
- Volkswagen Classic. M-GZ.
- 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

¡Qué idea!

LANCIA Y-10

Vagma, s. a.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	156 Km/h.
GTLe.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

Lancia-Concesionario

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

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 88 44

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

Desde 1.035.650 ptas.

Gusta a la Gente que Gusta

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

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

MOTO
BMW 65 LS
EN MUY BUEN
ESTADO.
500.000 PTAS.
Tel: 2 62 24 19
(noches)

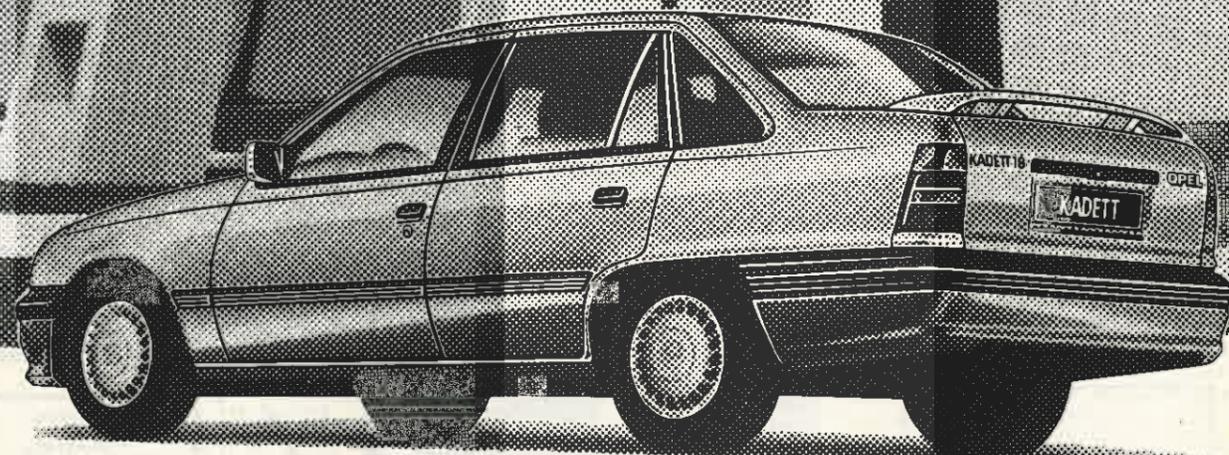
OPEL KADETT

LA SEDUCCION DE LA INGENIERIA ALEMANA

AHORA
**100.000 PTAS.
MENOS**

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

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



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL
**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S. A.**

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

AUTOTODO, S. L.

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

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona, 298
Tel. 552 53 00
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)
Ctra. de Villaverde a Vallecas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES
AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**CALLERES
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
Ciriolo Palomo, 16. Tel. 352 31 52. POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 - D. Esquerdo, 108 - Tel: 561 48 00 - Fax: 561 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

BMW 325i, aire, techo corredizo, servodirección, llantas, más extras, 12 meses de garantía. 2.400.000 ptas. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI, M-LL, sólo exposición. Garantía 12 meses Volkswagen, 3.000 km. 1.750.000 ptas. Total matriculado. Azcona, 62.

SIERRA Cosworth, 13.000 km. Teléfono: 549 57 88.

ALFA 33 1.5 Q.V., gris metalizado. 890.000 ptas. Tel.: 549 64 71.

BMW 320i Cabrio «Baur», blanco, 1987. 2.700.000 ptas. Azcona, 62.

BMW 325i, cuero, aire, ABS, techo, llantas, instalación teléfono. 2.300.000 ptas. Entrenado en España, 1986. Garantía. Azcona, 62.

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 850i y Z1 vendiendo 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 turbos éste te convencerá. Tel.: (96) 588 85 48.

VENDO todoterreno Aro. 10.4 Sport. B-JW. Teléfono: (93) 784 06 25 noches.



TAYRE

MAZDA MX 5 LSD

Seminuevo

Año 90, EXTRAS

Príncipe de Vergara, 253

457 76 34 - 269 94 63

AUTO-MASER

Opel Kadett 1.8 GT, 89 1.250.000 ptas.

Suzuki SJ 413, 89 975.000 ptas.

Ford Fiesta XR2, 85 750.000 ptas.

Ford Sierra 2.0 I Ghia, A.A., D.A., 89 1.525.000 ptas.

Renault 21 GTD Turbo, A.A., 88 1.500.000 ptas.

Peugeot 205 SRD, D.A., A.A., 87 850.000 ptas.

Renault 5 Baccara, muchos extras, 88 1.100.000 ptas.

Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

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

PORSCHE 911 Turbo 3.3, blanco. Tel.: (911) 43 78 13 42 06 10.

BMW 325i, estupendo. 2.650.000. Tel.: (911) 43 78 13.

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

Blanco. Teléfono: 733 78 07. Garantía 18 meses.

PORSCHE 944 blanco. A. acondicionado. 2.400.000 ptas. Procedente mercado nacional (no importación paralela). Garantía 6 meses. Turbomóvil, S. A. Teléfono: 733 73 97.

PARTICULAR vende turismo Audi Quattro (200 CV) octubre 85, impecable, aire acondicionado, frenos ABS, elev. eléctrico, cierre centralizado, alarma, equipo musical, llantas Ronal "8", con neumáticos P-7F, ordenador multifuncional, sensacional, toda prueba. Precio: 4.500.000 ptas. Tel.: (964) 21 16 41. Vte. Edo.

MERCEDES 250 CE Coupe. Cuero. Precio: 1.250.000. Teléfono: 270 15 15.

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

AUDI Coupe GT full equipe. 1.500.000. Tel.: 270 11 18.

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

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



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

SEAT IBIZA - 5 PUERTAS - AÑO 1990 - M-KV
POR SOLO: 795.000 PTAS

¡AHORRESE MAS DE 400.000 PTAS

GARANTIA SEAT DE COCHE NUEVO
FINANCIACION IDENTICA A COCHE NUEVO
"UNIDADES LIMITADAS"

ABRIMOS: SABADOS TODO EL DIA. DOMINGOS Y FESTIVOS MAÑANA SR. MORENO

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

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. Vendido por cambio capricho. Teléfono: (93) 885 29 53 noches.

1987 Porsche 911 Carrera Cabrio. 5.800.000 ptas. Garantía 1 año. Procedente de la empresa Turbomóvil, S. A. Contactar tel.: 733 73 97.

SEMIESTRENO: Toyota Supra 3.0 Targa. 4.500.000 ptas. Full equipo. 25.000 km.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



RONAL TARGA mama BRAID ZENDER BBS

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



VEN A VERNOS Y ¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!

AUTOMOVILES



TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO SURTIDO EN VEHICULOS DE IMPORTACION



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

C.A.N., S.A. NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

NUEVOS: OFERTAS INTERESANTES
MERCEDES, FORD, AUDI, VW, LANCIA

OFERTAS INTERESANTISIMAS:
VOLKSWAGEN, BMW, MERCEDES, RENAULT, ETC...
OCASION, PROVENIENTES DE CAMBIO
IMPOSIBLE RELATAR. STOCK PERMANENTE V.Q.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22

NOVEDAD NACIONAL



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



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

SEDE CENTRAL
AVDA. POLVORANCA, S/N.
POL. IND. URTINSA
(ALCORCON)
TELS.: 841 66 11-843 18 30
FAX: 843 22 60

AGENCIA II
C/ RIO GUADIANA, 12
JUNTO GASOLINERA
RIO DE ORO
TELS.: 684 60 20
684 16 29

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 89.

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma



GEMINI
ELETTRONICA

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

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

BMW 320i, techo, llantas. Mes: 28.874 ptas. Teléfono: (91) 244 11 91.

MALAGA 1.5 GL, 1986, garantizado. Mes: 13.731 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

MG Metro 1.3, 1987. Mes: 15.014 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

LANCIA Y10 Fire LX I.E., perfecto, 1989. Mes: 20.212 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

ESCORT RS Turbo, 1990, full, semiestreno. Mes: 38.114 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

ESCORT XR3i. Total: 750.000 ptas. Tel.: (91) 244 11 91.

FIESTA 1.400 S, 1986. Mes: 15.014 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

SCORPIO 2.0 I, completísimo equipo, 1989. Mes: 57.749 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

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

SIERRA 2.0 Ghia, 1989, seminuevo. Mes: 45.044 ptas. Tel.: (91) 549 72 86.

BMW 525i (modelo moderno), aire acondicionado, color plata metalizado. Año 88. 3.675.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Orion GL 1.6, color plata metalizado,

VENDO
ROLLS ROYCE CORNICHE
(AÑO 87)
Martí
Tel: (971) 72 36 31
(971) 60 24 12

AUTOMOVILES RUNAR — NACIONALES E IMPORTACION — GARANTIZADOS — FINANCIACION HASTA 60 MESES

MERCEDES 190 E 2.3, 87. 2.800.000 ptas. OPEL KADETT 4P 1.6, 86. 875.000 ptas.
BMW 525i, A.A. 88. 3.675.000 ptas. OPEL CORSA GT 1.3, 88. 825.000 ptas.
BMW 325i, FULL, 87. 2.800.000 ptas. RENAULT 11 GTL, 86. 750.000 ptas.
OPEL KADETT GSI, 85. 925.000 ptas. IBIZA II SP 1.2, 89. 800.000 ptas.

CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta: P.ª Santa M.ª de la Cabeza, 53 28045 MADRID Fax: 469 00 52 Tel.: 468 55 50

regalo radiocassette, año 85. 725.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 190 E 2.3, color blanco, aire acondicionado, llantas aluminio, año 87. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

OPEL Kadett GSI, color blanco, regalo radiocassette, año 85. 925.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

OPEL Kadett GLS 1.6, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

PEUGEOT 205 GTX 1.6, color blanco, spoilers, llantas aluminio, radiocassette Blaupunkt, año 87. 875.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT 11 GTL, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette, año 86. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT 11 Diesel, año 1988. Teléfono: 549 57 88.

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

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

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

ALFA GTV 2.0, año 82, 79.000 km, muy

cuidado. Teléfono: 549 57 88.

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

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

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

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

COLECCIONISTAS Triumph TR-7, techo, B-ET, todos extras, servo, perfecto estado. Barcelona. Tel.: (93) 258 85 43.



C/ Santo Domingo, 74-76
Tel. y fax: 512 55 49
03006 ALICANTE

¡Ahorre 10% de consumo!
Todo tipo de alerones, kits de poliéster, admitidos en ITV

¡Oferta! Nuevo lanzamiento kits aerodinámicos Renault Clio por sólo 115.000 ptas. Disponemos de un catálogo a color por 750 ptas., más franqueo.



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

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

AUTOMOVILES CHICA
ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



Mercedes 300 SL 24v. (Varios colores).
Mercedes 280 SL descapotable.
Mercedes 300 SE completo extras.
Mercedes 300 E completo extras.
Mercedes 190 E 2.6 completo extras.
Mercedes 230 E completo extras.
Jaguar XJG 4.0 Sobereing.
Furgoneta Chevrolet, 9 plazas (Microbús) completo, extras.

CLASICOS
Mercedes 300 Adenaver.
Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet.
Mercedes 280 SE Coupé.
Mercedes 220 SE Coupé.
Mercedes 220 S 1952.
Mercedes 300 SEL 6.3 1969.
Rolls Roice Silver Shadow.

LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO
Alberto Alcocer, 11 - MADRID
Tel.: 259 65 08
Fax: 259 69 96

JEEP CHEROKEE 4 x 4

Aire acondicionado, Cuero, Elevalunas eléctrico, Asientos eléctricos, pintura metalizada. Turbo Diesel. Desde 4.300.000 Ptas. Gasolina, 4.0 L. Desde 4.530.000 Ptas.



IMPORTADORES

DITECNICA

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

GARANTIA SERVICIO POST-VENTA

JEEP WRANGLER 4 x 4

Motor 2.500 c.c.
— Inyección
— Servodirección
— Descapotable
Techo lona
Techo duro
— Cabrestante
Desde 1.960.000 Ptas.



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	88	31.000	490.000	Peugeot 405 GL	89	21.000	1.390.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	86	43.000	545.000	Rover 216 EFI A.A. Llantas.	87	43.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	31.000	675.000	Citroën AX GT Pack Completo	88	23.000	890.000
Seat Ibiza 1.5 GLX Aire ac.	89	23.000	975.000	Citroën AX GT Pack Completo	89	10.000	1.040.000
Seat Ibiza 1.5 Inyección	90	15.000	1.245.000	Citroën AX 11 TRE	88	22.000	675.000
Fiat Uno 70 SX I.E.	90	13.000	1.075.000	Citroën BX 19 TRD T. ABS A.A.	89	18.000	1.950.000
Fiat Uno Turbo I.E. A.A.	87	42.000	990.000	Citroën BX 19 Diesel Techo	89	31.000	1.450.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antisld.	89	20.000	1.225.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	88	25.000	1.390.000
Lancia Thema T. I.E. ABS, Cl.	87	56.000	1.975.000	Ford Fiesta 1.1.	89	15.000	695.000
Lancia Delta Integrale, T., D.A.	89	17.000	2.450.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 puertas	89	12.000	1.050.000
Renault Express Diesel Combi	88	37.000	945.000	Ford Fiesta XR2	86	41.000	870.000
Renault Express Gasolina Combi	89	19.000	890.000	Ford Escort RS Turbo ABL	87	35.000	1.350.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	40.000	860.000	Ford Escort 1.6 Ghia I. Eq. RS.	88	8.000	1.175.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	27.000	975.000	Ford Escort Van Diesel 1.8	89	13.000	990.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	87	31.000	690.000	Ford Orion 1.6 Ghia I. Equipo RS	89	11.000	1.450.000
Renault 18 GTS A.A.	84	60.000	890.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	88	32.000	1.150.000
Renault 19 TXE A.A.	89	17.000	1.475.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	31.000	1.100.000
Renault 21 TXE A.A.	89	13.000	1.675.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	89	8.000	1.325.000
Renault 19 GTS A.A.	7/90	10.000	1.385.000	Ford Sierra 2.0 Ghia A.A.	84	43.000	975.000
Renault 19 TXE Dirección asistida	89	13.000	1.325.000	Ford Sierra 2.0 CL	88	21.000	1.300.000
Renault 21 TXE A.A.	88	35.000	1.575.000	Alfa Romeo Sprint 1.5 O.V.	85	53.000	890.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	87	41.000	1.350.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	23.000	1.175.000
Renault 21 Nevada TXE A.A.	88	32.000	1.725.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V. A.A.	89	21.000	1.345.000

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

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Tel.: (93) 692 18 24.
MERCEDES 300 CE, B-KU, 33.000 km, granate, techo, llantas, A.A., ABS, ASD, etc. Tel.: (93) 203 55 09.
BMW 850i y Z1, vendo a matricular, importa-

dor. Teléfono: (943) 21 69 85.
HONDA Prelude, matrícula de Bélgica, 60.000 km. Perfecto estado. 900.000 ptas. Tel.: 519 43 61.
VENDO o cambio Sierra Cosworth, facilidades. Tel.: (987) 47 11 00/47 09 54.

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

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

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

Sr. Lozano
Teléfono: 327 03 56

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

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



DITECNICA

C/ HUERTAS DE ABAJO, SAN PABLO, MADRID
TEL.: 911 608 11 87 FAX: 911 658 12 86

EUROCAR: COCHES NUEVOS

Todas marcas / todos Modelos

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

CENTRO MEDICO RIOS ROSAS

Certificados Médicos Psicotécnicos
• CONDUCTORES • CAZADORES
• ARMAS • ESCOLARES
• CONCERTADO CON EL RACE

Horarios de mañana y tarde. Abrimos sábados.

Rios Rosas, 44, 1.º D - Telf. 533 90 73 - 28003 MADRID
(junto a Nuevos Ministerios)

PORSCHE 911 Turbo 3.3, blanco. Tel.: (911) 43 78 13, 42 06 10.
BMW 325i, estúpido. 2.650.000 ptas. Tel.: (911) 43 78 13.
BMW 525i, 24v, nuevo, muchos extras. 5.200.000 ptas. Tel.: (911) 43 78 13.

RITMO Abarth 130 TC, blanco, pintura nueva, última fabricación (10/86). Revisado, techo corredizo, interior Rekaro-Baquet. Llantas. Perfecto estado. Un solo dueño. 1.000.000 ptas. Tel.: (91) 542 11 20.
CABRIO BMW 325i, año 87, ABS, tapicería de piel, dirección asis-

tida, aire centralizado, lavafaros, suspensión M-Tech, stereo Clarion extraíble, llantas, alarma, impecable, motivo cambio de residencia, nuevo. 6.400.000 ptas; ahora 3.650.000 ptas. Información: (976) 53 61 17/21 52 61.

RENAULT 11 Turbo, seminuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos éste te vencerá.
BMW 528i, 83, perfecto estado, ABS, techo, llantas y otros extras. 1.400.000 ptas. Tel.: (91) 630 07 61.

ACERTAR SE LLAMA **YUGO CARS**

LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



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

ASISTENCIA YUGO 24 HORAS, 365 DIAS.

MECANICA
LICENCIA
FIAT

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

(Precio oferta con IVA y descuento incluidos)

ALABA: C/ REYES CATOLICOS, 30 VITORIA • ALBACETE: CAPITAN CORTES, 57 • ALICANTE: AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14 ALICANTE • CTRA. DE LOS COLORES, KM. 1 ELICHE • ALMERIA: CTRA. DE GRANADA, 2º TRAMO, 42 ALMERIA • CTRA. FAROSABINAL, 8 POCUETAS DE MAR • ASTURIAS: CORONEL BOBES, 31 OVIEDO • C/ ALONSO DE QUEBA, 3 GILÓN • CANIGARRO DELLES, 22 24 GILÓN • AVDA. EL CAMPON, 27 SALINAS • AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30 • BADAJOZ: HERNAN CORTES, 193 VILLANUEVA DE LA SERENA • BALEARES: GREMIO TINTOREROS, 36 PALMA DE MALLORCA • POIMA, CALLE G. 6º D. MAJÓN (MENORCA) • BARCELONA: ROSELLON, 431 BARCELONA • PLAZA GARRIGO, 25 ESCOCIA-VELLA, BARCELONA • CTRA. DE VICH, 145 MANRESA • AVDA. PUNG Y CADAFALCH, 294-296 MANRESA • MANUEL DE FALLA, 1 3 Y 5 VILADECAS • PIZARRO, 30 SABADELL • DR. ULLES, 79-85 TARRASA • PLAZA CUBELLAS, 40 VILANOVA LA BELTRU • LLOBREGAT, 70 HOSPITALET DEL LLOBREGAT • RAMON LLULL, 11 VICH • BURGOS: JESUS MARIA ORDONO, 11 SAJO (ESO, VIGON) • CABRES: GARCIA PLATA OSMÁ, 6 Y 15 CABRES • AVDA. DE SAN ISIDRO, 8 NAVALMORAL DE LA MATA • CADIZ: JUAN DE RAMON JIMENEZ, 1 CADIZ • AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1 JEREZ DE LA FRONTERA • CASTELLON: SAN ROQUE, 153 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 49 • CORUÑA: AVDA. DEL EJERCITO, 8 • GERONA: PEDRET, 99 • GRANADA: CTRA. DE MOTRIL, KM. 15 • GUADALAJARA: FRANCISCO ARITIO, 99 • LEON: PARRICO PABLO DIEZ, 102 • LEON • AVDA. DEL CASTILLO, 184 • PONFERRADA • LERIDA: PRINCIPAL DE VIANA, 32 • MADRID: DR. ESQUERDO, 118 MADRID • MOTA DEL CUERO • MADRID • MARTINEZ DE LA RIVA, 76 VALLECAS • MONTE POTRERO, 15 (POL. LA FOVEDA) ARGANDA DEL REY • CTRA. DE LOS REYES, KM. 15 TORREJON DE ARDOZ • SAN JULIAN, 3 • ALCALA DE HENARES • MALAGA: CTRA. DE CADIZ, 73 • MELILLA: GENERAL ASTILLEROS, 3 Y 4 • MURCIA: SAN ESTEBAN, 6 MURCIA • CTRA. DE GRANADA PUERTO LUMBRERAS • ORENSE: AVDA. DE SANTIAGO, 34 • PALMAS DE G. C.: PÍO XII, 84 LAS PALMAS • PALENCIA: LEVANTE, 31 • PONTEVEDRA: AVDA. DE LUGO, 105 • RÍOJA: PÍO XII, 18 LOGROÑO • SALAMANCA: JUAN PICORNELL, 20 • SANTANDER: CASTILLA, 75 • SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 • TARRAGONA: SAN MIGUEL, 37 TARRAGONA • AVDA. PAISOS CATALANS, 71-73 REUS • PLAZA BERENGUER, 4 AMPOSTA • TENERIFE: SAN CLEMENTE, 37-39 SANTA CRUZ DE TENERIFE • TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25 • VALENCIA: SAN JULIAN DE LA PEÑA, 2 • VALLADOLID: ESTEBAN GARCIA CHICO, 4-6 • VIZCAYA: RIBERA DE ERANDIO, 5 ERANDIO • ZAMORA: AVDA. RONDA DE LA FERIA, 7 • ZARAGOZA: FRANCO Y LOPEZ, 34-36.

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

VENDO Alfa Romeo GTV 2.500 con aire acondicionado, ventanillas eléctricas, 1 año de seguro. 975.000 ptas. Teléfono contacto: 457 86 52/658 28 63.
AX GT, rapidísimo, sólo 3 carreras, 8 llantas y cubiertas de agua. Preparado en

Davakar, muy barato, urge vender. Ramón Alvarez. Teléfono: 413 03 75 y 519 14 23.
PARTICULAR vendo Lancia Dedra 1.8 I.E., azul marino, impecable, 6 meses, 7.000 km. Todos los extras, por cambio de residencia. 2.500.000 ptas.

Tiene garantía Lancia. Tel.: (91) 447 28 61. Sr. Pedrosillo. Horas de oficina.
COMPRO siniestro GT turbo documentado para reparar. Tel.: (925) 81 34 96. Urge.
PORSCHE 944 II Targa, rojo, kit completo, impecable, M-LL, primera matrícula: 28-5-86. Vende alemán residente en España por regreso a Alemania. 3.300.000 ptas. negociables. Teléfono: 858 09 89.

TRANS-AM, 1988, plata. 2.300.000 ptas. J&R. Tel.: 355 66 60.
DODGE, 1991, Custom-van, 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.
FORD Probe GT Turbo, año 90.
FORD Mustang GT 5.0, año 90. Marti.

Tel.: (971) 72 36 31/ 60 24 12.
SIERRA 2.0, climatizado, 1987. Mes: 36.959. Tel.: (91) 244 11 91.
BMW 325i, 2 puertas, full equipo, color antracita metalizado, año 87. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

Valderribas Motor S.A.

¡GANE SEGURIDAD!

Vea en su nuevo retrovisor la distancia exacta a cualquier obstáculo tras su coche, cuando maniobra marcha atrás.



DETECTOR DE OBSTACULOS



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

SEAT-AUDI-VW

Distribuidor exclusivo para estas marcas.

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
— Revisados
— Con garantía hasta 18 meses
— Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. MORA Echevarría Corpus Martínez Peñacoba



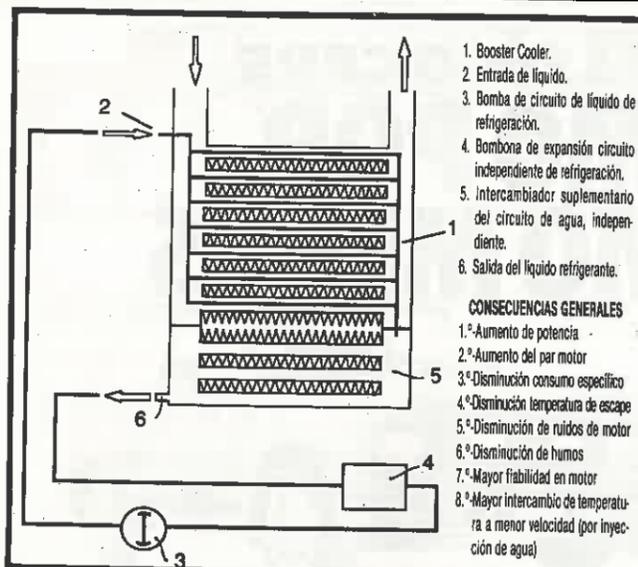
UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

¡MUCHOS SABIDOS
Y POCOS MESES!



CONCLUSION FINAL
Todo esto hace que el sistema Booster Cooler sea el más sofisticado medio actual de intercambiador de calor de todo el mercado.

Disponemos para los siguientes vehículos:
-Mitsubishi Montero con aire acondicionado.
-Mitsubishi Montero sin aire.
-Mitsubishi Montero Intercooler A.A.
-Mitsubishi Montero Intercooler sin aire acondicionado.
-Nissan GR Top Line sin aire.
-Nissan Terrano sin aire.
-Toyota LD Cr 250 TD sin aire.
-Toyota L11BJ 70-73 sin aire.

BOOSTER COOLER

11º PARIS DAKAR

1 EN CATEGORIA DIESEL

NISSAN PATROL con BOOSTER-COOLER
COCHE N.º 342
PILOTOS: JUVANTENYTERMENS



IBERICA SA

POLIGONO INDUSTRIAL BUFALVENT
C/ RAMON FARGUILL, S/N.
08240 MANRESA
TEL. (93) 873 52 50

DISTRIBUIDOR EN EXCLUSIVA PARA TODA ESPAÑA

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Mercedes W 201



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



LLANTAS DE ALEACION



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

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S. L. (948) 24 29 47 PAMPLONA - ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO - AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 234 07 46 MADRID - AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERES (GERONA) - AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA - AUTO KITS (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) - AUTO NOVEDAD (947) 21 53 16 SANTANDER - AUTO SUPER (954) 63 60 40 SEVILLA - BOPAR RACING (93) 511 65 70 BARCELONA - CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA - COMERCIAL RIZZO (93) 727 15 14 SABADELL (BARCELONA) - DISEÑO SPORT (985) 29 71 01 GIJÓN - ELECTRONICA CIDAR (971) 46 98 20 PALMA DE MALLORCA - KIT SETZE MATARO (BARCELONA) - MARLO (957) 27 54 99 CORDOBA - RALLYE MANZANARES (91) 475 47 93 MADRID - SEMAUTO (987) 41 05 05 PONFERRADA (LEÓN) - SORESA (975) 22 70 77 SORIA - STYLAUTO (94) 206 08 61 VALENCIA - STYL FLY (91) 676 14 74 MADRID - SUMIAUTO (945) 28 38 56 VITORIA - TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA - TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 81 ZARAGOZA - TORIA AUTO SPORT (94) 444 03 41 BILBAO - TOT AUTO (973) 31 20 37 TARREGA (LEIDA)

Importador para España:
jacso Valledor, 189-191 - Tel. (93) 490 16 26 Télex: 54318-JSAU-E
Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

Sólo 30 segundos para vencer el invierno con: SPIKES-SPIDER



- El sistema antideslizante más convincente desde que existe el neumático.
- Los SPIKES-SPIDER se montan en 30 segundos.
- Los SPIKES-SPIDER están homologados en todos los países europeos.

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Cobián, 40 08012 Barcelona Tel: (93) 237 83 24

armangué

OZ-SPARCO
LLANTAS HOMOLOGADAS EN GRUPO N. PARA PEUGEOT 205 RALLYE 5,5 x 13 P.V.P. 17.503 PTAS. (+ IVA)
DISPONIBLES PARA: FIAT, PEUGEOT, RENAULT, TOYOTA, LANCIA, OPEL, FORD, GOLF, ETC.

SOLICITE INFORMACION:
TEL.: (93) 218 53 78-FAX: 218 28 41
RAMBLA CATALUÑA 127-08008 BARCELONA

Soliciten catálogo enviando 200 ptas. en sellos de correos. Envíos contrarrembolso en 24 horas a toda España.

PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo-dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.
¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos

precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 (Murcia). Tels.: (968) 61 21 26 Oficina, 61 11 78 Fax, 61 11 59 Particular. Seriedad absoluta.

BMW 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.
AUDI V8, año 90, full equipo, a matricular, nuevo. Tel.: (941) 22 72 56/11 00 78.
ESCARABAJO Oca-

sión, año 57, techo corredizo, interiores originales. 350.000 pesetas. Teléfono: (96) 374 34 95.
PORSCHE 944 S2 cabrio, 1989, 8.000 km, blanco y negro, bajo garantía de la fábrica. 7.100.000 ptas. Tel.: (952) 46 23 84.

COLECCIONISTAS

TRIUMF TR-7
Techo. B-ET
Todos extras
Perf. estado.
(93) 258 85 43

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

VENDO FERRARI 328 GTB rojo
Teléfono: (96) 365 36 61

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

• Ferrari 328 GTSi-Nuevo	• Mercedes 600 SL-Nuevo
• Ferrari 348 TB/TS-Nuevos	• Mercedes 300 CE 24V-Nuevo
• Ferrari Testarossa-Nuevo	• Morgan Plus 4-Nuevo
• Ferrari F40-Nuevo	• Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
• Honda NGX-Nuevo	• BMW 850i (6 velocidades)

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

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

DELTA LINE

delta mics
Llantas y accesorios

LLANTAS DE ALEACION disponibles en 13, 14 y 15 pulgadas

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

APRILIA AF-1 125 FUTURA

FUTUROS CAMPEONES

La cilindrada del octavo de litro ha conocido en los últimos años un periodo de esplendor. Especialmente las fábricas italianas han emprendido una carrera desenfundada para conseguir la moto más rápida y más espectacular. Puede que Aprilia lo haya conseguido con la Futura. Una auténtica «réplica» de las motos que la fábrica italiana ha desarrollado en los Grandes Premios.

EN este competido segmento, Aprilia siempre ha mantenido un alto nivel de competitividad. La Futura representa la máxima expresión de deportividad y de diseño estético avanzado. Una moto concebida por y para correr. Cada detalle está en función exclusiva de sacar el máximo rendimiento a su pequeño propulsor.

Una moto idónea para los futuros campeones de la velocidad, con la que se puede disfrutar del placer de la conducción deportiva con la seguridad de contar con la tecnología más avanzada.

MECANICA DE COMPETICION

La mayoría de las soluciones técnicas adoptadas en la Futura están directamente heredadas de la AF-1 Réplica. Un motor monocilíndrico de dos tiempos controlado por la válvula de escape electrónica RAVE-2, que condiciona su excelente funcionamiento.

Como es lógico para exprimir todas las posibilidades de este motor, ha sido necesario limitar la banda de utilización de la potencia a una pequeña franja situada aproximadamente entre las 6.500 y 11.000 vueltas. A menos de 6.000 el motor sólo proporciona la fuerza suficiente para mover la moto a un ritmo cansino.

Sin embargo el excelente escalonamiento de la caja de cambios de seis velocidades, permite exprimir sin problemas todas las posibilidades de este propulsor, manteniendo siempre la aguja del tacómetro por encima de 8.000 vueltas. Sólo en sexta velocidad, debido a su largo desarrollo, el motor se muestra un tanto perezoso para subir de vueltas a partir de 9.000 revoluciones.

En la parte ciclo destacan también detalles que convierten a la Futura en una de las motos más completas de su segmento. El chasis de estructura «Delta-box» fabricado en aluminio es la sólida base en la que se apoya la estabilidad necesaria en una moto de carácter totalmente deportivo. El basculante monobrazo en acero, sigue la tendencia impuesta por la RC-30 y se apoya en un monoamortiguador sin posibilidad de reglajes pero con un comportamiento digno. La suspensión delantera, siguiendo también las últimas tendencias «racing», está encomendada a una horquilla invertida Marzocchi con un funcionamiento irreprochable.

En una moto con un enfoque tan competitivo se hace imprescindible una frenada eficaz. Esto se consigue plenamente con un disco delantero de 320 milímetros

ALTAS PRESTACIONES

La Futura es una moto pensada para disfrutar de unas sensaciones plenamente deportivas. Es la moto ideal para los futuros campeones.

DISEÑO RACING

Todos los detalles de la futura son reflejo de un cuidado diseño. Un cuadro casi de competición, con tacómetro de gran tamaño y basculante trasero monobrazo. Bajo el colín hay un pequeño vano para las herramientas y el depósito del aceite.



94 / Motor 16



«HIGH POWER»

La potencia de su motor y sus avanzadas soluciones técnicas, la convierten en objeto de deseo para los más jóvenes.

VIRTUDES

- Diseño espectacular
- Motor potente
- Estabilidad y prestaciones

APRILIA AF-1 125 FUTURA
PRECIO: 598.000 PTAS.

- Pequeños detalles de acabado
- Consumos elevados
- Incomodidad del pasajero

DEFECTOS



PROS Y CONTRAS

Espectacular y muy efectivo el freno de disco delantero. También la horquilla invertida proporciona un amplio margen de seguridad. Por contra, presenta algún fallo en pequeños detalles de acabado, como este latiguillo del líquido de frenos, mal ajustado y doblado.



FICHA TÉCNICA

MOTOR. Monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por agua. Válvula de escape RAVE-2 electrónica. Admisión por láminas. Diámetro por carrera: 54x54,5 mm. Cilindrada: 124,7 cc. Compresión: 13,6:1. Potencia máxima: 33,8 CV a 11.000 rpm. Par máximo: 2,4 mkg a 9.250 rpm.

ALIMENTACION. Un carburador Dell'Orto VHSB-LD-34. Lubricación con mezclador automático.

TRANSMISION. Primaria por engranajes y secundaria por cadena. Embrague multidisco en aceite. Caja de cambios de 6 velocidades. Batería de 12V/9Ah. Encendido eléctrico CDI de avance regulable.

CHASIS. Tipo doble viga en U invertida de aleación de aluminio. Basculante monobrazo de acero con sección rectangular. Suspensión delantera: horquilla telehidráulica invertida Marzocchi con barras

de 38 milímetros y 120 milímetros. Suspensión trasera: monoamortiguador Marzocchi APS de 120 milímetros.

RUEDAS. Llantas de aleación ligera Grimea: delantera de 275x17" y trasera de 3'50x17". Neumáticos Dunlop Sport Radial Tubeless: delantero de 100/80/17 y trasero de 130/70/17.

FRENOS. Delantero: disco perforado de 320 milímetros con pinzas Grimeca de 4 pistones. Trasero: disco perforado de 240 milímetros con piza Brembo de 1 pistón.

DIMENSIONES Y CAPACIDADES. Depósito de gasolina: 17,5 litros. Depósito del aceite: 1,5 litros. Longitud: 1.970 milímetros. Anchura: 820 milímetros. Altura total: 1.120 milímetros. Altura al asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.365 mm. Distancia al suelo: 150 mm. Peso total: 129,5 kilos.

CONSUMOS

CIUDAD	6,8
CARRETERA	
Conducción deportiva	7,2
AUTOPISTA	
Velocidad máxima	7,9

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	160
Máxima con dos personas	149
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	15,7

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Derbi Nacional Motor, S.A.
Polígono Industrial Martorelles 08100 (Barcelona)
Teléfono: (93) 593 09 00

con pinza de cuatro pistones y el apoyo de un pequeño disco trasero.

SENSACIONES DE G.P.

Nada más acoplarse en el pequeño sillín de la Futura y una vez adoptada la posición idónea para pilotarla, no cabe ninguna duda sobre su auténtico carácter. El manillar situado ligeramente más bajo que el plano de la tija y la posición retrasada de los reposapiés te obligan a mantener una postura de conducción similar a la de una moto de G.P., y también el vibrante sonido de su motor te trasporta al ambiente de los circuitos. Ese es su marco natural, las peraltadas curvas de un circuito donde se pueden comprobar todas las cualidades de esta Aprilia. Sin embargo su conducción requiere cierta experiencia. No hay lugar para titubeos cuando inicias el trazado de una curva, precisión y decisión son premisas imprescindibles. El resto lo pone la magnífica estabilidad de la Futura y la calidad de sus gomas, Dunlop Sport Max de 17 pulgadas. En carretera abierta el terreno más apropiado, donde podremos exprimir todas las cualidades de este pequeño avión, son las carreteras reviradas y a ser posible con buen asfalto. La Futura permite sentir la indescriptible sensación de rodar en cada curva en el límite del equilibrio.

Su pequeño pero enérgico motor impulsa el conjunto con brío siempre que le mantengamos en la zona alta del cuentavueltas. Para ello es preciso manejar reiteradamente el pedal del cambio, de gran precisión y suavidad.

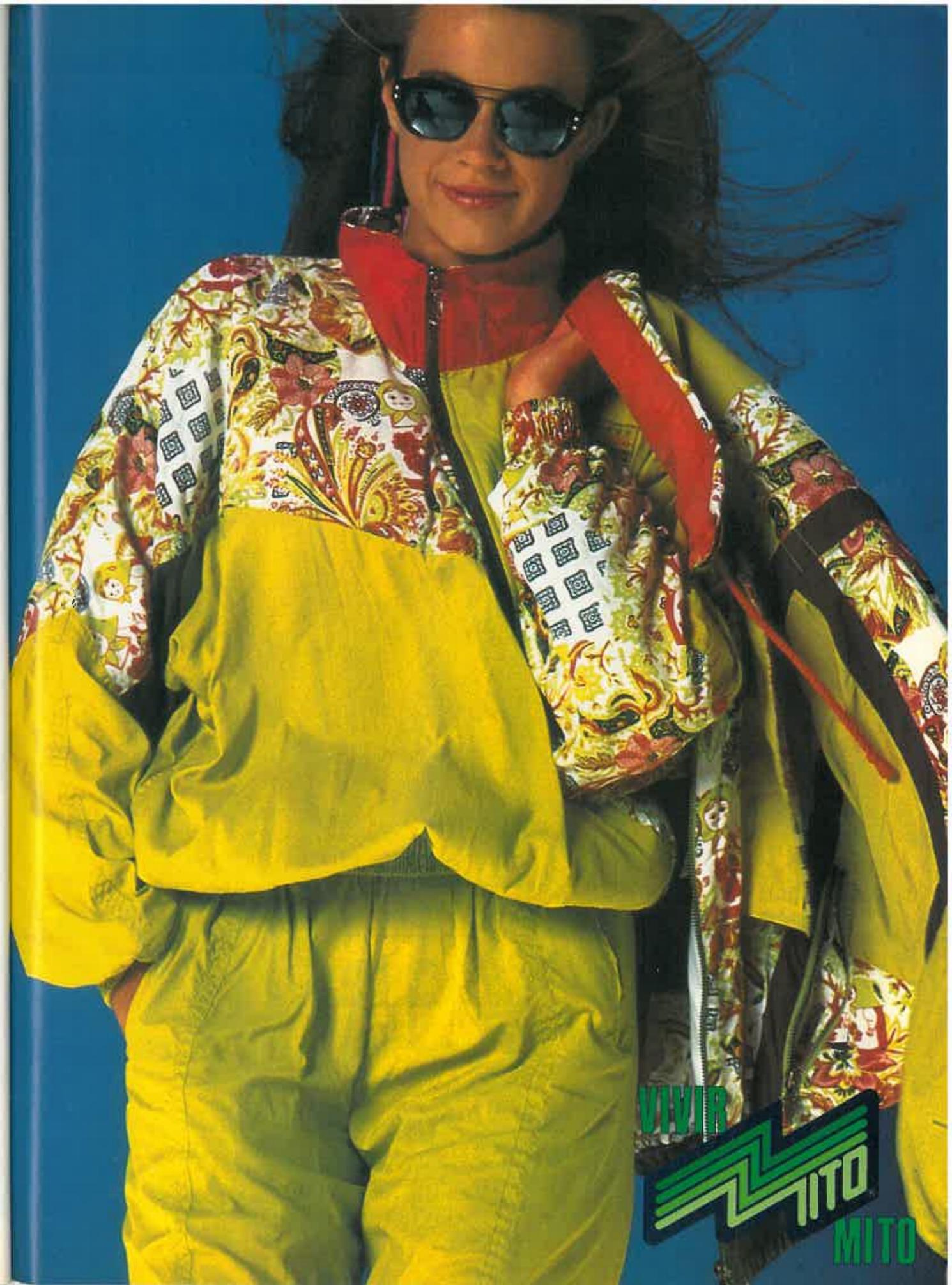
En la ciudad, la Aprilia Futura se mueve con cierta dificultad, es necesario utilizar el embrague con tacto para ponernos en movimiento y una vez por encima de las 2.500 vueltas la moto se mueve con parsimonia hasta alcanzar un régimen alto. Pero es que ésta no es una moto pensada especialmente para callejear, como tampoco lo es para transportar a un pasajero, pues éste irá sentado en un minúsculo sillín situado en las alturas y adoptará una posición no precisamente cómoda.

DISEÑO ESPECIAL

Una característica común a todas las Aprilia es su destacado diseño. En el caso de la Futura se han alcanzado unas cotas dignas de reseñar. Su envolvente carenado tiene unas líneas absolutamente «racing» con un afilado frontal en el que se encastra una potente óptica rectangular. El equipamiento es el adecuado para una moto con una clara personalidad deportiva.

Un voluminoso cuentavueltas preside el cuadro, a la derecha un visible termómetro; un poco más escondido, a la izquierda está el velocímetro y sobre la tija los testigos de luces, aceite, intermitentes y reserva. En todos los aspectos ésta es una moto para soñar con la velocidad. ○

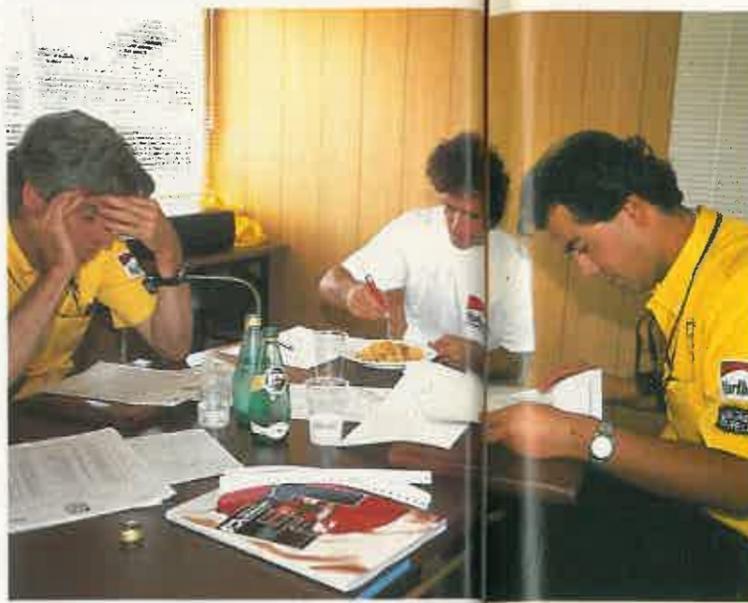
Fernando Cañizal
Fotos: José Robledo.



Nº1



Hay que ganar tiempo al tiempo. Mientras mantiene la primera conversación con los ingenieros, posterior a la primera sesión de entrenamientos, aprovecha para almorzar un plato de spaghetti.



Antes de la sesión de clasificación, aprovecha para recibir amigos y hacer relaciones públicas. Alain Delon es gran amigo de Prost, y le visita en repetidas ocasiones.



En este momento Prost ignora todo lo que le rodea. Su atención se centra exclusivamente en esas dos vueltas que pueden facilitarle la pole position.



sencillez le acompañan a diario, hasta el extremo de formar parte de su sistema de trabajo. Comidas sencillas, relaciones públicas, gran concentración en el trabajo y momentos de descanso, son elementos justamente dosificados en su debida medida para que un día sea provechoso y constructivo al máximo.

En tales circunstancias, lo más difícil es convencer a Prost de que haga algo fuera de lo planeado habitualmente, aunque eso pueda parecer un tanto esquemático y caprichoso.

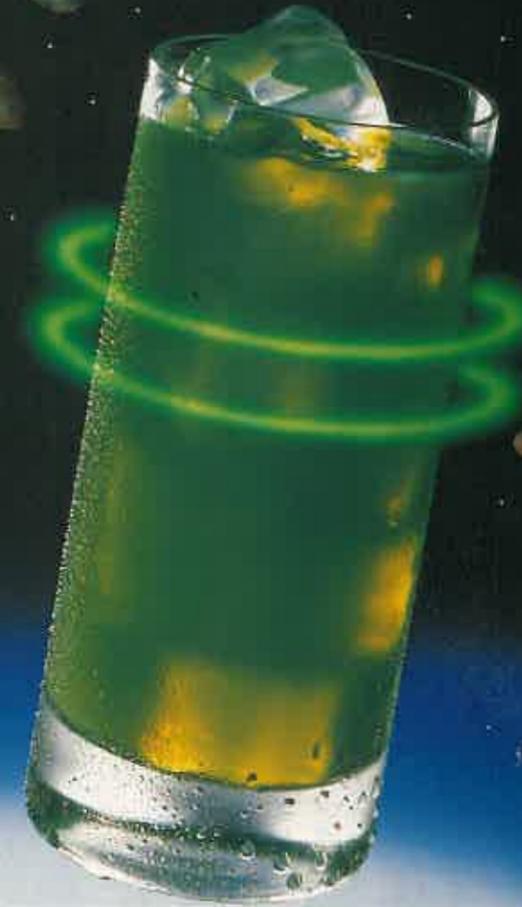
Prost se autodefine como un tiburón que debora lentamente a sus compañeros de equipo y a otros rivales. La meticulosidad, la perseverancia llevada a límites casi inhumanos y su talento desmesurado cuando está a los mandos de un monoplaça, le han convertido en un mito polémico, adorado por unos y detestado por otros. La verdad es que a la sombra de Prost nadie crece ni progresa, a menos que se trate de otro monstruo como Senna. Su forma de actuar es devastadora para quien le tiene al lado. Para ganar, somete a sus rivales a una insostenible presión psicológica, y cuando pierde lleva la situación hacia la polémica, como el pasado y el presente año con Senna.

Sin embargo, el profesor ha caído en una profunda crisis moral y psicológica a raíz de lo ocurrido en Suzuka. En el fondo, tenía la esperanza de poder ganar las tres últimas carreras de la temporada y adjudicarse su cuarto título de Campeón del Mundo. De hecho, el Ferrari 641/2 era más rápido que el McLaren-Honda MP4/5B en el final de la temporada, y Prost había planeado someter a Senna a la más despiadada presión psicológica con la esperanza de inducirle a cometer errores. Si así hubiese ocurrido, sólo le hubiese faltado el esfuerzo de disputar un par de carreras como la del pasado año en Suzuka, pero sin accidente.

Para soportar una temporada como ésta, un piloto termina exhausto en el amplio sentido de la palabra, y lo lógico es que caiga en una crisis emocional como la que actualmente afecta a Prost. Después del Gran Premio de Suzuka, se obcecó con todo lo ocurrido a lo largo de los dieciséis grandes premios. Los fallos técnicos a principio de la temporada, la diversidad de opiniones con Cesare Fiorio, la crisis provocada por la marcha de Enrico Scalabroni y, para colmar el vaso, el fallo estratégico ocurrido en Estoril, minaron el tesón del profesor. Todos estos factores fueron desordenando ese mosaico meticulosamente construido por él, para llegar a la victoria final a su estilo. Por el contrario, el accidente de Suzuka puso fin a sus planes y se puede calificar de gran bofetada moral más que de una fatalidad.

En resumidas cuentas, el profesor había amenazado con abandonar la F-1, y de haber tomado esa determinación, en el seno de Ferrari se hubiese producido un verdadero desastre. El astio de Prost se basa sobre varios puntos: por una parte estaba sopesando seriamente si le valía la

EN MARTE





14.00 Antes de emprender la tarde de trabajo con los técnicos, explica a los periodistas de los medios más importantes los pormenores de los entrenamientos.



15.00 Segunda reunión con los ingenieros. Hasta las últimas horas de la tarde dedicará su tiempo a considerar los fallos y los aciertos del día. Todos coinciden en que su meticulosidad es excesiva.



19.30 También es importante distraerse. El Profesor aprovecha la compañía de algún amigo o conocido para amenizar la cena. En ningún caso dedica este espacio de tiempo a discusiones que le puedan alterar su estado anímico.



21.00 Para mantener su perfecta forma física y poder conciliar el sueño debidamente, Prost recibe un masaje del doctor Pierre Baleyrier. Generalmente suele descansar alrededor de unas once horas, a lo largo de las cuales no se le puede molestar bajo ningún concepto.

pena enfrentarse a Senna una temporada más, y por otra, la incómoda situación de tener a su lado a un piloto como Jean Alesi cuya obsesión no es ganar, sino jubilar al profesor para destacar de forma estelar en el firmamento de la F-1. Una vez contemplada la situación deportiva, queda el aspecto político que también se divide en dos partes, igualmente enigmáticas: ¿cómo será la gestión deportiva en Ferrari y quién será el responsable en 1991? Al mismo tiempo surge la segunda pregunta: ¿hasta qué punto la comisión elegida por la FISA fiscalizará la falta de disciplina de los pilotos en los Grandes Premios?

Por si estas dudas fueran poco fáciles de esclarecer, a Prost se le plantea una cuarta, y probablemente la más enigmática: con vista a 1991, temporada en la que McLaren utilizará el nuevo motor V12 Honda, que al parecer es una «bomba», ¿qué capacidad de reacción tecnológica tendrá Ferrari en esta época que se podría definir como post-Barnard-Scalabroni? Unos dicen que el futuro monoplace del Cavallino será el coche a ganar el año que viene. Por otra parte, Prost está desencantado con las promesas que se hacen bajo el signo del Cavallino. En consideración a todo esto, Prost había advertido a Ferrari que fueran buscando otro piloto para sustituirle. Mientras tanto, el Profesor se encontraba en paradero desconocido en compañía de su hijo Nicolas y de su nueva compañera Bernadette. Había pedido a Ferrari tres semanas de tiempo para decidir su futuro.

Inesperadamente, el pasado miércoles Prost hizo acto de presencia en Maranello y confirmó a Piero Fusaro su decisión irrevocable de correr la próxima temporada con Ferrari. A la pregunta de si para él la F-1 se había convertido en una cruz, contestó: «Cada uno tiene su propia cruz y debemos aprender a llevarla». A pesar de la postura positiva que ha adoptado cara a la próxima temporada, el profesor sigue manifestando un evidente desengaño. En cierto modo, su decisión ha significado que la razón y el espíritu deportivo bien entendido, han de prevalecer sobre la prepotencia en los circuitos y la incapacidad de algunos organismos internacionales. Si se volvieran a presenciar el próximo año espectáculos tan lastimosos como los ocurridos en Suzuka en los últimos dos Grandes Premios, significaría que la F-1 ha derivado hacia un espectáculo circense. En los dos meses de vacaciones que ha pedido Prost a Ferrari a partir de este momento, sopesará con sabiduría maquiavélica los factores determinantes de su futuro dentro y fuera de la F-1, y es de suponer que la gran influencia que Prost tiene sobre Jean Marie Balestre, será el detonador de la aplicación de unas medidas drásticas que castiguen sin contemplaciones a quienes antepongan la prepotencia y la conveniencia a la principal finalidad de la F-1: la más alta tecnología en función de la deportividad y el espectáculo.

Gigi Corbetta



MMLB VO

M BT DGAC

MONTATELO

La libertad es ir donde tú quieras cuando tú quieras. Empieza a vivir, que ya te toca.

Aquí tienes algo a tu medida, Kanowey. Lo último en ciclomotores, con encendido electrónico, pistón en aleación ligera, bastidor monocasco de acero, amortiguación regulable, frenos sistema full contact,

llantas integrales en aleación ligera, control de reserva de combustible y un motor que se come el asfalto.

Móntate algo serio. Monta una Kanowey.

KANOWEY
Sin fronteras

Nombre	
Apellidos	
Fecha de nacimiento	
Domicilio: calle	
número	puerta
Población	
Provincia	C.P.
Móntate. Ahora puedes formar parte del Club Kanowey.	
Manda este cupón con tus datos al Apartado de Correos 35.184, 08080 Barcelona y muy pronto recibirás noticias nuestras.	

Conducir deprisa, a ritmo de carreras, exige una técnica especial, una técnica depurada que se refleja en aspectos tan diferentes como la postura de las manos sobre el volante, la situación de los pies ante los pedales, o el uso correcto de la palanca de cambios. Esas técnicas, puestas a punto por los mejores pilotos, son vitales no sólo para rodar fuerte en un circuito, sino también para conducir con plena seguridad en la circulación cotidiana.



CURSILLOS DE FORMULA 3

AUTOESCUELA DE CARRERAS

PRIVILEGE Fórmula España, la escuela de pilotaje más joven de nuestro país, descubre todos esos secretos en un día intenso de enseñanzas, de pruebas, que permite adentrarse en el mundo de las carreras, sea cual sea el nivel del conductor.

Un Fórmula 3, uno de los monoplazas más apasionantes del momento y, también, uno de los más divertidos gracias a los ciento setenta caballos mecánicos dispuestos a sus espaldas, es el «pupitre» móvil en el que se reciben las clases necesarias para entrar de lleno en el mundo de la competición.

Los profesores de la escuela conocen el tema a fondo. La mejor demostración ha venido de la mano de Laurent Aiello, uno de los primeros monitores desplazados al Jarama, que en este año 90 ha ganado ya la prueba de Mónaco de Fórmula 3, la prueba más prestigiosa de la temporada.

Los cursillos impartidos por Privilege Fórmula descubren sensaciones inenarrables; las aceleraciones furiosas, las frenadas enérgicas o las curvas superadas a todo trapo, generan torrentes de adrenalina que excitan el sistema nervioso con la violencia de una descarga eléctrica.

La experiencia vale su peso en oro; muchos de los cursillistas llegados en las jornadas de empresa puestas en marcha por sociedades como IBM, Tiempo BBDO o Warner Home Video, han superado el primer nivel, dedicado al conocimiento del coche y de las técnicas de pilotaje más simples, para lanzarse al segundo curso, un nivel de enseñanza que permite una compenetración absoluta tanto con el monoplaza como con la pista.

Los objetivos lógicos de esa progresión se centran en competir, en tomar parte en una carrera; esos objetivos son los plan-



LA HORA DE LA VERDAD

El ritual del piloto llega a su momento cumbre, el momento de deslizarse en el interior del monoplaza.

teados por Privilege Fórmula de cara al año 91.

Las jornadas de pilotaje reservadas a sociedades, a empresas de todo tipo, serán también una criba de selección para elegir el mejor piloto de cada grupo. El conductor seleccionado tendrá la posibilidad de medirse, al final de la temporada, con los restantes candidatos en una carrera entre empresas.

El aspecto de relajación, de ocio, que preside los cursillos de Fórmula 3 impartidos por Privilege, no está reñido, en absoluto, con la profesionalidad, con el ri-



gor total de los monitores, y esos factores permiten encarar las jornadas como un trampolín inigualable de cara a la competición profesional.

Este curso es el primer paso para cualquier conductor joven con aspiraciones deportivas, es el medio más eficaz para formarse deprisa y situarse en la parrilla de salida de cualquier prueba con aspiraciones de éxito. Para forzar esa vía se instituirá un Volante Privilege en 1991. El Volante, título que recaerá en el mejor alumno joven de los cursillos celebrados a lo largo del año próximo, participará en

A PUNTO

Los profesores van a dar la salida a la primera serie de vueltas del día. Es el instante de mayor tensión.



DESCUBRIR LAS CURVAS

El circuito desvela sus secretos de una forma progresiva, a medida que se aumenta el ritmo de marcha. Los alumnos deben aplicarse para no cometer los errores típicos del principiante.



DENTRO DEL NEGOCIO

Un paso y el aprendizaje de piloto comienza a degustar las alegrías de la conducción rápida. Los cursillos de Fórmula 3 se realizan en medio de una seguridad absoluta.



el campeonato galo de Fórmula 3 correspondiente a 1992, integrado en un equipo oficial y sin desembolso económico alguno, seguirá así la misma vía que lanzó al éxito a pilotos del renombre de Alain Prost, Didier Pironi, René Arnoux o los más jóvenes Jean Alesi, Eric Bernard, Erik Comas o Bertrand Gachot.

Los proyectos de Privilege Fórmula son excitantes, tan excitantes como un día de cursillo en el segundo nivel de Fórmula 3, seguido por Motor 16 hace pocas fechas. La cita temprana en el circuito del Jarama, seguida por una primera lección técnica, son los preámbulos a una jornada cubierta con horas y horas al volante de los monoplazas.

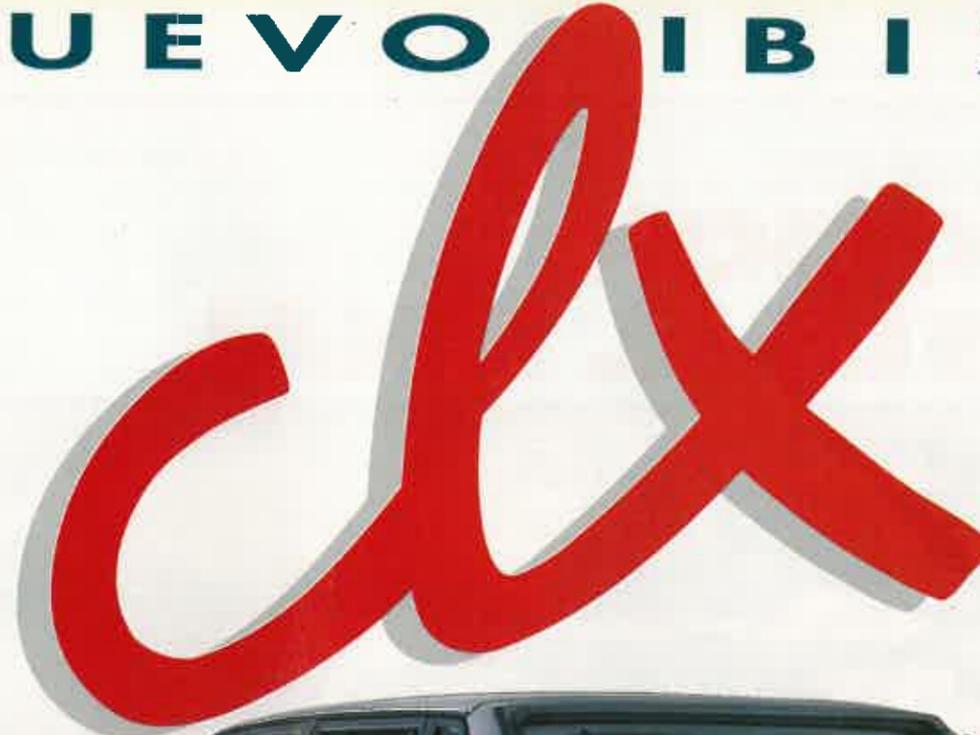
Los cursos de Privilege Fórmula representan, ahora mismo, el camino directo hacia la competición automovilista. ¡Abróchense los cinturones!

Angel Marco
Fotos: Ramón Rodríguez

LA PRIMERA CLASE

La lección técnica de la mañana permite familiarizarse con las reacciones de unos monoplazas prodigiosos, unos coches que hacen gala de una agilidad y una energía impresionantes.

NUEVO IBIZA



Aquí está lo que esperabas en confort y estilo. Es el nuevo SEAT IBIZA CLX. Ahora puedes tener mucho más:

MAS EQUIPADO 3 motorizaciones: 1.2, 1.5 y 1.7 Diesel / 2 niveles de acabado: CLX y CLX Plus / 3 y 5 puertas. Cuadro de instrumentos GLX: cuentarrevoluciones, cinco velocidades, asientos anatómicos. Luneta térmica y lavaluneta.

MAS ECOLOGICO Motores System Porsche hasta 90 CV. Con una nueva tecnología capaz de admitir, también, el carburante del futuro: la gasolina sin plomo.

MAS SERVICIO 6 años anticorrosión, asistencia en carretera, hilo rojo 24 horas, guardia en festivos y si lo quieres, la **Supergarantía**: 5 años sin límite de kilómetros.

MAS A TU ALCANCE: Y hasta el 30 de Noviembre más fácil de comprar. Financiándolo con FISEAT, tenemos unas condiciones especiales para ti y además, la mejor sobretasación por tu coche usado. Ven a vernos, te sorprenderás.

Equipamiento opcional (versión CLX Plus): Cristales tintados, faros halógenos, pintura metalizada, doble espejo retrovisor regulable desde interior.

SEAT. MAS POR MENOS.

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



CIRCUITO DE JEREZ

EMOCION HASTA EL FINAL

Víctor M. Fernández y Jose A. Díaz
Enviados especiales

El circuito de Jerez ha sido el escenario de la última prueba del Campeonato de España de Automovilismo. Con varios campeonatos por decidir, como la Producción, la Fórmula Fiat y la Copa Nacional Renault, la emoción estaba servida. El centro de atención recaía sobre el Campeonato de Producción, que si bien era Susiabarrena quien más fácil lo tenía,

debía acabar entre los seis primeros clasificados para consolidar el título. En los entrenamientos oficiales, eran los Alfa 75 de Villamil y Pérez Sala respectivamente, los que se situaban en el primer y segundo puesto de parrilla de salida, seguidos de Sasiabarrena, Mora, López de la Cámara y Martín Cantero. Dada la salida, Villamil defendía su primer puesto, siendo líder de la carrera de principio a fin.

La sorpresa la daba Mora cuando se colocaba en segunda posición hasta que el motor de su AX Sport sufría un espectacular conato de incendio en la tercera vuelta. A partir de ese momento, Albacete comenzaba una disputada lucha por la segunda plaza con Pérez Sala. Al final victoria de Villamil, seguido de Pérez Sala y Antonio Albacete. En cuarta posición entraba Sasiabarrena, que había realizado

DOMINIO ALFA
Villamil y Pérez Sala consiguen con sus Alfa 75 las dos primeras posiciones, seguidos por un batallador Albacete.



EL GRAN DUELO
Una lucha por la victoria que se decide en la última vuelta. En el momento de la foto, Martínez de la Rosa se sitúa con una nueva ventaja en la Fórmula Ford.

COMPETITIVIDAD MAXIMA
Juan Carlos Delgado fue el dominador absoluto de la Fórmula Ford y se adjudicaba el subcampeonato, seguido muy de cerca por Víctor Fernández que en las últimas vueltas le presionó una dura batalla. Salin se sitúa en la zona más rápida del circuito al hablar otro coche.



JEREZ EN BREVE

Juan Durán y Nicolás Arribas fueron los pilotos que sufrieron los accidentes más espectaculares entre los numerosos golpes que se produjeron en Jerez. Durán sufrió una conmoción cerebral leve y Arribas una fractura de escafoide en la mano izquierda. Por suerte, todo ha quedado en un buen susto.

Desprevenidos pillaron a los pilotos de la Producción cuando les comunicaron que tenían que salir a pista. Los retrasos pusieron en jaque a los pilotos y colmaron los nervios de más de uno.

La Copa Iniciación podría volver a organizarse la próxima temporada. El departamento de competición de Renault veía con mayor optimismo la realización de este campeonato que, hasta la fecha, no estaba muy claro.

La sepiolita (el polvo blanco que se echa en la pista cuando hay aceite) estuvo presente en todas las pruebas. El aceite desprendido en la carrera de Clásicos Andaluces dejó la pista muy deslizante.

una cómoda y conservadora carrera que le configuraba como Campeón de España de Velocidad en circuito.

En la Fórmula Ford todo estaba decidido y Pedro Martínez de la Rosa ganaba una carrera que había sido dominada desde el principio por Roger Morback, que en la última vuelta, tenía una salida de pista que le privaba de la victoria.

No ocurría lo mismo en la Fórmula Fiat, cuyo campeonato estaba todavía por decidir. Javier Díaz era el «poleman» de esta fórmula, seguido por Miguel Angel de Castro, Bosch, Durán y Burgueño que desde esa quinta plaza tenía algo más difícil la victoria. Después de la salida, Durán sufría un aparatoso accidente que obligaba al director de carrera a detener la misma. Una vez colocados y con el semáforo ya en rojo, se volvía a anular la salida por problemas mecánicos de Bernardo Calatayud. La tensión era máxima entre los pilotos que reiniciaban por segunda vez la carrera con Javier Díaz en cabeza. Burgueño adelantaba a Díaz y mantenía la primera posición hasta que, en la curva de entrada a meta sufría un pequeño derrapaje que permitía a Javier Díaz encarrar la recta con mayor aceleración y adelantarle a escasos metros de la bandera de cuadros. De esta forma, Díaz se hacía con la última victoria en Jerez y Burgueño con el Campeonato.

La Copa Renault Iniciación tenía también a Bertrand Tramont como vencedor



UNA GRAN CARRERA

La carrera de la Fórmula Fiat fue muy emocionante y Javier Díaz (nº12) ganó a Burgueño (nº 2) por muy pocos metros.

SASIAMBARRENA: TODO UN CAMPEON

José Angel Sasiambarena y su Sierra Cosworth han conseguido una difícil misión para un equipo privado: ganar todo un Campeonato de España de Velocidad. El apoyo del banco de los jóvenes, el Hispano 20, ha sido decisivo para conseguir semejante meta. Desde estas líneas, Motor 16 te felicita: Enhorabuena campeón.



tras ser recalificada su victoria en el Jarama. La primera posición de parrilla era para Juan Carlos Delgado, seguido por Víctor Fernández, Manuel Rodríguez e Ignacio Hervás. Los iniciados tuvieron que luchar también contra una deslizante pista llena de sepiolita que intentaba tapar el aceite dejado en la carrera anterior. Al final, Delgado ganaba una carrera que había dominado desde el principio, no sin antes sufrir un serio acoso de Víctor Fernández que también quería ganar. En Jerez se comentaba la segura exclusión de Santiago Moya de la Copa Renault, aun-

que todavía no era oficial y no dejaban de ser rumores. Con esto, Ridruejo y Aysa veían la posibilidad de jugarse el Campeonato entre ellos. En este mismo orden salían en parrilla y desde las primeras vueltas pusieron tierra de por medio con el grupo perseguidor. En la cuarta vuelta, Aysa adelantaba a Ridruejo y mantenían estas posiciones hasta el final.

Los dominadores absolutos de los campeonatos andaluces fueron, José Macías en el Campeonato de Velocidad y José M. García y Simon Watson en el Campeonato de Clásicos Andaluces.

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE VELOCIDAD

1º Luis Villamil (Alfa Romeo 75), 35'48"870 2º Luis Pérez Sala (Alfa Romeo 75), 35'49"440 3º Antonio Albacete (Toyota Corolla 16V), 35'50"770 4º José A. Sasiambarena (Ford Sierra Cosworth), 36'45"070 5º Santiago M. Cantero (BMW M-3), 36'50"400

COPA RENAULT 5 TURBO

1º Eduardo de Aysa, 26'39"880 2º Juan Ridruejo, 26'43"020 3º Enrique de la Puente, 26'54"170 4º Fernando Castillo, 26'59"730 5º David Arias, 27'01"440

COPA RENAULT 5 INICIACION

1º Juan C. Delgado, 23'53"980 2º Víctor M. Fernández, 23'54"400 3º Ignacio Hervás, 23'56"130 4º Manuel Rodríguez, 24'07"720 5º Gonzalo de Alba, 24'15"450

FORMULA FORD L600

1º P. Martínez, 23'50"720 2º A. de Arenzana, 23'59"550 3º Iván Arias, 24'05"750 4º Fredrik Broberg, 24'05"950 5º Pedro Calle, 24'25"190

FORMULA FIAT UNO

1º Javier Díaz, 18'46"360 2º Angel Burgueño, 18'46"650 3º David Bosch, 18'46"96 4º Eusebio Guell, 18'47"760 5º Javier Rodríguez, 19'04"030

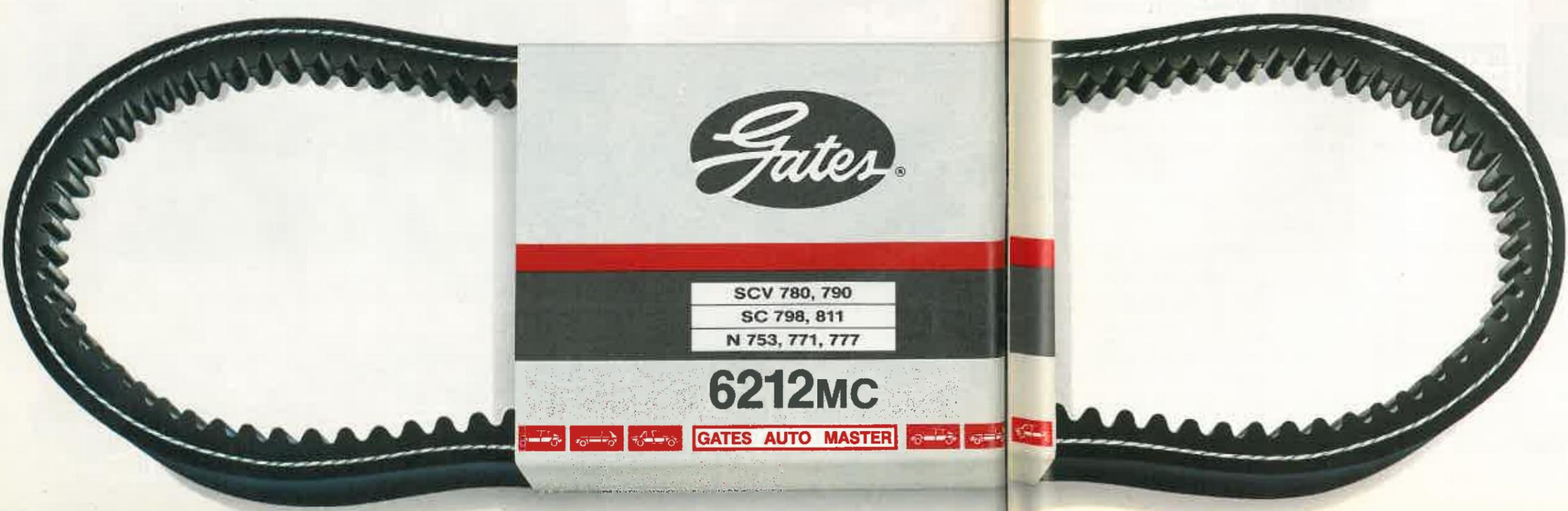
CAMPEONATO ANDALUZ

PRIMERA MANGA. 1º José Macías, 21'54"380 2º Luis Rueda. 3º Antonio Sánchez. SEGUNDA MANGA. 1º José Macías, 22'01"790 2º Francisco J. Gala. 3º S.Sánchez.

CLASICOS ANDALUCES

PRIMERA MANGA. 1º José M. García. 2º Simon Watson. 3º Carlos Eady Rotiny. SEGUNDA MANGA: 1º Simon Watson. 2º Francisco J. Reina. 3º Rafael Ponce.

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

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



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



**FORMULA RENAULT
UN AMBICIOSO PROYECTO**

RENAULT es una marca que lleva vinculada al automovilismo español hace nada menos que 22 años. De sus copas de promoción, desde los R-8 hasta los R-5 GT Turbo, han salido pilotos muy importantes, el más representativo es sin duda el Campeón del Mundo de Rallyes Carlos Sainz. Ahora acaban de hacer oficial la creación para el 91 de la

que con un kit de preparación especial para esta fórmula llegan hasta los 135 caballos de potencia. Para abaratar costos, Renault se ha decidido por una caja de cambios que proviene de un modelo de gran tirada y han escogido la del R-25 TS a la que han modificado el par cónico y el escalonamiento que es más cerrado. Los chasis admitidos son varios entre los que hay que destacar: Van Diemen, Swift, Martini y Reynard, que tendrán que mantener los mismos niveles de seguridad que ha establecido la FI-



PROMOCION DE ALTURA
La Fórmula Renault será un escalón más en la carrera de nuestros pilotos. Con estos monoplazas tendrán la ocasión de aprender a reglar alerones.

Fórmula Renault, una especialidad que en otros países de Europa goza de una gran acogida. En España esta nueva modalidad de monoplazas va a representar el escalón más alto de promoción, y como sucede en otros países va a ser una escuela perfecta para pasar a otras fórmulas más importantes.

Estos coches, de un aspecto similar a un Fórmula 3, tienen a su favor contar con apéndices aerodinámicos, lo que permite a los pilotos aprender a reglar alerones, etc. Los motores que impulsarán a estos monoplazas son del tipo F, de 1,7 litros, similar al del Renault 19 TXI,

SA para los Fórmula 3. Con todo esto el costo del coche es de unos cuatro millones de pesetas, de los que Renault ha establecido una ayuda de compra del 25 por ciento, es decir un millón. Un aspecto muy importante de este campeonato es que Renault ha destinado un montante de 60 millones de pesetas en premios. Para abaratar costes estará limitado el número de neumáticos a tres por cada eje y carrera.

El calendario constará de ocho pruebas y la reglamentación será similar a la que rige desde hace varios años en la Fórmula Renault en Francia. ○

FICHAJE FERRARI

JEAN ALESI SE MUDA A ITALIA

DURANTE dos días el francés Jean Alesi ha tomado contacto directo con el que será su monoplaza para la temporada que viene. En Fiorano, el joven piloto de veintiséis años, ha visto realizado el sueño de toda su vida y bajo la atenta mirada del patrón Cesare Fiorio, realizó sus primeros cronos con el coche rojo. Este no tardó en felicitar a Alesi, para quien el Ferrari, comparado con el Tyrrell «es como un Rolls-Royce al lado de un dos caballos». La única dificultad que se le presentó al piloto de Avignon tras el volante de su nuevo monoplaza, consistió en adaptarse al cambio electrónico situado en el volante y le costó olvidarse de buscar la palanca de cambios. Tras esta primera y satisfactoria toma de contacto, Jean Alesi se trasladará sin dudar a vivir en los alrededores de Fiorano para poder estar más cerca de su escudería. En breve, su compatriota y ahora jefe de filas, Alain Prost, se le unirá en unos inminentes entrenamientos para preparar la temporada.



CONGRESO FIM

LAS MOTOS A JEREZ

EN el congreso de la FIM celebrado en Hungría se tomaron distintos acuerdos de vital importancia para la temporada 91 del Mundial de Motociclismo. Una de ellas es que el Gran Premio de España se disputará en Jerez el día 12 de mayo, en detrimento del Jarama cuyas obras no han recibido el visto bueno. Otra decisión es que se suspenden los entrenamientos libres de los jueves y que los pilotos se podrán descontar los dos peores resultados en el cómputo final del campeonato.

También obligarán a los fabricantes de neumáticos a suministrar idéntico material a todos sus pilotos. Al margen de esto, DORNA, la empresa que se encarga de las retransmisiones de los partidos de fútbol de la liga española, a partir del 92, año en el que caduca el contrato con la empresa del todopoderoso Bernie Ecclestone, se va a encargar en exclusiva de la retransmisión de los Grandes Premios por un plazo de cinco años, concesión que ha conseguido entre cinco candidaturas.

BOXES



JORDI GENE disputará el próximo día 2 de diciembre la Panasonic Euro-Macau-Japan Fórmula 3 Challenge Cup en el circuito japonés de Fuji. Invitado por Fuso Koygo, el piloto formará equipo con el finlandés Mika Salo en esta carrera que está considerada como la Copa del Mundo de la especialidad.

MAURO BALDI, que se ha proclamado esta temporada campeón del Mundo de Sport Prototipos con Mercedes, ha decidido aceptar la oferta de Peugeot y por lo tanto el próximo año será compañero de equipo de Rosberg.

FERNANDO CAPDEVILA tiene muy avanzado su proyecto de correr en cinco pruebas del Mundial de Rallyes con un Ford Sierra Cosworth 4x4 de Grupo N. Para ello cuenta con el apoyo del Gobierno Autónomo Canario.

MAX WELTI, responsable de organización y logística del equipo Mercedes-Sauber, ha decidido dejar los Sport Prototipos y pasar a ser el jefe deportivo del proyecto del motor Porsche de Fórmula 1 en el 91

JOAQUIN ANGLADA, copiloto

habitual de Frances Ambudío, con el que consiguió esta temporada la Copa de España de Rallyes, ha sido una de las víctimas mortales del accidente sufrido por un DC-9 de Alitalia en Zurich.

JOSEP ALSINA, gracias a su segunda posición en el Rallye d'Hivern, se ha proclamado matemáticamente a falta del Rallye Ciutat d'Igualada, campeón de Cataluña de Rallyes a los mandos de un Renault 5 GT Turbo de Grupo A.



AGURI SUZUKI con el apoyo de las marcas japonesas Sanyo y Autopolis, ocupará en el 91 el volante que ha dejado libre Nannini en Benetton. J.J. Letho estará la próxima temporada integrado en la Escudería Italia.

JOAN VILLADELPRAT, el hasta ahora director de Tyrrell, ha cambiado sus colores para la temporada que viene. Su nueva escudería será la italo-británica Benetton.



I.M. CASANOVAS

UNA PROMESA CON MADERA DE CAMPEON

NO lo conozco personalmente. Sólo he hablado una vez con él y por teléfono, pero hace años que le sigo la pista y su trayectoria me parece coherente y sólida. Sabe lo que quiere y ha elegido el buen camino para llegar a la meta de la Fórmula 1. Hoy por hoy, es nuestra única esperanza de colocar un piloto español entre la élite de los Grandes Premios.

Hace casi dos años, en esta misma ventana, lanzábamos el mensaje: **APUNTEN ESTE NOMBRE, JORDI GENE**. A los 19 años ha sido esta temporada el piloto más joven que ha disputado el Campeonato Británico de F-3 hasta que llegó Christian Fittipaldi, hijo del ex-piloto Wilson y sobrino del legendario Emerson. El problema es que ha tenido que compaginar su aprendizaje con el servicio militar y un monoplaza que no era ni de lejos de los más competitivos.

Así y todo, Jordi Gené se ha hecho notar. Patrocinado por Marlboro, que sabe que apuesta a ganador, y con el respaldo del RACC, que desea ver un catalán compitiendo cuanto antes en F-1 en el Circuito de Cataluña, esta joven promesa nacida en Sabadell ha continuado su escalada, sin éxitos pero con firmes progresos.

Su año clave será el 91. Al igual que hiciera cuando disputó el Campeonato Ford, se va a instalar a vivir en Gran Bretaña y va a tener un monoplaza puntero, casi con toda seguridad un Ralt-Honda. Sabe que para llegar a una escudería de primera línea, lo que cuenta son las victorias y éste es su objetivo la próxima temporada en que repetirá el Campeonato Británico de F-3.

«No tengo prisa. Tengo sólo 19 años y quiero ir paso a paso. Creo que si todo me sale bien, en tres años puedo estar en la F-1 con la experiencia suficiente para no ser un piloto de paso en la categoría reina. En Inglaterra todos los managers dicen que estoy capacitado para proyectarme a la F-1. Si ganó carreras en F-3, para 1992 disputaría el título de F-3.000 y en 1993 intentaría dar el gran salto».

Desde que Luis Pérez Sala abandonó los Grand Prix, no tenemos representación. Gené es el delfín, el hombre que se está forjando un gran prestigio en la cuna del automovilismo deportivo y que destaca por su seriedad, rigor y profesionalidad. A los 19 años tiene una madurez y sentido de la responsabilidad elogiados.

Ahora viaja a Japón para disputar el Gran Premio de Fiji como invitado especial. Allí tendrá un coche mucho más competitivo que el Reynard-Volkswagen que ha pilotado este año. No en balde, ha pagado la inexperiencia. El próximo año será todo muy distinto. Tiene los patrocinadores y los contactos para entrar en la mejor escudería. A partir de entonces, que nadie lo dude, los buenos resultados llegarán.

Lo dicho, no olviden este nombre, Jordi Gené. Hoy sólo es una promesa pero tiene madera de campeón.



AUTOMOCION '90

AUTOMOCION 90
TODO el TRANSPORTE

Diciembre

TORRE-PACHECO, Murcia 5 / 9



EN el recinto ferial de IFEPA, situado en la localidad murciana de Torre Pacheco, se albergará del próximo día 5 al 8 de diciembre un certamen dedicado exclusivamente al sector de la automoción, y que reunirá a más de quinientos nuevos expositores.

Paralelamente a la exposición, la feria tiene previsto organizar diversas actividades paralelas, entre las que hay que destacar una subasta de coches de ocasión y una serie de conferencias sobre aspectos técnicos de la automoción en Murcia.

Más información: Tel. (968) 57 83 62

VETERANOS

RALLYE DE LA COPE

PARA conmemorar el tercer aniversario de Radio Popular Ponferrada, Luis del Olmo ha tenido la iniciativa de celebrar el Primer Rallye de Coches de Epoca Barcelona-Ponferrada, los días del 20 al 26 de noviembre. Los participantes tomarán la salida el día 20, frente a la emisora de Radio Popular en Barcelona, con destino a la ciudad leonesa y su marcha será seguida por las distintas emisoras de la Cadena COPE. Por otra parte, la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos celebrará el día 26 la II Copa de Clásicos en el circuito de Calafat (Tarragona).

Más información: COPE. Tel. (93) 410 61 25. Copa de Clásicos: Tel. (93) 210 44 66.

DEPORTE

TIERRA EN MADRID

EL sábado 24 de noviembre, el Campeonato de España de Rallyes de Tierra tiene su recta final en el madrileño trazado del Jarama y sus alrededores. Como ya es habitual en esta prueba, la primera y última etapa se disputarán en el circuito. Otro campeonato que finaliza es el Mundial de Rallyes con el RAC que tendrá lugar en Inglaterra del 25 al 29 de noviembre y en el que tomará parte el campeón Carlos Sainz. En Lloret de Mar también se disputará la última prueba del Campeonato de España de Autocross.

REUNIONES DE MOTOS

EL Moto Club Jumilla, organiza este fin de semana en Murcia una concentración de motos, valedera para el

Campeonato de España de Concentraciones, mientras que el Moto Club Almansa convoca a todos sus seguidores para llevar a cabo la II Travesía Turística Almansa-Santa Bárbara.

Más información: M.C. Jumilla Tel. (968) 78 06 00. M. C. Almansa. Rambla de la Mancha, 55 bajo.

LO QUE HAY QUE VER

LA RECUPERACION DE CARDUS

ESTUDIO Estadio tiene previsto ofrecer un reportaje en la tarde del viernes, en el que Carlos Cardús contará los pormenores de su recuperación, además de sus proyectos para el futuro, y el martes día 27, un resumen del rallye de tierra celebrado en Madrid el día 24. Domingo Deporte por su parte emitirá a las 14:30 un resumen del Mundial de Superbikes en Australia.



DE TIENDAS

VIDEO JUEGOS

DINAMIC ofrece a los seguidores de Jorge Martínez «Aspar» la posibilidad de encarnar a este piloto en un simulacro del Campeonato del Mundo de 80 cc de 1988, compitiendo con los mejores pilotos en siete de los circuitos que componen el Mundial. Este es uno de los cinco juegos opcionales (Basket Master, «Aspar», Kung-Fu, Michel y Tennis) incluidos en Multi Sport, un paquete de software que garantiza muchas horas de entretenimiento.

Precio Spectrum, Amstrad, MXS 1.500 pesetas en cassettes y 2.500 pesetas en disco; para PC y compatibles 3.900 pesetas.



TELEFONOS

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

CAMPSA Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA Tel. (91) 742 12 13

ADA Tel. (900) 10 08 99

AHSA Tel. (91) 441 71 17

DYA Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE Tel. (91) 441 33 44

RACE Tel. (91) 593 33 33

RACC Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO Tel. (91) 654 40 11

AUDI Tel. (900) 11 22 22

BMW Tel. (900) 10 04 82

CITROEN Tel. (91) 450 11 11

FIAT Tel. (91) 450 11 50

FORD Tel. (900) 14 51 45

HONDA Tel. (900) 30 80 80

LANCIA Tel. (91) 450 13 50

MAZDA Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI Tel. (91) 441 33 44

OPEL Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT Tel. (91) 597 21 25

RENAULT Tel. (91) 556 39 99

SEAT Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN Tel. (900) 13 65 24

Coordina Lourdes Bravo



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,
 ni el turbo intercooler,
 ni las 16 válvulas
 le sirven de nada...
 si su coche no arranca.



BOSCH

Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.

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

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

¡MOTOR!

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

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

¡CAMARA!

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

¡ACCION!



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



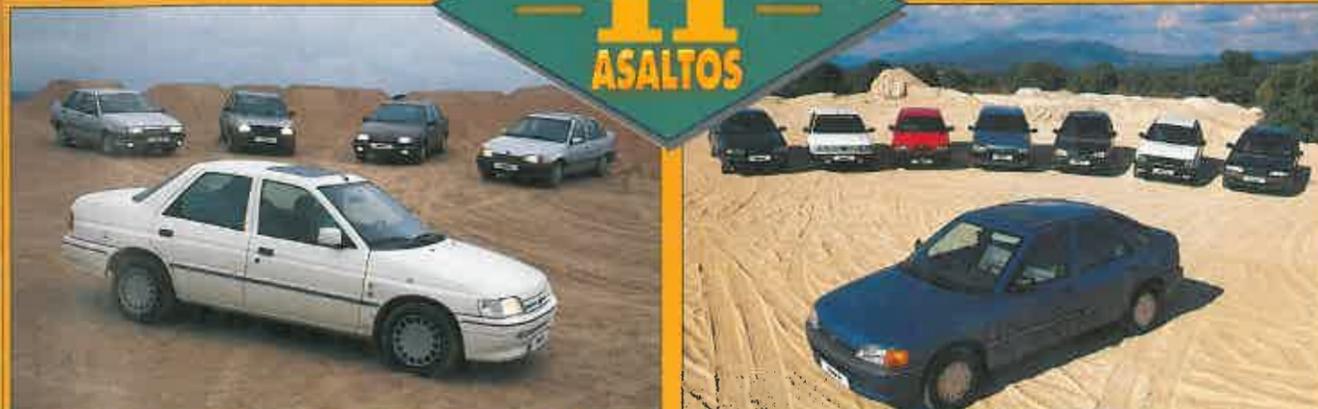
INFORMATE EN EL TEL. (91) 433 30 17. Esta promoción caduca el 31/1/91. Bases depositadas ante Notario.

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

24 de noviembre 1990

Núm.370 • 300 ptas.

COMPARATIVA EN
11
ASALTOS



FORD ESCORT Y ORION FRENTE A • ALFA ROMEO 33 • FIAT TIPO • FIAT TEMPRA • OPEL KADETT • PEUGEOT 309 • RENAULT 19 • RENAULT 19 CHAMADE • ROVER 200 • VW GOLF • VW JETTA

IMPACTO JAGUAR

NUEVO XJR 15



PRUEBA DEL CITROËN XM 24 VALVULAS