

SEMANAL

# Motor 16

8 de diciembre 1990

Num.372 • 300 ptas.

**AL VOLANTE  
DEL NUEVO 911**

# VUELVE EL TURBO

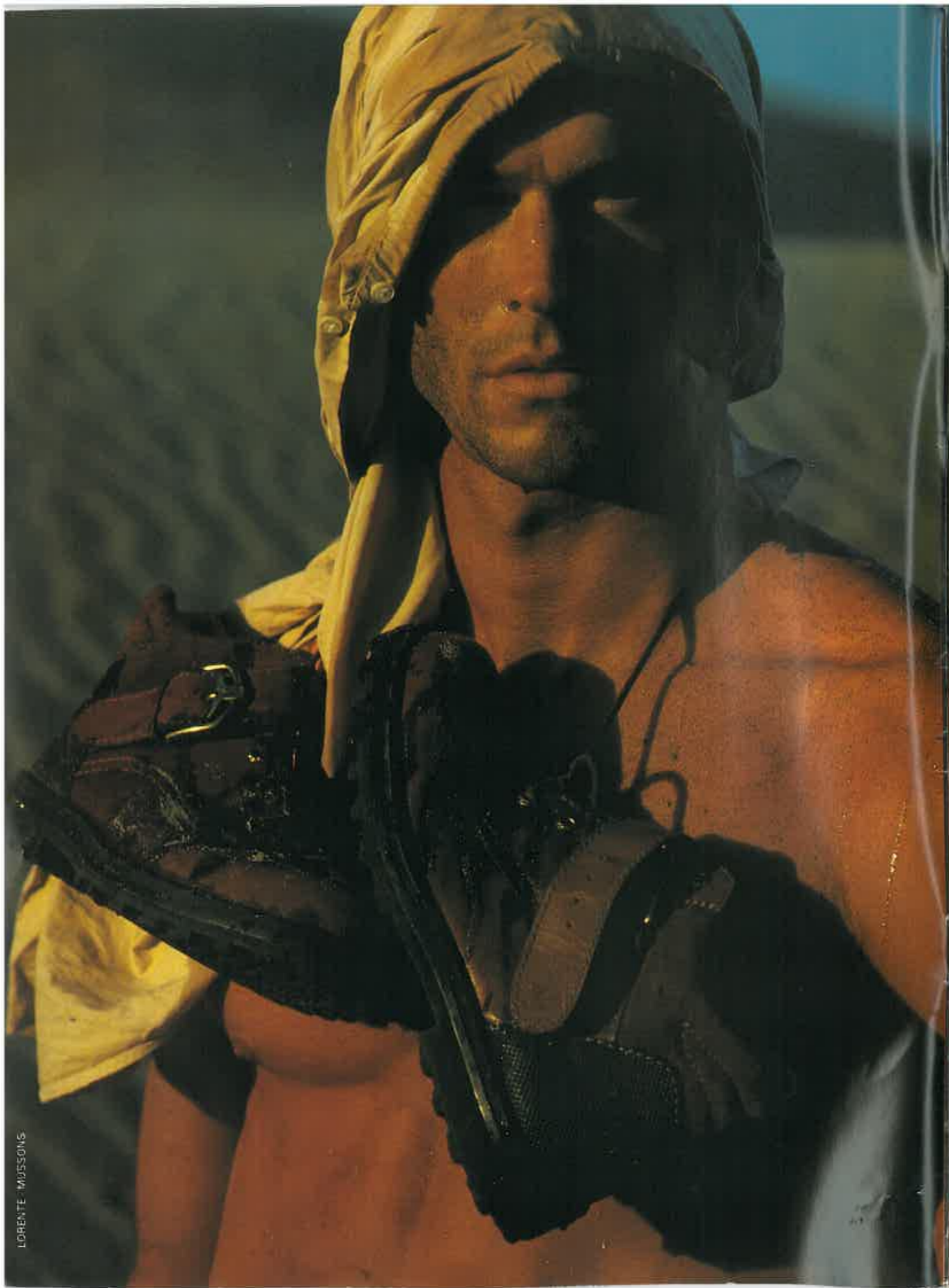
**15 MILLONES  
320 CABALLOS**

**DE 0 A 100 EN  
5 SEGUNDOS  
270 KM/H.**



**NISSAN 300 ZX: PRUEBA DE OTRO SUPERTURBO**





SANGRE  
SUDOR  
Y POLVO

PARIS-DAKAR

TSO





# TURBOMANIA

**D** ICEN que ya no es comercial; que fue una «moda»; que ahora lo que se lleva son los motores multiválvulas... Son las cosas del turbo, de esa tecnología que ha marcado los años 80 y a la que todavía le queda larga vida.

Ahí está Porsche para demostrárnoslo. El 911, el «coche del siglo» según los lectores de Motor 16, vuelve a hacer uso de la magia del turbo. El 911 en su versión más potente es de nuevo realidad después de un paréntesis en el que no se fabricó. Otros coches protagonistas de este número de Motor 16, también son turbo. Es el caso del Mercedes C11 Campeón del Mundo de Sport Prototipos o el Toyota con el que Carlos Sainz se adjudicó el triunfo en el pasado Rallye del RAC (\*).

El turbocompresor sigue siendo el arma ideal para determinadas competiciones. Pero no es un elemento exclusivo de los coches de carreras. En la ciudad de Méjico, una de las más contaminadas del Mundo, los autobuses de transporte de viajeros llevan motores turboalimentados. Es la única forma que tienen de lograr una combustión óptima y así luchar contra la contaminación. En el otro extremo, en el de los coches de altas prestaciones, la aportación de potencia que proporciona el turbo, sin las consabidas rémoras de elevado peso de los motores de mayor cilindrada, no plantea discusión. Los coches más rápidos de Ferrari, Lotus, Bentley o Nissan, son turbo.

Se trata, en definitiva, de no tildar de «moda» una tecnología de punta. No se puede ser tan frívolo, pero puestos a llevarlo por ese terreno, el turbo será como la minifalda, se llevará siempre. Si para ciertas categorías de automóviles no es la solución ideal, para muchas otras sigue proporcionando una serie de ventajas indiscutibles.

Alberto Mallo.

(\*)La victoria de Carlos Sainz en el RAC británico levantó olas de entusiasmo. Todos los miembros de esta Redacción envían desde aquí su enhorabuena al Campeón y quieren agradecerle que mantuviera el interés del rallye hasta el final. Los que no estuvieron en Gran Bretaña se deleitaron ante el televisor comparando las trazadas de Sainz, su fino y peculiar estilo, con el de sus rivales.



**12 AL VOLANTE**  
Porsche 911 Turbo.

**18 ECONOMIA**  
Crisis en el sector automovilístico.

**38 A FONDO**  
Nissan 300 ZX.



**48 A FONDO**  
Seat Marbella Jeans.

**54 FUERA DE SERIE**  
Mercedes Motor Sport.

**66 FRENTA A FRENTA**  
Comparativa berlinas Turbo Diesel.

**76 OCIO**  
Excursión Peugeot a África.

**96 ACTUALIDAD**  
Circuito de Cataluña.

**100 MOTOS**  
Yamaha 500 YZR: la moto de Garriga

**104 DEPORTE**  
Rallye del RAC.



**110 DEPORTE**  
Muerte de Paco Godia.

**112 DEPORTE**  
A todo gas



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús 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 Garhi, Manuel Mañá, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M<sup>a</sup> Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillieray (Francia); Daniel Montevedre (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Ernest de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Lorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automercado: M<sup>a</sup> Jesús Sánchez. Coordinadores de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automercado: Loles Pezra. 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 Urbión. 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<sup>a</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>a</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 424 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7<sup>a</sup> 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. Teléfonos: 327 13 85, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.

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



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

# Teléfono móvil Alcatel. Para no perder el hilo.

Un lujo que usted no puede permitirse: perder el hilo. Ni en su vida profesional, ni en su vida privada. Y para eso lo mejor es tener cerca de usted, esté donde esté, uno de los nuevos teléfonos móviles automáticos Alcatel.

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

- ▼ Función manos libres en el propio micro-teléfono.
- ▼ Llamada automática en caso de alarma.
- ▼ Opcionalmente puede conectarse a la red de fax y transmisión de datos.
- ▼ Código secreto de bloqueo.
- ▼ Agenda alfanumérica e indicación de tiempo de duración de la llamada.
- ▼ Y sobre todo, poseen la garantía Alcatel, la compañía líder en fabricación de terminales telefónicos.

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



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

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

Rezell España



DESDE  
**TURIN**

GIAN CARLO PERINI

● Los directivos de Fiat han reconocido que la compañía se temía la existencia de la actual crisis automovilística desde finales de 1989, pero que sus altos cargos prefirieron hacer «oidos sordos» al pronóstico.

● «Ahora que corren malos tiempos es cuando más debemos dar muestras de firmeza y confianza» ha declarado el presidente de Fiat, Giovanni Agnelli, poco después de hacer pública la construcción de una nueva planta en el sur de Italia.

● Lee Iacocca ha manifestado que el nuevo Chrysler requiere un motor V-6 de 2.0 litros. Fiat parece ser un buen candidato, ya que las características descritas por Iacocca coinciden con los nuevos motores que la marca italiana pretende poner en circulación en 1993 y 1994.

● Mercedes Benz presentará en el Salón de Detroit el 11 de diciembre, sus estudios para furgonetas de pasajeros. La nueva minifurgoneta tendrá tracción a las cuatro ruedas, un motor V6 transversal y espacio para seis adultos.



**VOLVO MASTER II, ¡QUE AIRE!**

**A**NTE el creciente éxito de ventas que está experimentando el Volvo Master II, la marca sueca ha decidido potenciar aún más este modelo incorporando como oferta limitada hasta el día 31 de enero del próximo año el aire acondicionado como elemento de serie. De igual manera el Master II se encuentra ya disponible en opción sin catalizador para aquellos clientes que los prefieran. Esta versión va equipada con el motor de 1.986 centímetros cúbicos. Las versiones equipadas con catalizador cuentan con el motor de 2.316 centímetros

cúbicos. Los precios de las cuatro versiones del Master II son los siguientes: versiones sin catalizador, Master II. 3.023.250 pesetas, Master II Station Wagon: 3.123.250 pesetas. Versiones con catalizador: Master II: 3.153.164 pesetas y Master II Station Wagon: 3.253.180 pesetas.



**EL VOYAGER SE DISPARA  
MAS DE DOS MILLONES**

**L**A compañía Chrysler acaba de ensamblar en la planta II de St. Louis la unidad que hace el número dos millones de la popular Minivan. La versión que ha marcado tan significativa cifra cuenta con un motor de 3,3 litros de cubricaje, inyección multipunto y el sistema de cambio automático «Ultra Drive» de cuatro velocidades. El Minivan que se lanzó al mercado en 1983 ya se ha afianzado entre los vehículos más populares de los Estados Unidos.

**EUROPA FRENTE A JAPON  
CALVET PIERDE LA BATALLA**

**E**L grupo PSA, que preside Jacques Calvet, ha perdido la batalla que había planteado para que la Comunidad Europea impusiera duras condiciones a los fabricantes japoneses. Calvet ha visto como once de los más importantes constructores europeos han decidido crear una nueva asociación, a la que han invitado a participar a General Motors y a Ford y de la que ha quedado fuera el grupo francés. Fiat y Renault, las otras dos firmas reticentes, han aceptado integrarse en la política negociadora de la Comisión Europea. Los fabricantes alemanes han sido los más críticos con Calvet, a quien han acusado de llevar al grupo PSA hacia una total falta de competitividad. También le han tildado de extremista en su lucha contra Japón y en temas como las medidas anticontaminantes.

DESDE  
**PARIS**

EDOUARD SEIDLER

● Renault está trabajando en el proyecto de un coche urbano que podría ver la luz dentro de cinco años. Las características que debe reunir son obvias: pequeño, barato, para utilizar solamente en ciudades, con motor eléctrico y de gama limitada.

● Los franceses compraron el año pasado 3.200.000 autorradios, un millón más que las matriculaciones de coches realizadas en el mismo periodo.

● Los usuarios del Peugeot 605 y Citroën XM turbo diesel dispondrán el año que viene de transmisión automática opcional.

● Renault le ha propuesto a la firma SAIPA, sus socios en Irán, el montaje de 20.000 unidades anuales de Renault 21 -que se incrementarían a 50.000 a mediados de los noventa- además de otras 20.000 unidades de Renault 5.

● A principio del año 1990, el parque automovilístico francés superaba los 23 millones de coches matriculados.

**VERDE Y ROJO**



● No vamos ahora a descubrir a Javier del Arco, un veterano pero joven periodista, especializado en el mundo de la fórmula 1. Javier es el autor de un excelente libro sobre la Historia del Automovilismo en Cataluña, que ha editado el RACC.

● No es de rigor que una parlamentaria europea, como María Izquierdo Rojo, se acoja a la inmunidad por faltas de tráfico. Afortunadamente, el Juez entendió que no se trataba de un delito, sino de una falta y no concedió el suplicatorio. Lo que no se acaba de entender es por qué esta eurodiputada no acaba de cumplir la sentencia a que fue condenada, cuando, precisamente por su cargo, debería dar ejemplo al resto de los ciudadanos que tenemos que cumplir la Ley.

● Esta vez, las flores las damos a queridos compañeros. Como Ricardo Muñoz, que una vez más ha vuelto a dar ejemplo de profesionalidad, cubriendo la información del rallye RAC con un brazo escayolado, por culpa de un accidente en las pistas de squash ¡Que te recuperes pronto!

● Cristina Almeida, posiblemente la candidata a la alcaldía de Madrid más carismática ha tenido un grave deslíz. Tras afirmar que como no entiende de números, dejaría estas cuestiones a los técnicos, se permite decir que tomará severas medidas contra el tráfico en la capital.

¿Es que de esto sí que entiende? ¿No sería mejor que dejase también estas cuestiones para los técnicos?... si es que los hay en el Ayuntamiento, cosa que dudamos.

**EN MADRID**

**NO LLEGAN LOS EMBARGOS**

**E**L Ayuntamiento de Madrid no ha conseguido poner en marcha de manera definitiva el sistema de embargos para el cobro de las multas de tráfico que anunció hace ahora un año. Hasta el momento, la Empresa de Recaudación Ejecutiva no ha realizado un embargo masivo. La Corporación ha recaudado algo menos de tres millones de pesetas en sus primeras experiencias.

**FREIXENET CAR**

**ATRACCION LONDINENSE**

**L**A campaña navideña de Freixenet ya tiene rostros famosos, los rostros de Inés Sastre, la fascinante modelo española, y de Christopher Reeve, el inolvidable Superman, dos personajes de la máxima actualidad que acaban de grabar los anuncios televisivos del cava más famoso. El escenario elegido para el rodaje de los mensajes televisivos, un céntrico hotel londinense de ambiente aristocrático, estuvo animado por el coche-botella, por el Freixenet Car, que atrajo a cientos de curiosos seducidos por sus rasgos evocadores.



**MATERIALES DE VANGUARDIA  
CARBONO Y KEVLAR**

**D**EL día 3 al 5 de Abril de 1991 se celebrará en París la 26ª edición de las Jornadas Europeas de los Compósitos. Esta exposición revisa las nuevas tecnologías de tratamiento de materiales preimpregnados no-estirénicos, refuerzos, así como novedades en matrices, técnicas de concepción y procesos de pulverización a pistola.





# 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, con ELOY ARENAS, serán los días 23 de Noviembre y 2-9

16 y 23 de Diciembre a las 22.35 h. 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. Este promoción caduca el 31/1/91. Bases depositadas ante Notario.

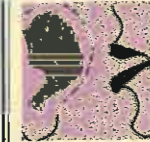


CAN YOU SPOT THE VOLVO?

### TRUCO DESCUBIERTO TRAMPA EXTRAÑA

El último anuncio de Volvo en los medios USA no tiene desperdicio; una colección de coches americanos aparece totalmente aplastada tras el paso del «Big Foot» llamado «Pie de oso». En medio de esa colección de chatarras sobresale un Volvo 240 casi intacto, insensible al castigo. La realidad queda muy lejos de la apariencia sugerida por las imágenes. El Volvo, famoso por su resistencia, estaba «amañado» con una estructura interna de barras de seguridad, mientras sus compañeros de foto recibieron cortes traicioneros en todos sus pilares, hechos por los técnicos publicistas.

### EN VOZ BAJA



- Se conocen más detalles del robo de los Porsche en Niza, durante el acto de presentación. Los cacos forzaron una caja de seguridad donde se guardaban las llaves, se apoderaron de todas ellas y se llevaron seis Porsche (más de 15 millones cada uno). Uno de ellos quedó chafado contra un árbol a dos kilómetros del hotel. De los cinco restantes aún no se sabe nada. Lo que sí se sabe es que sólo existían estas 20 unidades y hubo que fabricar a toda prisa otros seis para seguir.
- El grupo Volkswagen se va a convertir en banquero. Aunque de momento sólo en Alemania, se trata de una iniciativa que ya se ha utilizado en USA, donde GM dispone de un banco que ofrece los mismos servicios que cualquier otra entidad.
- En la firma italiana Maserati ya están fabricando el super deportivo Shamal. Las primera unidades salieron a la luz el pasado día 19 de noviembre y ya están almacenadas en la factoría de Módena. Saldrán a la luz el próximo día 14 de diciembre.

### FABRICAS FIAT ESPAÑA DESCARTADA

El grupo Fiat ha anunciado que invertirá casi medio billón de pesetas en la construcción de dos nuevas plantas en el sur de Italia, con lo que la multinacional que dirige Giovanni Agnelli descarta por completo su intención de instalar una factoría de coches en España. La inversión dará trabajo a ocho mil personas.





DESDE TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● Nissan, ha llegado a un acuerdo para la adquisición de bloques de motor a General Motors. Este acuerdo será efectivo a partir de 1992 y prevé unas compras iniciales de 1.000 unidades que llegarán a 120.000 unidades en 1993.

● Las ventas de automóviles han aumentado en Japón en la primera mitad del año gracias a la fuerte demanda interior y la relativa debilidad del yen. Toyota y Nissan, líderes del mercado han aumentado en octubre un 14,5 y un 12 por ciento respectivamente.

● La oficina de Contabilidad general del Congreso Norteamericano ha llegado a la conclusión de que los modelos construidos por los fabricantes nipones en su país son responsables de la pérdida de 36.000 puestos de trabajo entre los años 88 y 89.

● Tokio también sufre problemas del tráfico. Las medidas encaminadas a solucionar este problema pasan por la regulación del tráfico en las zonas urbanas, limitar el número de coches que circulan por los distritos céntricos e introducir tarifas especiales para los conductores que quieran circular por estas zonas.

EMPUJON A LAS AUTOVIAS

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo dio la pasada semana un buen empujón a los programas que tiene en marcha dentro del Plan General de Carreteras. El tramo más importante ahora abierto, al que el Gobierno ha querido dar un inusual bombo y platillo ya que a su inauguración asistió su vicepresidente, Alfonso Guerra, es el de la M-40 madrileña que conecta las autovías de Levante (N-III) y Extremadura (N-V), además de un nuevo tramo del «by-pass» que va desde el Nudo Supersur hasta el kilómetro 12,5 de la autovía de Andalucía (N-IV). Con características de auto-



via/autopista, la longitud total supera los 25 kilómetros y su costo ha sido de 16.830 millones de pesetas. Asimismo han quedado abiertos otros 70 kilómetros, más de la mitad de autovías, con un presupuesto de 26.000 millones de pesetas. Estos tramos son: Perales de Tajuña-Fuentidueña, de 21 kilómetros, en la Autovía de Levante; La Carlota-Ecija, de 15 kilómetros, en la Autovía de Andalucía; la variante de Infiesto, en Oviedo; las variantes de Alguazas y Las Torres de Cotillas, en Murcia; y el tramo Santiago Sur- Padrón, de la Autopista A-9 entre El Ferrol y Puxeiro.

AUXILIOS DEL ESTE EL TRABANT GRUA

Lo que hay que ver. Hace dos semanas comentábamos en esta revista la sed que hay en el Este europeo de coches de este lado del derruido muro. Pero la instantánea que recogemos es bien clara: un modesto Trabant arrastra un flamante Golf que, curiosamente, ya lleva las nuevas matrículas provisionales de los vehículos de la fusionada RDA. El gigante VW necesita la mecánica del popular «Trabi».



DOCE MILLONES CON MUCHO GOLF

El Golf, el modelo de más éxito de Volkswagen después de su inolvidable Escarabajo, acaba de alcanzar la cifra mágica de doce millones de unidades, cifra que evidencia el éxito de un automóvil nacido hace poco más de quince años. Desde el primer Golf, creado por Giugiaro, hasta el modelo actual, más grande y más enérgico, ha transcurrido toda una época del automóvil, la Golfmania, capaz de modificar las ideas de usuarios y constructores. Los Volkswagen Golf son los primeros automóviles importados del mercado español desde hace años.



DAMOS CONFIANZA



DAMOS SEGURIDAD

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

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

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

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

¡OTRA BUENA OCASION PARA CONFIAR EN OPEL!







PORSCHE 911 TURBO

## UN ENCANTO NADA DISCRETO

Cuando parece que las tecnologías de moda han desplazado al turbo, aparece una nueva versión que hace recuperar la fe en este tipo de ingenios mecánicos. El 911 Turbo que acabamos de probar supera en todo a su antecesor que pasará a la historia como una máquina indómita.

Victor Piccione

Enviado especial

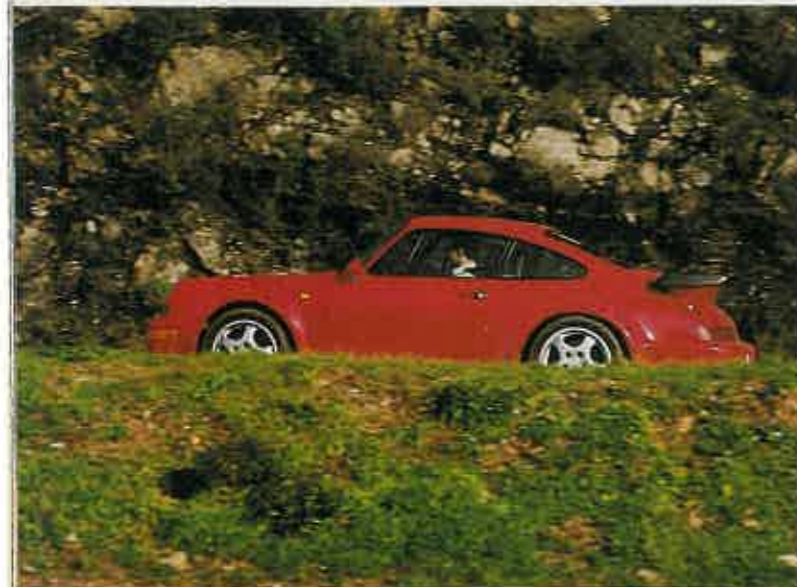
**A**NTES de ponernos al volante del nuevo Porsche 911 Turbo, es inevitable recordar las sensaciones que se obtenían con el anterior modelo. Una robusta caja de cambios de cuatro marchas, frenos y dirección sin asistencia y una respuesta del motor brutal, hacían de este coche una

máquina sólo apta para unos pocos. En esta segunda versión se ha mejorado todo y el nuevo Turbo supera en todo a su antecesor.

En primer lugar se nota la bondad de las nuevas suspensiones, heredadas de los Porsche Carrera 2 y Carrera 4, con las variaciones correspondientes de acuerdo con las nuevas exigencias. Entre las características técnicas más destacables hay que reseñar el motor de seis cilindros

opuestos, refrigerado por aire y sobrealimentado por un turbocompresor de buen tamaño. Para llegar a los 320 caballos se ha adoptado un intercambiador de calor de generoso tamaño escondido bajo el prominente alerón. Este motor ha ganado en potencia, pero lo más destacable es su docilidad. Por debajo de 3.500 revoluciones el empuje es moderado, pero en cuanto se mantiene el acelerador apretado a fondo, lo suficiente para que el cuenta-





con algunas variaciones tales como el nuevo volante que aloja el airbag que monta de serie. También el acompañante dispone de un airbag. Los asientos son muy cómodos y tan sólo la posición de los pedales de freno y el embrague siguen siendo un tanto incómodos.

A pesar de que los técnicos de Porsche nos advierten de que este coche no plantea ningún inconveniente, en un principio

FICHA TÉCNICA	
911 turbo	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	seis en línea
Cilindrada (c.c.)	3 299
Árbol de levas	En cabeza x 2
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyec. electrónica y Turbo
Compresión	7,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	320cv(235kw)/5.750
Par máximo / r.p.m.	45,9mkg(450Nm)/4.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las ruedas traseras
Caja de cambios	Manual de 5 marchas
<b>DIRECCIÓN</b>	
Sistema	De cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	11,4
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent/Discos vent-ABS
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delanteira	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.470
Largo/ancho/alto (mm)	4250/1775/1310
Capacidad del depósito (l)	77
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,0
Velocidad Máxima (km/h)	270
Consumo Urbano (l/100 km)	21,0
A 90 km/h (l/100 km)	8,5
A 120 km/h (l/100 km)	10,4

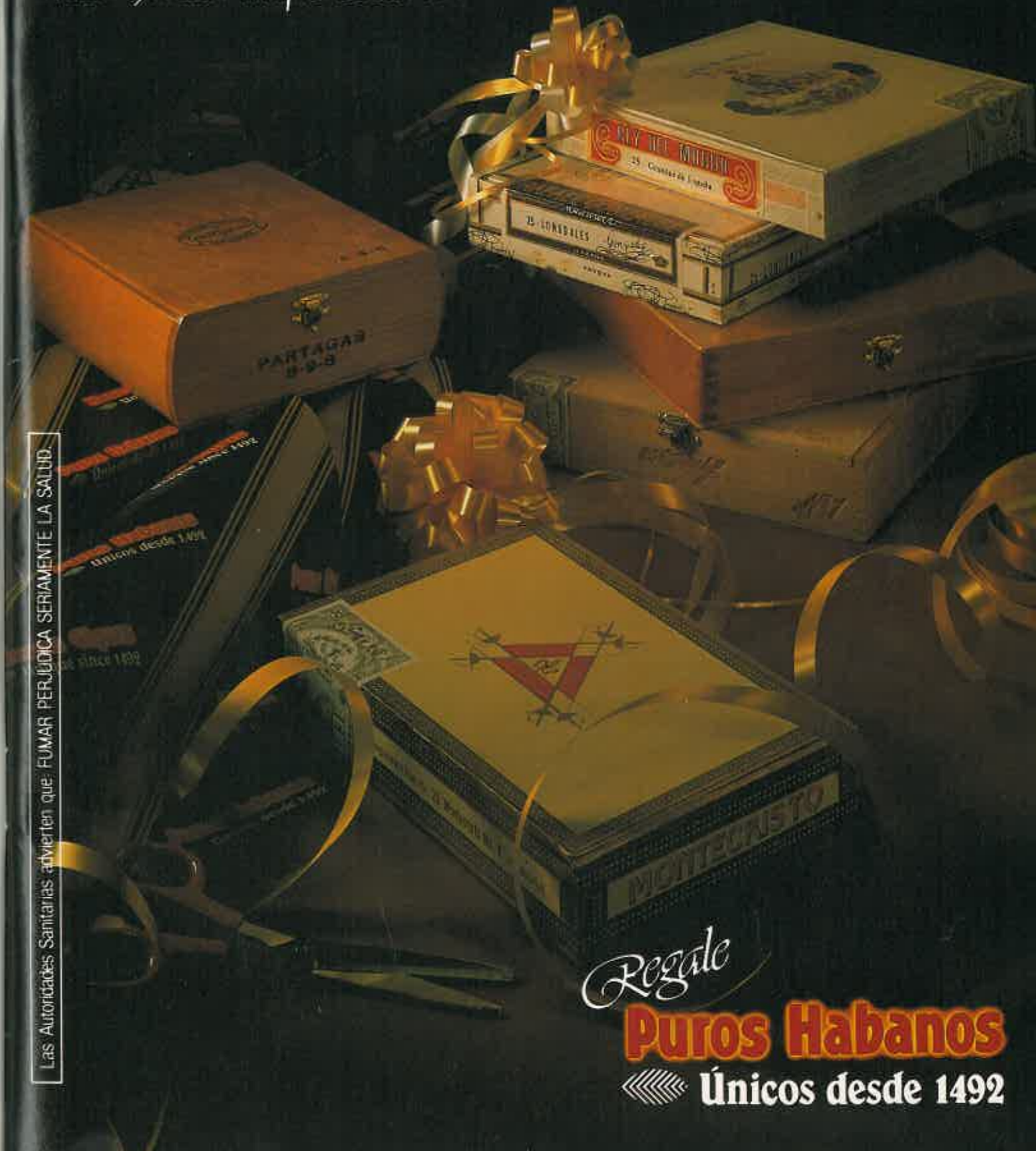
**LA LINEA DE SIEMPRE**  
La formas generales no han cambiado mucho y se mantiene la tradicional estampa de los 911. En el interior casi todo ha cambiado. Este coche vuelve a ser plenamente vigente.

vuelvas supere esta barrera, se desatan las furias, pero sin violencia. La motricidad está asegurada por unos gigantesco neumáticos de 255/40 ZR 17 y por un ingenioso diferencial autoblocante que mantiene un tarado de un 20 por ciento en aceleración y un 100 por ciento en retención.

La caja de cambios es ahora de cinco velocidades y además ha mejorado muchísimo el manejo, tanto por suavidad como por rapidez. Es, en definitiva, mucho más utilizable. Por otra parte, la dirección es asistida y permite controlar el coche con toda facilidad, si a esto le unimos unos frenos muy potentes con ABS de serie, tenemos un coche con carrocería clásica, pero con una mecánica totalmente puesta al día.

Con todas estas mejoras es evidente que el nuevo Turbo no tiene casi nada, además del nombre, en común con el anterior. Los interiores son semejantes a los de las versiones Carrera 2 y Carrera 4,

Los placeres más intensos son tan fugaces como el humo... Pero dejan en el recuerdo una huella imperecedera.



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Regale  
**Puros Habanos**  
Únicos desde 1492



## FRENOS DE LUJO

Uno de los puntos que más enorgullece a los técnicos de Porsche son sus frenos. De hecho no se ruborizan al anunciar que el 911 Turbo es el coche de gran serie que mejor frena. Sus resultados son una frenada de 36 metros a cien kilómetros por hora. El tarado del ABS se puede calificar de casi perfecto, puesto que sólo entra en funcionamiento cuando es realmente necesario. Los discos son autoventilados y perforados con pinzas de cuatro pistones. Gracias al ABS, las frenadas son muy equilibradas, y tan sólo cuando el pavimento se arruga un poco se nota alguna reacción rara, que nunca llega a ser peligrosa.



## AIRBAG PARA DOS

En el nuevo 911 la seguridad ha sido notablemente mejorada. El ABS y los Airbag forman parte del equipo de serie.

nos tomamos las cosas con mucha tranquilidad. La potencia surge del motor con suavidad y la dirección guía fielmente el coche según nuestros deseos. Con el tiempo la cosa se anima y ya nos atrevemos a comprobar que la motricidad es excelente y que incluso en pleno apoyo de una curva el 911 Turbo admite barbaridades sin perder demasiado la compostura. Sin duda el bloqueo del diferencial al cien por cien en retenciones tiene mucho que ver con soltar el acelerador intempestivamente en medio de una curva y que no pase nada. La entrada del turbo a plena presión no supone ningún susto. Tan sólo se aprecia un aligeramiento del tren delantero, que no obstante mantiene bien su capacidad direccional.

En zonas con curvas más o menos cerradas, el 911 Turbo se conduce con alegría, pero es necesario mantener el motor alto de vueltas. En zonas más rápidas es

donde más se disfruta conduciendo. La aceleración, cinco segundos de cero a cien kilómetros por hora, es excelente y los frenos son inagotables. La dirección mantiene bien la precisión y tan sólo cuando se superan los 220 kilómetros por hora se empieza a notar un cierto aligeramiento. Algo sorprendente en todas estas circunstancias, es el buen nivel de confort, tanto por los asientos, como por la suspensión, que aún siendo dura, permite abordar largos viajes sin temor a la fatiga. Tampoco el nivel sonoro es excesivo.

La nueva estrella de Porsche inicia su fabricación en estos días y ya hay una cartera de pedidos de casi 2.000 unidades. Su producción anual será de unas 7.000 unidades al año, todas bajo pedido. En España se inicia su comercialización a principios de año y su precio se puede estimar en torno a los quince millones de pesetas. ○

# TOMAME.



## RIVES GIN



La caída de las ventas de automóviles ya ha comenzado a afectar al entramado industrial de los fabricantes instalados en nuestro país. De momento, y antes de que finalice el año, se anuncia una regulación de empleo en el sector que afectará a unos treinta mil trabajadores, de ellos tres mil que irán al paro de forma definitiva.



## CIERRES TEMPORALES Y REGULACIONES DE EMPLEO

# LA CRISIS GOLPEA A LOS TRABAJADORES

**E**L retroceso de las ventas de automóviles en el pasado mes de octubre (un 20 por ciento) ha sido el detonante definitivo de una situación de deterioro temida, pero no por ello conocida hasta esos niveles, que está llevando al sector español de automoción a una más que difícil encrucijada. En lo que va de año el descenso supera el 10 por ciento y a falta de un mes para finalizar 1990, es muy poco probable que las tornas cambien porque de noviembre se dice que el retroceso también superará el 20 por ciento, o lo que es lo mismo, poco más de cincuenta mil unidades colocadas en el mercado.

Según fuentes de los fabricantes, todo el sector, sin escapatoria, se ve implicado en este duro proceso. El fuerte empuje de las exportaciones ha tirado de la producción hasta septiembre pasado, pero a partir de ese mes se ha producido un retroceso de esa producción en torno al 10 por ciento en consonancia con la precaria marcha de los mercados foráneos.

Desde el pasado mes de enero, el mercado no ha dejado de retroceder, pero el bajón se ha acelerado en los meses posteriores al verano. Para justificar este fenómeno se citan innumerables explicaciones, entre ellas la crisis del Golfo Pérsico y la consiguiente repercusión en los pre-

cios de los combustibles. Pero en el sector -léase Anfac, Ganvam o Faconauto, por poner algunos ejemplos- se sigue echando la culpa a la política restrictiva en materia monetaria impuesta por el Gobierno en julio de 1989 y a los altos tipos impositivos del polémico Impuesto sobre el Valor Añadido.

Realmente se da el hecho de que entre un 70 y un 80 por ciento de las ventas de automóviles que se cierran en nuestro país se realizan mediante su financiación. Con los altos intereses que se cargan en estas operaciones, el caldo de cultivo de la retracción de la demanda está servido. El IVA es el otro caballo de batalla. En Francia se cita como dato a tener en cuenta que el último recorte del tipo de IVA desde el 25 al 22 por ciento ha permitido incrementar las ventas en un 3 por ciento.

Sea como fuere, en todos los sectores implicados en el tema se observa una actitud de recelo general de los potenciales usuarios y sólo con la animación de la economía en su conjunto se podrá dar esa estimulación de la demanda. De hecho, la persistencia de la caída, además de afectar a los vehículos de los segmentos pequeños y medio, está haciendo mella en

**L**a situación del Golfo Pérsico, las restricciones monetarias y el alto IVA, son los factores a los que se achaca la crisis.

los vehículos industriales de mayor tonelaje, lo que supone una situación más grave por ser un indicador clave del proceso recesivo de nuestra economía, ya que se trata de bienes de equipo.

La situación actual es ahora de incertidumbre a causa de conflictos como el del Golfo Pérsico que afectan también a un sector muy «sui generis» como es el de automoción, un sector con grandes inversiones en innovación tecnológica que no se pueden detener. Cualquier parón en este proceso supone un grave deterioro.

La crisis, en fin, está aquí y los fabricantes han comenzado a tomar medidas, empezando por la de más impacto social, como son los expedientes de regulación de empleo, despidos y/o bajas incentiva-



**RECESION Y EMPLEO**  
Tras los últimos resultados registrados por el sector, la mayoría de los fabricantes han comenzado a tomar medidas, empezando por las de más impacto social, como los expedientes de regulación de empleo

das, en mayor o menor medida. Entre los fabricantes se maneja la cifra «oficiosa» de treinta mil trabajadores afectados, de los que unos tres mil lo serán de manera definitiva, cifras que incluyen las actividades fabriles de la industria auxiliar y de componentes.

Existe, de todas formas, cierta disparidad entre las empresas afectadas a la hora de buscar soluciones. En Citroën se ha propuesto a los trabajadores un plan de quince días de paros técnicos que se producirían durante el primer trimestre de 1991 en bloques de cinco días. Asimismo se estudia la no renovación de 650 contratos que finalizan en estas fechas.

Fasa-Renault sigue adelante con su plan de bajas voluntarias e incentivadas que este año supone una reducción de 900 trabajadores de la plantilla. Para enero próximo se espera que se acojan a este plan cerca de 1.500 trabajadores ya que la edad tope bajará de 55 a 53 años. El recorte de plantilla para el periodo 1989-1993 afecta a 6.000 trabajadores. De momento se negocia un expediente de regulación de empleo de 45 días para los 17.000 trabajadores de la empresa.

**L**a recesión de las ventas también ha hecho mella en los vehículos industriales, un indicador clave.



**ALMUSAFES: SIGUE LA FIESTA**



Francisco Sánchez  
Director de División de Motor

NI en la factoría de Ford en Almusafes, ni en el ambiente social de esa población pegada a Valencia, se respiran aires de crisis. «Las noticias sobre el significativo descenso de ventas de turismos -me cuenta Javier Peris, periodista valenciano- no han producido aquí especial preocupación».

¿Por qué? «Sencillo: el considerable volumen de exportación, en torno al 59 por ciento, y el éxito del tercer modelo de Fiesta desarrollado en esta factoría son las dos circunstancias que mantienen tranquilos tanto a directivos como a trabajadores».

¿Y en el campo laboral? «Tampoco se observa movimiento. Sin ir más lejos, en julio pasado los 10.000 trabajadores de la empresa refrendaban un acuerdo con la Dirección, por el que 600 eventuales pasaban a fijos».

También hay que tener en cuenta que el número de vecinos de Almusafes contratados para Ford-España es relativamente bajo, de ahí que no se plantee la crisis de la industria automovilística como crisis local o comarcal. La diversificación industrial de las comarcas cercanas a la capital valenciana suaviza las crisis sectorial, «pero en cualquier caso la tranquilidad es la nota característica y sorprendente de la empresa privada española que más beneficios declaró en 1988: más de 40.000 millones de pesetas».

**VIGO: SE NEGOCIAN LOS PAROS**



José Enrique Elvira  
Coordinador del Plan de Empleo de Citroën

SON muchas las repercusiones provocadas por el descenso de las ventas de automóviles. Los fabricantes de automóviles en España, ahogados por el cariz que están tomando los acontecimientos, están elaborando fórmulas -más o menos ortodoxas según los casos- para paliar la crisis que se avecina. Siguiendo el ejemplo de Agnelli en Italia, se está ya hablando de paros técnicos en las empresas o de regulaciones de empleo.

En el caso concreto de la fábrica de Citroën en Vigo, se están negociando en estos momentos una serie de paros técnicos con un máximo de 15 días, que afectarán aproximadamente a 5.000 de los 7.400 trabajadores de la plantilla. Este expediente de reducción de jornada ha sido originado por el exceso de producción, y los costes de estos días de paro repercutirán directamente en las arcas de los Fondos de Regulación de Empleo del Estado, o sea, que saldrán de nuestro bolsillo.

**CIERRES DE PLANTAS**

Sólo en Estados Unidos los tres grandes van a cerrar temporalmente catorce plantas de montaje.

**CASTILLA-LEON: UN DURO GOLPE**



Pachi Larrosa  
Director de División de Motor

LA presencia en Castilla y León de importantes centros de producción del sector del automóvil provoca que los vientos de crisis que soplan barran esta comunidad con especial dureza. El espectacular descenso de las ventas ha cogido a la factoría de Fasa-Renault de Valladolid en medio de un plan de bajas incentivadas que se inició ya en 1988 y que a finales de este año debería haber afectado a 6.000 trabajadores. La crisis actual viene a ser la puntilla y ya se ha anunciado un plan de regulación de empleo que afectará a los 13.000 trabajadores de toda España (11.000 en Valladolid y Palencia).

También en Valladolid, los trabajadores de ENASA se tiente los machos. El INI acaba de vender la factoría a IVECO y los 800 trabajadores están a la espera de conocer los planes de regulación del «capo» Agnelli.

Pero las sombras alcanzan a las empresas auxiliares. La planta de Michelin en Valladolid acaba de solicitar una regulación de empleo que afecta a 270 trabajadores de una plantilla de 2.100. Faltan por conocer los planes de la factoría de Michelin en Aranda de Duero y de Firestone en Burgos, aunque las perspectivas no son muy optimistas. De confirmarse la crisis, el golpe para la economía y el empleo en Castilla y León podría ser muy duro.

puesta empresarial que se realizará en breve prevé la suspensión del tercer turno en la factoría de Figueruelas. Esta marca sigue apoyándose con fuerza en su vertiente exportadora. Seat, por su parte, ya ha anunciado la no renovación de 700 contratos y una disminución de la producción a ciento veinte unidades al día. La planta que se verá más afectada será la de Landaben, instalada en tierras navarras.

A grandes rasgos, la cifra de trabajadores del sector que por un motivo u otro han dejado por estas fechas su puesto de trabajo supera los 2.500. Pero no sólo son los fabricantes de automóviles los que se están viendo afectados por la crisis. Grandes proveedores han entrado también en esta espiral y se recuerda que Michelin, el principal productor de neumáticos de nuestro país, acaba de presentar un expediente de regulación de empleo que afectará al 10 por ciento de su plantilla de Valladolid.

La situación no afecta sólo a la actividad productiva instalada sino a los

**L**a bajada en tres puntos del IVA en Francia ha supuesto aumentar las ventas en un 3 por ciento.

proyectos de futuro. En este sentido, la Sociedad Italiana del Vidrio (SIV) anunciaba la pasada semana que va a dar marcha atrás en su intención de instalar una factoría en El Ferrol, decisión motivada «por un cambio de estrategia» ante la crisis que está sufriendo el sector del automóvil. El proyecto ahora congelado suponía una inversión de 17.500 millones de pesetas subvencionados en un 62 por ciento y la creación de 400 puestos de trabajo, la mayoría de ellos procedentes del desaparecido astillero Astano.

En Sernauto, la asociación que agrupa a los fabricantes de equipos y componentes para automoción, también ha sonado la señal de alarma y su presidente, Antonio Escudero, se ha expresado de manera muy gráfica: «La industria española de componentes ocupó en 1988 el tercer lugar del ranking europeo. En el pasado año pasó al cuarto y, de no mejorar la situación, el Reino Unido ocupará ese lugar quedando España desplazada a la quinta posición».

Otro sector que se está viendo negativamente afectado es el de las financieras de coches. Mientras en 1988 su cifra de negocios crecía un 59 por ciento y en 1989 un 9 por ciento, para este año se espera una tasa de un 1 ó un 2 por ciento, a lo sumo.

El panorama, fuera de nuestras fronteras, no es tampoco nada alentador. En Europa las ventas de coches cayeron en octubre un 1,7 por ciento, hasta alcanzar el millón de unidades. En lo que va de año se han vendido once millones y medio de coches, con una caída del 1,1 por ciento respecto al mismo periodo del pasado año.

La demanda, a bote pronto, se ha reducido en España, Italia, Francia y Gran Bretaña -cuatro de los cinco mercados líderes del sector por su volumen de ventas- salvándose de la quema sólo Alemania. A escala empresarial, Renault y Volvo han sufrido serios recortes en sus resultados, mientras que Fiat y Peugeot se han visto forzados a reducir su producción. Fiat anunciaba recientemente el despido temporal de 35.000 de sus 117.000 trabajadores, mientras que Volvo decidía hacer lo mismo con 5.000 trabajadores.

Al otro lado del Atlántico las cosas tampoco van nada bien. Los tres grandes de la industria norteamericana del automóvil, General Motors, Ford y Chrysler, van a cerrar temporalmente catorce plantas de montaje en las próximas semanas, medida que afectará a más de cuarenta mil trabajadores.

El primer fabricante mundial, General Motors, ya ha anunciado que en el último trimestre del año ganará sólo doscientos cuarenta millones de dólares, mientras que Chrysler perderá cincuenta y seis millones de dólares y Ford se limitará a cubrir gastos.

Lourdes Bravo  
Raúl R. Sáez

**LOS PERFILES DE UNA CRISIS**

LA evolución seguida por las ventas de automóviles en España a partir del segundo semestre de 1989 y, sobre todo, los fuertes retrocesos experimentados en los últimos meses han puesto sobre el tapete la realidad de una crisis severa en un mercado en el que hace apenas año y medio se batían récords históricos. Un cambio tan rápido y drástico de la demanda suscita numerosas interrogantes nada fáciles de contestar en un contexto de crisis económicas y sectoriales superpuestas y aderezado con acontecimientos singulares perturbadores como los del Golfo Pérsico.

En un escenario tan confuso, la única vía de aproximación a las causas de la crisis del sector pasa por deslindar las perturbaciones internacionales de las específicamente nacionales y, dentro de ambas, las debidas a problemas económicos globales de las derivadas de factores propios del mercado. En este sentido cabe adelantar que tanto la crisis económica como la del sector de automoción constituyen fenómenos de ámbito mundial, en los que sin embargo nuestra situación resulta especialmente grave. Tras cinco años de rápido crecimiento económico en el área de la OCDE, alimentado por unos precios reales del petróleo que permitían una expansión del gasto no inflacionaria, la acumulación de desequilibrios forzaba un cambio de coyuntura en el que además se han insertado elementos tan irrepetibles como la transición política en el Este europeo o la crisis del Golfo Pérsico.

En el caso español, a este empeoramiento del clima mundial se suma nuestra peculiar ración de problemas. La in-

**POSICION DEFENSIVA**

Los fabricantes han adoptado una posición defensiva ante una demanda retraída y con comportamiento más impredecible que nunca.



**L**a actitud anti-demanda de las autoridades económicas agrava la situación del sector de automoción.



**E**ste año se matricularán alrededor de un millón de unidades, frente a 1,12 millones en el pasado año.

flación resistente a la baja a pesar del agobiante control del Banco de España, y la amenaza de desplome de la balanza de pagos asustan a una Administración que sólo confía en la caída de la demanda como remedio macroeconómico y aplica en 1989 nuevas e intensas políticas restrictivas en dinero y crédito. El efecto de «enfriamiento» primero, y clara recesión posterior es la consecuencia directa de esta actitud y marca el cuadro clínico de la economía española a mediados de 1990.

En el plano sectorial, el «boom» económico de los 80 se traduce en los merca-

ción sectorial, sobre todo a través del racionamiento impuesto al crédito del que dependen siete de cada diez ventas.

La inclusión del elemento incertidumbre en el mes de agosto y su amplificación por un Gobierno que anuncia ajustes duros e inminentes y dispara al alza el precio de las gasolinas, termina de crear una situación de crisis no por provocada menos real ni menos grave, con caídas superiores al 20 por ciento en septiembre, octubre y, probablemente, noviembre. La tasa de descenso interanual prevista pasa a moverse en torno al 12 por ciento con

rios de más bajo nivel de actividad. En economías con mercados de trabajo flexibles, como la norteamericana, estos ajustes implican numerosos despidos y espectaculares cierres de plantas, mientras que en la más rígida Europa los efectos son menos llamativos pero también sustanciales con severas regulaciones de empleo. En España, donde la flexibilidad es aún menor, las medidas adoptadas hasta ahora son todavía relativamente suaves, afectando esencialmente a los contratos eventuales y a regulaciones de empleo en algunos casos concretos.

das serán mucho más fuertes que en volumen disminuyendo la capacidad financiera e inversora del sector, auténtico motor de la economía española, a la que aporta más de cinco puntos del PIB. Y no debe olvidarse que la introducción de las técnicas «just-in-time» y, en general, de adaptación de la oferta a las fluctuaciones de la demanda generan automáticamente reacciones muy rápidas y contundentes en el nivel de producción, contrariamente a lo sucedido en crisis anteriores, donde los almacenes mantenían ritmos de producción inerciales poco consistentes con

**A**demás de medidas laborales se están reconsiderando bastantes planes de inversión.



# Fortuna




Las autoridades sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

dos en un fuerte impulso de las ventas que se mueven por encima de las tendencias a largo plazo, apuntando, como es habitual en este sector, a una fase recesiva compensatoria en los primeros 90. El cambio de expectativas ante los nuevos problemas se está trasladando al mercado de vehículos con la celeridad propia de un producto de consumo muy elástico a las impresiones de los consumidores sobre la situación futura. A nivel español, la actitud netamente anti-demanda de las autoridades económicas agrava la situa-

un volumen de matriculaciones entre 980.000 y un millón de unidades frente a los 1,12 millones de 1989.

En estas circunstancias, la industria fabricante de vehículos toma necesariamente una posición defensiva ante una demanda retraída y de comportamiento más impredecible que nunca. La traducción de esta actitud en el plano productivo pasa tanto por la reconsideración de los planes de inversión como por la adopción de medidas en cuanto a los costes laborales, ajustando la plantilla a posibles escena-

**D**istribuidores y proveedores han comenzado a sufrir reveses muy importantes.

El panorama con el que concluye 1990 es, por todo ello, altamente preocupante. Una crisis en buena medida «creada» por la política económica se ha agudizado por factores externos insospechados sin que se hayan instrumentado medidas correctoras de ningún tipo. La respuesta industrial está empezando a ser perceptible y será todavía más fuerte a medida que la exportación se debilite al compás de los menores crecimientos de nuestros mercados exteriores.

En términos de rentabilidad, las pérdi-

la situación del mercado. La mayor aproximación proveedor-fabricante trasladará inmediatamente los cambios de actividad de la industria final a la auxiliar, donde la solidez financiera es, en muchos casos, escasa. La red de distribución puede sufrir asimismo reveses muy importantes en un contexto de endeudamiento caro y menores rentabilidades. ○

**Miguel Aguilar**  
Director del Departamento  
Económico de ANFAC



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

**MADRID** • EN CAN, S.A que se encuentra en la calle Azcona número 62, comercializan esta semana tres interesantes ofertas. La primera está formada por un Ford Escort XR3 Cabrio de color blanco. El Ford fue matriculado hace pocos meses y todavía marca 0 kilómetros en su indicador. Este modelo cuenta con capota eléctrica y disfruta de una garantía que cubre las averías durante un periodo de diez meses. El precio de venta es de 2.200.000 pesetas.



La segunda oferta de CAN, S.A. es un deportivo. En concreto un Porsche 911 SC del año 83. El Porsche, cuyo estado es impecable, es de color granate y tiene el motor de 204 caballos de potencia. Como extras cuenta con llantas Fuchs, radiocassette y pre-instalación de teléfono. Dispone de una garantía de 1 año y cuesta 3.600.000 pesetas.

Por último, en esta tienda se puede adquirir un Lancia Delta Integrale de color rojo, matriculado en 1988 y con 30.000 kilómetros recorridos. Dispone de techo y de llantas como extras más destacables y los responsables de la tienda le otorgan una garantía de 18 meses. El precio de venta de este deportivo de tracción total es de 2.200.000 pesetas.

**BARCELONA** • AUTOLICA, que está en la calle Lauria número 115, ofrece un Volkswagen Golf GTI 16 Válvulas que se matriculó en 1989. El Golf es de color negro y dispone de llantas y spoiler de la marca BBS. La garantía es de un mes y ha recorrido 40.000 kilómetros. Su precio es de 1.750.000 pesetas.

En un precio interesante, 680.000 pesetas comercializa Automóviles Bailén. Calle Bailén número 217, un Seat Ibiza 1.2 matriculado en 1989. El Ibiza tan sólo tiene 15.000 kilómetros, es de color negro y no lleva extras destacables. La garantía de tres meses cubre todas las posibles averías que se puedan producir en este modelo durante este periodo de tiempo.

Por 1.125.000 pesetas se puede adquirir en Auto Fácil, situado en la Travesera de Dalt número 25-27, un Suzuki SJ 413 de color gris marengo matriculado en el año 1988. Este Suzuki cuenta con radiocassette y una garantía por escrito, que cubre las averías, durante un periodo de doce meses.



VENTAS

LOS DIESEL SE ESTABILIZAN

CON la década de los ochenta parece que se acabó definitivamente el «boom» de los turismos diesel o, por lo menos, eso es lo que se puede desprender de un simple análisis de los datos publicados por la Dirección General de Tráfico sobre matriculaciones de los últimos años.

Según estos datos, las ventas de turismos diesel han pasado de una cuota de mercado del 5 por ciento en 1980 a un 24 por ciento a finales de 1984, alcanzando en sólo cuatro años prácticamente la cuarta parte de las ventas totales, para descender nuevamente hasta estabilizarse en el 11 por ciento y mantenerse en este porcentaje desde 1988, sin apenas variaciones.

La verdad es que las 35 pesetas de diferencia entre el precio del litro de gasolina y el del gasoil, que se alcanzaron durante los años 83 y 84, eran un argumento de suficiente peso como para pensarlos dos veces a la hora de comprar un coche nuevo. El problema era fundamentalmente económico, motivado por la gran diferencia de precio de los distintos combustibles y difícilmente se hacían más cuentas. Por eso se comprende, como se puede apreciar en el gráfico adjunto, que a medida que aumenta la diferencia de precio de los carburantes, crece, de igual manera, el porcentaje de las matriculaciones de los coches diesel en relación a los de gasolina.

El repostar un turismo de gasolina podía costar cerca de las 2.000 pesetas más que repostar un modelo similar diesel, con lo que la diferencia entre el precio de uno y otro coche se podía amortizar, dependiendo lógicamente del modelo, en menos de dos años, incluso por aquellos que no hacían muchos kilómetros al año.

Hechos así los cálculos, no era de extrañar que se disparasen las ventas de los diesel y que detalles como que aquellos turismos diesel eran todavía pesados, len-



NEUMATICOS DE INVIERNO SEMPERIT



LOS neumáticos de invierno, conocidos como neumáticos de contacto, son muy populares en todos los países europeos en los que los inviernos son largos y fríos y en los que hay una importante presencia de nieve y hielo. Estos neumáticos que tienen unas laminillas en la banda de rodadura, funcionan como auténticas ventosas, siendo mucho más eficaces que las cadenas o que los neumáticos de clavos. En España, hasta hace poco, no estaban autorizados por la Dirección General de Tráfico en zonas donde se exigía el uso de cadenas, aunque por fin las autoridades han comprendido su error, y por tanto ya se puede circular con neumáticos de invierno en puertos de montaña con nieve.

La marca de neumáticos Semperit dispone de una nueva gama de este tipo de gomas, la Dirección Grip y la Top Grip SLG. La primera de ellas está pensada para vehículos de tipo de-

portivo. Dispone de 1.300 laminillas repartidas en la banda de rodadura, que hacen que el neumático se adhiera a la superficie de la carretera, ya esté mojada, nevada o helada: Las ranuras transversales de un diseño especial y numerosas aseguran un perfecto agarre en mojado. El Top Grip SLG está pensado para largos recorridos por autopista y caminos de montaña. Las 1.218 laminillas de que dispone tienen una forma especial que hacen un efecto de sierra, haciendo que se agarre a la nieve o el hielo de forma eficaz. Las ranuras transversales, muy profundas y en forma de cono evacúan rápidamente el agua. Este neumático estará disponible en España en breve plazo.

Los precios de la Dirección Grip son los siguientes, IVA incluido: 195/50 HR-15: 20.340 pesetas. 205/55 HR-15: 23.703 pesetas, 205/55 HR-16: 28.152 pesetas y 225/50 HR-16: 29.661 pesetas.

tos, ruidosos y no demasiado fiables se pasaban por alto ante el gran, y casi único, argumento de las 35 pesetas, casi un 40 por ciento más barato que la gasolina y, eso era demasiado para pararse a hacer otros cálculos.

Actualmente existe en el mercado una amplísima oferta, de marcas y modelos de turismos diesel, con unas técnicas muy avanzadas, con unos potentes y más ligeros, silenciosos y tremendamente económicos que no tienen nada que envidiar a sus homólogos de gasolina.

Pero cuando la diferencia entre el precio de un carburante y otro no llega ya ni a las 20 pesetas, y además, se sabe que esa diferencia puede seguir reduciéndose aún más para equipararse a los precios de otros países europeos, en los que esta diferencia es menor, se tienen que sopesar mucho más los pros y los contras a la hora de elegir gasolina o diesel, teniendo muy en cuenta dos datos sobre costes: coste de compra (cuánto cuesta el diesel más que el gasolina) y coste de mantenimiento (cuánto cuesta menos en kilómetros el diesel que el de gasolina). Ambos datos se pueden contrastar en la sección de precios de nuestra revista.

EN POCAS PALABRAS

DESCUENTO LADA

Lada Ibérica, para potenciar sus ventas en nuestro país, ha rebajado el precio de sus modelos de tres y cinco puertas en 100.000 pesetas. Esta oferta tendrá validez hasta el día 31 de diciembre de este año.

PEUGEOT: OFERTA INTERESANTE

Peugeot mantiene en activo su oferta de 100.000 pesetas de ahorro en los 205 si se deja el vehículo usado. Esta oferta es valedera para toda las versiones del 205 con excepción de la serie limitada «Winner». Esta oferta también es válida para todas las versiones del 309.

CINCO OPORTUNIDADES.

En Automylsa, concesionario de Ford, que está en el paseo de Yserías se ofertan cinco Orion Ghia 1.6 automáticos. Todos los coches cuentan con menos de 20.000 kilómetros y su precio de venta es de 975.000 pesetas. Más información en el teléfono (91) 474 42 11.

PRECIOS GILERA

Gilera se ha sumado a las rebajas de precios que están realizando en estos meses la mayor parte de los fabricantes de motocicletas. Los nuevos precios de la marca italiana son: Gilera MXR 125: 489.950 pesetas. SP-01 125: 499.000 pesetas, RC 125: 494.700 pesetas, XR2 125: 477.100 pesetas, RC 600: 868.900 pesetas.



IBIZA EN PRECIO

El concesionario oficial de Seat, Lezauto automóviles ha puesto a la venta una interesante remesa de 40 Ibizas 1.2 versión de cinco puertas. Todos los modelos son del año 89 y disfrutan de una garantía de 18 meses. El precio por unidad, con la transferencia realizada es de 775.000 pesetas. Para más información dirigirse a Lezauto, calle Julián Camarillo número 7. Teléfono (91) 3270356.



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

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

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

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

## ¿Qué es el DSP?

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

## ¿Cómo funciona el DSP?

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

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



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

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

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

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

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

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

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



F-V702

F-V902



F-V925 CD

**SONY**  
Audio Digital



NISSAN 300 ZX

# APUESTA AMARILLA

Es junto al Honda NS-X el automóvil más deportivo procedente del Japón. En ambos casos se trata de coches muy exclusivos cuya importación se reduce a poco más de diez unidades. El Nissan cuenta con una ventaja principal: solo cuesta 8 millones de pesetas.

**D**ESPUES de una larga prueba de más de mil kilómetros podemos decir que el Nissan 300 ZX no tiene nada que envidiar a un Ferrari 348 ó un Porsche 911. Por supuesto que el modelo italiano es el más exclusivo de los tres y los 17 millones que cuesta hace que se encuadre en un escalón superior, en un segmento muy limitado. Diríamos que el Nissan y el Porsche son más «asequibles», aunque mucho más el 300 ZX cuyo precio ronda los ocho millones de pesetas, una cifra ajustadísima si tenemos en cuenta los 10.700.000 pesetas del 911 Carrera 2. A lo mejor el enfoque del Nissan es más burgués, por aquello de que tiene limitada la velocidad máxima, pero continúa la ga-

ma de automóviles con características deportivas del fabricante japonés. Una gama -la Z- que empezó hace veinte años con el legendario 240 Z, un vehículo que consiguió numerosas victorias en el Mundial de Rallyes sobre todo en pruebas de especial dureza como el Safari. En la actualidad, además del 300 ZX se ofrece el 200 ZX, también un dos plazas aunque con 170 caballos de potencia y 4.300.000 pesetas de precio.

La importación del Nissan 300 ZX es muy limitada, apenas ocho o diez unidades este año, y de las dos variantes disponibles en otros mercados -manual o automático- al nuestro sólo se trae la primera. La configuración de la carrocería es la clásica 2+2, habitual en este segmento.


**VIRTUDES**

- Precio
- Motor
- Comportamiento

**Nissan 300 ZX Twin Turbo**  
8.037.846 PTAS.

- Peso
- Autonomía
- Consumo

**DEFECTOS**
**PRUEBA**
**Motor 16**



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 87 milímetros. Carrera del cilindro: 83 milímetros. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 283 CV(208 kW) a 6.400 rpm. Par máximo: 38,2 mkg (375 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y dos turbocompresores. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.: 9,7 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 r.p.m.: 16,1 km/h. Velocidad en

3ª a 1.000 r.p.m.: 23,8 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 r.p.m.: 31,0 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 r.p.m.: 41,3 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Cuatro ruedas directrices. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente de brazos múltiples. Trasera: Independiente de brazos múltiples.

**RUEDAS:** Neumáticos: 225/50 ZR 16 delante y 245/45 ZR 16 detrás. Llantas de aleación de 7,5 x 16 delante y 8,5 x 16 detrás.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.585 kg. Capacidad del depósito de combustible: 72 l.

**AERODINAMICO**

Un deportivo con un coeficiente de penetración de 0,32 no es nada habitual.



**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31 km/h de promedio.....	16 (16,5)
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	9,2 (9,6)
En conducción rápida.....	21,3 (23)
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	11,6 (12,3)
A 140 km/h de cruceo.....	13,1 (14,4)
A 180 km/h de cruceo.....	18,4 (19,9)
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	13,5 (14)
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	485 (465)

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h.....	250 (242,7)
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada.....	14,4 (15,8)
1.000 m salida parada.....	26,2 (28,1)
De 0 a 100 km/h.....	6,4 (7,5)
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	16,0 (14,4)
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	19,8 (-)
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	28,2 (27,2)
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	37,8 (-)
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	7,2 (5,3)
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	10,9 (-)

Los valores entre paréntesis corresponden al cambio automático

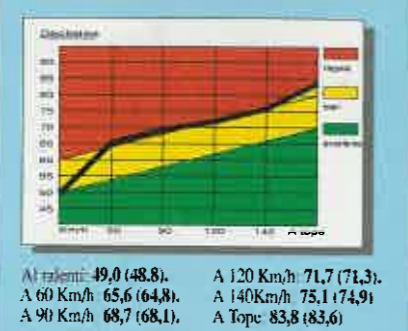
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



con las plazas traseras poco menos que simbólicas donde únicamente dos niños pequeños viajan con cierta comodidad. Para mejorar el acceso al asiento trasero, el del acompañante se desplaza en conjunto hacia delante pero con la pega de que no se puede regular eléctricamente, operación que sí se realiza en el del conductor. La carrocería es del tipo Targa, con la posibilidad de quitar fácilmente dos mitades del techo que se guardan en el maletero por medio de dos pulpos, porque si no se corre el riesgo de que se rompan. A pesar de que la capacidad del maletero es superior a los 300 litros es muy poco hondo y sólo es posible transportar bultos delgados. En cuanto a la aerodinámica, los ingenieros japoneses han conseguido un coeficiente de penetración de 0,32, un valor brillante para un deportivo y poco habitual en coches de su segmento.

Pero vamos a pasar al corazón del 300 ZX, que es uno de los apartados más destacables. Se trata de un V6 de tres litros de cilindrada con culata de cuatro válvulas por cilindro y dos turbocompresores. Un motor que desarrolla una potencia de 283 caballos en el caso del modelo con cambio manual de cinco velocidades y 268 en el automático. Una diferencia que a simple vista parece poco significativa pero que en la práctica se aprecia que el manual acelera mucho más que el que no lleva embrague. El automático sólo le supera lógicamente en los datos de recuperación. En ambos casos el motor dispone de un sistema específico, desarrollado por Nissan, para mejorar la respuesta a medio



**TARGA**

El techo se puede quitar en dos mitades, operación que se realiza de forma sencilla. Las dos lunas se guardan en el maletero.

y bajo régimen. Un sistema que, sin duda, hace maravillas y el conductor no nota una entrada brusca de potencia a partir de un régimen determinado o poca respuesta por debajo de tres mil revoluciones por minuto. La incorporación de dos turbos de pequeño tamaño también es la causa de esa aceleración tan progresiva. Pero no hay que olvidar que el coche pasa de cero

a cien en unos seis segundos, que no deja de ser una aceleración fulgurante. También nos ha sorprendido su capacidad de recuperación, sobre todo al circular en plan tranquilo a unos 100 ó 120 kilómetros por hora, puesto que simplemente se baja un poco más el pedal de la derecha y la aguja del velocímetro empieza a alcanzar valores superiores. En el caso del 300



**SIN TECHO**

Circular sin techo en esta época del año no es recomendable. Los asientos van tapizados en cuero y se regula de forma eléctrica el del conductor.

te sorprendente la ausencia de silbidos que en teoría deberían producirse por los turbocompresores.

La única crítica del motor del Nissan es su alto consumo que se acentúa al mantener velocidades de cruce elevadas, que por otra parte deben ser las habituales del usuario típico de este coche. En condiciones extremas el gasto llega a los 23 litros cada cien kilómetros en el caso del automático. Como la capacidad del depósito de combustible es de 72 litros, la autonomía en dichas circunstancias no llega a

**INSTRUMENTACION COMPLETA**

Manómetro de aceite e indicador de la presión de los turbocompresores se añaden a los indicadores habituales. El cambio automático no se trae a nuestro mercado.



ZX Automático; el tiempo en pasar de 80 a 120 kilómetros por hora es de poco más de cinco segundos, lo que da una idea de lo que se tarda en adelantar a un camión. El nivel sonoro sólo es elevado si vamos próximos a la velocidad máxima, que está limitada a 250 kilómetros por hora, aunque por el normal error del velocímetro la aguja debe indicar casi 270. Es igualmen-

los 300 kilómetros, si bien en condiciones más normales la cifra debe ser superior a los 400.

Para transmitir al suelo los más de 280 caballos de potencia, los ingenieros de la marca han trabajado a fondo en el chasis que tiene que ofrecer además una rigidez mayor porque la carrocería es tipo Targa, lo que significa más torsiones. Lo cierto

**RECAMBIOS ORIGINALES.****EN MANOS ORIGINALES.**

He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

**Recambios y Accesorios Originales**







**DOS TURBOS**  
El motor lleva de todo: cuatro válvulas por cilindro, dos turbos, dos intercoolers... Es un seis cilindros en V.

es que al volante del 300 ZX la impresión es de que conducimos un coupé con carrocería cerrada y la carrocería no se «reuerce» en absoluto. Los más ávidos ya se habrán dado cuenta de que un Porsche 911 con 250 caballos de potencia acelera en menos tiempo que el 300 ZX. La razón es que el Nissan pesa casi 250 kilos más. Con el conductor a bordo, el coche nipón supera en la báscula los 1.600 kilos. Hay que pensar que es un «parato» de 4,5 metros de largo y dos metros y medio de batalla.

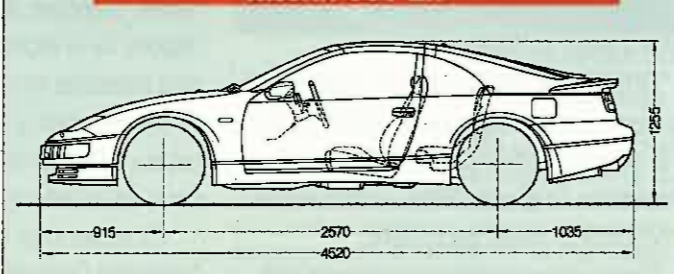
Siguiendo con los órganos del chasis, la dirección, frenos y suspensión están a la altura de la potencia del motor. En el primer caso, y eso que el volante no se puede regular ni en profundidad ni en altura, basta con hacer dos giros y medio del volante para llevar las ruedas de un extremo al contrario. Es asistida pero con un tacto ideal al circular deprisa. El 300 ZX incorpora el sistema Super HICAS, un sistema de cuatro ruedas directrices. Al contrario de otros modelos, las ruedas traseras no giran tanto, por ejemplo en maniobras de aparcamiento, sino que se ha pensado para ayudar a negociar las curvas. Nada más iniciar un viraje rápido, las ruedas traseras giran en sentido contrario que las delanteras durante un breve espacio de tiempo y rápidamente vuelven a su posición e incluso a desplazarse en el mismo sentido; la rapidez del movimiento depende de a qué velocidad giremos el volante. El conductor sólo aprecia lo bien que el coche negocia la curva.

Por lo que respecta a los frenos, se recurre a nada menos que cuatro discos ventilados y el sistema antibloqueo es de serie. Las distancias de frenado son muy cortas y la resistencia al abuso continuado no supone la menor pega. La suspen-

### FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Nissan 300 ZX son el Honda NS-X, Porsche 911 Carrera 2 y Ferrari 348. En el caso de la versión automática, el contrincante sería el 911 Tiptronic, pero con la desventaja de que el 300 ZX no se trae con ese tipo de caja de cambios. Por precio, la competencia del Nissan es nula, puesto que no hay en nuestro mercado un deportivo tan barato. En este segmento de vehículos cuenta más el gusto personal de lo que puede costar el coche. Está claro que una persona que se encapricha con un modelo determinado le da igual gastarse ocho que diez millones de pesetas. De todos los automóviles mencionados, el Porsche es el único que no debe tener problemas de entrega debido a su producción más numerosa. Los japoneses vienen a España contados y tanto uno como otro deben estar ya vendidos.

### NISSAN 300 ZX



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Con dos turbocompresores ofrece un empuje y una capacidad de recuperación impresionantes.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Suave y de movimientos cortos, como viene siendo habitual en los coches japoneses.
TRANSMISION	Excelente	Aprovecha muy bien toda la potencia del motor. La punta se consigue lógicamente en quinta.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Notable	A pesar de que el volante no se puede regular en altura, la postura es correcta.
CLIMATIZACION	Excelente	Basta con poner la tecla en auto y la temperatura en el interior del habitáculo se regula sola.
SONORIDAD	Notable	Ninguna crítica a no ser de que se vaya a tope. No se producen silbidos de los turbo.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Notable	Sin tener la asistencia de algunos vehículos de lujo, el volante se maneja sin ningún problema.
FRENOS	Excelente	Cuatro discos ventilados son los responsables. Distancias de frenado y eficacia, diez.
SUSPENSION	Notable	Sin necesidad de unos reglajes muy duros, las irregularidades no se transmiten de forma seca.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	En una configuración 2 + 2, las plazas traseras sólo admiten a niños pequeños.
MALETERO	Normal	Los equipajes no deben tener mucho grosor. Para dos personas no se necesita más.
CALIDAD	Excelente	Cada unidad va firmada por un operario. Ajuste, calidad y terminación rayan a gran altura.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Notable	Al igual que algunos Mercedes y BMW está limitada a 250 kilómetros por hora.
ACELERACION	Notable	Con doscientos kilos menos de peso sería excelente. Aún así, tiene poco que envidiar.
RECUPERACION	Excelente	No hay tiempos muertos ni la potencia entra de repente. Mucha progresividad ante todo.
ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Superar los 21 litros al límite es quizá excesivo, pero es que son más de 280 caballos.
EQUIPAMIENTO	Normal	Faltan algunos detalles como los faros anti-niebla o la regulación del volante. Lo demás, correcto.
PRECIO	Excelente	Cuesta sólo ocho millones de pesetas. El deportivo más potente con menor precio del mercado.

**COMO RAILES**  
El comportamiento en curva es muy bueno. Los neumáticos traseros son unos «pepinos» 245/45 ZR 16.



sión no se queda corta. Está formada por brazos múltiples, pero no sólo en el eje trasero sino también en el delantero. Como buen deportivo tiene unos reglajes duros, pero al contrario del Porsche es mucho más cómodo y los «empastes» no se caen en una carretera bacheada de montaña.

La conducción de ambos modelos, manual y automático, es una delicia. En el primero las marchas se insertan con mucha suavidad y los movimientos entre las ubicaciones son cortos. En el segundo, tiene la ventaja del *over drive* para una conducción más deportiva. La estabilidad es otro de los puntos fuertes y sólo hay que tener precaución en condiciones de

baja adherencia, ya sea nada más empezar a llover o situaciones análogas; en marchas cortas y si aceleramos fuerte, el coche se va claramente de atrás y el contravolante es obligado. No es un latigazo imprevisto que sorprenda al conductor, sino una reacción progresiva y todo depende de cómo bajemos el pedal del acelerador. En condiciones normales de adherencia el coche pasa las curvas como si fuera por raíles imaginarios y sólo al límite desliza de la parte trasera. En curvas rápidas de autopista el comportamiento es muy neutro.

El equipamiento del coche incluye tapicería de cuero o climatización automática pero le faltan algunos detalles como los faros anti-niebla o que los retrovisores exteriores no son termoelectrónicos. Los asientos delanteros recogen bien el cuerpo y la postura al volante no es mala. Sólo las personas que vayan sentadas cerca del volante, observarán que la parte superior del cuadro de instrumentos queda tapada por el aro del volante.

Donde no hay que poner ningún «pero» es en la calidad de materiales y el acabado. Por ser un Nissan tan exclusivo, la producción es limitada y el control de calidad de todas las unidades que salen de la cadena de montaje es revisado por un operario que estampa su firma en un adhesivo fijado a la luna trasera derecha. ○

Javier Gutiérrez  
Fotos: José Robledo

**ATRACTIVO**  
El coche no puede ser más llamativo. Las luces de cruce son similares a las del BMW Z1.

### DATOS DEL COMPRADOR

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



# TOYOTA: LA POTENCIA PARA GANAR

CAMPEON: TITULO DE PILOTOS DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE RALLIES 1990 PARA CARLOS SAINZ CON EL CELICA TURBO 4WD.



Primero: Acrópolis Nueva Zelanda 1000 Lagos

Segundo: Montecarlo Tour de Corse Argentina Australia



El español Carlos Sainz demostró su extraordinario potencial al ser proclamado Campeón de España de Rallies en 1988.

Dos años después llega a ser Campeón Mundial de Rallies.

Su rápido ascenso a la cúspide fue logrado gracias a su habilidad y talento para aprender en cada carrera, a su ferviente deseo de vencer y a un gran automóvil: el Celica Turbo 4WD.

Este vehículo, con un resistente y potente motor multivalvular Toyota y otras técnicas avanzadas, ha probado ser el



coche más sobresaliente del mundo. En las carreteras más duras ha demostrado con creces ser el más duro.

Pero ganar no es el único objetivo de Toyota al participar en rallies. Lo que aprendemos acerca del rendimiento y la durabilidad en cada rally es utilizado por nuestros diseñadores e ingenieros para que los automóviles Toyota sean cada vez mejores.

Por eso, al igual que Carlos Sainz, todo aquel que conduce un Toyota es un campeón.



 **TOYOTA**







**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Arbol de levas lateral accionado mediante una cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 903 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 65 mm. Carrera: 68 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 40 CV (29 kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 6,1 mkg (60 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador invertido. Combustible: Gasolina 92 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,3 km/h; Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 12 km/h; Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 18,4 km/h; Velocidad en 4ª a

1.000 rpm: 25,4 km/h; Embrague: Accionado mediante cable.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con barras transversales, amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales. Trasera: Eje rígido con amortiguadores telescópicos y ballestas longitudinales.

**RUEDAS:** Neumáticos: 135 SR 13. Llantas de chapa de 4 J X 13 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 680 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 35 litros.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	8,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,8
En conducción rápida	7,9
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,6
A 140 km/h de cruceo	-

**CONSUMO MEDIO POND.**

Litros 100/km	7,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	393

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		135,9
Km/h		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada	22,0	
1.000 m salida parada	41,9	
De 0 a 100 km/h	23,7	
Recomiendo (metros)	445	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª	22,6	
400 m desde 40 km/h en 5ª	-	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	44,6	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	-	
De 80 a 120 km/h en 4ª	37,8	
recomiendo (metros)	1088	
De 80 a 120 km/h en 5ª	-	
recomiendo (metros)	-	

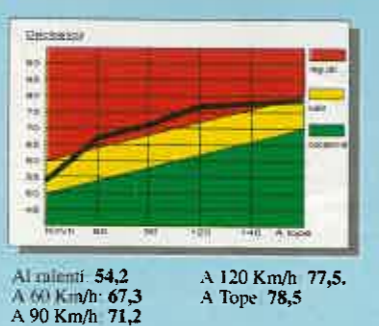
**EQUIPAMIENTO**

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

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**FRENTE A SUS RIVALES**

La competencia del pequeño de Seat, aparte del Panda, que es el equivalente italiano perteneciente al grupo Fiat, está representada por todos los utilitarios cuyo precio oscila alrededor del millón de pesetas, como son el Citroën AX 11 RE, el Opel Corsa City, el Renault 5 FIVE o el Volkswagen Polo Bunny entre los más representativos. Todos estos coches no pueden competir con el Marbella en precio, pero a cambio aportan una suspensión mejor conseguida y por lo tanto más agradable, andan más porque son más potentes y tienen unos acabados más cuidados.



16

**PERSONALIZADO**

El nuevo Jeans se distingue por los anagramas en los laterales y en el capó.

nea cuadrada y personal le permite tener una visibilidad óptima tanto lateral como trasera y tener una buena amplitud interior y de maletero, en comparación a su reducido tamaño exterior. También los anchos laterales de plástico disimularán los inevitables arañazos fruto de la caótica y masificada circulación ciudadana.

El Marbella Jeans es una buena alternativa económica como segundo coche familiar. Eso sí, no podemos exigirle ninguna concesión en su equipamiento o en la calidad de los materiales usados o simplemente en la terminación; sobriedad y simpleza son pues los adjetivos que caracterizan al nuevo Marbella Jeans.

Simonetta Garih  
Fotos: Ramón Rodríguez

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Fabricante:** Seat. Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Teléfono (93) 335 60 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España.



LUBRICANTES

**AUTO EFICIENCIA**

Potencia. Agresividad. Máximas prestaciones. Tecnología de vanguardia. Mayor eficiencia. Si Vd. le pide todo esto a su motor, dele lo mejor.

Los aceites lubricantes Texaco le garantizan un óptimo rendimiento. Consiguiendo la mayor protección contra el desgaste. En todos los climas. Bajo cualquier conducción.

Aceites lubricantes Texaco. Experiencia internacional para una calidad sin límites.



**CONSIGA SU REGALO**

Ahora TEXACO por la compra de 1 envase de Havoline XI, Havoline 20W-50 o Dieseltext le hace un práctico regalo. ¡Acérquese a por él!



# 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.

\* 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.

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 TURBODIESEL	3.0 V6	3.0 QUADRIFOGLIO
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.	—	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.**



MERCEDES MOTOR SPORT

# ARMAS DE VICTORIA



Tras muchos años ausente de la competición de circuitos, Mercedes ha vuelto a una actividad tradicional en la casa, y lo ha hecho con el éxito esperado por todos. Dos frentes han copado su actividad: el Campeonato Alemán de Turismos con el Mercedes 190 E 2.5-16 EVO II, y el Campeonato Mundial de Sport Prototipos con el Mercedes C 11. Si con el primero llegó tarde para ganar, con el segundo lo ha logrado todo: tres títulos mundiales y la sensación de que nadie les puede hacer sombra.

**C**UANDO en 1988 Mercedes-Benz decidió hacerse cargo del equipo Sauber-Mercedes, hasta entonces privado, su objetivo no era otro que el de ganar. Por ello, invirtió todo su potencial tecnológico y humano para que nada se le

pudiera escapar. Aquel año fue el de preparación, y aun así se consiguieron cinco victorias que les situaban como el rival a batir en 1989, y no defraudaron a cuantos habían confiado en ellos. Con el mismo coche del año anterior Mercedes logró el

campeonato de principio a fin, demostrando lo rápidamente que se hizo a una especialidad cada vez más difícil y competitiva. Pero eso no dejaba de ser el primer balbuceo de lo que Mercedes pretendía. Una vez logrado ese primer

#### EL NUEVO STAFF

Jochen Neerpasch, Norbert Hoig y Hermann Huerth, de izquierda a derecha, regentan los destinos de Mercedes Motor Sport, tanto en Sport Prototipos como en Turismos.



# POR FUERZA



**VARTA**

**LA PRIMERA POTENCIA DE EUROPA**

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.

## ¡QUE PALMARES!

Ocho victorias, siete mejores tiempos en entrenamientos y nueve vueltas rápidas en carrera, de nueve pruebas, avalan el dominio de los Mercedes C11 en el campeonato.



campeonato, su objetivo era simple: consolidar su hegemonía en una especialidad que, por imagen, les podía ser muy rentable en el futuro. De esta manera, pusieron manos a la obra para desarrollar ese nuevo coche que les permitiera cumplir el objetivo previsto. Ese coche fue denominado Mercedes C11, y utilizaba el mismo motor turboalimentado, con algún que otro retoque, sin importancia, de la versión ganadora de 1988. Los resultados no se hacían esperar, y la temporada 1990 suponía para la firma de Stuttgart lo que esperaban: la consolidación de su dominio, la obtención de un nuevo título mundial y la posesión de esa hegemonía que Porsche había tenido años atrás.

Habría que preguntarse cómo lo logran, con tan pocos años de experiencia.

Pues bien, aunque parecía algo difícil de conseguir, para los hombres de Mercedes fue coser y cantar. El Mercedes C9, por mecánica, había ya demostrado su potencial. Sólo el chasis había quedado algo anticuado y parecía conveniente su sustitución. Ello dio pie a que el especialista Peter Sauber, en sus pulcras naveas suizas pusiera manos a la obra para conseguir un nuevo modelo más ligero y con una aerodinámica mucho más depurada. Con pocos hombres, pero muy especializados, y con la ayuda de Mercedes en lo referente a pruebas en túnel de viento, vio la luz el Mercedes C11, de fisonomía muy cercana al antiguo modelo pero eso sí, más afilado, bajo y perfilado gracias al perfecto estudio aerodinámico a que se le había sometido. Todo ello, unido a los retoques

efectuados en la mecánica, sobre todo a nivel de inyección con el empleo del nuevo sistema Motronic MP 1.8, dio lugar a un coche que demostró estar a años luz de sus rivales en el campeonato y, en consecuencia, nuevamente Mercedes logró el título tanto para el Mercedes C11 como para sus pilotos. El Mercedes C11 de estructura mucho más moderna que el C9, utilizaba, tanto en chasis como en carrocería, materiales compuestos de gran ligereza, fibra de vidrio, fibra de carbono y kévlar, mientras que la fibra de carbono también se utilizaba tanto en frenos como en embrague. A pesar de todo, el Mercedes C11 se puede definir como un vehículo convencional, movido por un motor procedente de la serie, el V8 de cinco litros de los Mercedes Serie S, y unos me-

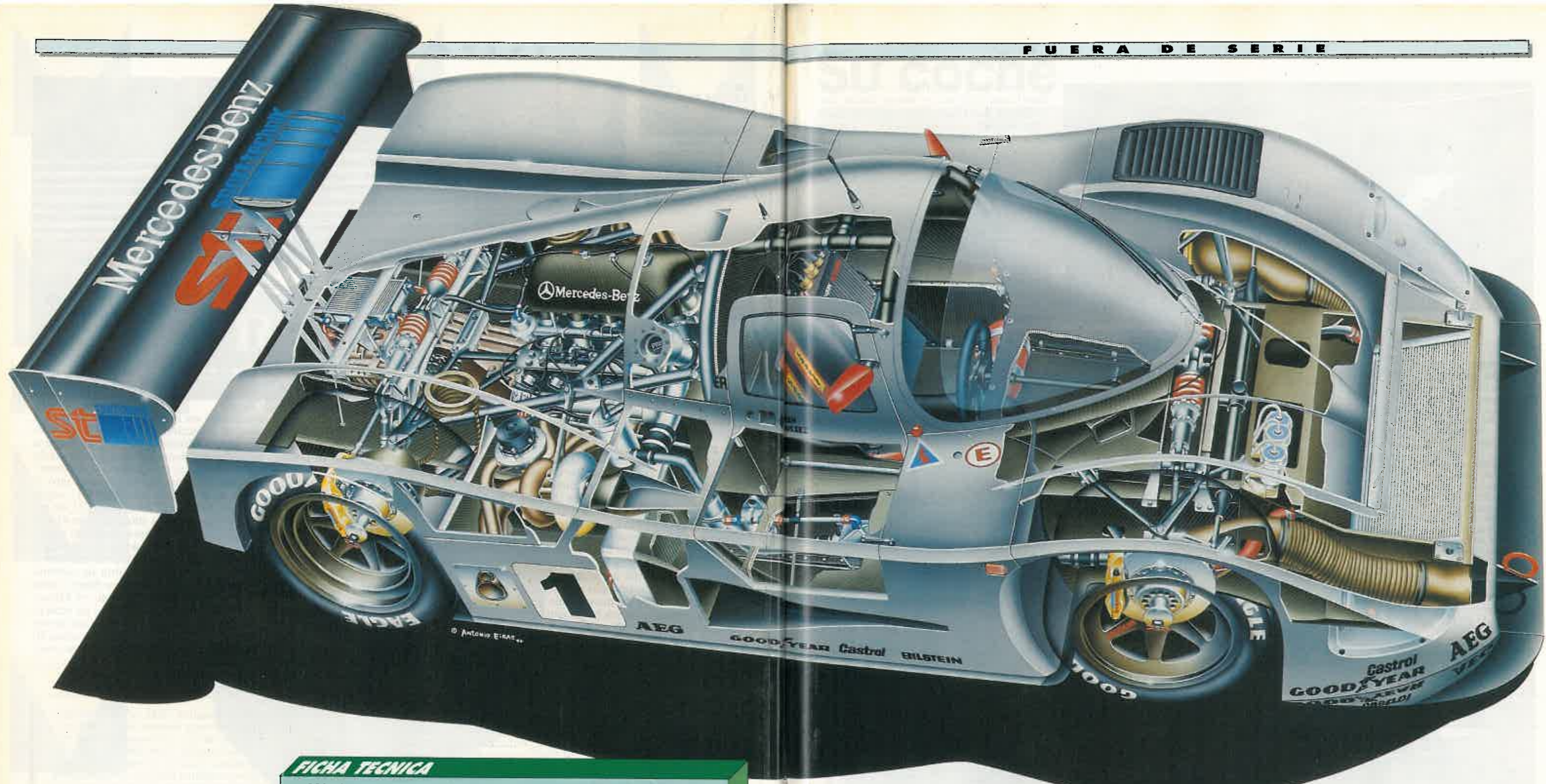
## EL TURNO DEL ATMOSFERICO

El circuito alemán de Hockenheim ha visto dar las primeras vueltas al nuevo coche que Mercedes ha realizado para intentar conseguir el tercer título consecutivo. El nuevo Mercedes,



que responde a las siglas C291, ha sorprendido por sus formas, no muy lejanas de las del modelo C11 a pesar de que se esperaba una carrocería revolucionaria. Visto desde fuera se percibe el máximo cuidado puesto en la aerodinámica, que permitirá adquirir valores muy elevados de adherencia sin tener que recurrir a grandes alerones. Pero lo más importante del nuevo C291 se encuentra en su interior. Nos referimos al motor que, lógicamente, es un atmosférico de 3,5 litros de cilindrada (tal como exige el reglamento), en disposición boxer (cilindros horizontales opuestos). La colocación del motor también es novedosa, para mejorar la aerodinámica. Está situado bastante elevado, e inclinado, cerca del tren trasero, y dispone de un cambio de marchas de seis velocidades. También es novedad el hecho de que es el primer motor proyectado por Mercedes exclusivamente para ser usado en competición. En cuanto al cambio, Mercedes está elaborando una versión que debería funcionar a base de palancas situadas en el volante, del mismo modo que el Ferrari 641 de Fórmula 1.





FICHA TECNICA

dios todavía no muy elevados. Y aún así, los resultados logrados dicen mucho de la profesionalidad y el buen hacer de los técnicos de Mercedes y Sauber, que habían asimilado a la perfección todo lo necesario para ganar, buscando ese punto de partida de la marca cuando decidió involucrarse definitivamente en el mundo de los Sport Prototipos. El equipo, encabezado por Peter Sauber como constructor de chasis, y dirigido por Jochen Neerpasch, con Hermann Hiereth, responsable de motores, y Max Welti como responsable del equipo en pista, dio una soberana lección al resto de los equipos, todos con mayor experiencia.

Pero el triunfo de ese coche convencional pero eficaz también ha tenido mucho 58 / Motor 16

**MOTOR:** Mercedes M 119 de 8 cilindros en V a 90°, situado en posición longitudinal trasera por delante del eje. Cilindrada: 4.937 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,5 mm. Carrera: 85 mm. Distribución mediante cuatro árboles de levas en cabeza (dos por fila de cilindros) movida por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Potencia aproximada de 730 caballos a 7.000 revoluciones por minuto. Par máximo aproximado de 83,6 mkg a 5.500 rpm. Alimentación mediante sistema de inyección electrónica Motronic MP 1.8 y doble turbo KKK K 27 con dos intercambiadores de calor.

**TRANSMISION:** Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial autoblocante. Embraque: Tridisco de fibra de carbono.

**CHASIS:** Monocasco de plástico reforzado con fibra de carbono con estruc-

tura frontal de seguridad. Carrocería de fibra de vidrio reforzada con kevlar.

**FRENOS:** Discos ventilados de fibra de carbono con pinzas de cuatro pistones. Distribución de frenada regulable por el piloto.

**SUSPENSION:** Independiente a las cuatro ruedas, delantera con doble triángulos, muelles helicoidales y amortiguadores de gas Bilstein. Estabilizadora regulable. Trasera con dobles brazos oscilantes, muelles helicoidales y amortiguadores de gas Bilstein. Estabilizadora regulable.

**DIMENSIONES:** Longitud de 4.800 mm.; anchura de 2.000 mm.; altura de 1.030 mm.; distancia entre ejes de 2.770 mm.; vía delantera de 1.620 mm.; vía trasera de 1.560 mm.. Depósito de gasolina de 99 litros. Peso aproximado de 905 kilogramos.

DOS GENERACIONES

Jean Louis Schlesser (arriba izquierda) y Jochen Mass (abajo izquierda), representarán la veteranía y la experiencia. Michael Schumacher (arriba centro) y Karl Wendlinger (arriba derecha), aportarán la juventud al equipo.



LOS AUSENTES

De cara a 1991 no estarán en el equipo dos hombres de peso. Mauro Baldi, a la izquierda en la foto grande, y Max Welti, Maxito, a la derecha.





que ver con la elección de los pilotos. Jean Louis Schlesser y Mauro Baldi, los veteranos, han sabido lograr el título para ellos mismos y para su coche, mientras que a Jochen Mass, el otro gran veterano, le tocaba la labor didáctica de preparar a tres jóvenes valores, Michael Schumacher, Karl Wendlinger y Heinz-Harald Frentzen, labor que desarrolló a la perfección.

De cara a 1991, un nuevo coche sustituirá a la vencedora «estrella de plata» de este año; reglamento obliga, y el equipo sufrirá ciertos cambios en cuanto a los hombres. Dos grandes ausentes para empezar: Mauro Baldi, campeón en título, que pasa al equipo Peugeot, y Max Welti, involucrado en el proyecto Porsche de

**CUATRO AÑOS DE RODAJE**

En 1986 Sauber Mercedes conseguía su primera victoria, fue en Nurburgring, arriba a la izquierda. Para el equipo, 1987 fue un mal año, sólo un séptimo puesto en Spa, arriba a la derecha. Ya como equipo oficial Mercedes, en 1988 el C9 logró cinco victorias, la primera en Jerez, abajo a la izquierda. El primer título mundial llegó en 1989, el C9 logró todas las victorias menos una, abajo a la derecha.

**TRAYECTORIA ASCENDENTE**

PETER Sauber era un constructor suizo que hacía correr sus coches en Resistencia utilizando todo tipo de motores. En 1986 tuvo la feliz idea de utilizar en su nuevo chasis un motor Mercedes. Se trataba del bloque de ocho cilindros en V de cinco litros de cilindrada utilizado en la Serie S. A ese motor le añadió dos turbocompresores e inició la aventura de intentar batir a los todopoderosos Porsche. Y no tuvo que esperar mucho, esa misma temporada, en Nurburgring, en una carrera con unas condiciones atmosféricas dantescas, la pareja formada por Mike Thackwell y Henri Pescarolo llevó al Kouros-Mercedes a su primera victoria. Por aquel entonces en Stuttgart parecían no querer saber nada del proyecto, o por lo menos así lo manifestaron.

En 1987, también bajo los colores de Kouros, el equipo de Peter Sauber tuvo las cosas muy difíciles. El mejor resultado de la temporada fue un séptimo lugar en la carrera de Spa, esta

vez con Thackwell y Schlesser al volante. Sin embargo, a pesar de ello, un Mercedes se había sabido apreciar el trabajo de Sauber y, en 1988, se involucró de una manera definitiva en el proyecto. Y las victorias empezaron a llegar. El título fue a caer en manos de Jaguar, que logró seis victorias, pero el Sauber Mercedes consiguió cinco (Jerez, Brno, Nurburgring, Spa y Sandown Park) y se convirtió en favorito de cara a 1989. En ese año Mercedes estrenaba colores, el tradicional plata vestía de nuevo las carrocerías del modelo C9 y bajo esos colores logró imponerse en todas las pruebas del campeonato menos una, Dijon, ganada por Porsche. El resultado fue el título mundial para el Sauber Mercedes C9 y para su piloto Jean Louis Schlesser. En 1990 el resultado ha sido el mismo, todas las victorias menos una, Silverstone, ganada por Jaguar, y todos los títulos de marcas y el de pilotos para Jean Louis Schlesser y Mauro Baldi.



**Su coche**



El motor de su automóvil necesita un lubricante que le garantice la máxima protección.

**Su lubricante**



Mobil 1 es el lubricante totalmente sintético que más ventajas ofrece al motor de su vehículo.

- Protección del motor durante más kilómetros.
- Máximo rendimiento del motor en las más altas y bajas temperaturas.
- Mejor limpieza interna del motor.
- Mayor resistencia contra el espesamiento y la oxidación.
- Óptimo control en el consumo del aceite.
- Reducción en los costos de mantenimiento.

**Mobil 1**®

El lubricante 100% sintético. Protección extra para su motor.





Fórmula 1. Dos hombres que han hecho mucho para que Mercedes haya llegado tan lejos.

En el caso de Mauro Baldi, será sustituido por Jochen Mass, que formará equipo con Jean Louis Schlesser; mientras el otro coche será conducido por los jóvenes Wendlinger y Schumacher (un equipo con un promedio de edad de 44 años y otro con un promedio de ¡22!). La sustitución de Max Welti parece más problemática, pues el fichaje del periodista Norbert Haug no parece que vaya a ser suficiente para suplir la falta de un hombre tan carismático como Welti.

Sea como sea, el nuevo coche ya está rodando por las pistas, y dentro de cinco meses la máquina plateada de ganar carreras de Sport estará de nuevo dispuesta para preservar su hegemonía ante sus rivales de siempre y los que lleguen, caso de Peugeot.

Manuel Doménech



UN PRESIDENTE DE CARRERAS

PARA Mercedes, la participación en competición se ha convertido en los tres últimos años en algo de suma importancia que tiene una relación muy estrecha con el producto. De hecho, la presencia de Werner Niefer, presidente de la firma, en los circuitos, lo atestigua. Tanto el Mercedes C11 como el Mercedes 190 E 2.5 Evo II suponen la creación de una imagen de la más alta tecnología de producto, algo muy importante para publicitar los productos de Mercedes en todo el mundo. Werner Niefer en persona lo comentó en Nurburgring,



el pasado agosto, cuando asistió a una nueva victoria de sus Mercedes C11 que sentenciaba, de alguna manera, el campeonato. Fue allí donde se celebró la gran fiesta de Mercedes, una fiesta anticipada, sí, pero en la seguridad de que el título no se les iba a escapar. Niefer estuvo en todo momento con el equipo, con los pilotos y con Peter Sauber, el hombre que, sin querer, inició la aventura de Mercedes en el mundo de los Sport Prototipos; una aventura que se ha convertido en un éxito más de la firma de Stuttgart.

# Descubra Quién Está Detrás de una Ocasión Estrella

## OCASION ESTRELLA

Cuando lea OCASION ESTRELLA sepa que es sinónimo de garantía. Porque detrás de ella está Mercedes-Benz. Y nadie más exige tanto a un Vehículo de Ocasión como Mercedes. Ahora ya lo sabe.

Y aunque sólo parezcan palabras, se lo demostramos con hechos. Porque Mercedes-Benz le entrega un carnet de garantía por escrito.

Venga a cualquier punto de nuestra Red de Concesionarios Oficiales y compre un Vehículo con las máximas garantías. Las Garantías de Ocasión Estrella.

### GARANTIA MERCEDES

1 año de garantía para todos los turismos de ocasión Mercedes hasta 7 años de antigüedad, y 1 año o 6 meses de garantía para todos los turismos de ocasión de otras marcas con antigüedad máxima de 7 años.

### EUROGARANTIA MERCEDES

6 meses de garantía para furgonetas de ocasión de hasta 3,5 toneladas de todas las marcas con antigüedad máxima de 6 años.



Mercedes-Benz

OCASION ESTRELLA

Vehículos de ocasión garantizados por Mercedes-Benz



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



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

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

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



Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Pintura metalizada...

Para ofrecerle de serie una tecnología que hasta ahora siempre se había considerado un lujo:

El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS). Que le permite regular electrónicamente la presión

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

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

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

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

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

**Equipamiento de serie:\***

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

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

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

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

En su concesionario Volkswagen/Audi.



A la vanguardia de la técnica.



ALFA 164 TD,  
PEUGEOT 605 SV dt, ROVER 825 SD

# SEÑORES CON EMPUJE

Todo parece indicar que los propulsores Diesel van a conocer un auge especial en los próximos años. Los turismos de lujo han adoptado sin complejos los últimos y más sofisticados motores de gasoil. Los de la presente comparativa consiguen un equilibrado resultado que no hace en modo alguno añorar a sus homólogos de gasolina.

CON potencias igualadas, carrocería de tres módulos y dimensiones muy parecidas, el Alfa, el Peugeot y el Rover presentan sin embargo algunas diferencias de concepto que los distinguen entre sí. Las similitudes mecánicas llegan incluso en el caso del Alfa y el Rover, a equipar el mismo motor. Se trata del VM italiano, marca especializada en este tipo de propulsores, y con un rendimiento excelente dada su respuesta a todo régimen. En el caso del

Peugeot, el motor PSA que lo equipa y derivado directamente del de gasolina, aún teniendo menos cilindrada, dos litros frente a los dos y medio de sus rivales, se consiguen unos rendimientos similares y, al igual que el motor italiano, recibe una sobrealimentación por medio de un turbocompresor. Este es en los tres modelos muy eficaz en su función y suave en su respuesta.

Para catalogar a cada uno de ellos dentro de su mismo segmento, atendiendo a sus diferentes personalidades, habría que recalcar en el Alfa una deportividad sobresaliente tanto en sus líneas exteriores como en su comportamiento. Efectivamente, es el que mejores cifras de presta-



**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Capacidad
- Equipo

PEUGEOT 605 SV dt  
PRECIO: 4.149.000 PTAS

- Dirección lenta e imprecisa
- Tacto del cambio
- Tacto del freno

**DEFECTOS**



**VIRTUDES**

- Calidad y acabado
- Confort
- Motor agradable

ROVER 825 SD  
PRECIO: 4.124.918 PTAS.

- Consumo
- Maletero
- Suspensión blanda

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Prestaciones
- Consumo
- Personalidad deportiva

ALFA ROMEO 164 TD  
PRECIO: 3.973.482 PTAS.

- Suspensión delantera
- Equipo inferior
- Salpicadero complicado

**DEFECTOS**





**RUTEROS INCANSABLES**

Tanto el Alfa Romeo como el Peugeot o el Rover son coches perfectamente aptos para emprender cualquier tipo de viaje por carretera. Cómodos, rápidos y parcios en consumo, devoran los kilómetros con una facilidad asombrosa y nada tienen que envidiar a muchos de sus rivales con motorizaciones de gasolina.



ciones ofrece con una velocidad máxima que supera los doscientos kilómetros por hora y unas aceleraciones dignas de un motor de gasolina. El Peugeot por su parte representa al gran viajero, fácil de conducir, capaz y con una asombrosa autonomía de unos mil kilómetros mientras que el Rover ofrece un elegante toque de distinción en todas sus facetas que hace honor a la tradición británica de coches de gran lujo. No ambiciona ganar a sus rivales a base de cifras e incide más en un silencioso confort de marcha, con desarrollos netamente más largos y respuestas más suaves.

El comportamiento dinámico del Peugeot es quizás el que ofrezca una mayor facilidad de conducción. Noble, rígido y con una amortiguación eficaz en todo tipo de carreteras, sólo puede ser criticado por una asistencia de la dirección demasiado desmultiplicada que hace perder precisión en las trayectorias y por un tacto de freno de difícil dosificación. También adolece de un cambio impreciso y de accionamiento lento que merma un tanto la agilidad del coche en carreteras sinuosas. Dentro del apartado de la seguridad habría que puntualizar que el Peugeot y el Rover equipan sistemas antibloqueo de frenos en origen, mientras que en el Alfa es una opción.

El italiano paga su mayor fogosidad con alguna que otra pérdida de motricidad del tren delantero, de todas formas menos alarmante que en su homólogo de gasolina. En cuanto al Rover, el problema surge sin embargo a raíz de unos amortiguadores muy blandos que son incapaces de estabilizar el coche en apoyos fuertes.

Las carrocerías, siendo muy similares en su configuración y planteamiento,

también presentan sus matices a la hora de compararlas. El habitáculo resulta amplio y cómodo en los tres, pero es el Peugeot quien destaca especialmente por sus dimensiones internas. Aprovecha la cir-

FICHA TECNICA			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
<b>MOTOR</b>			
Disposición	delantero transversal	delantero transversal	delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.500	2.088	2.500
Arbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	3	2
Alimentación	inyección elect y turbo	inyección mec. y turbo	inyección elect y turbo
Compresión	22 a 1	22 a 1	22 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	117 CV (84 kW) / 4.200	110 CV (80 kW) / 4.300	118 CV (84,7 kW) / 4.200
Par máximo / r.p.m.	26,3 mkg(258 Nm) / 2.500	25,3 mkg(245 Nm) / 2.000	26,8 mkg(262 Nm) / 2.100
<b>TRANSMISION</b>			
Traacción	delantera	delantera	delantera
Caja de cambios	5 velocidades	5 velocidades	5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	9,5 / 15,9 / 25,8	8,6 / 15,1 / 23,5	11,1 / 17,6 / 26,1
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	36,5 / 46,8	33,3 / 43,6	35,5 / 46,9
Embrague	monodisco hidráulico	monodisco mecánico	monodisco mecánico
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	2,9	3,2
Diámetro de guo (m)	10,8	12,0	11,1
<b>FRENOS</b>			
Delante	discos ventilados	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	discos	discos
Antibloqueo	opcional	si	si
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	independiente	independiente	independiente
Trasera	independiente	independiente	independiente
<b>RUEDAS</b>			
Llantas (pulgadas)	aleación 6 x 15	aleación 6,5 x 15	aleación 6 x 15
Neumáticos	185 / 65 HR 15	185 / 65 HR 15	195 / 65 x 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>			
En orden de marcha (kg.)	1.320	1.430	1.480
Capacidad del depósito de combustible	70 litros	80 litros	68 litros



**DIFERENTE PERSONALIDAD**

El Alfa es el más deportivo de los tres, pero el mejor comportamiento dinámico lo tiene el Peugeot. El Rover sacrifica algo de firmeza en la suspensión en favor del confort de marcha.

constancia de poseer la mayor batalla para ofrecer un habitáculo muy generoso en favor de los ocupantes, tanto en sus plazas delanteras como en las traseras. Destaca también el puesto de conducción que, gracias al gran espacio disponible entre banqueta y pedalier y al volante regulable, ofrece una comodidad sobresaliente para el conductor. El diseño de Pininfarina para el Alfa 164 ha sacrificado unos centímetros entre las banquetas anteriores y posteriores en favor de su línea deportiva, mermando un poco de confort a los pasajeros de atrás con tallas gran-

CONSUMOS			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
Datos en l/100 km.			
<b>CIUDAD</b>			
A 32 km/h de promedio	8,8	8,9	10,4
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	5,4	6,1	5,9
En conducción rápida	11,2	8,9	10,8
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	7,3	6,8	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,4	9,1	8,9
<b>CONSUMO MEDIO POND</b>			
Latros/100 km	7,6	7,9	8,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>			
kilómetros recorridos	870	962	764

FRENOS			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
A 60 Km/h	16,0	14,2	14,7
A 100 Km/h	44,0	50,1	41,1
A 120 Km/h	64,0	67,2	62,9
Distancias en metros			

SONORIDAD			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
AJ ralentí	52,6	52,8	52,6
A 60 Km/h	65,2	61,7	63,4
A 90 Km/h	69,2	67,5	65,0
A 120 Km/h	70,4	71,5	67,9
A 140 Km/h	71,8	74,7	70,8
A tope	75,2	79,6	78,5
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.			

PRESTACIONES			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>			
Km/h	204,0	193,2	184,9
<b>ACCLERACION</b>			
400 m salida parada (seg.)	17,9	19,4	18,9
1.000 m. salida parada (seg.)	32,5	35,9	35,0
0-100 km/h (seg.)	11,2	14,1	13,5
Metros recorridos	237,6	242	235,3
<b>RECUPERACION</b>			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	18,9	20,1	21,3
400 m desde 40 Km/h en V (seg.)	23,4	24,1	24,4
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	34,0	36,5	38,5
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg.)	41,9	42,6	47,3
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	8,7	10,6	11,7
Metros recorridos	292,7	301,5	330,2

EQUIPAMIENTO			
	164 TD	605 SV dt	825 SD
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	NO	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OP	SI	OP
Aire acondicionado	OP	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	OP	NO
Retovisor regulable eléct. (izda/dcha)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI	SI
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO
Luz interiores orientable	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	SI	NO





#### CABALLERO DEPORTISTA

El espíritu deportivo italiano ha contagiado sin duda a la versión Diesel del Alfa 164. Bajo la carrocería de Pininfarina se esconde una mecánica muy eficaz con prestaciones equiparables a las de un motor de gasolina.

#### MARATHON MAN

El francés posee un vigoroso comportamiento, muy aprovechable gracias a una nobleza ejemplar. Su eficacia permite mantener un ritmo constante durante mil kilómetros sin parar a repostar.



#### NOBLEZA OBLIGA

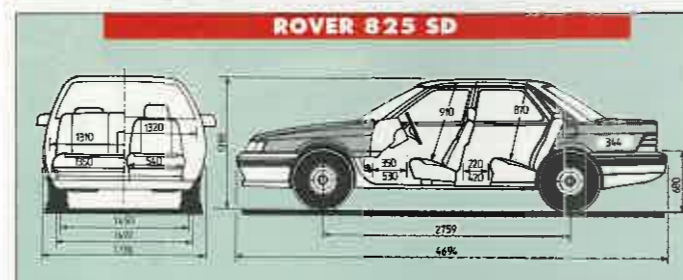
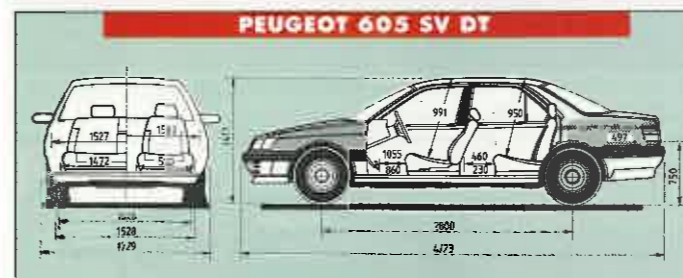
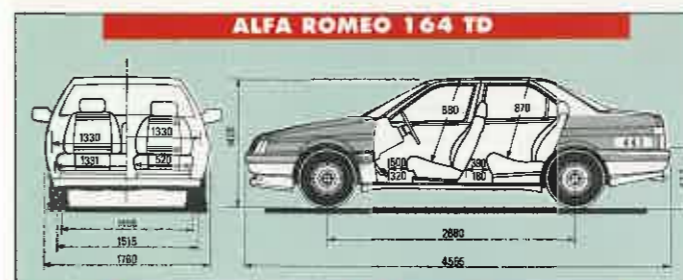
La aristocrática forma de ver el automóvil de lujo en Gran Bretaña es patente en el Rover. Flemático y sin alardear a base de cronómetro, es sin duda el más elegante entre los tres, tanto en su línea exterior como en sus excelentes acabados interiores.

des. El Rover, por su parte, es el que presenta una habitabilidad más reducida entre los tres contendientes, aunque por pocos centímetros y sin que en ningún momento se planteen apreturas con las cuatro plazas ocupadas. Sigue siendo un coche grande entre los grandes y tan sólo puesto en evidencia por la mayor generosidad interior de sus oponentes. La ausencia de regulación del volante también in-

cide en mermar un poco el confort del puesto de conducción frente al italiano y al francés que sí disponen de este equipamiento.

Las capacidades de los maleteros siguen este mismo posicionamiento. El Peugeot vuelve a ser el mejor dotado, aunque seguido de cerca por el Alfa, mientras que el Rover presenta en este aspecto un volumen algo justo para una

## FRENTE A FRENTE



#### MAXIMA EXPRESION

Las carrocerías de estos coches representan lo mejor de cada marca.

gran berlina que tarde o temprano realizará viajes de importante kilometraje.

El acabado presenta tres estilos diferenciados. El más elegante y acorde con un estilo señorial es sin duda el del Rover, su instrumentación de aspecto sencillo pero funcional y la utilización de molduras de nogal en el salpicadero, consiguen ofrecer una atmósfera muy atractiva. En el caso del Alfa Romeo, el diseño es más atrevido y la disposición de los numerosos testigos llega a ser farragosa y de difícil lectura al primer vistazo. El Peugeot por su parte se conforma

## SIMPLEMENTE, EL MEJOR

Todo parecido del CD Shuttle® cambiador de 6 CD's de ALPINE, con otros cambiadores, es pura coincidencia. Al igual que un Lamborghini, es tal la calidad y alta tecnología de sus elementos, que toda comparación es inútil.

Acuda a su Instalador de confianza y solicite una demostración del CD Shuttle® de ALPINE.

Comprenderá por qué es tan diferente. Como Lamborghini...



**ALPINE**  
ALPINE ELECTRONICS DE ESPAÑA S.A.



# Europarts

ACCESORIO  
AUTOMOVIL

INTERIORES EN MADERA DE RAIZ

*Hasta el último detalle*



Desing by ITALY

**DISTRIBUYEN:**

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	KIÑU	Vizcaya	Tel. 94 620 01 55
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91 643 10 30	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945 13 12 41
TECSEN	Gulpurcoa	Tel. 945 28 10 11	AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971 46 80 00
DUOS AUTOMOVIL	Bercelona	Tel. 93 424 14 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947 21 45 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91 850 77 42	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 59 25 41
GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 958 20 00 06	REPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985 28 39 00
ESGARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96 374 54 41	ADAICO	Navarra	Tel. 948 23 00 00
SEMAUTO, S. A.	Galicia-León	Tel. 987 41 95 96	AUTO-RECAMBIO FM	Valleadolid	Tel. 983 38 20 34
			SPORT AUTO	Santander	Tel. 942 37 27 58

**FRENTE A FRENTE**

**MOTORES BIEN ALIMENTADOS**

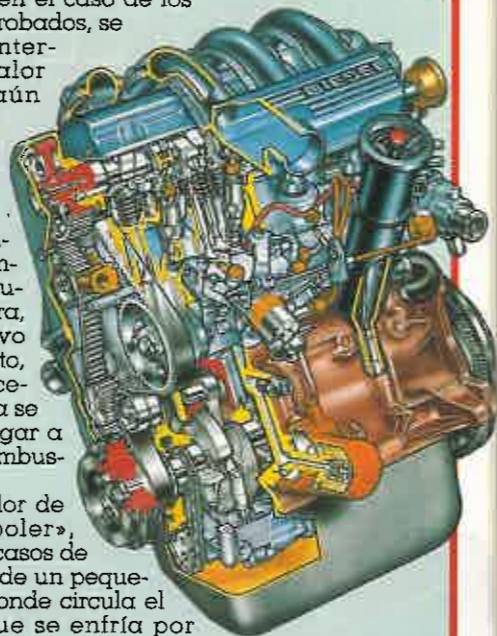
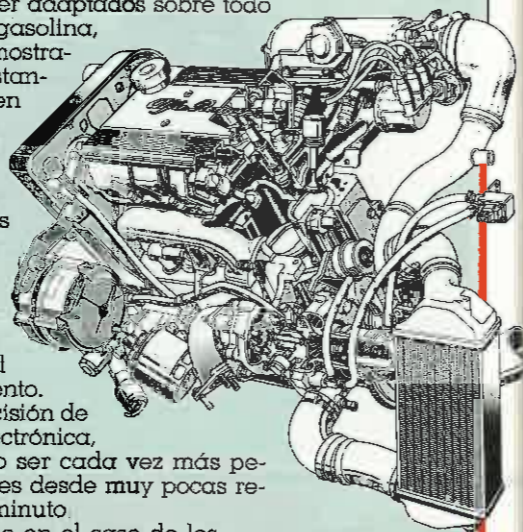
La solución de sobrealimentar los motores de explosión interna, es decir, aumentar el flujo de gases que entra en los cilindros, no es nada nuevo en el mundo del automóvil. Desde principios de este siglo, coches y aviones se beneficiaron de turbinas montadas en sus admisiones para aumentar la presión de la mezcla detonante. De esta forma, a igualdad de número de cilindros y cubicajes, los motores conseguían un rendimiento muy superior. Olvidados durante largo tiempo a causa de problemas de fiabilidad y refrigeración, volvieron a tomar auge hace una década gracias a las nuevas técnicas y los sofisticados materiales que empezaron a utilizarse en su construcción.

Después de ser adaptados sobre todo en motores de gasolina, donde se han mostrado siempre bastante «indómitos» en coches de turismo frente a otras soluciones como las culatas de más de dos válvulas por cilindro, han encontrado por fin su lugar ideal en los motores Diesel de alto rendimiento. Unidos a la precisión de la inyección electrónica, han conseguido ser cada vez más pequeños y eficaces desde muy pocas revoluciones por minuto.

Además, como en el caso de los tres coches aquí probados, se ha sumado un intercambiador de calor que aumenta aún más el rendimiento, sobre todo durante los funcionamientos prolongados.

Los gases, al sufrir una fuerte compresión, suben mucho de temperatura, lo cual es negativo para el rendimiento, por lo cual es necesario que la mezcla se enfríe antes de llegar a las cámaras de combustión.

El intercambiador de calor o «intercooler», suele ser en estos casos de aire/aire, y consta de un pequeño radiador por donde circula el aire a presión que se enfría por efecto del flujo aerodinámico y es canalizado hacia la entrada del turbocompresor, manteniendo siempre la temperatura ideal para su correcto funcionamiento.



con unas soluciones más tradicionales aunque con acabados mejorados respecto a otros modelos de la marca y presenta una disposición de los mandos difícil en algunos casos como las luces de emergencia que deberían estar más a mano.



**DISEÑO MODERNO**

En el Alfa Romeo prima el diseño de última generación, más atrevido; sus numerosos testigos llegan a abrumar por su disposición y su colorido. Las plazas traseras han perdido algo de espacio en favor de la línea deportiva y se queda corto en equipo frente a sus rivales.



**ESPACIO PRACTICO**

Peugeot ha dotado al 605 de un cuadro clásico y funcional, sólo algún mando como el de las luces de emergencia presenta una difícil ubicación. Es el más espacioso de los tres, el que dispone de la mejor posición de conducción y el más generoso en equipo.



**AMPLIO Y COMODO**

El Rover 825 SD sigue siendo un coche amplio y cómodo para que puedan viajar en él cuatro adultos sin ningún tipo de problemas. A la comodidad interior se une una insonorización muy lograda. Quizás se echa en falta el volante regulable.

En un gran viajero, y sobre todo con motorización Diesel, el consumo es un factor a tener muy en cuenta. Ya se ha visto que la limpieza, funcionamiento y prestaciones de estos motores pueden ser equiparables a los de gasolina, pero su

baza principal y sobre todo ante los tiempos que se aproximan, sigue siendo el menor gasto de combustible. En este aspecto el más sorprendente de los tres resulta ser el que más anda. Paradójicamente es el nervioso y rápido Alfa quien



**MECANICA**

ALFA	3ª	La excelente potencia del motor y sus elevadas prestaciones desentonan con el tren delantero que pierde tracción.
PEUGEOT	1ª	El francés es el más equilibrado mecánicamente aunque hay que achacarle un tacto de cambios impreciso.
ROVER	2ª	Rover muestra unas características muy homogéneas que pierden nervio por culpa de los desarrollos finales.

**COMPORTAMIENTO**

ALFA	2ª	Es el de carácter más deportivo entre los tres. Su dirección es precisa y rápida, con buena estabilidad en rectas rápidas.
PEUGEOT	1ª	La nobleza del chasis hace de él el más fácil de conducir, aunque su dirección imprecisa no gusta de curvas pronunciadas.
ROVER	3ª	Los amortiguadores resultan excesivamente blandos provocando un acusado balanceo en curvas enlazadas.

**CONFORT**

ALFA	3ª	Unas líneas más deportivas han restado algo de espacio en las plazas traseras. Al ralentí, el motor vibra haciéndose notar.
PEUGEOT	2ª	Siendo el más capaz entre los tres y disponiendo de un excelente puesto de conducción, es sin embargo el más ruidoso.
ROVER	1ª	Con un gran confort de marcha, se aúna comodidad interior con una insonorización muy lograda.

**RENDIMIENTO**

ALFA	1ª	Las prestaciones son las mejores y, sin embargo, los consumos sobrepasan por sus bajos valores.
PEUGEOT	2ª	Con respuestas alegres y unos buenos valores de consumo, el 605 se hace muy agradable para conducir largas etapas.
ROVER	3ª	Al 825 le penaliza un tanto sus desarrollos del cambio que le hacen gastar algo más que sus rivales.

**CARROCERIA**

ALFA	2ª	Las líneas diseñadas por Pininfarina son las más llamativas, ofreciendo además una excelente habitabilidad.
PEUGEOT	1ª	Las dimensiones internas del 605 son las más generosas, incluyendo el espacioso maletero.
ROVER	3ª	La capacidad del habitáculo es excelente pero el maletero peca de algo exiguo en relación con el de sus rivales.

**ECONOMIA**

ALFA	3ª	Es el más barato y gasta muy poco, aunque su equipo de serie se queda corto respecto al de sus rivales.
PEUGEOT	1ª	Algo más caro, es sin embargo el mejor equipado de fábrica y sus consumos son igualmente óptimos.
ROVER	2ª	Los consumos son algo más elevados pero equipa también aire acondicionado con climatizador y antibloqueo de frenos.



**DIFERENCIAS INTERNAS**

Lo único que distingue a estas tres versiones de las de gasolina son sus anagramas traseros. Por lo demás, carrocería e interiores son iguales. Los tres propulsores hacen honor a la última generación Diesel, con unos rendimientos sorprendentes y unos consumos muy bajos tanto en ciudad como en carretera.

registra una relación de consumo más ajustada en general y teniendo en cuenta sus prestaciones superiores. Le sigue el Peugeot por una diferencia mínima aunque ofreciendo menores valores de velocidad y aceleración y, ya más descolgado, el Rover con unos valores mayores, perjudicados por unos desarrollos finales más largos que obligan a utilizar más el cambio en carreteras redia.

Otro aspecto de máximo interés para los más viajeros o los que tengan que realizar grandes desplazamientos diarios, es la autonomía. Aquí el auténtico campeón es el Peugeot 605 SV dt, que puede llegar a realizar mil kilómetros con un sólo depósito. Al repostar, carga diez litros de gasoil más que el Alfa 164 TD y veintidós más que el Rover 825 SD. Puede hablarse en estos dos últimos casos de excelentes autonomías de viaje, pudiendo realizar etapas de más de seiscientos kilómetros a cruceros elevados.

Como berlinas de cuatro puertas lujosas, cómodas, seguras y viajeras, los tres coches cumplen con sobresaliente los requisitos necesarios. Pero además aportan las ventajas de la motorización Diesel turboalimentada sin adolecer de prestaciones elevadas, sobre todo en el Alfa. La elección viene un poco dada por el estilo de cada uno, bien diferenciados, y que llegará a uno u otro usuario dependiendo de sus inclinaciones; deportivas para el Alfa, prácticas para el Peugeot y elegantemente clásicas para el Rover.

Juan Luis Soto  
Fotos: Alfonso. J. Nieto

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** Alfa Romeo Española, S.A. Carretera Madrid-Burgos N-I, kilómetro 18,700. San Sebastián de los Reyes. 28770 Madrid. Teléfono: (91) 653 65 65. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 85 puntos de asistencia en toda España.  
**Fabricante/Importador:** Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos en España.  
**Importador:** Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.

EN EL PULSO DE CADA HOMBRE  
LATE SU TIEMPO

Hoy, el tiempo es dominio del hombre. Es el tiempo de Festina Quartz con Calendario Perpetuo. Un reloj de avanzado diseño y funciones exclusivas, como su completo sistema de control de tiempos, con indicadores de horas, minutos y segundos. Y un Calendario Perpetuo indicando año, mes, fecha y día de la semana. En el pulso del hombre de hoy, el tiempo late al ritmo de un Festina Quartz con Calendario Perpetuo.



FESTINA



Hasta ahora ninguna marca se había atrevido a organizar la aventura en la que se ha metido Peugeot: cruzar el desierto del Sahara con coches de serie, a través de pistas y areneros, con todo lo que ello supone. Para ello hay que estar muy seguros y confiar plenamente en su producto.

## LA PISTA DE LOS LEONES

# MAS ALLA DEL VALOR

**C**ORRADO Provera, Director del Departamento de Relaciones Exteriores de la marca del león, fue el principal impulsor de lo que en un principio parecía una descabellada idea. Propuso a las más altas esferas de la marca realizar una travesía por el desierto, con veinte coches de serie, con especificaciones africanas, que no son otra cosa que equiparlos con un depósito de gasolina suplementario, embrague cerámico y protección de bajos principalmente. Los coches elegidos para esta aventura fueron una representación de la gama Peugeot, y se decidieron por cinco unidades del 205, 309, 405 y 605; en total veinte coches, que se pusieron en manos de periodistas de todo el mundo, también se embarcaron en esta aventura Michelin y Shell, que fueron los principales patrocinadores.

El objetivo era muy claro, con salida en Taroudant (Marruecos), el día 4 de noviembre, había que atravesar el desierto del Sahara, para llegar a Nefta (Túnez), el día 28 de noviembre. Para ello se establecieron cinco grupos, participando en cada uno de ellos cuarenta periodistas de distintos países, que debían llevar los coches a la meta en buenas condiciones. Para la empresa Peugeot el único éxito posible según los responsables de este proyecto

es que lleguen al destino final los veinte coches.

Motor 16 tuvo la ocasión de estar presente en esta extraordinaria aventura en el grupo 4. El recorrido previsto para este grupo iba desde Djanet hasta In Amenas, siempre en territorio argelino, después de recorrer 1.500 kilómetros de los que el 85 por ciento eran de pistas, en las que estaban incluidas dos de las etapas más difíciles de todo el recorrido.

Tras pernoctar en París el día 18 de noviembre, los componentes de esta parte de la expedición tomamos rumbo a Argel, donde tras una breve escala proseguimos el vuelo con destino a Djanet. Tras sobrevolar el desierto y poder admirar desde el aire las dunas y las inmensas planicies de arena llegamos a nuestro destino; en mitad de la nada, desde el avión se podía adivinar un pequeño aeropuerto, que en su día construyeron los americanos para realizar unos experimentos en la zona. Una vez en tierra, en estos países hay que sufrir una larga espera para poder pasar la aduana, el concepto del tiempo para esta gente es totalmente distinto al nuestro, parecía que iban a tardar todo el día en pasar control a los pocos más de cuarenta pasaportes del grupo. Después, cuando ya por fin se pasó la aduana comenzó la ver-



### DURA TRAVESIA

Los coches están aguantando heroicamente la travesía por el Sahara. Un grupo experto de mecánicas se encarga de que las mecánicas estén en plena forma. Peugeot organizó una serie de repostajes de gasolina en pleno desierto; llamaba la atención la antigüedad de las bombas que utilizaron para ello.





## LA MARCA JAPONESA THAT'S

de cintas magnéticas de Audio y Video, fabricadas por TAIYO YUDEN Co.Ltd. son distribuidas exclusivamente en España por la firma **MUSICOM, S.A.** a partir del 16 de Noviembre de 1990.



**MUSICOM, S.A.** empresa con 10 años de presencia en el mercado nacional de HIFI es distribuidora en exclusiva de productos de marcas líderes en el sector, como Luxman, cajas acústicas B&W y Car Audio Fujitsu Ten entre otras, añadiendo así a su catálogo las cintas **THAT'S**, de reconocido prestigio internacional y calidad avalada por los más renombrados test y pruebas de calidad del mundo.

La nueva línea de productos **THAT'S** importada y distribuida por **MUSICOM S.A.** abarca desde la cinta RX con una relación calidad/precio que la sitúan como la cinta económica de mejores prestaciones hasta el modelo Suono producto estrella de la marca que en los bancos de pruebas ha demostrado ser la Nº1, tanto tecnológicamente como en el diseño de la cassette realizado por Giugiaro.

Asimismo se presentará próximamente la nueva línea de cintas de Video.



**UN NUEVO SABINE**  
Corrado Provera, responsable de esta aventura, cada mañana subido en el capó de un coche, comentaba las dificultades del recorrido.

dadera aventura, ir desde el aeropuerto hasta Djanet, ciudad que se encuentra a treinta kilómetros, en un autobús destarado, que parecía que se iba a quedar en el más mínimo repecho, al que además le faltaban algunos cristales. Afortunadamente, la temperatura es buena en esta época del año, durante el día se rondan los treinta grados, mientras que por la noche se rozan los cero grados.

Djanet es una ciudad de unos 3.000 habitantes, con escasos recursos económicos, principalmente dependen de unos pequeños oasis que hay en sus alrededores, donde cultivan algunos productos que más tarde venden o cambian por otros. Una de las fuentes de riqueza que está proliferando en esta zona, al sur del país, son las agencias de viajes. Eventos como el París-Dakar han dado a conocer esta parte del mundo, y son numerosas las excursiones de europeos que con vehículos todo terreno deciden adentrarse en el desierto. Tras esto, todo el grupo se desplazó al campamento, para comenzar al día siguiente el verdadero recorrido.

Cada mañana, al amanecer, todos despertábamos con los compases de la música de Vivaldi, que en pleno desierto sonaba de forma especial. Después, Corrado Provera, subido en el capó de un coche, al más puro estilo Thierry Sabine comentaba las dificultades de la etapa. Este ritual se sucedería cada mañana. En la primera toma de contacto con los coches pudimos comprobar que ya acusaban cansancio tras la paliza a que fueron sometidos por los grupos anteriores; el polvo había penetrado hasta los rincones más recónditos y algunos mostraban en sus carrocerías algún desperfecto. Pero la mecánica estaba en plena forma, de ello se encargaban trece mecánicos muy expertos.

Las etapas se fueron sucediendo con al-

gunas dificultades a través de unos parajes increíbles, a zonas rocosas muy duras sucedían inmensos areneros rodeados de gigantescas dunas. Cada zona de terreno hacía mella en las mecánicas y en los participantes. En la arena era fácil quedar atrapado, entonces había que echar mano de la pala y de las placas para poder sacar a los coches, también había que desinflar los neumáticos para facilitar la marcha sobre este elemento. También en una gran mayoría de los casos, los P-4, vehículos todo terreno que ha utilizado Peugeot en las asistencias de las carreras africanas, se encargaban de sacar a los vehículos atrapados. Por contra las zonas rocosas se cebaban en los amortiguadores y en los neumáticos, aunque era increíble ver como los neumáticos Michelin con que estaban equipados los veinte coches aguantaban heroicamente. Al finalizar cada etapa los mecánicos se encargaban de reparar cada una de las mecánicas hasta dejarlas en perfecto estado para el día siguiente. La anécdota más destacable fue al final de la segunda etapa, en una llanura, ya con la noche encima, nuestros guías tomaron otro rumbo y toda la expedición se perdió, debiendo improvisar un campamento en el cauce de un río seco.

Tras las cuatro etapas que nos correspondían, llegamos a In Amenas, para volar de nuevo a París, no sin antes mirar con cariño aquellos coches que habían sobrevivido a algo que en un principio parecía imposible.

En una nota de última hora, hemos podido saber que la expedición ha llegado a su destino, la ciudad de Nefta en Túnez y que se ha cumplido el objetivo, al llegar los veinte coches que iniciaron esta difícil andadura a su destino. Peugeot ha salido una vez más victoriosa en el desierto. ○

Manuel Madrid

# 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.

Scriptor catálogo UNIFORME 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 Bol - Barcelona  
Tel. (93) 661 41 00 - Fax (93) 661 30 10

**EVINRUDE**  
FUERA BORDAS

**FOUR WINNS**  
EMBARCACIONES

**Cobra**  
DENTRO FUERABORDAS

**BARA DRAFT**  
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.



**PROMOCION SOSPECHOSA**

El viernes 21 de septiembre comprobé que en el periódico que compro habitualmente venía un suplemento dedicado de manera exclusiva al lanzamiento del famoso Renault Clio. En la última página de dicho suplemento aparecía una invitación para ver el coche y una serie de sorteos, con premios, etc. Atraído por la publicidad, decidí ir a ver el coche el domingo, ya que la promoción duraba desde el viernes hasta las 12 horas del domingo 23.

Con esta idea me desplazé desde mi localidad, Zarza de Granadilla, hasta Plasencia y cuando llegué al concesionario oficial me encontré con un mecánico que me dijo que él no sabía nada y que eso era cosa de los vendedores. De los vendedores, ni rastro; seguimos preguntando al mecánico y nos contesta con un «vuelva usted mañana» y «perdonen pero yo sólo venía a unos asuntos y tenía que cerrar». Esto ocurrió a las 11 de la mañana, por tanto seguía en pie la

promoción. ¡Vaya seriedad! Pero esto no es lo peor. El lunes 24 de septiembre vuelvo al concesionario y con gran sorpresa veo que se ha retirado toda la parafernalia de urnas, papeletas y demás artefactos para atraer al público. Yo me puse en contacto con un vendedor y le conté el episodio del domingo y me dice que la promoción se terminó el domingo a las 12. Yo, con toda la razón del mundo le digo que el domingo a las 11 no había nadie en el conce-



sionario y su respuesta es clara. «Es que nosotros también tenemos derecho a descansar los domingos».

En esto estoy de acuerdo, todo el mundo tiene derecho a descansar los domingos, pero una campaña de lanzamiento como la del Renault Clio sólo se hace en contadas ocasiones. Un coche que debe de ser la imagen de Renault en los años 90, necesita una campaña de esa envergadura; pero si los concesionarios de la marca no cumplen con lo acordado es otra historia.

J.J. Gómez  
Zarza de Granadilla (Caceres)

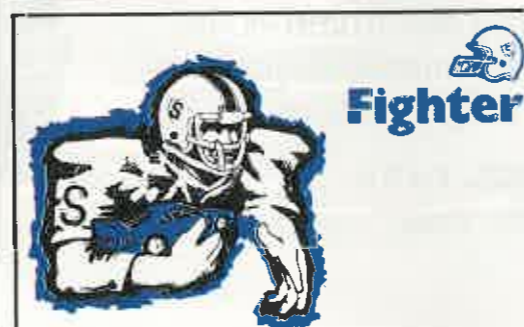
**CORRESPONSAL DE LOS LECTORES**

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

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

- Austin Montego Mayfair. Año 86.
- Alfa 33 1.5 T. I. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 62.000 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. 68.000 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. 68.000 km.
- Renault R-18 Diesel. Familiar. Año 84.
- Renault 5 Oasis. 6.000 km.
- Volkswagen Golf GTI 16V. 63.000 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



**ANTIRROBO GANADOR**  
— Instálelo en su coche o moto.  
— Elevadas prestaciones.  
— Bajo costo.  
— Garantía un año.  
Teléfono: (91) 653 68 11

**SEMIESTRENO:** Toyota Supra 3.0 Targa. 4.500.000 ptas. Full equipo. 25.000 km. Blanco. Teléfono: 733 78 07. Garantía 18 meses.  
**BMW 320i**, año 89. Azul, 2 puertas. 1.800.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

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

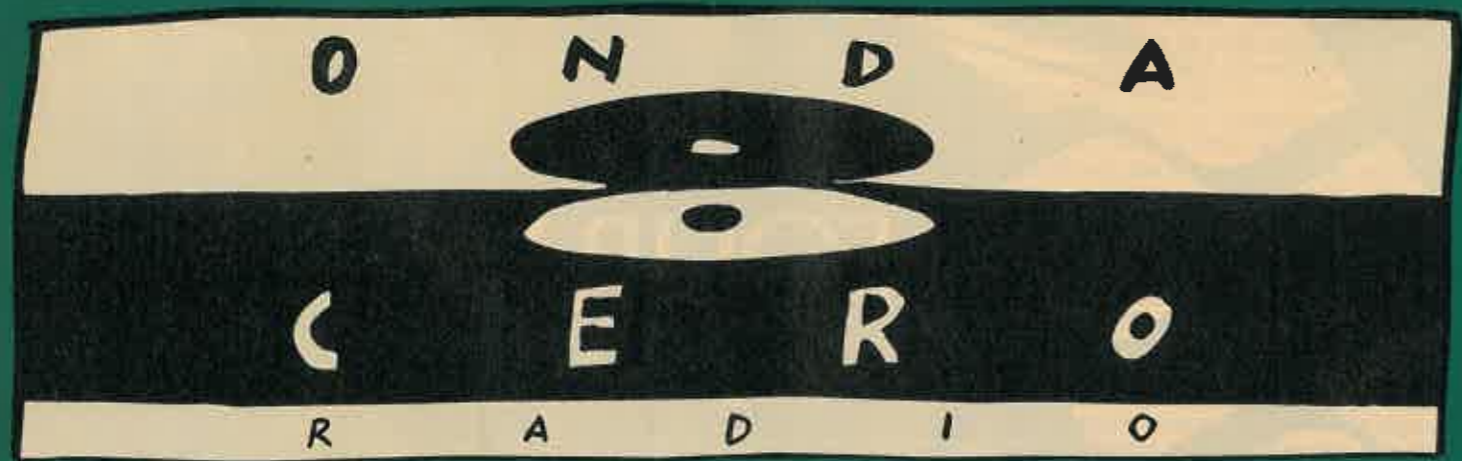
**ROLEX DAYTONA**  
VENDO IMPECABLE. ACERO.  
AL MEJOR POSTOR.  
TEL: (952) 77 64 69  
HORARIO DE COMERCIO

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

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

**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

**Motor Retiro**  
Nuevo Golf GTI G60. Lo último en GTI. **SABADOS MAÑANA**  
Somos especialistas VW, AUDI  
Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos  
EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32. C/Arcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.  
TALLERES: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.



**POR FIN JUNTOS**

**GEMINI ELETTRONICA**  
ALARMAS PARA AUTOMOVILES  
José Noriega, 9. 28017 MADRID Telf: (91) 403 77 92  
Corcega 654 08026 BARCELONA Tel: (93) 256 43 90  
Homologados por: ALFA ROMEO, AUDI-VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, OPEL Y RENAULT.



# Los Nuevos Kadett vienen dando.



4 versiones para una seducción deportiva:

- 3 ó 4 puertas.
- Motor 1.8i con 112 CV. (También disponible en 1.6).
- Spoilers delantero y trasero.
- Elevalunas delanteros eléctricos.
- Equipo musical Hi-Fi.
- Cierre centralizado.
- Retrovisores electrotérmicos.
- Asientos delanteros deportivos.
- Tubo de escape deportivo.

**KADETT FRISCO 1.6 3 p.**  
**P.V.P. 1.836.000 Ptas.\***

\* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte y gastos de pre-entrega incluidos. No incluido descuento. Promoción válida para todos los turismos Kadett Frisco comprados y matriculados durante este mes. Ventas a flotas. consulte a su Concesionario Oficial Opel.



Y ADEMÁS  
 PARA TODOS LOS TURISMOS  
**KADETT**  
**100.000 PTAS.\***  
 MENOS  
 SIN CONDICIONES



## EN LOS CONCESSIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

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

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

**AUTOTODO, S. L.**

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

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
 Tel. 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**

Alberto Aguilera, 30. (zona Princesa)  
 Tel. 447 53 43  
 Avda. de Valladolid, 45.  
 Tels. 541 74 44 / 541 78 03.

**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 ALCALÁ DE HENARES  
**AGROGIL, S. A.**

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S. A.**

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 345 05 27

EN COSLADA

**SINTA, S. A.**

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

EN LAS ROZAS

**ARAGUAS, S. L.**

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

EN LEGANES

**SELIAUTO, S. A.**

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S. A.**

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

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

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

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

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

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
 Mejores por experiencia



**Valderribas Motor S.A.**

C. Valderribas, 73. Ur. Esquerdo, 148. Tel. 301 40 00 Fax 301 40 00. 28011 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

**AUTO-MASER**

M.G. Maestro Mayfair 2.0i, A.A., 87 ..... 950.000 ptas.  
Renault 11 GTX, llantas al., 86 ..... 800.000 ptas.  
Alfa Romeo 33 1.7 Q. V., 87 ..... 925.000 ptas.  
Citroen BX GTI A.A., llantas, 87 ..... 1.175.000 ptas.  
BMW 520i, A.A., D.A., 85 ..... 950.000 ptas.  
Renault 5 GT Turbo, 87 ..... 775.000 ptas.  
BMW 316, 1.8, A.A., Equipo HI-FI, 86 .... 1.250.000 ptas.  
Cardenal Silheo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

**PARTICULAR** vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.  
**ANTIGUO** descapotable Fiat Balilla, sin restaurar, documentación moderna. Precio: 850.000 ptas. Teléfono: (93) 843 91 55.  
**MERCEDES** 280 SE, ABS, aire, techo eléctrico, plateado metalizado, automático, llantas de aluminio, ruedas 235, 82.000 km. B-LV, modelo 1984 más extras. De particular a particular. 2.500.000 ptas. Teléfono: (93) 637 30 39.  
**PARTICULAR** vende Renault 19 TXI, aire acondicionado, dirección asistida, ordenador a bordo, sin estrenar. Matriculado el 16-11-90. 1.800.000 ptas. contado. Llamar al: 785 50 87. Cierre electromagnético.  
**OPEL** Kadett GTE 1.8 IE, año 84, perfecto estado. 650.000 ptas.  
**VENDO** Porsche 924, 5 velocidades, impecable, nacional, aire, llantas Philips, alarma. 1.500.000 ptas. Teléfono: (93) 330 44 54. Sr. Pueyo.  
**CITROËN** BX-19 GT, aire, dirección asistida, etc..., año 89, impecable. Carmen. Teléfono:

308 08 15. Horario oficina. 1.500.000 ptas.  
**F. Tomé.** Opel Senator 3.0 CD, full equip, «precioso», año 85. 1.350.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Seat Marbella, matriculado en abril del 90 por sólo 575.000 ptas. Garantía de vehículo nuevo. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** BMW 732i, «oportunidad». Por sólo 690.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Renault 21 TXE, A.A., año 87, garantía 12 meses. 1.290.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Renault 25, año 86, garantía 12 meses. 1.390.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Renault Super 5 GTL, año 87, garantía 12 meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** VW Santana 1.8, impecable, año 87, garantía 12 meses. 990.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Seat Málaga CLX, con menos de un año, garantía 18 me-

ses. 945.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Corsa 1.3 GT. 525.000 ptas. Teléfono: (91) 737 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Rover 216 Vitesse, impecable, año 87, garantía 12 meses. 1.075.000

full equipo, 3 meses, 2.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**CADILLAC** Eldorado, 76, marrón, full equipo, 3m., 1.500.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**CADILLAC** Limousine, 83, negra, full equipo, 3m., 500.000

Teléfono: 355 66 60.  
**CORVETTE** Coupe, automático, 90, negro, full equipo, 3 m., 6.800.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**CORVETTE** ZR-1, manual, 90, rojo, full equipo, 3 m., 13.300.000. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**PONTIAC** Trans-Am, 88, plata, full equipo, 3 m., 2.300.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**DODGE** Custom-Van, 90, azul, full equipo, 3 m., 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: 355 66 60.  
**BMW** 325i, 2 puertas, full equipo, color antracita metal., año 87. 2.800.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.  
**BMW** 525i, modelo moderno, aire acondicionado, color plata metal., año 88. 3.800.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.  
**OPEL** Corsa GT 1.3, color negro, llantas aluminio, año 88, regalo radiocassette. 825.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.  
**MERCEDES** 190 E 2.3, color blanco, aire acondicionado, llantas aluminio, año 87. 2.800.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.  
**BMW** M-3, año 88, 22.000 km, full. Teléfono: 549 57 88.

**F. Tomé**  
Concesionario



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

**SEAT IBIZA**

**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 Y SR. SAN ANTONIO

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

ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**F. Tomé.** Opel Corsa 1.3 TR, 4 puertas, año 86. Por sólo 445.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. Moreno.  
**CADILLAC** Fleetwood FWD, 86, azul,

ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.  
**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.  
**PORSCHE** 911 Turbo 3.3, blanco. Teléfono: (911) 43 78 13, 42 06 10.

**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.  
Jaguar XJG 4.0 Sovereign.  
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 300 SEL 6.3 1969.  
Rolls Royce Silver Shadow.  
**LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO**

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

**Compre un Mercedes en Sacai y cuéntelo a todo el Mundo**

Cuéntelo desde donde quiera y a quien quiera. Porque SACAI le regala un **TELEFONO MOVIL AUTOMATICO NEC** al comprar cualquier turismo de la \*gama Mercedes-Benz. Venga a SACAI y cuéntelo a todo el mundo.

**Promoción válida hasta el 31 de diciembre de 1990. \*Excepto el modelo 1.8 (Clase 190 E)**



Mercedes-Benz



MERCEDES BENZ

**Agencia Oficial Mercedes-Benz**  
c/ Alcalá, 101 (Esquina Núñez de Balboa). Tel. 435 11 83. MADRID.

**VENDO** BMW 535 I, modelo 1987, cpto. extras, precio convenir. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.  
**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.  
**PEUGEOT** 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servo-dirección. 850.000

ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas de oficina.  
**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.  
**PORSCHE** 911 Turbo 3.3, blanco. Teléfono: (911) 43 78 13, 42 06 10.

**BMW** 325i, estupendo. 2.650.000 ptas. Teléfono: (911) 43 78 13.  
**BMW** 525i, 24 v, nuevo, muchos extras. 5.200.000 ptas. Teléfono: (911) 43 78 13.  
**CARAVANA** 4 plazas. 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.

**CHEVROLET** Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras. Particular, poquísimos kilómetros. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.  
**PIEZAS** seminuevas para Porsche: chapa mecan., portón, kits para transformación.

**MB** 190 E 16 v SEC, full equip, B-LM. 3.575.000 ptas. Porsche 944 Turbo, cuero, full equip. PM-AT. 4.400.000 ptas. MB 190 E, aire, kit BBS. B-JM. 1.875.000 ptas.  
**MERCEDES** 190 D 2.5, extras. Teléfono: 549 64 71.



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

**ENVIENOS** el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 8 500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

**C**ADA 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  
Telefono

Firma

**RALLYE MANZANARES**

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



RONAL TARGA

momo

BRAID

ZENDER

BBS

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



**VEN A VERNOS Y PREGUNTANOS POR LLANTAS!!**



**CASTELLANA MOTOR  
LAS OCASIONES  
MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 18 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Miro Schawarri Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

**OPEL Kadett GSI**, color blanco, regalo radiocassette, año 85. 890.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**OPEL Kadett GLS 1.6**, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radiocassette, año 86. 850.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**VOLKSWAGEN Polo Classic Cl 1.3**, color verde petróleo metalizado, año 87, regalo radiocassette. 675.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**RENAULT 11 GTL**, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radiocassette y transfe-

rencia, año 86. 725.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**RENAULT Supercinco TL**, color blanco, regalo radiocassette, año 86. 475.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

**SEAT Ibiza Special 1.2**, color blanco, regalo radiocassette, año 89. 775.000 ptas. Teléfono: 468 55 80.

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

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

**BMW 633 CSI**, año 82, cuero, aire, llan-

tas. Teléfono: 549 57 88.

**PORSCHE 924 S**, M-KG, 66.000 km, llantas. Teléfono: 549 64 71.

**RENAULT 11 Turbo**, año 86, muy cuidado. Teléfono: 549 57 88.

**VOLKSWAGEN Classic**, 58.000 km. 590.000 ptas. Teléfono: 549 57 88.

**SIERRA Cosworth**, 13.000 km. Teléfono: 549 64 71.

**CX GTI**, año 84, 62.000 km. Teléfono: 549 57 88.

**VW Golf Cabriolet 1.8**, gris metalizado, llantas, equipo música, M-JW, 20.000 km. 2.000.000 ptas., a negociar. Teléfono: 261 50 14. Preguntar por Alvaro.

**FORD Probe GT Turbo**, año 90. Ford Mustang GT 5.0, año 90. Martí. Teléfono: (971) 72 36 31/60 24 12.

**MERCEDES 2.3 16 v**. 3.900.000 ptas. Impecable, full equipé, 53.000 km reales, a matricular. Teléfono: (968) 55 02 72. Cartagena.

**VOLKSWAGEN Golf GTI**, año 1988, ABS, aire acondicionado, llantas BBS, impecable. Teléfono: (968) 13 53 88.

**TALLER chapa pintura**, 500 metros. Nuevos

**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**



Automoviles, 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.

**AUTOMOVILES**  
**RUNAR** - NACIONALES E IMPORTACION  
- GARANTIZADOS  
- FINANCIACION HASTA 72 MESES

MERCEDES 190 E 2.3, 87, 2.000.000 ptas.	OPEL KADETT, 4p, 1.6, 96, 520.000 ptas.
BMW 525i, A.A., 88, 3.000.000 ptas.	OPEL CORSA GT, 1.3, 89, 525.000 ptas.
BMW 325i, full, 87, 2.800.000 ptas.	RENAULT 11 GTI, 86, 725.000 ptas.
OPEL KADETT CSI, 85, 890.000 ptas.	IBIZA II, 5p., 1.2, 89, 775.000 ptas.

**CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS**

Exposición y venta:  
P.º Santa M.º de la Cabeza, 53 28045 MADRID Fax: 469 80 52  
Tel.: 468 55 80

Ministerios. Teléfono: 544 67 43/243 32 77.

**VENDO** colección completa Motor-16. Teléfono: (985) 28 46 91.

**BMW 325i**, 2 puertas, full equipé, color antracita metalizado, año 87. 2.800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

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

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



**AUTOMOVILES**  
**TEO**

• ¡VISITANOS Y TE SORPRENDERAS!  
• TENEMOS TODA LA GAMA DEL 91

POLIGONO IND. AIMAYR C3.  
SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID  
TEL. 691 30 47/691.34 47/691 56 86



**JEEP  
CHEROKEE  
4 x 4**

**Aire acondicionado, Cuero, Elevallas eléctricas, 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 consútenos.

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

**ESTA SEMANA**

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	90	12.000	580.000	Peugeot 308 GR	88	20.000	990.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	37.000	575.000	Peugeot 406 GL	89	18.000	1.390.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	90	15.000	1.245.000	Rover 216 EFL, A.A.	87	40.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	90	23.000	975.000	Citroën AX TRD	88	27.000	890.000
Fiat Uno 45	88	31.000	870.000	Citroën AX GT	88	22.000	845.000
Lancia Thema Turbo, I.E., ABS	87	45.000	1.975.000	Citroën AX GT	89	10.000	990.000
Lancia Delta 1.6 I.E., A.A.	89	7.000	1.550.000	Citroën AX Challenger	90	11.000	835.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	25.000	975.000	Citroën AX 11 TRE	88	18.000	725.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	40.000	840.000	Citroën BX Diesel	89	15.000	1.450.000
Renault Supercinco GTL, Sp.	87	32.000	690.000	Citroën BX 16 TRS Athena, A.A.	89	30.000	1.390.000
Renault 11 Broadway	88	14.000	890.000	Ford Fiesta 1.1	89	21.000	890.000
Renault 18 GTS, A.A.	86	50.000	580.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia, 5 p.	89	10.000	1.050.000
Renault 19 TXE, A.A.	89	21.000	1.475.000	Ford Fiesta XR2	86	40.000	790.000
Renault 19 GTS, A.A.	7/90	11.000	1.385.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	89	12.000	890.000
Renault 21 TXE, A.A.	86	35.000	1.550.000	Ford Escort RS T., ABL, Recaro	87	37.000	1.360.000
Renault 21 GTS, 5 puertas, A.A.	90	15.000	1.650.000	Ford Escort 1.3	90	5.000	965.000
Renault 21 GTS Nevada, A.A.	87	32.000	1.350.000	Ford Escort 1.6 Ghia RS	88	23.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 TR	87	50.000	590.000	Ford Escort Van Diesel 1.8	87	27.000	990.000
Opel Corsa 1.3 GT	87	40.000	760.000	Ford Orion 1.6 Ghia 1, equipo RS	87	26.000	1.395.000
Opel Corsa GSi	90	11.000	1.175.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	38.000	1.100.000
Opel Kadett 1.3 S	87	32.000	875.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	88	45.000	1.150.000
Opel Kadett Top 1.6 S	88	17.000	1.150.000	Ford Sierra 2.0 CL	88	36.000	1.250.000
Opel Kadett GSi, 16 v.	9/90	4.000	2.070.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	47.000	890.000
Opel Kadett GSi 2.0, A.A.	87	31.000	1.475.000	Alfa Romeo 33 1.7, Q.V., A.A.	89	20.000	1.345.000
Opel Azcona 1.8 i	86	50.000	790.000	Volvo 344, A.A.	87	50.000	1.475.000
Opel Omega 2.0 CD, F.E.	87	47.000	1.950.000	Montego EFL, A.A.	86	53.000	970.000

**CAN**, Azcona, 62. Parking cliente.

**CAN**, Super oportunidades en ocasión y nuevos.

**VOLKSWAGEN** Polo Classic CL 1.3, color verde petróleo metalizado, año 87, regalo radio cassette. 700.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**RENAULT** 11 GTL, 5 puertas, color plata metalizado, regalo radio cassette y transferencia, año 89. 800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**RENAULT** Supercinco TL, color blanco, regalo radio cassette, año 86. 490.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**SEAT** Ibiza Special 1.2, color blanco, regalo radio cassette y transferencia, año 89. 800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

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

**VOLKSWAGEN** Golf GTI, aire, etc..., 1988, impecable. Teléfono: 255 86 21.

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

**RENAULT** 20 GT Diesel, 1983, bien cuidado. 490.000 ptas. Facilidades, Azcona, 62.

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

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

**BMW** 325i, cuero, aire, ABS, techo, llantas, instalación teléfono. 2.400.000 ptas. Estrenado en España, año 86. Garantía, Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16v, extras, 1986. 1.350.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Cabrio Quartett, blanco, M-JF, como nuevo. 86. 490.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**AUSTIN** Montego Mayfair, año 86. Teléfono: 449 57 88.

**ALFA** 33 1.5 T.I., año 86. Teléfono: 449 57 88.

**AUDI** 90 Quattro, A.A., 22.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**AUDI** 200 Quattro, 52.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** Z-1, tres meses uso. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** 325i, 46.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** 535i, full equipo, año 88. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** 730i, año 87. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** M-3, 42.000 km.

Teléfono: 449 57 88.

**FORD** Sierra Cosworth, 13.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**FORD** Sierra 2.0i S, 43.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**BMW** 850i y Z1, vendo a matricular, importador. Telf.: (943) 21 69 85.

**TRANS-AM**, 1988, plata. 2.300.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.

**DODGE**, 1991, Custom-Van. 4.100.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.

**CHEVROLET** Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras. Particular, poquitos kilómetros. 4.500.000 ptas. Telf.: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

**RENAULT** 21 TXE, 54.000 km, año 88, blanco, aire acondicionado, impecable. 1.400.000 ptas. Llamar noches al teléfono: 307 13 68.

**RENAULT** Supercinco TL, color blanco, regalo radiocassette, año 86. 490.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**SEAT** Ibiza Special 1.2, color blanco, regalo radiocassette, año 89. 800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**OPEL** Corsa GT 1.3, color negro, llantas aluminio, año 88, regalo radio cassette. 825.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**MERCEDES** 190 E 2.3, color blanco, aire acondicionado, llantas aluminio. Año 87. 2.800.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**PORSCHE** 944, año 86, cuero, A.A. Telf.: 549 57 88.

**IBIZA** 1.5 GLX, techo, muy cuidado. Telf.: 549 64 71.

**VOLKSWAGEN** Esca-

abajo Cabriolet, original Karman, negro, llantas, garantizado. Azcona, 62. Admitimos cambio. Telf.: 255 86 21.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI, 16 válvulas, extras, 1986. 1.350.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62.

**OPEL** Corsa GT 1.3, color negro, llantas aluminio, año 88, regalo radio cassette. 825.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**OPEL** Kadett GSi, color blanco, regalo radio cassette, año 85. 890.000 ptas. Telf.: 468 55 80.

**LANCIA** THEMA I.E., año 87. Teléfono: 449 57 88.

**OPEL** Kadett GLS 1.6, 4 puertas, color burdeos, regalo transferencia y radio cassette. Año 86. 875.000 ptas.

**CAN**, Nuevos todas marcas. Mejor tasación.

**HONDA** Prelude, matrícula de Bélgica, 60.000 km. Perfecto estado. 900.000 ptas. Telf.: 519 43 61.

**VENDO** o cambio Sierra Cosworth, facilidades. Telf.: (987) 47 11 00-47 09 54.

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

**BMW** 325i, estupendo. 2.650.000 ptas. Teléfono: (911) 43 78 13.

**MERCEDES** 300 E, año 88, full. Teléfono: 449 57 88.

**PORSCHE** 944, 43.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**PORSCHE** 924 S, 79.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**RENAULT** 21 TXE, A.A., 46.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**RENAULT** 11 Turbo, 58.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**MERCEDES** 300 CE, B-KU, 33.000 km, granate, techo, llantas, A.A., ABS, ASD, etc. Telf.: (93) 203 55 09.

**RENAULT** 18 Diesel, familiar, año 84. Teléfono: 449 57 88.

**RENAULT** 5 Oasis, 6.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**VOLKSWAGEN** Santana 2.0i, año 88. Teléfono: 449 57 88.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16v, 53.000 km. Teléfono: 449 57 88.

**VOLKSWAGEN** Classic, M-GZ. Teléfono: 449 57 88.

**VOLVO** 264 GLE, full equipo. Teléfono: 449 57 88.

**MERCEDES** 300 CE, B-KU, 33.000 km, granate, techo, llantas, A.A., ABS, ASD, etc. Telf.: (93) 203 55 09.

## ACERTAR SE LLAMA YUGO CARS LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



Hasta 100.000 ptas. menos.  
Este mes YUGO le da hasta 100.000 ptas,  
si nos trae usted su coche usado.

MECANICA  
LICENCIA  
FIAT

ASISTENCIA YUGO 24 HORAS, 365 DIAS

YUGO FLORIDA (1.372 c.c. - 70 CV)	1.294.500
YUGO 45 (903 c.c. - 45 CV)	799.900
YUGO 55 (1.116 c.c. - 55 CV)	876.500
YUGO 65 (1.289 c.c. - 65 CV)	987.900

ALABA: C/ REYES CATOLICOS, 20 VITORIA • ALBACETE: CAPITAN CORTES 57 • ALICANTE: AVDA. CONDÉ SOTO AMENO, 14 ALICANTE • CTRA. DE LOS DOLORS, KM. 1 ELICHE • ALMÉRIA: CTRA. DE GRANADA, 27 TRAMO 42. ALMERIA • CTRA. FARD SABINAL, 8 ROQUELAS DE MAR • ASTURIAS: CORONEL BOBES, 31 OVIEDO • C/ ALONSO DE GUEA, 9 GUJÓN • CANGA ARGUELES, 22-24 GUJÓN • AVDA. EL CAMPO, 30 • BADAJOZ: HERNAN CORTES, 193 VILLANUEVA DE LA SERENA • BALEARES: ORENDE TINTOREROS, 36 PALMA DE MALLORCA • POIMA, CALLE G.970. MAHÓN (MENORCA) • BARCELONA: ROSELLON, 451. BARCELONA • PLAZA GARRICO, 25. ESCOCIA-VELLA: BARCELONA • CTRA. DE VIC, 148 MANRESA • AVDA. PUIG Y CAÑALCH, 204-206 MATIPO • MANJUELLA DE FALLA, 11 Y 5. VILARCAIGAS • PIZARRÓ, 30. BARCELONA • DR. LULLES, 79-85 TARRASA • AVDA. CUBELLAS, 40. VILANOVA LA GELTRU • LLOBREGAT, 70. HOSPITALET DEL LLOBREGAT • RAMON LLULL, 11 VIC • BURGOS: JESUS MARIA ORDÓÑEZ, 11. BAJO RESC. VIGON • CACERES: GARCIA PLATA OSMIA, 8 Y 15. CACERES • AVDA. DE SAN ISIDRO, 6. NARVALMORAL DE LA MATA • CÁDIZ: JUAN DE RAMÓN JIMÉNEZ, 1. CÁDIZ • AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA • CASTELLÓN: SAN ROQUE, 163 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 49 • CORTINA: AVDA. DEL EJERCITO, 6 • GERONA: PEDRET, 99 • GRANADA: CTRA. DE MOTRIL, KM. 15 • GUADALAJARA: FRANCISCO ARITIO, 94 • LEÓN: PARRICO PABLO DIEZ, 102. LEÓN • AVDA. DEL CASTILLO, 184. PONFERRADA • LERIDA: PRINCIPE DE VIANA, 32 • MADRID: DR. ESQUERDO, 116. MADRID • MOTA DEL CUERO, 8. MADRID • MARTINEZ DE LA RIVA, 78. VALLECAS • MONTE POTRERO, 16 (POL. LA Poveda). ARGANDA DEL REY • CTRA. DE LOECHES, KM. 15. TORREJÓN DE ARDOZ • SAN JULIAN, 3. ALCALA DE HENARES • MALAGA: CTRA. DE CÁDIZ, 73 • MELILLA: GENERAL ASTILLEROS, 3 Y 4 • MURCIA: SAN ESTEBAN, 8. MURCIA • CTRA. DE GRANADA FUERTO LUMBERAS • ORENSE: AVDA. DE SANTIAGO 34 • PALMAS DE G.C.: P.O. XII, 64. LAS PALMAS • PALENCIA: LEVANTE, 31 • PONTEVEDRA: AVDA. DE UGO, 105 • RIOJA: P.O. XII, 18. LOGROÑO • SALAMANCA: JUAN PICORNELL, 20 • SANTANDER: CASTILLA, 75 • SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 • TARRAGONA: SAN MIGUEL, 37. TARRAGONA • AVDA. PASADOS CAJALANS, 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.



# C.A.N., S.A.

C/ AZCONA, 62. GARAJE  
PARKING CLIENTES

OFERTAS PERMANENTES  
BMW • MERCEDES • AUDI • VW

Tel.: 255 86 21/255 86 22 Fax: 355 05 90



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

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

**FERRARI 328**  
**GTS**  
 1988, rojo, int. cuero negro, A.A., alerón extra de fábrica, como nuevo, 12.000 km reales. En Inglaterra: 67.000. Se habla español: 44813417555

**VENDO R-5**  
**GT**  
 Turbo Máxima GN.  
 Tel.: 897 42 20 y 891 23 82

**FORD** Probe GT Turbo, año 90.  
**FORD** Mustang GT 5.0, año 90. Martí. Tel.: (971) 72 36 31/60 24 12.  
**BMW** 525i, 24v, nuevo, muchos extras. 5.200.000 ptas. Telf.: (911) 43 78 13.  
**VENDO** BMW 535i,

*¡Qué idea!*



**LANCIA Y-10**

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

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

**Vagma, s. a.** Desde 4.035.650 p.s.

**Lancia-Concesionario**

Talleres y Recambios: Javier Ferrero, 3, 5 y 7 Teléfono: 413 70 13* 28002 Madrid	Exposición y Ventas: López de Hoyos, 62 Teléfonos: 411 67 44-411 68 44	Avda. de los Toreros, 14 Teléfono: 245 72 02 28028 Madrid
---	--	---

Gusta a la Gente que Gusta

modelo 1987, cpto. extras, precio convenir. Telf.: 369 32 77/24 67. Horas de 9 a 14 y de 17 a 20. Sr. Nieto.  
**RENAULT** 11, semi-nuevo, impecable, cuidadísimo, llantas Braid, amortiguadores Selex, todo blanco, ensanchado, si te gustan los turbos éste te convendrá.



**JEEP WILLYS ANFIBIO**  
 Vende particular. Modelo CI-3-A, motor gasolina, 100% piezas originales, año 52. Matriculado: B-EI. Modelo de colección. Muy pocas unidades. Precio: 1.700.000 ptas. Tel: (93) 209 01 77. Horas oficina

Martí. Telf.: (971) 72 36 31/60 24 12.  
**BMW** 635 CSI, M-GP, azul metalizado, full equip, 45.000 km reales, impecable. 3.500.000 ptas. contacto. Teléfono: (91) 431 66 40. Sr. Giménez.  
**PORSCHE** 944 S, año

87, 57.000 km, azul oceánico, cuero beige, extras. Precio: 4.000.000 ptas. Telf.: (952) 38 00 30.  
**MERCEDES** 2.3 16v. 3.900.000 ptas. Impecable, full equip, 53.000 km reales, a matricular. Telf.: (968) 55 02 72.

**FORD** Granada 2.8i Ghia, familiar, plata, transportin cubremaleatas, vaca, A.A., elevallunas, impecable. 1.500.000 ptas. Telf.: 302 98 02. Llamar de 5 a 10.  
**CORVETTE**, ZR1, año 90, rojo, 13.300.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.  
**SEVILLE**, 1985, negro. 2.500.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.  
**ELDORADO**, 1976, tabaco. 1.100.000 ptas. J&R. Telf.: 355 66 60.  
**KARTS** competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/59119.

**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

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

**delta mics**  
 Llantas y accesorios

**DELTALINE**

LLANTAS DE ALEACION disponibles en 13, 14 y 15 pulgadas

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

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

- Ferrari 328 GTS-Nuevo
- Ferrari 348 TB/TS-Nuevos
- Ferrari Testarossa-Nuevo
- Ferrari F40-Nuevo
- Honda NSR-Nuevo
- Mercedes 500 SL-Nuevo
- Mercedes 300 CE 24V-Nuevo
- Morgan Plus 4-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
- BMW 850i (6 velocidades)

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

**KARTS INFANTILES Y DE COMPETICION**

Motor gasolina 50 c.c.  
 Embrague automático



MASALLES  
 C/ INDUSTRIA, 6  
 Tel.: (93) 692 18 24  
 08291 Ripolllet

**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 Cádiz, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24

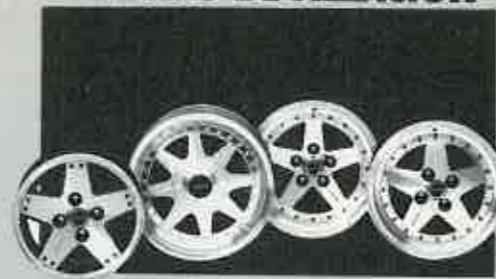
**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA**  
**Audi 90**



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

**ZENDER**

**LLANTAS DE ALEACION**



Desde 6x13 a 8x16  
 Desde 7x15 a 8x16  
 Desde 7x15 a 10x17

**DISTRIBUIDORES ZENDER:**

ADAICO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 98 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT'S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 16 SANTANDER • AUTO SUPER (954) 63 69 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • COMERCIAUTO (976) 56 03 58 ZARAGOZA • COSTA ACC (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (985) 39 71 01 GIJÓN • GRUPO CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (90) 757 39 18 MATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 69 98 MAJON (MENORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-216 (93) 851 14 58 MANLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (98) 366 06 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 676 14 74 MADRID • SEMIAUTO (945) 28 38 36 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES HURTADO (958) 29 59 08 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 EJEJA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARREGA (LERIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España

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





**MONSTER CABLE**

CON fecha 1 de octubre de 1990, la empresa Musicom S.A., ha sido nombrada distribuidora exclusiva para España de Monster Cable en su división de Hifi y Car-Audio.

Monster Cable es una compañía que, usando una tecnología propia, ocupa un lugar muy destacado en la venta de cables y conexiones para productos musicales de alta fidelidad y para equipos musicales de coches.

**KELME SE VA A ATENAS**

LA firma de calzado Kelme equipará a todo el Equipo Olímpico Nacional durante la celebración de los próximos Juegos del Mediterráneo que se disputarán en Atenas en el verano de 1991.

También la firma deportiva Kelme será la responsable de

equipar a la Selección Olímpica Nacional en los próximos Juegos Olímpicos de 1992 que se celebrarán en Barcelona.



**PREMIO LUMA 90**

LA marca de antirrobo Luma ha sorteado ante notario una Honda CBR como premio a su promoción exclusiva para vendedores.

El jefe de ventas de Luma, Alvaro Antúnez, y el representante de la firma de la zona, Rubén Ortega, entregaron a Teresa Sánchez, de Motor City Madrid, tan valioso premio.

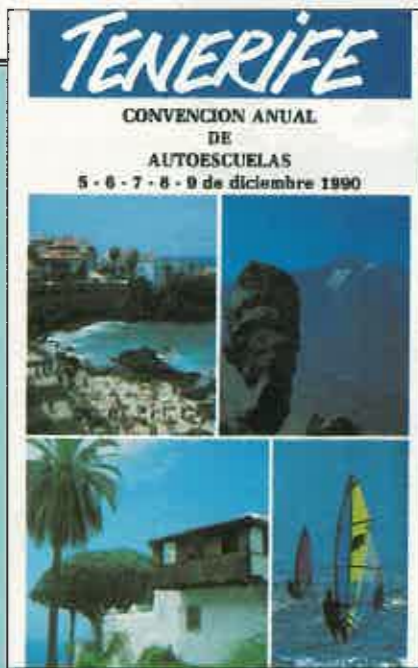
**SUBVENCION PARA LUBRIMOSA**

EL ministerio de Industria y Energía y la Dirección General de Electrónica y Nuevas Tecnologías, a través del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, ha concedido a Lubrimosa una subvención para la instalación y puesta en marcha de un centro para la investigación y desarrollo de nuevas técnicas y procedimientos

**CONVENCION NACIONAL DE AUTOESCUELAS**

DURANTE la primera semana del mes de diciembre, el colectivo nacional de autoescuelas van a celebrar su convención anual, a la que asistirán unas 700 personas procedentes de toda España.

El acto central de esta convención será la Fiesta-Cena, que tendrá lugar el día 7 de diciembre, a las 9 de la noche, en el Hotel Tenerife Playa, del Puerto de la Cruz.



**NUEVAS CAMARAS NIKON**

NIKON ha presentado sus nuevas cámaras destinadas a configurar su gama media de réflex monoculares, autofocus y manual. El modelo 601, es un autofocus con posibilidad de enfoque manual. Sus velocidades de obturación cubren una gama entre 1/200 y 30 segundos, al tiempo que su sistema autofocus opera en un nivel de iluminación de 1EV. Dispone de sistema de lectura matricial, programa, prioridad de velocidad y de diafragma, flash retráctil...



**PRODUCTOS PARA MONTAR EN MOTO**

TECHLINE ha presentado sus últimos productos para montar en moto. Su nueva colección de botas confeccionadas con pieles de primera calidad tienen cierre lateral, forro interior con tejido transpirable, suela antideslizante en dos sentidos, protección en la puntera para el cambio, protector acolchado en el tobillo y bandas reflectantes.

La colección Top-Line de guantes está desarrollada con la firma norteamericana Gore-Tex, y destaca por su impermeabilidad total, cortaviento y transpiración total.



**LANCIA DELTA. PROVOCACION INTEGRALE**

"Sólo se sienten provocados por el poder aquellos que desean alcanzarlo"



Barro - Cif

- 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



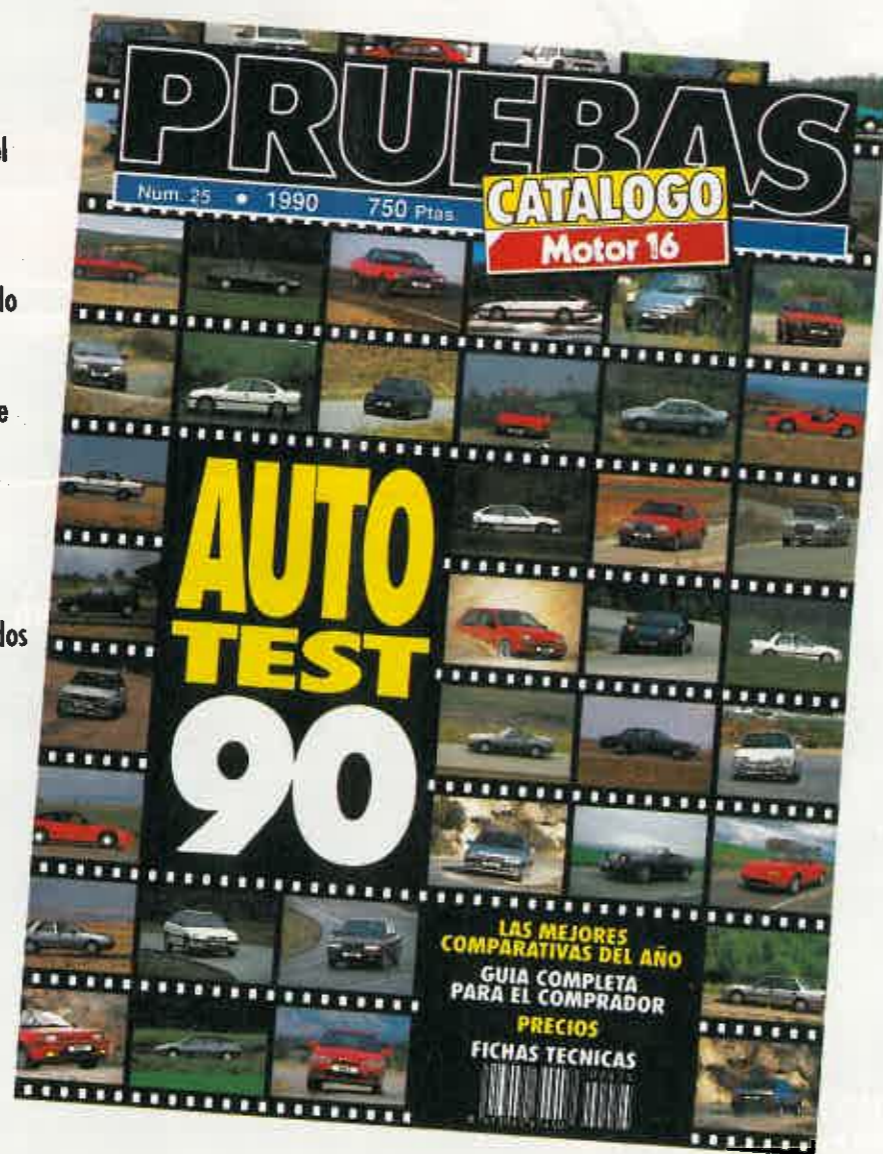


# CATALOGO

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.



DEPORTE



LA FORMULA 1 REGRESA A CATALUÑA

## ASIGNATURA APROBADA

Desde que en 1975 se tuvo que dar el cierre a Montjuic a causa del grave accidente acaecido en el Gran Premio de España de F-1, los aficionados catalanes esperan que en su tierra haya un escenario digno de acoger tal evento y con él los Grandes Premios de motos y demás pruebas internacionales. El Real Automóvil Club de Cataluña, organizador de aquel Gran Premio, prometió «El Circuito». Tras diferentes vicisitudes que ahora no es cuestión de enumerar, no ha sido hasta quince años después que el anhelado trazado está tomando forma. Y además, corroborando el saber hacer de la entidad catalana en los estamentos internacionales, la FISA y la FOCA, estos han otorgado ya la fecha del 20 de septiembre de 1991 como la del primer Gran Premio de España en tal escenario. Las obras van contra reloj. Motor 16, estuvo allí.

**E**l día 24 de febrero de 1989 fue colocada la primera piedra del Circuito de Cataluña. Autoridades estatales, autonómicas y locales celebraron el acto. Jean Marie Balestre, Presidente de la Federación Internacional del Automóvil, daba con su presencia el visto bueno del máximo órgano rector del deporte del motor. Juan Antonio Samaranch, Presidente del COI, habló en aquella jornada de un Gran Premio Olímpico para 1992. Desde esa fecha todos creían que el año «mágico» de 1992 sería pues el de la puesta de largo de la esperada obra. Sin embargo, con ocasión del último Gran Premio de España disputado en Jerez, saltó la noticia: el evento

tendría lugar un año antes. Era todo un éxito de la política de la entidad catalana. Yvon Léon, Secretario de la FISA, venido ex-profeso para visitar las obras declaró a MOTOR 16: «Tras algunos de los problemas habidos con los Grandes Premios realizados en Jerez, el Consejo Mundial de la FISA ha pedido que el Gran Premio, ya previsto en este circuito para 1992, se adelantase a 1991». Así de categórico y así de claro fue Mr. Léon que de este modo daba un plumazo a toda polémica con el circuito andaluz cuyo único punto de apoyo es un contrato firmado con la FOCA y que entre sus artículos hay uno que dice nada más y nada menos que «en caso de que FOCA incumpliera el acuerdo, au-

tomáticamente se considerará éste finalizado».

Así pues, zanjada la polémica, vayamos a ver cómo será el escenario del Gran Premio. Está situado en los términos municipales de Montmeló, Granollers y Parets del Vallés, a 19,780 kilómetros de Barcelona junto a la Autopista A-7 y la Nacional-152. Cuenta también con acceso directo ferroviario.

La pista tendrá una longitud de 4.747 metros, de los cuales 2.809,62 serán tramos rectos, toda ella con una anchura mínima de 11 metros, con quince curvas y 1.047 metros de longitud para la recta principal que será la de tribunas.

Ni que decir tiene que dado el enorme





**LA CURVA SEAT**  
En primer término, la llamada curva Seat.



**FINAL DE RECTA**  
Las curvas enlazadas, al final de la recta de tribunas.

reto que supone para la entidad catalana, la obra está hecha con el mayor de los esmeros y se pretende que sea modélica en todos los aspectos. Sería larguísimo detallar aquí la descripción de obras y construcciones y así solamente entraremos con cierta profundidad en la pista en sí misma y como ejemplo de lo esmerado del trabajo que se está realizando y de la amplitud de miras con la que se está trabajando, baste citar algunos detalles: habrá un circuito cerrado de televisión para seguridad.

El circuito tendrá un tratamiento informático integral que incluirá la pista y con el que se podrán realizar mediciones como si de un circuito de pruebas privado se tratase al tiempo de que con toda probabilidad será uno de los únicos trazados con

emplazamientos fijos para cámaras de televisión con lo que no habrán cables vistos exteriormente ni los típicos andamiajes más o menos fijos que acostumbran a verse incluso en los circuitos de más reciente construcción.

El calendario de las obras es el siguiente: a finales de noviembre estará asfaltado un 80 por ciento de la pista con excepción de la capa de rodadura, que será colocada prácticamente de una vez (7 u 8 días) para evitar juntas. Esto está previsto para finales de enero.

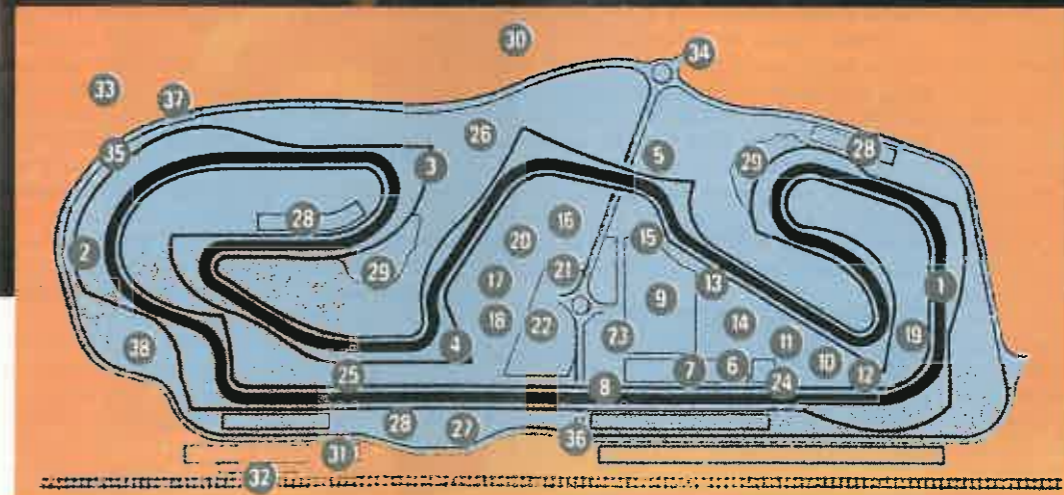
En las fechas en las que nos encontramos ahora acaban de adjudicarse las obras de los 40 boxes que miden 6 por 18 metros, la torre de dirección y la tribuna principal. Esto deberá estar terminado a finales de mayo. Desde esa fecha hasta

septiembre se construirán el hospital y la nave de verificaciones.

Si un tema se ha tratado con especial cuidado es el de los espectadores. Dispondrán tanto de tribunas como de terraplenes a modo de tribunas naturales. Las primeras serán tres, la de recta de meta con cabida para 4.500 personas; la de la curva Seat, capaz de ubicar 6.000 personas; y la del viraje Banco de Sabadell, que recibe un tratamiento similar al de un estadio y en la que un mínimo de 25.000 personas, podrán gozar de la visión de cuatro curvas encadenadas.

En el espacio que abarca esta tribuna se podrán montar otros espectáculos como podrían ser conciertos musicales o, por ejemplo, la Carrera de Campeones de 1991. Los terraplenes estarán a lo largo

**PARABOLICA**  
Curva parabolica para entrar en la recta



**EL MEJOR CIRCUITO DEL MUNDO**

- 1/ Pista.
- 2/ Areas de escape.
- 3/ Primera línea de protección.
- 4/ Segunda línea de protección.
- 5/ Vías de servicio.
- 6/ Torre de Dirección de Carrera.
- 7/ Boxes.
- 8/ Plataforma de señalización.
- 9/ Paddock.
- 10/ Parque Cerrado.

- 11/ Parque de calentamiento.
- 12/ Nave de verificaciones.
- 13/ Hospital.
- 14/ Helipuerto.
- 15/ Torre de transmisiones.
- 16/ Bar.
- 17/ Village.
- 18/ Masía.
- 19/ Zona arbolada.
- 20/ Edificio comercial.
- 21/ Instalaciones complementarias.

- 22/ Aparcamiento de Organización.
- 23/ Surtidor de combustibles.
- 24/ Báscula.
- 25/ Carburación.
- 26/ Venta de entradas.
- 27/ Masía.
- 28/ Zona de tribunas.
- 29/ Pelousse.
- 30/ Parking de libre acceso.
- 31/ Parking de acceso controlado.
- 32/ Apeadero de RENFE.
- 33/ Area de espacio libre.
- 34/ Enlace interpolador.
- 35/ Anillo de circunvalación.
- 36/ Acceso para los vehículos de la organización.
- 37/ Zona arbolada de protección visual.
- 38/ Area de árboles para protección sónica.





**STAFF EJECUTIVO**  
Los máximos responsables del proyecto: Arroyo (Prensa), Martí (Técnico) y Ezpeleta (Deportivo).

del 60 por ciento de la longitud del trazado y el público podrá tener desde la mayoría de ubicaciones dos perspectivas: una inmediata al frente y otra más lejana que permitirá divisar otras zonas de la pista.

Su construcción y la de el resto de la obra ha supuesto mover más de un millón de metros cúbicos de tierras. En nuestra visita para efectuar este trabajo acompañados por Manel Arroyo, jefe de prensa del club catalán, hemos podido comprobar fehacientemente este aspecto y hemos quedado gratísimamente sorprendidos y algunos de los lugares nos han recordado los parajes más bellos de algunos circuitos ingleses como puede ser Brands Hatch puesto que el Circuito de Cataluña discurre prácticamente siempre entre montañas y valles que en lugar de tapar la visión se convierten en excelentes tribunas naturales.

Si de espectadores hablamos hay que decir que el RACC, que cuenta con más de cuatrocientos mil socios, ha puesto en marcha una modalidad inédita que es la de los colaboradores, los cuales por cuotas que van desde 8.000 pesetas hasta 25.000 tendrán derecho a importantes ventajas como son descuentos, entradas, etc...

Dos temas candentes en este tipo de obras son los presupuestos y los calendarios. En el primer aspecto la obra ascenderá a unos cuatro mil millones de pesetas de los cuales ya se ha gastado el cincuenta por ciento. Estos fondos son aportados por el RACC, la Generalitat de Catalunya, el CSD y diversos patrocinadores. En lo referente al calendario deportivo de 1991, el borrador es el siguiente: la inauguración deberá ser en julio y para ello se piensa en la posibilidad de que además de las autoridades pueda estar presente la afición al motor en lo que puede ser una jornada de puertas abiertas.

Antes del Gran Premio habrá dos carreras puntuables para los Campeonatos Nacionales, una de automovilismo y otra de motociclismo, que servirán de rodaje a la organización. Después del día D, el 20 de septiembre, se espera poder llevar a cabo dos carreras internacionales que podrían ser las finales Renault europeas y una de

motociclismo y por fin, como hemos dicho antes existe la posibilidad de que se lleve a cabo la Carrera de Campeones. Finalmente en 1992 vendrán en el mes de mayo el Gran Premio de España de Motociclismo y de nuevo, con toda seguridad en septiembre, el Gran Premio de Fórmula Uno puesto que el presidente de la entidad catalana, Sebastián Salvadó, manifestó a este semanario que «tendría muy poco sentido negociar con la FOCA sólo por un año, cuando se sabe que los Grandes Premios se otorgan por periodos de cinco años». A buen entendedor...

**COMO ES LA PISTA**

Agustí Martí es el Director Técnico y de Obras y es él quien nos explica cómo es la pista: «La sección del firme es la siguiente: primero hay cincuenta centímetros de tierra compactada al 98 por ciento, le siguen treinta de zahorra, es decir de grava, luego hay diez centímetros de capa asfáltica base, seis de capa intermedia y por fin otros seis de capa de rodadura que es impermeable». Este tipo de asfalto de la capa de rodadura da una excelente planimetría y permite un buen drenaje puesto que el agua se evacúa muy rápidamente. Se trata de un asfalto con pórfido que es algo agresivo pero de excelente compor-



**EL PRESIDENTE DEL RACC**  
Sebastián Salvadó, Presidente de la entidad catalana e impulsor del Circuito.

tamiento y cumple tanto con las especificaciones de la FIA como las de la FIM, ya que los primeros piden que sea duro y no se arranque y los segundos mucha adherencia.

Para la seguridad el esquema es el siguiente: en los lugares de escapatoria se colocan en un espesor de 30 a 40 centímetros unas gravas volcánicas que son un material duro, ligero y filtrante y que tiene un poder frenante un 20 por ciento superior a la grava de río. Viene luego la primera línea de protección que está constituida por el muro de hormigón de sección trapezoidal y un mínimo de altura de un metro y que estará protegido con una línea de neumáticos embolsados en plástico lo cual satisface las normas de seguridad de la FIM además de las de la FIA.

La segunda línea la constituyen unos perfiles metálicos trenzados que con una altura mínima de tres metros rodean todo el perímetro de la pista a ambos lados. Es entre el muro y estas redes donde podrán ubicarse los fotógrafos. Viene luego la vía de servicio, una a cada lado de la pista y con interconexiones subterráneas, y por fin la tercera línea de protección que es la separación física del público. Por fin, y alrededor de la empalizada exterior que delimitará el circuito, existirá una vía perimetral de dos carriles para circulación de todo tipo de vehículos.

Estos trabajos ya han sido inspeccionados dos veces por Roland Bruynseraede, Delegado de la Comisión de Seguridad de la Fisa y Director de Carrera y Starter permanente de todos los Grandes Premios. «Hemos establecido un programa de visitas periódicas mensuales para ir controlando el avance de las obras» nos declaró, «aunque no hay ningún tipo de problemas porque ya las obras fueron aprobadas en los planos y allí ya hicimos las primeras modificaciones. Creo que será un trazado muy bonito tanto para pilotos como espectadores» terminó diciendo.

Es Carmelo Ezpeleta, Director Deportivo del RACC, quien comenta las características del trazado en sí para cuyo diseño se ha contado con el asesoramiento de personajes como Ayrton Senna, Alain Prost o Sito Pons. «Creo que es un circuito intermedio con una parte muy rápida, recta y al mismo tiempo habrá varias frenadas violentas y trazadas muy técnicas en las que los pilotos podrán demostrar sus dotes. Cuando se lo hemos mostrado a pilotos como Luis Pérez-Sala o Carlos Sainz, se han entusiasmado». En esencia el trazado catalán no se puede calificar como rápido aunque la recta principal, de algo más de un kilómetro, permitirá altas velocidades. Tampoco de lento pese a que las zonas viradas exigirán a los pilotos un difícil compromiso para definir la puesta a punto ideal para sus vehículos.

Está por ver qué será mejor, si sacrificar estabilidad para ser más veloz en la recta o aumentar el apoyo en detrimento de la velocidad punta. La respuesta, el 30 de Septiembre de 1990. ○

J.L.A.

# Murcia, Región que transporta

... y para muestra, una feria:

## AUTOMOCION 90 TODO el TRANSPORTE

Diciembre

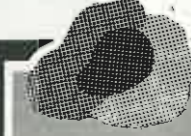
TORRE-PACHECO, Murcia 5/9



RECINTO FERIAL  
Apartado de Correos, 37  
Teléfonos:  
(968) 57 83 62 - 57 86 14  
Fax: (968) 57 83 18  
30700 TORRE-PACHECO  
(Murcia) España



Región de Murcia  
Consejería de Economía,  
Industria y Comercio



IFEPA

INSTITUCION FERIAL VILLA DE TORRE PACHECO



YAMAHA 500 GRAN PREMIO

# MISIL TIERRA-TIERRA

Me encuentro trazando los rápidos virajes encadenados de subida situados tras la tribuna de meta del Circuito de Jerez. La moto está inclinada, el motor empuja excitado a unas nueve mil revoluciones y yo me estoy aplicando para hacerlo lo mejor posible. En esos instantes soy consciente de que puedo pasar más deprisa por ahí, incluso sin arriesgarme a caer, pero ¡caramba!, no voy parado. Sin embargo súbitamente todos esos pensamientos, esa ilusión de que me estaba desenvolviendo casi como un piloto de verdad aún sabiendo que no rodaba ni mucho menos en tiempos de Gran Premio se vino abajo de golpe. Sin esperarlo, sin intuirlo, sin llegar a sospecharlo, un rayo azul y blanco me pasó por fuera a una velocidad sideral. Era Juan Garriga, quien con su otra moto me adelantaba por el exterior demostrándome mejor que mil cronómetros, de forma rotunda, clara e inapelable, cómo se va con una 500 de Gran Premio.

José Luis Aznar y José Robledo

Enviados especiales

**C**UANDO llegué a boxes al cabo de unos giros, Juan estaba relatando la escena con hilaridad, contento y feliz como un chiquillo que ha hecho una travesura culminada con el éxito deseado: «Cuando he visto a José Luis, he bajado el ritmo y me he esperado, he procurado no acelerar muy fuerte para que no me oyese llegar por detrás, y cuando ha venido la curva a derechas he acelerado a tope y lo he pasado por fuera a toda pastilla. ¡Vaya susto le he dado!» Y Juan, con esa expresión tan suya cuando está contento, brillantes los ojos y amplia la sonrisa, se destornillaba a mi costa. No era una burla, no era ese su ánimo, por algo nuestra relación es excelente y hay una fuerte corriente de amistad que circula entre ambos. Cuando me apeé de la moto, fatigado, se me acer-



MOTOR 16 CON JUAN GARRIGA

Juan Garriga y su equipo tuvieron todo a punto para probar esta máquina de 160 caballos

100 / Motor 16



có riendo y casi me pidió disculpas: «No te habrás asustado demasiado, ¿verdad?» Mi respuesta creo le sorprendió: «En absoluto, porque si es cierto que ni podía imaginar que venías detrás -bastante facta tenía yo con mi pilotaje para preocuparme- y cuando me adelantaste me sorprendiste completamente, la verdad es que te agradezco tremendamente la pasada que me has dado. Me has hecho ver cuál es la distancia, el abismo que media entre un señor de la calle que se aclara con una moto de carreras y sabe llevarla decentemente, y lo que significa pilotarla de verdad. Esa pasada me ha enseñado más, me ha dado la medida más real y clarificadora entre lo que es llevar la moto deprisa y lo que es correr.»

La moto me pareció algo fantástico, increíble y fascinante. Pese a que pude llevarla casi cuanto quise, no hubiera dejado de hacer sucesivas tandas con ella. Si por mí hubiese sido, aún hoy estaría dando

vueltas en Jerez. Antes de subirme por vez primera a este ingenio de más de 160 caballos, Juan me aconseja prudencia porque la moto es salvaje, también lo hacen Juan García Llach, su mánager, y Juan Antonio Vidal, su mecánico. Antes, Garriga da unas vueltas para calentarla y comprobar que todo está «OK». Cuando pasa por la recta de meta, sabedor de que todos estamos pendientes de él, se la hace toda ella en una rueda.

Yo soy el primero en montarme porque he sido el favorecido por la suerte en el sorteo que entre nosotros hemos hecho el cuarteto de privilegiados periodistas que vamos a tener acceso a la moto. Vidal me la ha puesto en marcha con un hábil empujoncito. El motor comienza a rugir y me subo a la máquina intentando saborear al máximo ese instante maravilloso. Evito que se cale dando unos acelerones, pongo primera y recuerdo lo que Vidal me acaba de decir: «Tranquilo, que este

motor tira desde abajo y es como una moto de calle, no tendrás que hacer patinar el embrague». Dicho y hecho, lo suelto con cuidado, acelero con suavidad exquisita y la moto avanza tranquila. Acelero algo más, y sin mirar el cuenta vueltas subo un par de marchas más: el cambio es idéntico en ubicación y disposición de las velocidades al de uno de moto de serie. Los primeros instantes me sirven para ubicarme, tomar mis referencias en cuanto a la posición de los mandos. ¡Ni que me la hubiesen hecho a medida! Me han avisado que vigile los frenos, que muerden con ferocidad, y al llegar el primer viraje los acaricio sólo por vicio que no por necesidad todavía, al tiempo que he reducido de nuevo a primera, no en vano ésta es capaz de 139 kilómetros por hora. Inclino con suavidad y la moto se tumba obediente. Al enfilarse la recta subsiguiente acelero con más energía y de nuevo un viraje. A partir de ahí

Motor 16 / 101





**AGILIDAD**  
Destaca su ágil dirección en las chicanas.

comienza el noviazgo. Los giros iniciales me sirven para familiarizarme con las primeras reacciones de la moto aunque sea a velocidad moderada y para reconocer el trazado.

Poco a poco le voy cogiendo gusto, cada vez acelero con más franqueza, cada vez cambio con la aguja del cuentavuel-  
tas más arriba, cada vez freno más tarde y cada vez voy hilando los virajes entre sí con mayor precisión. De todos modos, el acelerador absolutamente a tope sólo lo abro en contadas ocasiones: en alguna de las pocas porciones de recta y de eso da fe la informática puesto que Carlos Batalla, el encargado de tan importante misión en el equipo, ha puesto unos senso-

res y luego lo podemos comprobar. A medida que me animo intento pulsar lo más impresionante de esta moto: los caballos, los ciento sesenta jacos capaces de desbocarse sin piedad si uno no va alerta con el acelerador. Es a la salida de las curvas, cuando ya tengo la moto encarada, que empiezo a «roscar» el acelerador y la moto, como impulsada por una fuerza invisible levanta la rueda delantera; segunda, de nuevo gas y otra vez la rueda para arriba, y hasta en tercera sucede si lo haces en la recta más larga. Garriga me explica luego que ellos intentan que no se levante, y para eso él procura acelerar muy pronto y hacer que de ese modo la potencia llegue a su máximo poco después del vértice y provocar un derrape controlado que sirve para amortiguar la brusca llegada de los caballos.

La otra sensación imborrable es cómo empuja hacia delante toda esa caballería. La moto acelera con tanta franqueza, de modo tan instantáneo cuando la aguja del cuentavuel-  
tas está entre las nueve mil y las doce mil vueltas que la sensación es impresionante: en la corta recta de Jerez sobrepasa los doscientos diez kilómetros por hora y la pista se estrecha, desaparece veloz, has de esconderte en el carenado pues la fuerza del aire es insostenible, agarrarte bien a los manillares pues de lo contrario te vas hacia atrás, y el silbido del motor, estridente, feroz, es pura embriaguez de los sentidos. En el extremo opuesto están los frenos que detienen sin

piedad a la motocicleta al tiempo que se aprecia cómo los neumáticos se agarran al suelo.

Si hasta aquí hemos hablado de potencia ahora toca hacerlo del chasis. Evidentemente no llegué a sus límites, sino que gocé de su precisión, de la agilidad de la dirección en los cambios de inclinación, como por ejemplo en la chicane, en cómo, apoyada la moto en los largos virajes, podías ir acelerando -con cierta precaución, eso sí- y el chasis y los neumáticos soportaban sin rechistar tal solicitud. La moto se inclina muchísimo y tú te sientes completamente seguro disfrutando del momento escondido en el carenado. Todo esto es yendo rápido, pero como he dicho antes, sin ir a ritmo de Gran Premio, porque en cuanto intentas ir deprisa, cada vez más, entonces al placer se suma el sufrimiento pues la moto cambia de personalidad. Y es que para dominar este misil tierra-tierra hace falta oficio, arte, voluntad y valor. Rodar a mi ritmo era un placer, aunque también requiera un considerable esfuerzo físico: las muñecas quedan hechas polvo al cabo de poco tiempo y cada vez que te bajas lo haces jadeando. Pero son jadeos de felicidad, la felicidad que procura el llevar una moto salvaje que sólo unos pocos humanos son capaces de dominar pero que aunque enseñe los dientes sabe ser amable si se la trata con respeto. Y todo ello lo he podido sentir rodando un cuarenta por ciento más lento que Juan... ○

### YAMAHA 500 YZR: SOLO PARA ESPECIALISTAS

La moto de Juan Garriga es una moto oficial por la cual el equipo debe pagar un leasing de cien millones de pesetas para disponer de dos ejemplares más recambio. Es una cuatro cilindros en V, dos tiempos, medio litro de cilindrada, la alimentación es por láminas y cuenta además con válvulas electrónicas de escape que comienzan a abrir a partir de poco más de seis mil revoluciones. El par máximo se obtiene sobre las once mil quinientas y la potencia máxima, más de ciento sesenta caballos, sobre las doce mil quinientas. Todo ello le permite alcanzar los 320 km/h teóricos, los 294 reales en Spa y un consumo promedio según los distintos circuitos de 25 litros cada 100 kilómetros. Para la prueba llevamos los mismos reglajes utilizados por Garriga en el Gran Premio, agilidad en los virajes lentos, pero sin comprometer la estabilidad en los largos apoyos, y las mismas relaciones de cambio: 139 km/h la primera y 260 la sexta. Los neumáticos Dunlop son de un compuesto habitualmente empleado y la carcasa del trasero es un desarrollo que se ha obtenido a través de las Superbikes. Juan Antonio Vidal nos

explica las infinitas posibilidades de reglaje de la moto: avance y lanzamiento variables, horquilla con unas veinte posibilidades tanto en compresión como en extensión, veinte tipos diferentes de muelles, precarga también ajustable. Detrás hay las mismas posibilidades en extensión, compresión y precarga y quince muelles diferentes. En lo que respecta al cambio hay siete primeras, otras tantas segundas, seis terceras y cuartas, cuatro quintas y seis sextas, cuatro piñones de salida, dos distintas relaciones primarias y luego cuatro distintos diámetros de llantas traseras. Frenos, con diferentes calidades de pasti-



llas, discos de acero o carbono, infinitos tipos de neumáticos, reglajes de carburación, encendido en cuyas curvas pueden modificarse fundamentalmente merced a distintos chips, la válvula de escape cuyo trabajo puede alterarse también por chips, tres tipos de tubos de escape, más de veinte puntos de reglaje en el amortiguador de dirección y por fin, un anodino starter «que no usamos nunca» son otras de las infinitas teclas a tocar para poner la moto a punto. Es por ello que cada equipo precisa no sólo de mecánicos expertos como Vidal que es asistido por Antonio Fernández y Trevor Morris, sino que también de ingenieros y especialistas: Carlos Batalla que se ocupa de la informática y los neumáticos, Harald Bartol de los motores y Lars Host que lo ha hecho de las suspensiones, amén de que reciben constante información y ayuda de todos los suministradores tanto de neumáticos, suspensiones, bujías, frenos, aceites, etc., y naturalmente de la propia Yamaha. Todo un ejército de especialistas para ser más veloz que nadie con dos ruedas.

## NUEVO PEUGEOT 205

# Winner



### TODO UN CAMPEON

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

**PEUGEOT 205**  
Contigo al fin del mundo.

Desde  
**1.140.000 Ptas.**

(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**



Han tenido que pasar más de tres siglos para conseguirlo. Aquello que fue el sueño de un rey en cuyos territorios «jamás se ponía el sol» se ha convertido en una realidad para Carlos Sainz y Luis Moya, más que justos vencedores de un RAC Rallye de Inglaterra como los de los viejos tiempos.

Esteban Delgado

Enviado especial

CARLOS Sainz comentaba en la sala de prensa: «Eso tenéis que decirlo vosotros», al término de la prueba británica. A Sainz sólo bastaba verle la cara para saber que no cabía dentro de sí, en respuesta a la pregunta de cuál de sus triunfos se sentía más orgulloso. «Cada victoria en su momento», afirmaba finalmente, pero si del rallye Acrópolis se puede decir que fue la primera y basta, del triunfo en Nueva Zelanda el decisivo y del primer puesto en Finlandia el histórico. Cuando Carlos Sainz subió encima de su Toyota en el podium de Harrogate con una fanfarria de trompetas debió sentir un algo especial que sólo él podía explicar. Una mezcla de sentimientos de juventud cuando admiraba las increíbles derrapadas de sus héroes y hoy compañeros en la prueba que más ha deseado ganar y que un año antes se le escapase en el antepenúltimo tramo por la rotura de un siempre maldito árbol de transmisión.

«La verdad es que ni me acordé cuando volví a tomar la salida en Dalby Forest», decía el madrileño al día siguiente, para a continuación volver a describir lo sucedido en el bosque de Yorkshire en 1989 con todo lujo de detalles como si acabase de suceder... Sin embargo, ya en los primeros tramos de la mañana un pequeña salida le costaba una decena de segundos y dejar los faros y el frontal de su Toyota Celica GT-Four dañados, lo que no sucediera un año antes, además de descender a la sexta posición a 41 segundos de Juha Kankkunen. Carlos comenzaba a partir de entonces su recuperación sólo detenida brevemente al ver las consecuencias del impresionante accidente de Pentti Airikkala y su Ford Sierra Cosworth, que quedaba totalmente destruido después de salirse a más de 190 kilómetros por hora, seguramente a causa de la rotura de una transmisión delantera, e interesarse por el estado de sus ocupantes. Durante esta etapa en el equipo Toyota se probaban distintos tipos de neumáticos, dadas las condiciones de barro existentes y se solucionaba un problema relacionado con la estabilidad que había venido preocupando a Sainz hasta entonces y que el piloto español calificaba como «estúpido y secreto». Y si antaño Dalby fue una pesadilla para el madrileño, allí mismo se convertía por primera vez en líder tras un error de neumáticos de Kenneth Eriksson, otro de los hombres que junto a Timo Salonen iban a dar a este RAC Rallye el sa-

RAC RALLYE DE INGLATERRA

# LA ARMADA INVENCIBLE





TRAMO A TRAMO

**Vídeo cámara en mano.** Jesús Puras se desplazó a Inglaterra para observar la pericia de sus próximos rivales en el mundial de rallyes, al igual que «Mía» Barolet y Cele Foncueva.

**El ingente trabajo** que han tenido los mecánicos del Toyota Team Europa preparando los coches para la Carrera de Campeones, obligó a Carlos Sainz a utilizar el Celica con el que fue segundo en Australia al no poder contar con su unidad de Sanremo y a Armin Schwarz uno que ya cubrió la prueba británica en 1989.

**La edición de 1991 del RAC Rallye** volverá a tener como sede la ciudad termal de Harrogate, contando la prueba británica con muchas posibilidades de volver a su viejo formato de tramos secretos, con la excepción del primer día, dada la velocidad alcanzada en los mismos y la consiguiente falta de seguridad habida este año.



**Sólo un rumor:** ya se apunta el fichaje de Carlos Sainz por Lancia en 1992...

**El nuevo Lancia Delta Integrale** ya se encuentra listo en las instalaciones de Abarth para su debut en Sanremo, con unas vías aumentadas en 8 centímetros y ruedas de mayor tamaño.

**Después de tomar la salida** sin efectuar los entrenamientos y con las notas

de Klaus Wicha, Armin Schwarz contará el próximo año con el experimentado Arne Hertz en el asiento derecho esperando de esta forma los dirigentes del TTE que el joven piloto alemán «siente la cabeza».

**LA LEY DEL BOSQUE**

Massimo Biasion terminaba en tercera posición en su primera participación en el RAC. Juha Kankkunen (izquierda) terminaba fuera de la carretera ante el acoso de Sainz, mientras Kenneth Eriksson (derecha) prefería acabar en segunda posición con su Mitsubishi Galant.

bor de antaño gracias a un cuarteto de pilotos al volante de vehículos de diferentes marcas en lucha por un puñado de segundos.

La tercera etapa daba comienzo con dos larguísimo tramos en el terrorífico bosque de Kielder, en la frontera escocesa, de hecho los ingleses le llaman «Killer» (Matador) Kielder. Allí se quedaban Timo Salonen y Malcom Wilson, cuarto y quinto clasificado, mientras que Carlos Sainz salía del lance con dos tiempos «scratch» a pesar de dos ligeras excursiones en el último de ellos. No obstante, «in the afternoon», la tortilla se salía de la sartén. En el tramo de Yair, de 7,45 kilómetros, la organización había establecido un tiempo mínimo de 4 minutos que el español rebajaba en nada menos que quince segundos, tres menos que Juha Kankkunen, su máximo rival. Una regla obsoleta excepto en pruebas de regularidad que hace que los riesgos tomados por los pilotos no sirvan para nada. Pero eso no era nada comparado con lo ocurrido un tramo más tarde en el que Sainz iba a

perder, momentáneamente, el liderato. Si las funciones de reconocimiento del estado de los tramos las llevaba regularmente Perico García, acompañado por algún otro del equipo habitual visto en Montecarlo, en Inglaterra Pirelli había confiado esta tarea al ex piloto de Ford, Mark Lovell. Un mal funcionamiento de la radio o un malentendido hacía que Carlos montase una medida de SG 90 demasiado ancha para las condiciones de fango del tramo de Falstone. De esta forma, nada más coronar un rasante en quinta, el Toyota entraba en una zona difícil de terreno en la que el madrileño optaba por tomar el cortafuegos antes que arriesgarse a una salida de mayores consecuencias. Después de salir marcha atrás y continuar, se producía un pinchazo y Carlos Sainz perdía 39 segundos y el liderato que pasaba a Kankkunen por 24 segundos.

Todo debía decidirse en la cuarta y última etapa entre nuestro compatriota y el piloto de Lancia. La diferencia se reducía en cuatro segundos en el primer tramo y, espectacularmente, en el segundo, Ogre







**UN VIEJO CONOCIDO**  
Después de dejar el equipo General Motors, el sueco Mats Jonsson volvía a aparecer en el Mundial con un Toyota Celica GT-Four del importador sueco, acabando en una magnífica cuarta posición.

Hill de 11,74 kilómetros, donde al finlandés le caían nada menos que nueve segundos, uno por kilómetro. ¿La causa?, la elección de neumáticos en medida 215 y llanta 16" en un tramo increíblemente libre de hielo que le acercaban a once segundos del piloto de Lancia. Un tramo más tarde, en la primera curva, Juha Kankkunen se salía volcando su vehículo ante un Sainz expectante que tomaba la salida tras conocer el estado de su amigo y ex-compañero, como ya sólido líder del RAC Rallye de Inglaterra. Sólo la rotura de una pieza de la válvula wastegate con la consiguiente bajada de presión del turbo, afrontando en estas condiciones un tramo más antes de sustituir el mismo en una larga asistencia y una pequeña «excursión» en el penúltimo tramo, ponían un punto de incertidumbre en el camino de Carlos Sainz a Harrogate.

Separado de Markku Alen por sólo tres segundos al término de la primera, Juha Kankkunen no tardaba en superar al pilo-

to de Subaru por el liderato. Sin embargo, la rotura de un latiguillo de freno en Dalby le costaba un minuto y medio de diferencia que el finlandés casi borraba al término de la etapa en una de sus acostumbradas remontadas antes de su abandono. La tercera posición fue para Massimo Biasion que no arriesgó en absoluto en su debut británico, al igual que Didier Auriol.

Vencedor en Inglaterra el año pasado el Mitsubishi Galant y Kenneth Eriksson volvieron a estar en los puestos de cabeza. Pero el uso de neumáticos reforzados ATS en Dalby le hacía perder casi medio minuto y la primera posición en beneficio de Sainz, y un pinchazo en Kielder otros 49 segundos, prefiriendo conservar la segunda posición sin más problemas en su vehículo que retirar casi 50 kilogramos de barro de los pasos de rueda debido a las suspensiones más blandas sobre este tipo de terreno. Por contra Ari Vatanen sufría dos pinchazos, uno que le costaba



**ADIOS AL EQUIPO MAZDA**  
Timo Salonen se despedía del Mazda Rallye Team Europe después de tres temporadas de haber estado luchando por el liderato al volante del Mazda 323 GT-X, un vehículo excelente en las difíciles condiciones de los bosques británicos.

cuatro minutos al tener que parar a cambiar la rueda, y minuto y medio en otro en el que dañaba el semieje, antes de abandonar por accidente. Las esperanzas de Markku Alen se deshacían en la segunda etapa después de sufrir problemas de frenos y romper el turbo, mientras Derek Warwick se salía en la penúltima etapa. En Mazda, con el abandono de Timo Salonen por salida de carretera cuando era cuarto a 39 segundos de Sainz, se acaban de nuevo las esperanzas de Achim Warmbold tras la pronta rotura de la junta de culata en el 323 GT-X de Hannu Mikkola. Nuevo desastre en Ford donde Colin McRae acaba sexto a duras penas tras el abandono de Malcom Wilson al intentar continuar en tres ruedas, el accidente de Airikkala y la discreta actuación de Alex Fiorio. En grupo N el abandono de Tommy Makinen por rotura del cambio y la salida de Gustavo Trelles al intentar dejar paso a Llewellyn, daban el título a un espectador llamado Oreille. ○

**CLASIFICACIONES**

- 1, Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 5 horas, 43 minutos, 16 segundos;
- 2, K.Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR 4), a 1m 42s;
- 3, Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V), a 4m 06s;
- 4, Jonsson-Olsson (Toyota Celica GT-Four), a 6m 24s;
- 5, Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 7m 46s;
- 6, McRae-Ringer (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 10m 01s;
- 7, Schwarz-Wicha (Toyota Celica GT-Four), a 11m 40s;
- 8, Llewellyn-Short (Toyota Celica GT-Four), a 13m 27s;
- 9, Fiorio-Pirollo (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 16m 06s;
- 10, Droogmans-Joosten (Lancia Delta Integrale 16V), a 22m 15s;
- 11, Evans-Davies (Ford Sierra Cosworth 4x4, grupo N), a 28m 24s

**LIDERES SUCESIVOS**

TC 1, Vatanen; TC 2, Kankkunen; TC 3, Alen; TC 4, Kankkunen; TC 5-8, Alen; TC 9-12, Kankkunen; TC 13-17, Eriksson; TC 18-29, Sainz; TC 30-33, Kankkunen; TC 34-41, Sainz

**MUNDIAL DE MARCAS**

- 1, Martini-Lancia, 137;
- 2, Toyota, 131;
- 3, Mitsubishi, 56;
- 4, Subaru, 43;
- 5, Mazda, 30;
- 6, Renault y Audi, 24;
- 8, Ford, 19;
- 9, BMW, 14;
- 10, VW, 10

**MUNDIAL DE PILOTOS**

- 1, Carlos Sainz, 140;
- 2, Didier Auriol, 95;
- 3, Juha Kankkunen, 85;
- 4, Massimo Biasion, 76;
- 5, Mikael Ericsson, 32

**COPA FIA GRUPO N**

- 1, Alain Oreille, 56;
- 2, Gustavo Trelles, 52;
- 3, Tommy Makinen, 46;
- 4, Jorge Recalde, 26;
- 5, Ernesto Soto, 25

**COPA DE DAMAS**

- 1, Louise Aitken, 45;
- 2, Paola de Martini, 18

**PANAMA JACK RACING TEAM  
PROYECTOS Y OBJETIVOS  
TEMPORADA 91/92**

En una entrevista mantenida con el Sr. Dietrich Reinsch (Manager de Panama Jack Racing Team y consejero delegado de Born Design Group S.A. empresa propietaria del Team) nos han sido comunicados sus proyectos deportivos correspondientes a la temporada 91/92.

Después de un primer puesto absoluto en el «Raid Montes de Cuenca 90», las actuaciones del team Panama Jack en las restantes carreras del Campeonato Español de Raids, ha sido discreto por continuos problemas mecánicos en el Range Rover pilotado por el siempre deportivo y rapidísimo Ra-

món Dalmau (5ª posición general en la Baja de Aragon 90 a falta de aproximadamente 90 kms. de la meta y abandono por fallo mecánico en el motor).

Para la temporada 91/92 Panama Jack Racing Team cuenta con un nuevo coche de competición, marca Mercedes Benz, MB 300 GE preparado por AMG en Alemania. Panama Jack Racing Team participará en todas las competiciones correspondientes a la Copa Española de Raids, así como la Baja de Portugal 91 y finalmente se lanzará a la aventura de Africa debutando en el Rally Faraones y/o Atlas.

El equipo humano está compuesto por el piloto Ramon Dalmau, copiloto José Doménech, director técnico José Freile, jefe mecánicos José Madi, tres mecánicos auxiliares y relaciones públicas Mª Asunción Quintana.



**¡TELESPORT EN LOS RALLYS!**

**¡TELESPORT EN LOS RAIDS!**

Consigue las más Espectaculares imágenes de los Campeonatos de España de:

- RALLYS DE ASFALTO
- RALLYS DE TIERRA
- RAIDS

Cada resumen con un espectacular obsequio por solo:

**5.500 Ptas.**

Solicítalo a: **TELESPORT**

C/ Escocia, 60 1ª 1ª  
Tel. 349 90 64 Fax. 351 28 06  
08016 BARCELONA



PACO GODIA

# LA PASION POR LAS CARRERAS

Hace unos días, falleció en Barcelona Francisco Godia. Empresario ligado al sector químico, Godia fue en sus años de juventud, un destacadísimo piloto automovilístico, con participaciones en el Mundial de Fórmula 1. Todavía, Godia detenta el mejor resultado en la especialidad reina. José Luis Aznar, uno de los periodistas que más le habían tratado y que mejor conocía su trayectoria deportiva, escribe una emotiva crónica sobre quien merece el más entrañable de los recuerdos.

**A** CABO de enterarme de la súbita muerte de Paco Godia. Para los periódicos «normales» ha significado una noticia en las páginas de economía: que si fue Presidente de la Cross; que si lo era de empresas de piensos, de túneles u hoteles. La mayoría de ellos han hablado del Paco Godia corredor sólo como una nota pintoresca, casi excéntrica para un hombre de su posición. Pero para nosotros, aquellos para quienes el automovilismo es una pasión, Paco Godia era antes que nada el piloto que durante más de treinta años paseó su caballerosidad y su simpatía por los circuitos.

Desde los Grandes Premios a la carrera más insignificante, Godia corrió y se subió a todo lo que fuese rápido con un motor y cuatro ruedas, porque era un apasionado de nuestro deporte. Pero si era toda una personalidad del automovilismo en nuestro país, para mí su persona significa todo un entrañable recuerdo.

Yo fui por vez primera a Montjuic cuando tenía doce o trece años y ese día él ganó. Todavía en mi cerebro está fresca e imborrable la imagen de su rojo Ford Cobra subiendo por el Pueblo Español y San Jorge. Es mi primer recuerdo «racing». Tal vez el que hizo despertar en mí esa pasión que ahora es también mi profesión. Por eso siempre he sentido una especial reverencia por él aunque sepa que no fue ni un Clark ni un Fangio.

Tardé en conocerle personalmente. Fue hace cinco o seis años. El vivía retirado, que no desconectado, del mundo de las carreras y no concedía entrevistas a casi nadie. Gracias a Juan Fernández fui uno de los pocos privilegiados. «Mire Usted, yo ya no soy noticia, pero como me lo ha pedido Juanito... venga el sábado por la tarde a las cuatro. Pero sea puntual porque luego tengo que hacer unas cosas» me dijo con toda corrección, pero dejando entender bien a las claras que sólo me atendía por su amigo y que no tenía todo el tiempo del mundo para mí.

Acudí con puntualidad germánica, temeroso pero a la vez excitado pues sabía muy bien que gozaba de un privilegio casi exclusivo. Comenzamos a charlar, hicimos fotos, me enseñó sus álbumes y recortes, sus copas, parte de su sobresaliente colección de arte, cosa que también le apasionaba. Me mostró su casa, el célebre «conventet», conventito en catalán, que eso había sido antes su residencia y por ello gozaba de un claustro privado. El

tiempo volaba y la entrevista se alargaba. Habían pasado ya tres horas y yo comenzaba a sentirme violento, le pedía disculpas, que bueno, que si tenía que marcharse... que ya tenía suficiente material... Y súbitamente me soltó: «Mire, soy yo quien tengo que darle las gracias porque todos esos libros y álbumes hacía muchos años que ya no los miraba y gracias a usted me estoy sintiendo joven. Cuando ha llegado, usted «tenía» media hora, y ya ve». Me lo dijo de una forma que jamás olvidaré. Nunca me han pagado mejor mi trabajo y dudo que lo hagan en el futuro.

Luego volví a molestarle hace unos cuatro meses cuando tuve que hacerle unas fotos para la revista Gran Auto 16. Al pedirle unas fotografías de la época para reproducirlas en la revista puso entre mis manos el álbum que me interesaba, al tiempo que me decía en un tono cariñoso: «Lléveselo y devuélvame cuando quiera, pero sepa que si no lo hace tendrá que salir del país». Son momentos inolvidables, como cuando veía brillar sus ojos al mirarme por encima de sus gafas y me relataba sus anécdotas. Unas con orgullo, como cuando me explicaba que uno de sus mejores recuerdos era el de aquellas «Copas del Salón, en París, cuando en la misma jornada ganamos Alfonso De Portago y yo una carrera cada uno», o como cuando «en Portugal, igualé con el mismo coche el tiempo que Froilán González había hecho un año antes».

Otras eran divertidas, como las evocaciones de «las juergas con Harry Schell» y otras llenas de simpatía y modestia como cuando al referir un palmarés le cité que en tal carrera había abandonado y soltó raudo «pondrá eso, pero me fui al campo, y es que campos, los tengo todos». Y yo veía que él era tremendamente feliz en esos momentos. Hoy Paco Godia ya no está con nosotros, pero tal como la imagen del Ford Cobra permanece imborrable en mi mente, esos momentos vividos con él son de los más intensos que me ha concedido mi profesión. Gracias Paco, y aunque cuando hablaba contigo nunca sabía si tutearte o no y acababa mezclando los dos tratamientos porque tú me dabas pie a un trato familiar pero por el contrario jamás dejabas de emplear ese Usted que no era, sin embargo, ninguna barrera, sino más bien consecuencia de tu exquisita forma de ser, déjame que ahora lo haga. ¡Qué lástima que tenga que ser por última vez!



**FRANCISCO GODIA**  
Fue piloto de Fórmula 1



**JUNTO A JUAN MANUEL FANGIO, MAS QUE UNA LEYENDA VIVIENTE**  
En la fotografía, Paco Godia aparece junto al cinco veces Campeón del Mundo, Juan Manuel Fangio, en el GP de Argentina de 1958.



**SU PRIMERA PARTICIPACION EN LAS 24 HORAS DE LE MANS**  
En 1949, Godia participó en Le Mans, sobre un Delage de 3 litros, junto a Juan Ibarra.



**MOMENTOS DE GLORIA**  
En el circuito barcelonés de Pedralbes

**NUESTRO MEJOR PILOTO DE F-1**

Francisco Godia es hasta el momento el piloto español con mejor palmarés en Fórmula 1. Corrió en la categoría reina del año 1951 al 1958. Su mejor año fue sin duda el 56, tras conseguir con Maserati dos cuartos puestos, en Alemania en el prestigioso Nurburgring y en Italia en Monza, se clasificó al final en séptima posición del campeonato con seis puntos. Además de participar en Fórmula 1 disputó trofeos muy importantes. De esta forma con un Ferrari Sport ganó el Gran Premio de Lisboa. También tomó parte en las prestigiosas 24 Horas de Le Mans, en el 49 al volante de un Delage 3 litros ocupó la cuarta posición. Al final de su carrera, ya en los años 60 participó en algunos rallyes, ganó en el 64 el Rallye del RACE con un Porsche 904; ese mismo año con un coche similar estableció un sensacional récord, invirtió 4 horas, 54 minutos, 58 segundos en ir desde Barcelona a Madrid, en carretera abierta.





**A.J. FOYT**, con 55 años de edad, es el piloto más veterano de la Fórmula Indy, vencedor en cuatro ocasiones de las 500 Millas de Indianápolis, se va recuperando del accidente sufrido esta temporada en Wisconsin, y ha anunciado que a finales de la temporada 91 dejará la competición.

**EL RALLYE SAFARI** atraviesa serias dificultades que ponen en peligro su continuidad. **Marlboro**, el patrocinador más importante de la prueba, ha anunciado que no lo esponsorizará más. Por lo tanto sus organizadores están buscando desesperadamente el apoyo de otra marca.

**MERCEDES RUEDA** está dispuesta a abandonar todo y olvidarse de los rallyes. Sin un sponsor capaz de permitirle un programa atractivo, la madrileña se encuentra muy desmoralizada. Y es una lástima porque Mercedes tiene nivel de primera división.

**BMW IBERICA** aún no

tiene decididos sus planes para los campeonatos de 1991. Es posible que dejen de participar en el **Campeonato de España de Rallyes** o que limiten sus actuaciones a un número reducido de pruebas y se dediquen con intensidad al **Campeonato de Velocidad**. Siempre con el **BMW M-3** y con **Pep Bassas** al volante.

**OPEL** tampoco tiene todavía decidido el programa 91. Lo único claro es el **Campeonato de Tierra** con el **Vectra 4x4**, que recibirá algunos retoques: compresor volumétrico y modificaciones de carrocería. En cuanto al **Campeonato de España de Rallyes**, **Mortal** participará en las pruebas más importantes. Se seguirá con los **Corsa** y **Climent** podría recibir más apoyo oficial y conducir un **Kadett**. En la temporada de 1991 tendrán un nuevo enemigo: el **Peugeot 309 GTi 16** válvulas, con **Josep Arqué** al volante.



**FRANK DERNIE**, Director Técnico de **Lotus**, ha dejado este equipo y ha pasado a engrosar las filas de **Ligier** como **Director Técnico General**. Sus colaboradores en su nueva andadura serán **Michael Baujon**, **Claude Galopin** y **Ricardo Divila**. Además, en este equipo, su nuevo piloto, el belga **Thierry Boutsen**, ha estado realizando los primeros test con los monoplazas de esta escudería en el circuito de **Paul Ricard**.

**ENDURO BAJO ALBERCHE**, este raid que se va asentando en el calendario nacional a finales de año, vuelve en su segunda edición. Se disputará los días 7 y 8 de diciembre, con verificaciones y prueba prólogo en el centro de **Ávila**. Esta prueba reserva para motocicletas se distingue por tener unos precios de inscripción muy bajos.

**MARKKU ALEN** estará presente en la **Carrera de Campeones en Barcelona**. El veterano piloto finlandés que nunca ha ganado un Mundial de Rallyes a pesar de su magní-

fico y amplio palmarés, ha sido invitado por su sensacional carrera deportiva. En Barcelona también estarán presentes **Alain Oreille**, de nuevo campeón del mundo de Gr. N y **Pep Bassas**, subcampeón de España de la especialidad este año.

**LA SUBIDA A JAIZKIBEL** será puntuable para el Europeo de la especialidad en el 91. El Fito y Jaizkibel se disputaban la titularidad para celebrar una prueba del Europeo de Montaña en el 91, decidiéndose al final la **FISA** por esta última. Todo parece indicar que en el 92 las dos serán puntuables.

**LA ESCUELA DE PILOTOS DE EMILIO DE VILLOTA** para celebrar su décimo aniversario, va a celebrar una cena el próximo día 18 de diciembre, a la que están especialmente invitados todos los antiguos alumnos. Para más información llamar al teléfono (91) 859 27 61.

**LOLA** tiene ya ultimado un chasis para participar en el **Mundial de Sport Prototipos** en el 91. Casi con toda seguridad utilizarán motores de la marca **Judd**.

**COPA DEL MUNDO DE F-3**

**JORDI GENÉ EN LA ELITE**

El piloto catalán **Jordi Gené** ha demostrado su gran valía a los mandos de un F-3 en la I Copa del Mundo, disputada en el circuito japonés de Fuji, al clasificarse en séptima posición. La competición constó de dos mangas y una gran final, con la participación de 60 pilotos. **Jordi Gené** que en esta ocasión pudo contar con un coche puntero, estuvo integrado en el equipo **Alan Docking Racing** con un **Ralt-Honda** tenien-

do como compañero de equipo a **Mika Salo**, subcampeón de la F-3 Inglesa.

Tras unas mangas de entrenamientos no muy afortunadas, en la carrera **Gené** protagonizó una magnífica remontada que le llevó a situarse entre los primeros. Después de la carrera todos opinaron que **Gené** había sido el más espectacular, ya en entrenamientos cronometrados llamó la atención su forma de conducir, clasificándose en una manga de entrenamientos libres con lluvia en el quinto puesto. La carrera la ganó **Schumacher**, que también se impuso en Macao unas semanas antes.



**CARRERA DE CAMPEONES**

**MOVIDO FIN DE AÑO**

UNA vez finalizados los distintos certámenes que componen el calendario nacional, se celebran las que se vienen denominando carreras de campeones. Una de ellas que ya es una clásica de fin de temporada es la **Carrera de Campeones Trofeo Villa de Bilbao**, que va a celebrar su cuarta edición el próximo día 6 de diciembre. En ella tienen anunciada su presencia los mejores pilotos nacionales de rallyes y raids, entre los que se encuentran **Jesús Puras** y **Gustavo Trelles** vencedores en rallyes en el 90 y **Xavier Riera**, campeón de Gr. A de montaña.

Por otro lado el **II Sprint de Campeones** que organiza la F.E. de A., se va a disputar en el Circuito del Jarama el día 16 de diciembre. La prueba que tendrá un carácter competitivo se disputará en una pista mixta tierra-asfalto hecha para la ocasión, en el caso de los coches de rallyes, mientras que los de circuito y montaña lo harán sobre asfalto. Ya han confirmado su presencia más de cincuenta pilotos.

**CARLOS SAINZ**

**FIGURA DEL MUSEO DE CERA**

ANTES de su salida hacia Harrogate, para disputar el **RAC** de Inglaterra, **Carlos Sainz** visitó el Museo de Cera, donde le hicieron una mascarilla, que más tarde se utilizará para realizar una figura de cera del primer piloto de automóviles en España que conquista un Mundial.



J.M.CASANOVAS

**CARLOS SAINZ, EL MEJOR DEPORTISTA DE 1990**

A estas alturas del año, con la Navidad a la vista, está próxima a comenzar la carrera para elegir los mejores deportistas de la temporada. Diarios, emisoras de radio y agencias informativas rivalizan en la designación de aquellos campeones que han brillado con luz propia y se han hecho acreedores al **galardón de NUMERO 1**.

Sin ánimo de querer ser pitonisos y sólo con el deseo de adelantarnos a lo que viene, vamos a proclamar a nuestro particular **CAMPEON DE CAMPEONES**.

La verdad es que no hace falta buscar mucho. En fútbol no ha sido un año de éxitos internacionales ni de grandes individualidades. En baloncesto, tres cuarto de lo mismo, más pena que gloria. En tenis **Emilio alcanzó disputar el Masters** pero una vez entre la élite, no ganó un solo partido. En ciclismo **Perico estuvo muy por debajo de lo esperado**. En boxeo, **Poli sigue en la cima europea** pero sin poder acceder a la cota mundial. En motociclismo tan sólo ha llegado un **subcampeonato de la mano de Cardús**. En atletismo y natación, no llegaron triunfos sonados. Y finalmente en golf, se ha producido un relevo generacional, **Olazábal le ha ganado terreno a un Ballesteros** que parece atravesar una crisis de identidad.

Después de analizar esta panorámica, coincidirá con nosotros que **CARLOS SAINZ** ha llegado mucho más lejos. Por primera vez un español ha ganado el **Mundial de Rallyes**. Por primera vez un español ha triunfado en cuatro carreras puntuables. Por primera vez un piloto ha llevado a una marca japonesa, **TOYOTA** a lo mas alto del podium.

No hay dudas, **Sainz es el mejor deportista español de 1990** digan lo que digan las encuestas o realice quien realice las votaciones. No sólo por haber ganado el título mundial, sino por cómo lo ha conseguido. Con una superioridad elogiada, con una puntuación récord y con un colofón de oro como es el **triunfo en el prestigioso Rallye RAC**.

Si el año pasado fue **Sito Pons** el mejor deportista español, este preciado galardón pasará sin duda a manos de otro motorista. Ello no hace otra cosa que confirmar el gran nivel que ha alcanzado el deporte del motor en nuestro país, merced al empujón importante que han recibido de los patrocinadores.

**Carlos Sainz ya se puede ir preparando**. De entrada, el **diario ABC** le ha distinguido como el personaje del mes, pero a partir de ahora le lloverán los premios y las distinciones. Su agenda por un mes largo dejará de ser un calendario de entrenamientos para convertirse en una sucesión de fiestas y homenajes merecidos.





**CAMEL PARIS-DAKAR**

CAMEL Motor Club ha diseñado una gran diversidad de circuitos alternativos para los interesados en seguir, muy de cerca, el desarrollo del Rallye Paris-Dakar. Los interesados pueden elegir, por

ejemplo, entre salir el día 28 de diciembre de Barcelona, con destino a Agadez, para regresar el día 9 de enero, cuyo precio sería 200.000 pesetas todo incluido, o utilizar el día 5 un vuelo privado, desde Barcelona hasta el Lago Rosa, para ver la llegada del Rallye el día 16 y regresar con la expedición española, por 110.000 pesetas.

Más información llamando al: (93) 426 35 70



**DEPORTE**

**AS DE ASEs**

Los días 7, 8 y 9 de diciembre, la montaña Olímpica de Montjuic de Barcelona reunirá a los mejores pilotos de rallyes de la historia del automovilismo, entre los que se encuentra Carlos Sainz, con el objeto de que se enfrenten entre sí, de manera oficiosa y con los mismos medios, para saber quién de ellos ostentará el título de «Campeón de Campeones».

**TRES DIAS DE TRIAL**

La Federación Valenciana ha organizado una nueva edición de los «Tres Días de Trial» en Picasset los días 7, 8 y 9 de diciembre, mientras que en el Pabellón de la Fuente de San Luis se celebrará el día 5 un trial indoor en el que Tarrés encabeza la lista de inscritos.

**LO QUE HAY QUE VER**

**EL NUEVO HIP, HIP, HURRA**

El programa de acción de Tele 5 estrena este domingo un nuevo formato, con buenas noticias para los amantes del motor, ya que estos temas tendrán mayor duración. En esta ocasión estará dedicado a los cursos de F-3 del circuito del Jarama, que no pudieron ser emitidos la semana anterior, además de la segunda parte del Supertrack de Barcelona, con motos trail conducidas por pilotos de la talla de Alberto Puig o Alex Crivillé.

Tele 5, domingo 9 a las 11:30 y repetición sábado 15 a las 12:30.

**MONTJUIC EN DIRECTO**

Domingo Deporte ofrecerá a mediodía, la última prueba de la carrera «Campeón de Campeones» en directo,

mientras que Sábado Deporte tiene previsto emitir un resumen de las anteriores a las 16:45.

**A LEER TOCAN**

**CASI UN SIGLO DE ANDADURA**

El primer fruto de la Fundación de Estudios y Técnica del Real Automóvil Club de Cataluña acaba de ver la luz de la mano de la editorial Planeta. La Historia del Automovilismo de Cataluña consigue un perfecto equilibrio entre el rigor histórico de los textos del periodista Javier del Arco y unas extraordinarias ilustraciones que reflejan gráficamente la historia del RACC desde sus inicios en 1906, y sus expectativas de cara a la construcción del circuito de Montmeló.

Pedir a: RACC, Apdo de Correos 2690, 08080 Barcelona. Precio: 7.100 pesetas, socios 5.000 pesetas.



**UNA VUELTA POR...**

**SALON DE COMPETICION**

Expomotor Competición '90, un certamen del deporte y la industria del motor, alcanza su segunda edición con todo el colorido de la temporada: el coche de Carlos Sainz, el de Andrés Villariños, el Fórmula 1 de Senna y la Yamaha de Carlos Mas, además de otras muchas representaciones deportivas. Como prólogo, los pilotos más destacados en las distintas especialidades disputarán el día 6 la «Carrera de Campeones IV Trofeo Villá de Bilbao».

Fecha: Del 6 al 9 de diciembre. Dirección: Feria Internacional de Bilbao. Más información: (94) 444 77 86

**Expomotor Competición 90**



**TELEFONOS**

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

CAMPSA  
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA  
Tel. (91) 742 12 13

ADA  
Tel. (900) 10 08 99

AHSA  
Tel. (91) 441 71 17

DYA  
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE  
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE  
Tel. (91) 441 33 44

RACE  
Tel. (91) 593 33 33

RACC  
Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO  
Tel. (91) 654 40 11

AUDI  
Tel. (900) 11 22 22

BMW  
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN  
Tel. (91) 450 11 11

FIAT  
Tel. (91) 450 11 50

FORD  
Tel. (900) 14 51 45

HONDA  
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA  
Tel. (91) 450 13 50

MAZDA  
Tel. (91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ  
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI  
Tel. (91) 441 33 44

OPEL  
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT  
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT  
Tel. (91) 556 39 99

SEAT  
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN  
Tel. (900) 13 65 24

Coordinadora Lourdes Bravo

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

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



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



**BRIDGESTONE**

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.



EN CITROËN

*Su coche usado, con garantía por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.  
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

**Garantía hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL  
**Motor 16**

8 de diciembre 1990

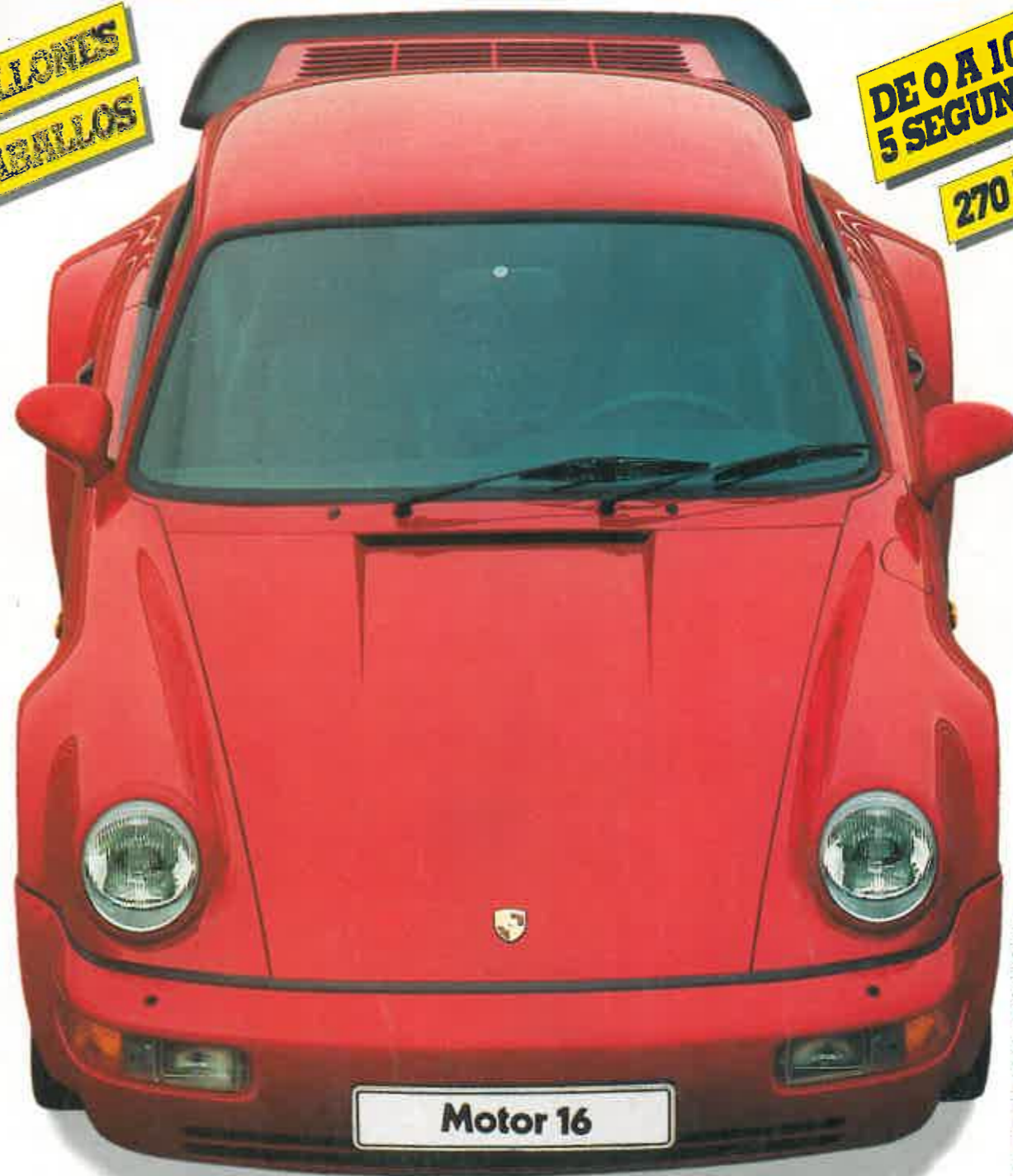
Num.372 • 300 ptas.

**AL VOLANTE  
DEL NUEVO 911**

# VUELVE EL TURBO

**18 MILLONES  
320 CABALLOS**

**DE 0 A 100 EN  
5 SEGUNDOS  
270 KM/H.**



## NISSAN 300 ZX: PRUEBA DE OTRO SUPERTURBO



00372

LET MOTIV / RSCG