

LA AVENTURA AUSTRALIANA DE CARLOS SAINZ

Motor 16

29 de septiembre de 1990

Núm. 362 • 325 ptas.

NUEVOS



- BMW 850 i ALPINA
- BUGATTI 110
- FORD ESCORT SEEKA
- MERCEDES 500 E
- METRO GTi 16v
- PEUGEOT 605 TD
- RENAULT LAGUNA
- ROVER 216 GTi



CONCURSO
 GANA
 EL VOLANTE
 DE ALAIN
 PROST

EXTRA
F-1



MITSUBISHI. Hemos entrado en la órbita del futuro.



Desde las tradicionales cometas multicolores hasta los más avanzados sistemas de comunicación, los japoneses siempre han soñado con volar muy alto. La conquista del espacio comenzó con una cometa suspendida en el aire. El aire de Japón.



Con la misma precisión con que lanza satélites al espacio, Mitsubishi construye máquinas perfectas, motores de una tecnología superior, automóviles, en suma, que van más allá de la vanguardia. Son los Mitsubishi. El futuro aquí y ahora.



Made in Japan.



ESTA SEMANA

CONducir POR LA IZQUIERDA

Hacia casi un año que no conducía por las carreteras de Gran Bretaña y casi se me había olvidado lo bien que se circula por la izquierda, lo bien que se va por esa tupida red de carreteras que cubren como una tela de araña la geografía de las Islas.

Los conductores británicos tienen grandes ventajas respecto a los españoles. Una de ellas es la infinidad de rutas por las que pueden plantear sus desplazamientos; cuentan con caminos alternativos que les permiten evitar las zonas más conflictivas o congestionadas, carreteras por otra parte bien cuidadas. Una vez fuera de estas carreteras, la red de autopistas comunica las grandes ciudades de manera adecuada. Por si fuera poco, el servicio de ferrocarriles es digno de su nombre. Desplazarse por ese país resulta cómodo y no plantea problemas; todo son facilidades.

Sin embargo y volviendo a las carreteras, la fluidez de la circulación es admirable. La ausencia de semáforos es casi total y las famosas glorietas resuelven de manera progresiva el tráfico en las intersecciones. Hace años descubrieron esta acertada forma de solucionar los cruces de caminos y les va estupendamente. Aquí, se practica la teoría del semáforo, teoría que sufrimos todos los conductores y no hay más que verlo. Cada vez que se pone un nuevo semáforo en un cruce, hay un alto porcentaje de posibilidades de que a partir de ese día lo que habitualmente eran dos o tres coches esperando, se convierta en diez o doce cuando la luz está roja.

Ahora bien, la fluidez que se observa en Gran Bretaña también depende en gran manera de los conductores. Ellos son los primeros en arrancar al unísono, los primeros que mantienen una buena velocidad de crucero. Y no se ven esas penosas caravanas que se arrastran por el asfalto. Si se tiene en cuenta que el parque automovilístico británico prácticamente duplica el de nuestro país, está claro que influye mucho la forma de conducir de la mayoría. Una acertada combinación de rutas y conductores puede dar un resultado envidiable. ¿O será porqué van por la izquierda?

Alberto Mallo.



11 LO ÚLTIMO
Salón de Birmingham.

24 LO ÚLTIMO
Renault Laguna.

44 AL VOLANTE
Volvo 940 y 960.

48 A FONDO
Honda CRX.



56 FRENTE A FRENTE
Peugeot 605 TD y Citroën XM TD

66 A FONDO
Mercedes 190 E 2.6 16 V.

84 ACTUALIDAD
Nuevas autovías en Galicia.

90 OCIO
Boc Challenge.

94 MOTOS
Salón de Colonia.

99 DEPORTE
Sport Prototipos en Canadá.

102 DEPORTE
Rallye de Australia.

108 DEPORTE
F-1: G. P. de Portugal.

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. **Director:** Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Terralba. **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). **Redacciones:** Lourdes Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Autoedición:** Yolanda Carrachano y José M. Gómez-Morán (jefe). **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Montevideo (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** 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 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^a Jesús Sánchez. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Zona Norte:** Rosana López. **Publicidad Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Directora de Planificación y Control:** Pilar Pérez Menéndez. **Director Administrativo Financiero:** Fernando Fernández. **Director de Producción:** Antonio Toribio. **Directora de Marketing:** María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407 27 00 y 407 41 00. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegi, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 18 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (FRANCIA), AUTO ZEITUNG (ALEMANIA), CAR (GRAN BRETAÑA), GENTE MOTORI (ITALIA) y TURBO (PORTUGAL).

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

OPEL CALIBRA

ZENDER A LA CARGA

El Opel Calibra ha marcado una pauta en lo que a diseño se refiere y los carroceros no se han hecho esperar, y ya empiezan a llegar los primeros kits de personalización. Zender ha sido el más madrugador y ya comercializa un kit de personalización específico para el Calibra. El kit comprende unos faldones para el frontal y la parte posterior, mol-

duras laterales y alerón posterior. En cuanto a la mecánica hay unas suspensiones rebajadas en 30 milímetros con unos amortiguadores de diferente tarado que acentúan todavía más el comportamiento deportivo del coche. Unas llantas de aleación ligera de 7x15 pulgadas rematan la faena, tanto desde el punto de vista estético como dinámico puesto que permite el uso de unos neumáticos más grandes.



R-19 CHAMADE 16 VALVULAS

CORAZON DE ATLETA

UNA de las novedades del próximo Salón del Automóvil de París va a ser el R-19 Chamade 16 válvulas, que se comercializará en nuestro país en enero del próximo año. Al igual que el modelo de dos volúmenes, el Chamade 16 válvulas dispone del progresivo y elástico motor de 1.764 centímetros cúbicos que desarrolla 140 caballos de potencia. Para el Chamade más potente se anuncian unas prestaciones envidiables, con una velocidad máxima de 215 kilómetros por hora y una aceleración de cero a cien kilómetros por hora en 8,2 segundos, según datos del fabricante. Otro de los atractivos del Chamade 16 válvulas es su completo equipamiento interior.



4 / Motor 16



HONDA

EL COCHE DEL PUEBLO FILIPINO

El Gobierno de Filipinas ha concedido la aprobación temporal a la firma Honda para que forme parte del «Programa de Producción del Coche del Pueblo» mediante la creación de una empresa denominada Honda Cars Philippines. La nueva compañía comenzaría a producir en marzo de 1991 el modelo Civic 1.200 pero adaptado a las necesidades del país asiático. El monto total de la inversión es de unos tres mil millones de pesetas.

SUBARU LEGACY

MAS CAROS

EN la prueba de los Subaru Legacy que publicábamos en el número 360, hacíamos referencia a una reducción de precios en los vehículos de la firma, pero a la hora de ponerse a los dos modelos que probábamos nos pasamos unas cien mil pesetas. Estos son los verdaderos: Subaru Legacy 2.2 Sedan GX 4WD 3.046.703 Ptas. Subaru Legacy 2.2 SW GX 4WD 3.122.513 Ptas.



GASOLINAS

AÑO NUEVO, MAS IMPUESTOS

EL Ministerio de Hacienda tiene la intención de subir cinco pesetas el impuesto especial que grava las gasolinas y gasóleos, que pasaría de 43,5 pesetas por litro a 48,5 pesetas en 1991 y que repercutirá directamente en una elevación del precio de venta al público. Esta subida está recogida en el borrador del Proyecto de Ley de Presupuestos del Estado para el próximo año y según el secretario de Estado de Hacienda José Borrrell pretende «acercar los impuestos especiales a la media de la CE y a mantener la recaudación por este concepto».



VERDE Y ROJO



Nada menos que un concejal, del Ayuntamiento de Zaragoza, cuyo nombre es Benito Rodrigo, se lio a mordiscos con un conductor, por una discusión de tráfico. El concejal era, curiosamente, el que estaba mal aparcado. Hay ciudadanos que deberían estar vacunados contra la peste equina... por sí las moscas.

Por vez primera en Madrid, un conductor ha sido acusado de conducción temeraria por indicios razonables de que conducía bajo los efectos de estupefacientes.

Esta vez, la Policía Municipal actuó con diligencia y sentido de la responsabilidad. Ahora sólo falta que forenses y jueces comprendan la responsabilidad social de la denuncia.

Si nadie lo remedia, la madrileña zona AZCA será pronto ampliada a Zona ORA, de estacionamiento controlado. Hasta aquí nada de particular, pero lo que nadie se explica son las razones por las cuales las tarifas de esta zona serán sensiblemente superiores a las del resto de la capital.

Muy loable el esfuerzo de los responsables de los precios de Ford España que en los Escort y Orion nuevos (como en su día los viejos), han mantenido el mismo para modelos de gasolina y diesel.

Nadie ha entendido muy bien las razones por las cuales los motores diesel son habitualmente más caros, ahora Ford pone de manifiesto esta ausencia de razones.

BARCELONA

EN OTOÑO NUEVAS NORMAS

CON el otoño se han implantado nuevas normas de tráfico en la Ciudad Condal para aliviar el caos circulatorio. Por un lado y en plan experimental se permite la circulación de motoristas con casco por los carriles-bus de dos calles, Diputación y Balmes, medida bien acogida entre los usuarios de dos ruedas y fuertemente protestada por los trabajadores del taxi. También se va a potenciar el uso de autobuses en las zonas escolares muy congestionadas por los vehículos privados.

EN VOZ BAJA



● Relevo en la cumbre de GM España. Tras una dilatada presencia en España, Robert De Leeuw se va a Japón, dejando la Dirección de Marketing. Le sustituye Peter Hazi, austriaco, que viene de GM en USA.

● La Dirección General de Tráfico está siendo extremadamente celosa en la censura de los spots para televisión. En el del Renault Clio, ha obligado a suprimir una escena en la que el «androide» tomaba la salida desde unos starting-block al encenderse un semáforo verde. ¡Que sutil!

● Se ha detectado en las Islas Canarias la reexportación de coches españoles (concretamente Opel Corsa) hacia Alemania Democrática. Los coches llegan al archipiélago como coches de alquiler (sin pagar por tanto IVA) y se envían a la RDA como coches usados. En los últimos meses se han exportado alrededor de quinientos coches al mes.

● El grupo Fiat prepara un motor modular de 4 y 5 cilindros, con culatas de 2,3 y 4 válvulas por cilindro, gasolina y diésel. Se trata de sustituir la actual gama de motores por otra de nueva generación.

ARANJUEZ

VARIANTE E INUNDACIONES

El alcalde de Aranjuez, el socialista Eduardo García, opina que la variante de la N-IV agrava el riesgo de inundaciones sobre la ciudad al encauzar las aguas torrenciales hacia el casco urbano. Como ya es sabido, Aranjuez ha sufrido en estos meses dos inundaciones que se achacan al desbordamiento de una laguna artificial y al desvío de una torrentera que atravesaba el trazado de la variante. El alcalde ya ha solicitado una solución al Ministerio de Obras Públicas.



BALLESTA



LLEGA EL BUGATTI 110

Alas siete en punto de la tarde del pasado 23 de agosto, el Bugatti 110 ha dado sus primeras vueltas de rueda. Una hora y una fecha históricas para el automovilismo mundial que se aproxima ya al renacimiento de una marca histórica y mítica.

Fruto de la colaboración financiera y técnica de un grupo de industriales italianos, Bugatti quiere estar en el mercado, en septiembre de 1991, con el mejor coche del mundo: un superdeportivo capaz de superar los 300 kilómetros por hora y con una calidad de construcción que sólo este nombre es capaz de evocar.

Con un ingeniero especialista en tracción total, proveniente de Audi, el 110 arrancó no sin ciertas difi-

cultades y los cuatro turbos del motor de 12 cilindros comenzaron a rugir. Durante no demasiados minutos y sin alcanzar nunca el régimen máximo, el Bugatti giró en la pista del centro de experimentación, ante las atentas miradas de los directivos y técnicos de la compañía. Ahora todos son conscientes de que los planes se van cumpliendo inenarrablemente y de que el día D no está lejos.

El 110, diseñado por Marcello Gandini (autor de los Lamborghini Miura y Diablo y del Cizeta), utiliza en este prototipo cero carrocería de aluminio, sobre un chasis de aluminio y nido de abeja, que será sustituido por otro de fibra de carbono, más fácil de realizar en cortas series.

El motor es un 3,5 litros de 12 cilindros en V a 60 grados, con dos turbos en cada fila de cilindros y una culata de 5 válvulas por cilindro. Su potencia máxima es de 550 caballos a 9.000 rpm. El conjunto de motor y caja de cambios se aloja en disposición central, con dos semiejes hacia delante y detrás, ya que se trata de una tracción a las cuatro ruedas, con tres diferenciales y un reparto de potencia del 60 por ciento en la parte trasera.

En el primer prototipo, las suspensiones, independientes, eran del tipo de paralelogramo deformable, pero serán sustituidas por otras de tipo «inteligente» en la versión definitiva. Estas suspensiones han sido desarrolladas por la firma



EL MOTOR PERMANECE
Aunque su creador, Stanzani, ya no está en Bugatti.

Messier-Bugatti, que es la que ha diseñado los trenes de aterrizaje del avión supersónico Concorde y de la mayor parte de los aviones actuales. De hecho, muchos componentes del Bugatti han sido desarrollados por empresas aeronáuticas, como Aerospaziale, que ha realizado los trabajos en túnel de viento.

Los dos aireadores que se aprecian en la fotografía, en la parte posterior, son extractores para ventilar el vano motor, totalmente ocupado por elementos mecánicos. También en la parte posterior se aloja un alerón móvil, cuya incidencia se modifica con la velocidad del coche. Seguiremos informando. ○



PIRELLI-CONTINENTAL FUSION EN MARCHA

El fabricante italiano de neumáticos Pirelli ha propuesto a la compañía alemana Continental una fusión de sus actividades, proyecto que convertiría a ambos grupos en los cuartos productores mundiales del sector. La propuesta prevé la transferencia de las actividades de Pirelli a la Continental, así como la toma de una cuota de control de la sociedad germana por medio de una ampliación de capital. Si no hay un acuerdo de principio no se descarta que Pirelli lance una OPA sobre Continental.



BMW SERIE 7

**ESTE ES UNO DE LOS MEJORES
AUTOMOVILES DEL MUNDO.**



¿Es posible concentrar con éxito lo más grande del automovilismo actual en un solo automóvil? Para BMW la respuesta es su Serie 7.

730i, 735i y 750i. En seis o doce cilindros, y hasta 300 CV de potencia. La Serie 7 al completo.

Hoy, existe un automóvil donde satisfacer plenamente sus deseos de perfección. Donde exigir a la aerodinámica que modele una estética inconfundible y al refinamiento que lo rodee todo de un confort exclusivo. Donde se disfruta tanto del placer de conducir como del de

dejarse llevar. Existe un lugar donde, gracias a los más modernos sistemas de seguridad, se respira tranquilidad.

Existe una forma de disfrutar del placer de conducir en su más elevada manifestación. En la Serie 7 de BMW.



**NUEVO BMW 850i
ESTE ES EL OTRO.**



KUSE-NICOLI LEWDA

¿Es posible concebir la máxima deportividad rodeada del refinamiento más exclusivo? Los ingenieros de BMW asumen un nuevo reto y otro BMW ocupa la cumbre.

Ya es posible encontrar bajo la forma de un deportivo, la elegancia y el confort

en grado sumo. Sus 12 cilindros, seis velocidades y 300 CV son la mejor prueba de su dinámico carácter. Su diseño interior ilustra con elocuencia este refinamiento.

Y por encima de todo, la vanguardia tecnológica se hace patente en cada

rasgo. En el desarrollo de una depurada electrónica de a bordo que trabaja tanto para el confort de los pasajeros como para su seguridad. Coordinando sistemas como el ABS o el EDC —control electrónico de la suspensión—, con el nuevo ASC +T que, a través de los senso-

res del ABS, evita automáticamente el deslizamiento de las ruedas motrices y proporciona una tracción óptima en todo momento.

Vanguardia también en el revolucionario eje trasero integral, que actúa con un efecto direccional, garantizando la

estabilidad y manteniendo la adherencia del neumático en cualquier circunstancia.

La resistencia de su chasis, los cinturones de seguridad integrados en el asiento, la alta rigidez del habitáculo junto a las zonas de deformación programa-

da y los airbag, incluido el del acompañante, son la cima en seguridad pasiva.

Con el nuevo 850i se ha vuelto a lograr el máximo. Que en la cumbre del automovilismo haya sitio para otro BMW.



FERVE PARIS- DAKAR

© THIERRY SABINE ORGANISATION
S.A. PROMOTIF 1990



F-705 ESPECIAL, COCHE Y MOTO

Un cargador de baterías de serie, que ha demostrado en todo momento su gran potencia y fiabilidad en las condiciones más comprometidas y adversas.

CARACTERÍSTICAS:
220 V ~ · 50/60 Hz · 6/12 V ===
1,5/4 A arith · 2/5,5 A aff

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL



DESCAPOTABLE REAL

El Aston Martin es un coche entroncado con la realeza británica. Pero no es extraño. Para muchos es el mejor de todos los automóviles que se hacen en Inglaterra. El Virage Volante es el último de la dinastía de Newport Pagnell, pero también es el primero de la generación de los noventa, la década que va a ser testigo de un imponente relanzamiento de esta marca bajo el empuje de Ford.



CUERO Y CROMO

La piel de los asientos del TVR, el metal cromado de la parrilla del Rolls... Son elementos imprescindibles en cualquier Motorshow, son los elementos que dan al Salón de Birmingham un aire inconfundible. Junto a ellos, la alta tecnología alemana, el motor Audi de cinco válvulas por cilindro, que desarrolla más de seiscientos caballos de potencia.



EN BUSCA DEL TIEMPO PERDIDO

Alberto Mallo y Alfonso J. Nieto

Enviados especiales

Los fabricantes británicos han reaccionado y aunque siguen produciendo «veteranos» como el Mini, sus modelos actuales ofrecen un nivel cada vez más europeo. Mientras, la conexión japonesa funciona a toda marcha y Nissan acaba de presentar el Primera, su segundo coche fabricado en el Reino Unido. De esta forma se confirma la importancia que las Islas Británicas tienen para los constructores japoneses, que las han tomado como el trampolín para Europa. Pero Nissan no está sola. También está Honda y más adelante estará Toyota. Algunos ya imaginan la bandera inglesa con un punto rojo en el centro.

Las marcas locales han tenido un protagonismo indiscutido en su salón nacional. Para este año han tomado la iniciativa y tanto el grupo Rover como Ford han presentado un producto novedoso con múltiples atractivos. Los más artesanales tampoco se han dormido y desde Aston Martin a Lotus (ver Motor 16 número 361) han hecho acto de presencia con modelos renovados.

Para Rover, el principal polo de atracción lo ha constituido la carrocería de tres puertas de la Serie 200, con un tope de gama -por el momento- que responde a unas siglas conocidas y suficientemente significativas: GTi. Es la versión Twin Cam, con el motor Honda de 130 caballos de potencia. Ese «por el momento» significa que en un futuro también podrían verse variantes de carrocería descapotable y con motorizaciones más potentes aún.

Los nuevos Metro o Rover 100 eran igualmente protagonistas por sus nuevos motores y carrocería puesta al día, lo mismo que el 400, versión tres volúmenes, con maletero separado, del 200. Junto a



ellos, los Maestro y Montego completan una gama, en la que también se incluye el Mini.

Mientras, en el sector de los todo terreno, hay que saludar la presencia del Land Rover Discovery con carrocería de cinco puertas y una serie limitada de doscientos ejemplares del Range Rover, denominada CSK, que incorpora barras estabilizadoras para neutralizar el balanceo de la carrocería. Esta solución, exclusiva por el momento del Range tres puertas, podría extenderse al resto de la gama siempre que la acogida a la versión CSK fuera positiva. Por lo que respecta al Discovery cinco puertas, no hay cambios en la distancia entre ejes con el tres puertas. No es, en consecuencia, una accesibilidad de primera la que se consigue a las plazas posteriores, pero indudablemente es una gran mejora. Los Discovery tienen algunas modificaciones referentes a equipamiento interior y la versión de gasolina de ocho cilindros en V está alimentada por inyección en vez de carburador, lo que incrementa la potencia en un 13,2 por ciento. Junto a estos, el más convencional Land Rover, ahora bautizado Defender, basado en los Land 90 y 110. Si éstos eran ya unos modelos muy evolucionados respecto al Land Rover de toda la vida, el Defender, que en un futuro próximo se importará en España, se beneficia de la

CINCO PUERTAS
El todo terreno de moda, el Land Rover Discovery, existe ya en versión cinco puertas y con motor de gasolina a inyección.

GTI A LA INGLESA

La serie 200 de Rover ya tiene su versión deportiva. Una carrocería inédita (no existente en la gama Honda Concerto) y un motor de doble árbol de levas en cabeza y dieciséis válvulas, son las peculiaridades del Rover 216 GTi Twin Cam.

Un cambio de relación cerrado, con menor caída de régimen de giro del motor entre una marcha y otra; suspensiones deporti-

comportamiento. Apparentemente, su aspecto es francamente atractivo con sus terceras ventanillas laterales y un carácter a la vez elegante y deportivo.

La nueva carrocería de tres puertas también se ofrece con otros motores. La variante 216 GTi, lleva el monoárbol de dieciséis válvulas y 116 caballos de potencia; el 214Si, el de 106 caballos y el 214 S, el de ocho



UN COCHE GOLOSO

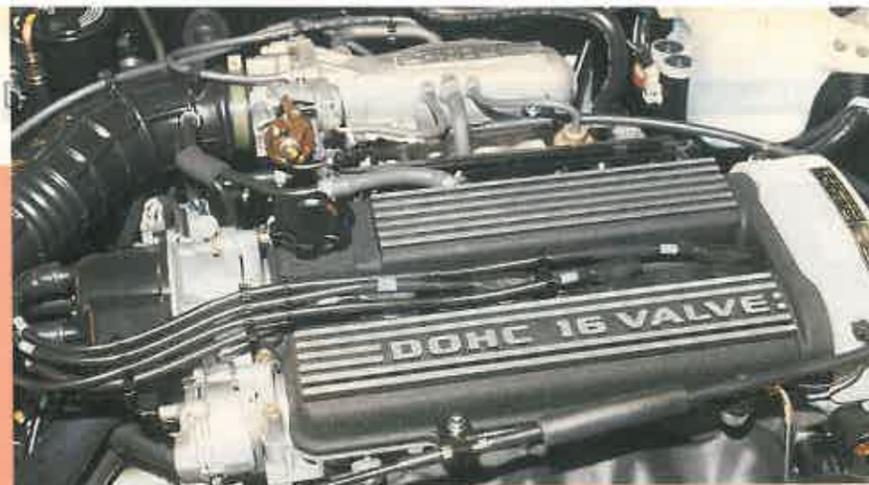
El 216 GTi Twin Cam está bien equipado, es potente y tiene una suspensión deportiva. A la derecha, el 214 Si, tres puertas.

vas; llantas de aluminio de quince pulgadas de diámetro con neumáticos de 185 milímetros de sección; dirección asistida; asientos anatómicos y apéndices aerodinámicos, son algunas de las particularidades de este GTi, que alcanza los 200 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 en 8,6 segundos.

Al decir de los responsables técnicos de Rover, es un coche que destaca por su buen

válvulas y 76 caballos.

Con la carrocería de tres puertas se completa la gama intermedia de Rover, que tiene en la Serie 400 la correspondiente versión de tres volúmenes con maletero separado. Los 400, si bien ya habían sido presentados anteriormente, hacían su debut oficial en el Motorshow de Birmingham. Mecánicamente no presentan variaciones respecto a los 200 de cinco puertas.



130 CABALLOS

El motor del 216 más deportivo es el mismo del Honda Concerto, con dos árboles de levas en cabeza y dieciséis válvulas. Es el más brillante entre los de su cilindrada, a excepción del Honda V-TEC.

ELEGANTE

La Serie 400 ha venido a reforzar la gama intermedia de Rover. En definitiva, es la versión con maletero separado del 200, del que conserva sus características de confort y comodidad de conducción.



introducción del motor turbodiesel de inyección directa del Discovery.

En Ford, los protagonistas Escort y Orion se veían respaldados por el Cosworth 4x4 que ganó el Rallye de Talavera pilotado por Mía Bardolet y en General Motors otro toque deportivo, la Fórmula Vauxhall, escalón previo a la Opel Lotus, basada en chasis Van Diemen con el motor del Corsa GSi. Inglaterra sigue siendo el país con más fórmulas de promoción. También el nuevo Rover 216 GTI tendrá la suya.

El Jaguar XJ6 3.2 y el Nissan Primera (asimismo presentados en nuestro pasado número), eran las otras novedades de la industria británica (como es sabido, el Nissan se produce en la fábrica de Sunderland).

Entre las restantes marcas de gran difu-



MIRANDO ATRAS

NO es una marca muy popular, pero lleva construyendo coches de sport y de competición desde finales de los años cincuenta. En las últimas temporadas se ha dedicado a los deportivos, pero a partir de este año hay un sitio para el recuerdo en su gama. El biplaza G12, el primer coche de sport británico con motor central, vuelve a reeditarse. Aquel fue un coche que en su día batió a modelos más potentes y ya consagrados, gracias a la extraordinaria manejabilidad que le proporcionaba su motor central. Fue algo así como la revolución de Cooper en la Fórmula 1. Ahora, debido a la fuerte demanda de este tipo

de automóviles y siguiendo los sistemas de antaño, ha vuelto a fabricarse con el motor Lotus 1600 Twin Cam y se vende a un precio de menos de seis millones de pesetas. Este G12 Classic (foto superior) encarna el espíritu de las carreras de los años sesenta, con un encanto especial, como solamente puede proporcionar un coche de competición de entonces.

Junto al G12 Classic, había otras novedades: el G32 y el G33 descapotables. El primero lleva un motor central de 1,6 ó 1,9 litros (110 ó 135 caballos de potencia); el segundo (ya presentado en nuestro pasado número), un motor delantero V-8 de origen Rover.



GINETTA

VW POLO
El pequeño de Volkswagen también ha cambiado por dentro, con un diseño más atrevido.



SKODA CABRIO
El Favorit ha perdido tres puertas y el techo. Este descapotable es el resultado.

sión, pero de procedencia externa a las Islas, Volkswagen mostraba por vez primera el nuevo Polo, en el que además de las mejoras ya reseñadas hace dos números, destaca un nuevo salpicadero, con un diseño siempre sobrio, pero mucho menos espartano que el de los primeros Polo y un volante cuyos radios dispuestos en una posición más baja de lo habitual, facilitan la visión de los relojes de control. También hay nuevos tejidos en los asientos, acertadamente combinados con las vestiduras de las puertas. Este coche será presentado la próxima semana en España.

Las otras marcas del grupo, Seat y Audi también estaban en el Centro Nacional de Exhibiciones de Birmingham. Seat, con una popularidad creciente; Audi, con el reciente S2, que estaba acompañado por el Quattro de toda la vida con el que com-



SUPER CLASICO
TVR cambia de estilo, pero sus formas no se modernizan, sino que se realirman en el elasicismo de los sesenta.

parte motor; pero sobre todo, con un estudio de motor turboalimentado de cinco cilindros y veinticinco válvulas (tres de admisión y dos de escape por cada cilindro), que con una potencia de 2.226 centímetros cúbicos desarrolla una potencia máxima de 650 caballos a 6.200 revoluciones por minuto.

Los fabricantes suecos, siempre bien instalados en un mercado que aprecia la calidad de sus productos, también desembarcaban con nuevos buques insignia. Volvo, con el 960 y su motor seis cilindros; Saab, con el cuatro cilindros Turbo 16, pero ahora en cilindrada de 2,3 litros. Este nuevo motor, desarrolla 200 caballos de potencia. Instalado en la carrocería del 9000, permite alcanzar una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora. Pero no parece que sea la velocidad lo que más haya preocupado a los técnicos de Saab, sino más bien una utilización más brillante a bajas revoluciones. Valga como ejemplo un dato: para pasar de 80 a 120 kilómetros por hora en quinta, se necesitan 7,8 segundos (12,1 en el 9000 i Turbo S de 185 caballos probado la semana pasada por Motor 16). Inclusive el consumo se ha mejorado con valores próximos a los del motor 2.3 sin turbo.

De los grandes alemanes, Mercedes y BMW, no había grandes cosas que reseñar. BMW tenía el Serie 3 Touring movido por energía eléctrica y Mercedes prefirió guardar el 500 V8 para el Salón de París. Sin embargo, Alpina, uno de los más serios y prestigiosos preparadores



UN ESCORT MULTIUSO

El recién presentado Ford Escort ya ha servido de base para un coche de carreras y ahora acaba de ser empleado por el carroceros Ghia en colaboración con el departamento de desarrollo de Ford para hacer de él un automóvil de tipo multiuso, capaz de satisfacer todas las necesidades que se derivan de la utilización de un

cable se refiere al nivel de equipamiento interior, con detalles como una plataforma de carga del maletero que se convierte en mesa una vez que se saca de su alojamiento; altavoces del equipo de sonido que también pueden utilizarse fuera del coche; faros supletorios susceptibles de ser utilizados como faros pirata, pues se pueden separar hasta tres metros de su



255 KM/H
El Mitsubishi 3.000 GT se presentó tal y cómo será fabricado en serie: otro rival para Ferrari y Porsche.

automóvil para el ocio. El Escort Seeka es básicamente un Escort Van, pero tiene tracción a las cuatro ruedas y el motor turbodiesel de 90 caballos de potencia que no se utilizará en serie hasta el año que viene. Se ha elevado su altura libre sobre el suelo y se han montado unas llantas de mayor diámetro, con lo que se convierte en un vehículo capaz de sortear cualquier obstáculo. Sin embargo, lo más desta-

emplazamiento; asientos de seguridad para niños; pantalla de video; teléfono y toda una serie de accesorios dispuestos en contenedores dentro del maletero, entre los que se cuentan una barbacoa, una bombona de gas, etc. Por último, en el techo de tipo solar se dispone de un maletero adicional en el que se pueden llevar esquís y que también sirve para disponer un toldo retráctil.

FORD



DEL MINI AL METRO

En el Mini y el Metro se reflejan dos generaciones. El primero engendró al segundo, pero siguió acompañándole hasta el día de hoy. Hasta tal punto que todavía se fabrican cincuenta mil unidades anuales, razón por la cual su producción está más que justificada con éxitos notables. Incluso en España se comercializará por Rover una vez que finalice el proceso de homologación (!), que ya va por buen camino.

Pero donde ha saltado la noticia es en la reedición del Mini Cooper, el coche que en los años sesenta ganó varias veces el Rallye de Montecarlo. Los responsables de marketing saben que tienen el éxito asegurado.

De todas formas Rover está poniendo todo su saber en el Metro o Rover 100, que este año ha iniciado una segunda juventud con la adopción de unos motores modernos -los Serie K- que nada tienen que ver con los anteriores. Esta nueva motorización ha puesto nuevamente de actualidad un modelo que sigue



teniendo plena vigencia con uno de los diseños de carrocería más conseguidos. Y entre los nuevos Metro, una versión deportiva, el GTi 16v.

Conocedores de ambos modelos, no hemos resistido la tentación de probarlos conjuntamente, pues en definitiva ambos representan dos conceptos similares, aunque separados veinticinco años entre sí.

Los dos son pequeñitos y compactos (3,05 frente a 3,40 metros). Tienen aspecto deportivo; uno con las llantas más famosas de los sesenta, las Minilite y el otro con unas estilo BBS, arquetipo de los ochenta.

Al volante empiezan los contrastes. La posición del Mini es irreplicable, salvo en una furgoneta de reparto. Sus asientos son la más mínima expresión. Hay diferencia con las butacas envolventes del Metro, lo mismo que al mirar los relojes de control. Los del Mini se leen con dificultad y se echan en falta los que se utilizaban hace veinte años.

En marcha, el carácter de los dos modelos se acentúa más. El motor del Metro es suave, progresivo, bien equilibrado. En el Mini, las vibraciones se transmiten hasta el volante y las manos acaban por sentir un hormigueo característico a los pocos kilómetros. Por su parte, el Metro acelera como una exhalación (0 a 100 en 9 segundos y 182 kilómetros por hora de velocidad máxima), la suspensión es más cómoda y el cambio se maneja con precisión, en tanto que la palanca del Mini tiene un recorrido demasiado largo.

A primera vista, el Metro es muy superior. Pero es que en realidad el Mini tiene que ser analizado por sí mismo; no puede compararse directamente con otro coche. Entonces se vuelve a descubrir un concepto inimitable. Sus aparentemente modestos 61 caballos de potencia le impulsan de 0 a 100 kilómetros por hora en 11,2 segundos, un segundo más rápido que un Ibiza 1.5 de carburador. Es una aceleración digna, que se justifica por su poco peso (menos de 700 kilos). Su velocidad máxima no es elevada (147 kilómetros por hora) y aunque los alcanza con facilidad no reside ahí su encanto. El atractivo del Mini está en su agilidad, en la facilidad



COOPER FRENTE A GTI 16V

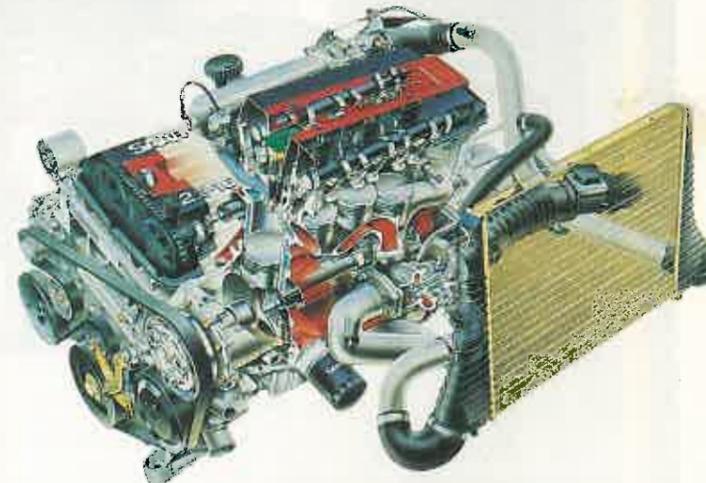
Volante de cuero, volante de plástico; motor de fundición, motor de aluminio; 61 caballos de potencia, frente a 91. Las diferencias son grandes entre uno y otro, pero los dos tienen un sabor muy especial.

con que negocia las curvas, en cómo se siente la carretera y las reacciones del coche... Tampoco es desdeñable su movilidad en el tráfico urbano y el espacio inabarcable que tienen ante sí los ocupantes de los asientos delanteros.

En definitiva, tal vez no ofrezca las ventajas de otros coches más modernos, pero estamos seguros que existe un buen porcentaje de usuarios que se lo comprarán. Tiene atractivos más que suficientes para convencer y satisfacer.

PEQUEÑOS DIABLOS

Los dos son agresivos y tienen esos detalles que caracterizan a las «pequeñas bombas», detalles como las bandas blancas en el capó del Mini o los deflectores aerodinámicos del Rover 100.



MÁS CILINDRADA

Los técnicos de Saab parecen haber llegado a un resultado óptimo con el motor Turbo 16, ahora con 2,3 litros de capacidad.



INIMITABLE

Un Morgan siempre es un Morgan y nadie puede igualarlos.



TODAVIA MAS
El BMW 850i ya está en las «cuevas de alquimia» de los preparadores. Alpina, nobleza obliga, ha sido el primero en ofrecer una versión más rápida que la de la propia BMW.

UN AUTENTICO LOTUS

CATERHAM Cars, la firma que fabrica en Gran Bretaña el Lotus Super Seven, uno de los más famosos deportivos de la historia del automóvil, no deja de insistir en la evolución de este coche.

El Super Seven, un estricto dos plazas, un deportivo en el más puro sentido de la palabra, tiene ahora un aliciente especial, el que se deriva de utilizar un motor de dos litros y dieciséis válvulas, el del Kadett GSi, pero en una versión modificada, que gracias a dos carburadores de doble cuerpo desarrolla una potencia de 175 caballos. El coche, que es uno de los

más ligeros de la producción actual (menos de 600 kilos), no corre sino vuela, con una aceleración de 5,2 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora, cifra que haría palidecer a

más de un Porsche o Ferrari. En vista de ello, Caterham organizará el año que viene en Gran Bretaña un campeonato para estos rapidísimos coches.



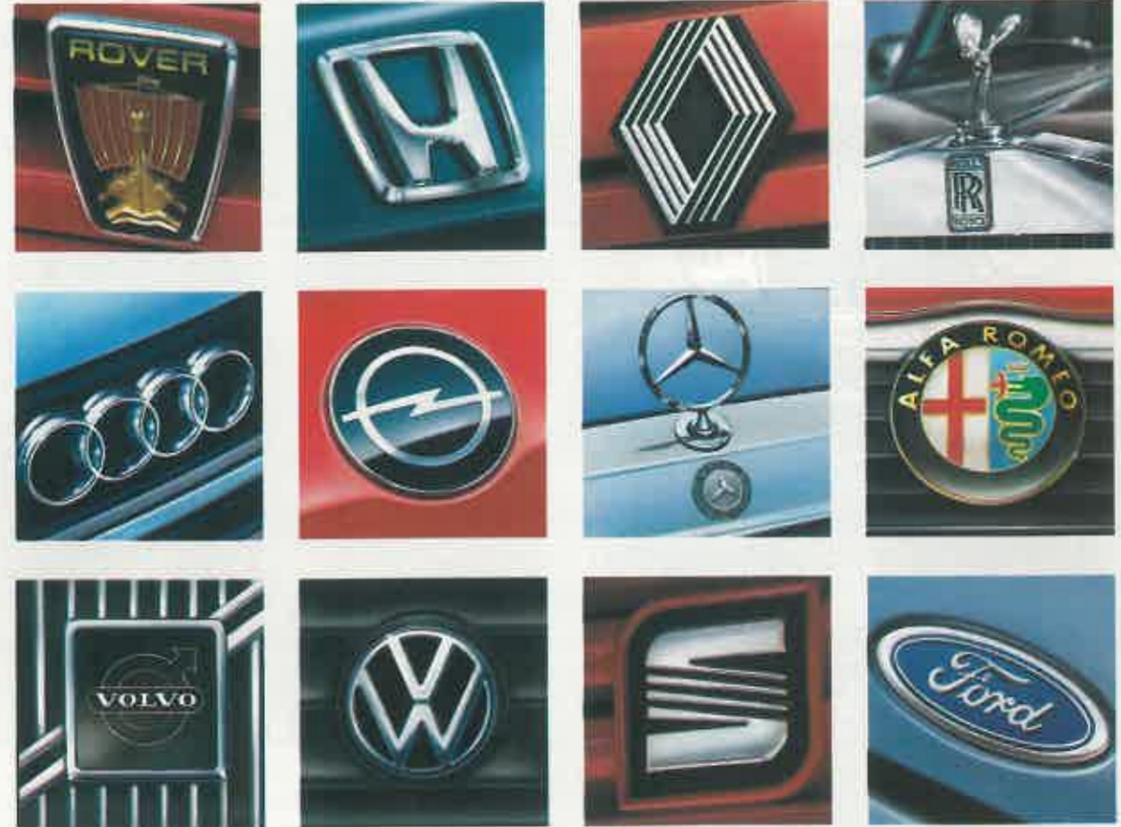
ILIMITADO
El motor es más potente y el coche ya no tiene ninguna autolimitación de velocidad.

De los artesanos de la Gran Bretaña, además de Ginetta y Caterham, TVR ha lanzado dos nuevos modelos, el Speed Eight y el Griffith. Con todo el sabor y la tradición de los TVR, con toda la potencia de su motor de ocho cilindros en aluminio, el Griffith acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,9 segundos y supera los 235 kilómetros por hora. Otro clásico inglés, casi tanto como el Mini, también evoluciona; es el Marcos, que ahora puede recibir, además del motor V-8, el cuatro cilindros dieciséis válvulas del Escort RS 2000. Por último y dentro de la variopinta producción británica, citar a Turbo Technics, especialista de la sobrealimentación aplicada a motores de origen Ford (175 caballos de potencia el motor DOHC), Jaguar (450 caballos el motor 4.2) o Mercedes (280 caballos el 300). Es una nota de «calor» en un salón, en el que los fabricantes locales han decidido dar la batalla a sus rivales europeos y lo han conseguido.



CATERHAM

Las grandes marcas están de acuerdo



Las mejores marcas de automóviles están de acuerdo en fabricar vehículos cada vez más avanzados tecnológicamente y más resistentes. Y están de acuerdo en diseñar motores que permitan un mantenimiento mínimo y alargar los períodos de revisión. Por eso están de acuerdo en exigir el máximo a los aceites lubricantes.

De acuerdo con HELIX, el LUBRICANTE SHELL que supera las clasificaciones técnicas más exigentes de las mejores marcas de automóviles, nacionales e internacionales.*

El lubricante homologado por mayor número de fabricantes en todo el mundo. Sitúese usted al mismo nivel de exigencia que el fabricante de su coche y utilice Hélix.



* AUSTIN-ROVER, BMW, CHRYSLER, CITROËN, DAIHATSU, DAIMLER-BENZ, FIAT, FORD, GM, HONDA, HYUNDAI, ISUZU, JAGUAR, LADA, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, VAUXHALL, PEUGEOT/CITROËN, PORSCHE, RENAULT, SAAB, SEAT, SUBARU, TOYOTA, VOLKSWAGEN-AUDI, VOLVO.

Lubricantes Shell
Compromiso de calidad

HELIX, MAS VIDA PARA SU COCHE

MERCEDES 500 E

PISANDO FUERTE



El Mercedes 500 E es el arma definitiva de la marca alemana. Con un potente motor de 326 caballos y unas prestaciones impresionantes, es capaz de plantarle cara al mismísimo Ferrari 348.

HABLAR de un nuevo modelo con un aspecto deportivo, suspensiones rebajadas y ruedas muy anchas llamará nuestra atención. Si además posee un motor de ocho cilindros en V y 326 caballos de potencia acrecentará nuestro interés. Y si encima acelera de cero a cien kilómetros por hora en 5,9 segundos y es capaz de transportar a sus ocupantes a 250 kilómetros por hora sin gran esfuerzo nos invitara a vivir sensaciones fuertes al volante. Todo esto y más lo ofrece la marca de la estrella en su nuevo modelo, el Mercedes 500 E que va a ser presentado en el próximo Salón del Automóvil de París.

Su objetivo es completar ese hueco en el que su rival más directo, BMW, se había adelantado con el M5, el de las berlinas deportivas de tipo

alto. El Mercedes 500 E es, ahora, la berlina más potente del mercado automovilístico mundial y se ammantará unas aceleraciones que pondrán en aprietos a deportivos tan rabiosos como el Ferrari 348. Al igual que el BMW M5, tiene la velocidad máxima limitada a 250 kilómetros por hora mediante intervención electrónica en la gestión del motor, cifra que han considerado más que suficiente los técnicos de las dos marcas para este tipo de automóviles.

El secreto de las excelentes prestaciones del Mercedes 500 E es el potente motor de ocho cilindros en V y cuatro válvulas por cilindro que desarrolla

una potencia de 326 caballos a 5.500 revoluciones por minuto y es el mismo motor que se monta en el 500 SL.

Una caja de cambios automática de cuatro velocidades con dos posibilidades de selección, normal o deportiva y los neumáticos de gran anchura en medida 225/55 ZR 16, son los encargados de transmitir toda la potencia al asfalto, ayudados por el sistema antipatinamiento de tracción ASR que equipa de serie. También estará disponible la caja automática de cinco velocidades que dará, si cabe, una mayor versatilidad de utilización al conjunto.

Su interior está a la altura de las circunstancias y el lujo y la perfección típicos de Mercedes se adaptan totalmente al carácter deportivo de esta berlina con el fin de ofrecer las más excitantes sensaciones.

El Mercedes 500 E se configura como el modelo más deportivo de la conocida serie W 124 de Mercedes y su comercialización está prevista para comienzos de 1991. Su fabricación artesanal se realizará en las instalaciones de Porsche, que ha colaborado muy directamente en el desarrollo de este exclusivo Mercedes.

Victor M. Fernandez

FICHA TÉCNICA

Motor: Disposición: delantero longitudinal. Nº de cilindros: 8 en V. Cilindrada: 4.973 c.c. **Potencia/rpm:** 326 caballos/5.500 rpm. **Tracción:** trasera. **Caja de cambios:** Automática, 4 velocidades. **Dirección:** Cremallera asistida. **Suspensión (del/tras):** Tipo McPherson/Independiente. **Frenos:** 4 disco ventilados y ABS. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 5,9 s. **Aceleración 1.000 m. salida parada:** 25,2 s. **Velocidad máxima:** 250 Km/h.



Tú sí que tienes suerte.
Tú ya puedes quedarte sin vacaciones, ya puedes no ganar el partido, ya puede cambiar de colegio la chica de tus sueños...

Tú tienes una Derbi Variant.
Eso sí que es tener suerte.

DERBI Variant
¿QUE LES DAS?

Ciclomotor Variant Start World Champion
Motor de 50 cc. con cilindro de aleación ligera de vida ilimitada. Encendido electrónico. Cambio automático equivalente a 5 relaciones de marcha. Suspensiones dobles. Frenos de gran potencia. Máxima estabilidad, gracias a su bajo centro de gravedad y equilibrio de pesos. Nueva carrocería de atractivo diseño. Tecnología Derbi. Calidad, seguridad y confort.

CICLOMOTOR VARIANT START WORLD CHAMPION

NISSAN PRIMERA UN JAPONES MUY EUROPEO



Victor Piccione
Enviado especial

ESTE otoño se va a materializar el primer producto de Nissan, pensado para Europa y fabricado en Europa: se trata del Primera, coche que ya se vendía en Japón desde hace algunos meses y que inicia su andadura comercial el próximo mes de octubre.

Durante el recorrido de pruebas, el Primera se ha revelado como un rival muy duro para las berlinas europeas del segmento. Los ingenieros japoneses se han esforzado en diseñar una suspensión capaz de satisfacer los exigentes gustos europeos en esta materia. En el eje delantero se incorpora una

suspensión multibrazo, única en el segmento, que deriva de la que emplea el Nissan 300 ZX. El comporta-

miento del coche está muy conseguido con un buen equilibrio entre confort y comportamiento, sobre todo en la versión GT. En el resto de las versiones, las tintas se cargan hacia el confort. Los motores que inicialmente están previstos para España, son todos de cuatro cilindros con culatas de 16 válvulas. Los aspectos más destacables del Primera son su estilizada línea, que le permite alardear de un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30 (0,29 en el GT) y de un espacio interior bastante generoso. Tal vez, el punto más crítico es la altura interior en el asiento posterior. En cambio tiene un enorme maletero, uno de los más grandes de su categoría.

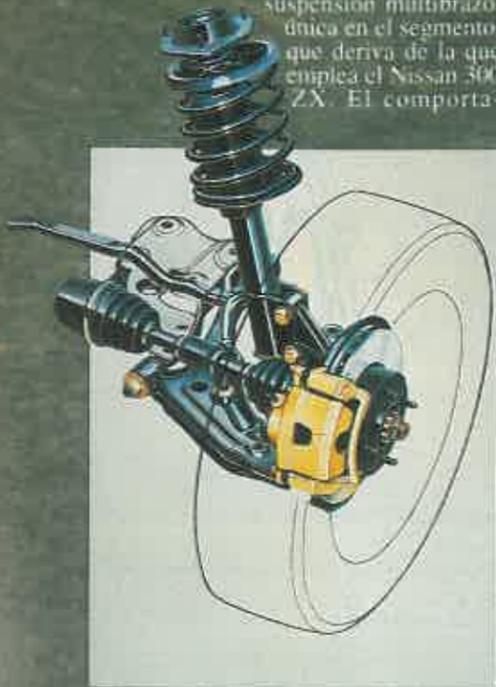
Este modelo se fabrica en las plantas que posee Nissan en el Reino Unido, por lo que se puede vender sin límite alguno en todos los países de la comunidad. Su contenido en valor de piezas de origen comunitario es del ochenta por ciento. En

España se esperan vender unas 7.000 unidades de las versiones de dos y tres volúmenes, mientras que el familiar, que hoy por hoy sólo se fabrica en Japón, está sometido a cupo y por lo tanto no se va a importar. A lo largo del próximo año llegarán las versiones diesel y con tracción a las cuatro ruedas.

Aunque se trata de un coche japonés, el milagro no se ha producido, y los precios del Primera no suponen ninguna sorpresa.

PRECIOS

- 1.6 SLX 4 puertas: 2.045.670 pts.
- 1.6 SLX 4 puertas techo solar: 2.145.670 pts.
- 2.0i SLX 4 puertas: 2.238.350 pts.
- 2.0i SLX 4 puertas Aire acondicionado: 2.464.350 pts.
- 2.0 GT Aire acondicionado y techo solar: 3.447.470 pts.
- 1.6 SLX 5 puertas techo solar: 2.229.670 pts.
- 2.0i SLX 5 puertas: 2.548.350 pts.



ALTA TECNOLOGIA

En el tren delantero se aplica el exclusivo sistema de suspensión multibrazo, semejante al que emplea el Nissan 300 ZX.

White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel y 1 carrete gratis.

Más de 80.000 personas ya lo han comprado. White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel gratis y ahora además 1 carrete fotográfico.

Una promoción en la que, sin sorteos ni concursos, el comprador de cada botella de White Horse puede disfrutar de 3 noches gratuitas para 2 personas en habitación doble, a elegir entre más de 900 hoteles en el mundo, especialmente seleccionados para usted, y presentar pruebas fotográficas. Para conseguirlo sólo hace falta tener más de 18 años, enviar a White Horse Apdo. N.º 724 Madrid 28080, antes del 31 de diciembre de 1990, la contraetiqueta de la botella junto con sus datos, y que las dos personas realicen cada día, en el hotel elegido, el desayuno y una comida (almuerzo o cena) que deberán abonar a los

Hotel para dos personas y a elegir entre más de 900 en el mundo.

precios oficiales. Las únicas contraetiquetas válidas son en las que figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Yizarbe, S.A.". Estas se separan fácilmente sumergiendo la botella en agua.

Por correo, usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción y el carrete fotográfico.

Los vales son acumulables, hasta un máximo de 9 noches consecutivas en un mismo hotel.

Ahora sólo tiene que elegir las fechas y efectuar su reserva por teléfono, para disfrutar de sus noches White Horse.

Si desea más información consulte los collarnes de la promoción, pregunte en cualquier establecimiento del sector o llame al teléfono (91) 870 08 98.

*Si sus amigos
aún no le creen
este año podrá
presentar pruebas*



Representante exclusivo para España:
Francisco Quintana Yizarbe, S.A.

RENAULT
LAGUNA

A BOUT
DE SOUFFLE

Hasta el último aliento. Eso es lo que han hecho en Renault con su espectacular Laguna, estrella del Salón de París: expresar en un automóvil hasta el último recurso de su departamento de ingeniería. Sin la menor duda, para el público francés, el Laguna es la estrella de París. Por una vez, una firma francesa, «la firma francesa por excelencia», compite con los sueños casi inalcanzables de los carroceros italianos.

EL Laguna es un roadster (descapotable) de algo más de 4 metros, realizado sobre una estructura mixta tubular-monocasco, equipado con un motor 2 litros turbo, de 210 caballos (el del R-21, potenciado), ubicado en posición central trasera transversal.

Estos elementos mecánicos son lo menos importante (aunque no son nada desdibujables las prestaciones) frente al van-

guardismo de algunas de sus soluciones estéticas y funcionales. Por ejemplo, el Laguna no tiene ni parabrisas ni techo. En vez de parabrisas, hay una pequeña deriva que evita el flujo del aire sobre los pasajeros. El techo ha sido sustituido por una burbuja corrediza que también se oculta en la parte trasera.

La combinación de estos dos elementos permite conducir el Laguna casi al aire libre, como una motocicleta, con la cara al



A LA VANGUARDIA
El Renault Laguna incorpora todas las soluciones de vanguardia de la marca, tanto desde el punto de vista mecánico como desde la óptica del estilo. Interiores ergonómicos y exteriores futuristas: descubren este roadster tan pronto como sea posible en el Salón de París.

viento. De hecho, es necesario la utilización de casco, que ha sido diseñado específicamente para este modelo. Este casco es indistinto para el conductor y el pasajero e incorpora el sistema de audición de la radio por medio de un emisor de infrarrojos. Todo de lo más ciencia-ficción. La diferencia es que el Laguna no sólo existe,



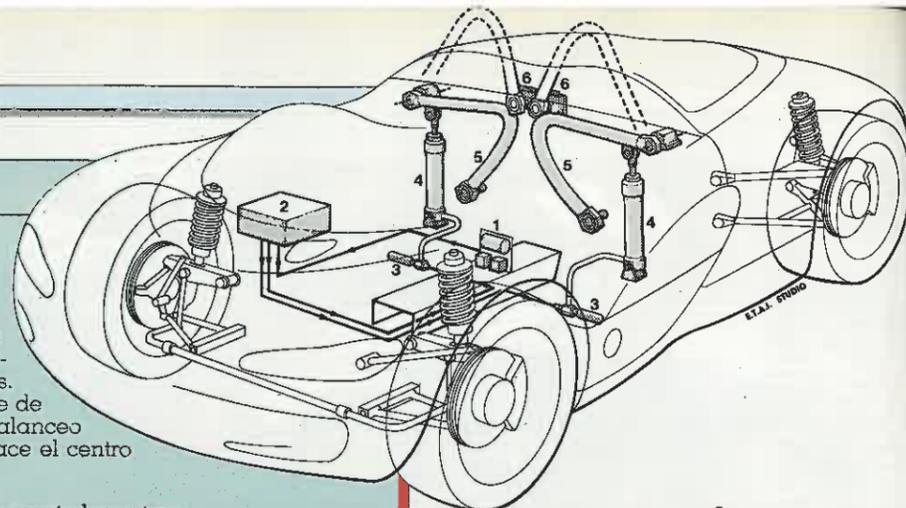
MOTOR CENTRAL.
El 2 litros turbo mueve el Laguna a más de 250 Km/h

ARCO DE SEGURIDAD

El Laguna incorpora un interesante sistema de arco de seguridad escamoteable, que se instala sólo en caso de situación potencialmente peligrosa. En menos de una décima de segundo, los dos elementos de acero quedan firmemente sujetos, protegiendo a los pasajeros.

El arco se posiciona en caso de choque de cierta violencia; cuando el ángulo de balanceo supera los 15 grados o cuando se desplace el centro de gravedad respecto a la base teórica.

1) Centralita electrónica de control de los captadores: tres acelerómetros y un girómetro. 2) Caja de mando electrónico. 3) Depósito de nitrógeno a 150 atmósferas de presión. 4) Cilindros neumáticos. 5) Arcos de seguridad en acero ligero. 6) Cierres de fijación de los arcos.



sino que rueda y a más de 250 kilómetros por hora.

Como elemento de seguridad, Renault ha patentado un roll-bar (arco de seguridad) que se dispara instantáneamente en cuanto el ángulo de inclinación de la carrocería sobrepasa determinados valores. Se dispara por medio de una pequeña bombona de nitrógeno a presión, según las mismas indicaciones que las válvulas de seguridad de las centrales nucleares, capaces de poner en funcionamiento el sistema en milisegundos. A diferencia de los air-bag, los arcos vuelven a su posición de reposo sin necesidad de ninguna operación de mantenimiento.

El diseño y construcción del Laguna se inscribe en un plan de la Regie, iniciado hace dos años con la presentación del Megane. En él se pretende demostrar el nivel de tecnología que ha logrado Renault y poner al día algunos planteamientos de estilo que sólo con estos prototipos pueden realizarse. Es absurdo especular con la fabricación de un coche de similares características o con un concepto general parecido, pero no es descabellado aventurar que algunas de las soluciones propuestas en el Laguna, como en su día ocurrió con el Megane, las veremos en los próximos coches de serie.

J.M.C.



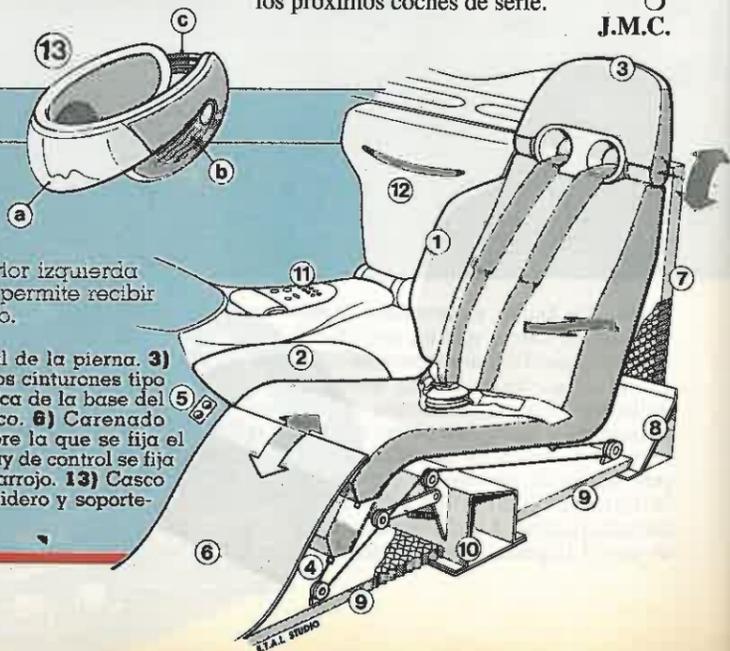
BURBUJA DE PLÁSTICO

Una espectacular burbuja deslizante hace las veces de techo. Tampoco tiene parabrisas, sustituido por una deriva aerodinámica.

ASIENTOS Y AUDIO-VISERA

TAMBIÉN los asientos del Renault futurista son de diseño nuevo, que permite escamotearlos cuando se necesita avanzar o retroceder los asientos. En la parte superior izquierda podemos ver el casco de audio, que permite recibir la señal infrarroja del aparato de radio.

1) Sujeción lateral. 2) Sujeción lateral de la pierna. 3) Reposacabezas que permite el paso de los cinturones tipo arnés. 4) Sistema de ocultación automática de la base del asiento. 5) Mandos de reglaje eléctrico. 6) Carenado delantero. 7, 8, 9 y 10) Estructura sobre la que se fija el asiento. 11) Mandos de la radio (el display de control se fija en el retrovisor interior). 12) Emisor infrarrojo. 13) Casco de audición. a) Visera. b) Altavoz. c) Asidero y soporte-cargador.



ES

GUY LAROCHE

PIERRE BALMAIN

CANOVA'S CLUB

GOLF AND GREEN

AQUASCUTUM

PAL ZILERI

DAKS SIMPSON

CHRISTIAN DIOR

BURBERRYS

VALENTINO

ES

la moda con firma

ES

OTOÑO, ES MODA, ES



Audi 100 CD: Para los que quieren tenerlo todo.

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.

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*: Motor de inyección. Sistema de seguridad Procon-ten. A.B.S. Auto-Check Control. Dirección asistida. Climatizador automático. Tapizado Velours. Asiento conductor regulable en altura. Paneles de madera en cuadro de mandos y puertas. Faros antiniebla. Computadora de a bordo e instrumentación adicional. Volante forrado en cuero. Elevalunas eléctrico en las cuatro puertas. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Pintura metalizada. Cierre centralizado. Llantas de aleación 6 J x 15. Neumáticos 205/60 VR 15. Espejo acompañante con iluminación. Luces interiores con desconexión retardada. Bolsas portaobjetos en los respaldos anteriores. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Luces de lectura. Preinstalación de radio stereo con 6 altavoces. Persiana trasera. Bolsa interior portaesquís.

Audi 100 CD desde 3.363.000,- pts
P.V.P. recomendado.

(IVA y transporte incluidos).

En su concesionario
Volkswagen / Audi.



A la vanguardia
de la técnica.

Elevalunas eléctrico en las cuatro puertas. Faros antiniebla. Llantas de aleación ligera. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Pintura metalizada...

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



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

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

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

Para quienes exigen disfrutar de todo y no privarse de nada, no existe automóvil más completo de serie.





NUEVA GAMA AE DE RENAULT

EN BUSCA DEL CONFORT

El alto nivel de desarrollo que han adquirido los transportes por carretera a escala continental, obliga a los grandes fabricantes mundiales, como es el caso de R.T.I. a una continua revisión de sus gamas. Como respuesta a una serie de exigencias, que plantean los largos desplazamientos y la necesidad de ofrecer a los conductores un alto nivel de seguridad y de confort, Renault V.I. presenta la gama AE, con una serie de innovaciones tecnológicas que la sitúan en primera línea de la producción mundial.

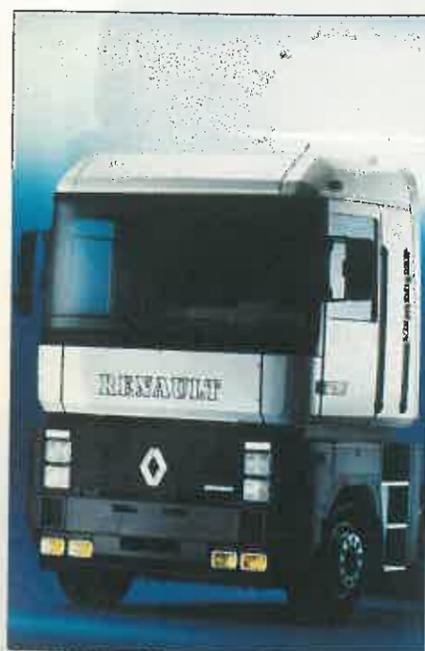
La nueva gama se coloca en el escalón más alto de la producción de la marca francesa. Se puede optar entre dos moto-

rizaciones. El modelo AE 380, con el motor Renault de seis cilindros y doce litros de cilindrada ofrece una potencia máxima de 374 caballos. El modelo cumbre es el AE 500, equipado con el motor Mack EE9 de ocho cilindros en V, cuya potencia máxima se sitúa por encima de los 500 caballos, siendo el más potente de cuantos se fabrican en la actualidad. En los dos modelos se emplea la ya conocida caja de cambios tipo B18, con 18 velocidades hacia adelante, de las que 16 son sincronizadas, y dos supercortas. En el modelo AE 500 esta caja ha sido reforzada para soportar, con seguridad, pares motores superiores a 2000 Nm.

La suspensión es parabólica en el eje delantero y trasero a excepción de los modelos rígidos-remolcadores 6x2 que montan una suspensión trasera neumática Airtronic, que también se ofrece en opción para el modelo 500.

La frenada está encomendada a unos discos de accionamiento neumático en la parte delantera y tambores accionados neumáticamente por levas en las ruedas de tracción.

Estos vehículos de altas prestaciones ofrecen, no obstante, como mayor novedad, el concepto de su cabina Integrale. Con un diseño exterior de formas redondeadas y aerodinámicas, esta cabina, se

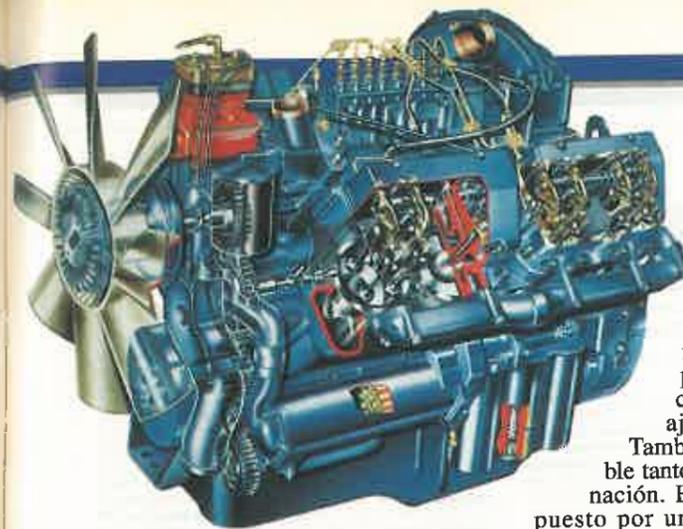


30 / Motor 16

INTEGRALE

El nuevo concepto de la cabina Integrale, ofrece un confort de marcha inigualable. Está integrado por una cabina completamente independiente del chasis, con suspensión neumática. Esto logra que la cabina se mantenga horizontal en cualquier situación.

FICHA TÉCNICA		
	AE 500	AE 380
MOTOR		
Disposición...	Delantero	Delantero
Nº de cilindros	8 en V	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	16.400	12.024
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección, turbo	Inyección, turbo
Potencia máxima / r.p.m.	503 CV/2.100	374 CV/1.900
Par máximo / r.p.m.	204 mkg/i. 200	168 mkg/i. 200
TRANSMISION		
Tracción	4x2	4x2
Caja de cambios	18 manual	18 manual
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Hidráulica integral	Hidráulica integral
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores, mando neum.	Tambores
Antibloqueo	ABR opcional	ABR opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	Parabólica	Parabólica
Trasera	Parabólica	Parabólica
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	9,00-22,5"	9,00-22,5"
Neumáticos	315/80 R 22,5	315/80 R 22,5
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	7.143	6.925
Peso total remolcado	60.000	60.000



encuentra situada sobre la plataforma técnica, manteniéndose totalmente independiente de todos los órganos mecánicos.

En su espacioso interior, con un volumen de 8,9 metros una persona puede estar de pie y desplazarse cómodamente gracias a su suelo completamente liso.

El confort de marcha está plenamente asegurado por la suspensión independiente neumática, una característica exclusiva de esta gama AE. También se ha cuidado especialmente la insonorización y el aislamiento, para evitar todo tipo de vibra-

ciones. Además todas las versiones ofrecen un sistema integrado del control de la temperatura que permite elegir una temperatura constante entre 16 y 26º centígrados. La visibilidad está totalmente asegurada desde el puesto de conducción, cuyo asiento se puede ajustar automáticamente.

También el volante es ajustable tanto en altura como en inclinación. El salpicadero está compuesto por un completísimo Check-control y tiene todos los mandos al alcance de la mano derecha del conductor.

La comercialización en España de estos nuevos modelos es inminente, con un primer cupo que se calcula en 100 unidades. El precio es en la versión 380 Magnum de 13.387.000 pesetas y en la versión Luxe 12.950.000. El modelo 500 Magnum tendrá un precio de 15.100.500 y la versión Luxe 14.500.000 pesetas.

La amplia red de servicios, con más de 230 puntos en nuestro país y la gran facilidad de mantenimiento son otros dos argumentos de peso en favor de estos espectaculares vehículos Renault.

OPEL CALIBRA

YA A LA VENTA

En los próximos días llegarán a los concesionarios los nuevos coupés de Opel en sus diferentes versiones con unos precios muy interesantes. El Calibra 2.0 de 130 caballos se sitúa en 2.932.000 pesetas con IVA y transporte. En el equipo de serie se incluye la servodirección y el aire acondicionado. La versión 2.0 16 válvulas catalizada, que ofrece una potencia de 150 caballos, tiene un equipamiento supercompleto y el precio final es de 3.482.000 pesetas. Por último el modelo con cuatro ruedas motrices tendrá previsiblemente un precio total de 3.938.000 pesetas.



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

COVA Yamóvil, que se encuentra en el Camino Viejo de Leganés 68, comercializa esta semana un BMW 524 TD de finales del año 88. Es de color gris grafito y cuenta como extras con techo eléctrico, equipo de música y llantas de aleación. Su precio es de 3.100.000 pesetas y la garantía es de seis meses.



BARCELONA

EN Auto Beltrán, Paseo Bonanova 13-19, se puede adquirir un Ford Escort RS Turbo matriculado en el año 89. Es de color negro y cuenta con llantas Cosworth y sistema de suspensión regulable Koenig. El precio es de 1.300.000 pesetas.

EN POCAS PALABRAS



● NUEVO PEUGEOT 405 GTX

Siguiendo su política, Peugeot amplía su oferta en la gama 405, en la que ahora se presenta el GTX, como ya ocurriera en las gamas 205 y 309. El nuevo Peugeot 405 GTX, que tiene un precio total de 2.761.500 pesetas, está dotado del motor de 1.905 centímetros cúbicos con inyección que consigue 125 caballos de potencia, que ya montaba el SRI, del que hereda también otras partes mecánicas. Las principales diferencias hay que buscarlas en el equipamiento, mucho más completo en esta nueva versión. El equipo de serie incluye, llantas de aleación, elevallas trasero, dirección asistida y el aire acondicionado, quedando como opción el sistema antibloqueo ABR y el techo corredizo.

● NUEVOS GOLF Y JETTA

Los amantes del Volkswagen Golf están de suerte. En los próximos días comienzan a venderse dos nuevas versiones, una del Golf y otra del Jetta, con motor de 1.272 centímetros cúbicos y 55 caballos, el mismo que montan algunas versiones del Polo.

En los Golf Stream y Jetta CL 1.3 el equipamiento no llega a ser tan completo como el de sus hermanos de gama, pero está a la altura de lo esperado: faros halógenos, lava limpia luneta trasera, cristales tintados, asiento posterior abatible por partes, cuentarrevoluciones o reloj digital. En ambos modelos se pueden instalar gran número de opciones como los retrovisores eléctricos, el dispositivo lavafaros o el techo corredizo manual.

Los precios son sumamente atractivos, ya que sólo superan el millón y medio de pesetas la versión de 5 puertas del Golf.

El Jetta CL 1.3 cuesta 1.490.000 pesetas y el Golf Stream 1.3 3Puertas 1.475.000 pesetas.

● AUVERLAND 4X4 YA A LA VENTA

Los nuevos todo terreno Auverland ya se venden en nuestro país. La versión corta con capota de lona cuesta con IVA incluido 2.409.725 pesetas y el largo con capota dura se sitúa en 2.592.500 pesetas. Sin duda una buena noticia para los que gustan de las salidas al campo.

34.000 ptas. Faros delanteros antiniebla: Scorpio CL: 34.000 ptas. Levantador: Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. Elevalunas eléctrico: Fiesta CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Fiesta CL (6 puertas): 46.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo: 53.000 ptas. Elevalunas eléctrico trasero: Scorpio GL: 59.000 ptas. Espejos laterales térmicos: Escort GT, Ghia, XR3i, RS Turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. Antena en luneta térmica: Fiesta CL y Ghia: 9.000 ptas. Escort CL, Ghia, XR3i y Country: 9.000 ptas. Orion CL y Ghia: 22.000 ptas. Llantas de aleación: Escort XR3i y Cabrio: 61.000 ptas. Orion Ghia 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. Equipo opcional: Fiesta (elevalunas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Versión 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escort XR 3i y RS turbo: 61.000 ptas. Equipo Lujo: Escort Ghia: 410.000 ptas. Precio con IVA incluido.

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

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.

Honda Civic: 1.590 130 191 8,1 12,76 2.640.488

CRX: 1.590 130 212 7,2 12,07 2.970.487

Honda Concerto 1.6i 16v: 1.590 130 198 11,0 15,56 2.796.713

Honda Accord 2.0i: 1.997 135 202 9,1 13,65 3.550.487

Honda Prelude EX: 1.958 150 204 8,5 13,10 3.990.487

Honda Prelude EX Aut.: 1.958 150 180 9,1 13,57 4.140.787

OPCIONES: Cambio Automático: Accord: 150.000 ptas.

INNOCENTI

Autobarras, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.

800 SE: 993 53 140 7,3 10,38 1.266.390

900 SL: 993 53 145 7,3 10,33 1.296.651

900 NSE Aut.: 1.003 53 146 7,4 11,01 1.436.989

Turbo de Turco: 1.003 72 142 8,8 12,19 1.526.660

990 DSE: 993 53 134 6,7 7,99 1.529.660

OPCIONES: Cambio Automático: Accord: 150.000 ptas.

ISUZU

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

Troncar 3 p. DLX: 2.771 150 151 8,1 10,34 3.413.305

Troncar 5 p. DLX: 2.771 150 151 8,1 10,34 3.714.915

JAGUAR

C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.

XJ 6.4i: 3.980 236 225 13,3 18,74 7.387.551

4.0 Sovereign Autom.: 3.950 235 220 14,4 19,87 8.171.352

Daimler 4.0: 3.980 235 220 14,4 19,67 8.431.261

OPCIONES: Pintura Metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 169.300 ptas. Diferencial autoblocante: 4.0 Berlina: 46.920 ptas. Techo corredizo: 4.0 Berlina: 169.640 ptas. Nivelador de suspensión: 4.0 Berlina: 120.000 ptas. Ribeta tapizado: 4.0 Berlina y Daimler 4.0: 69.820 ptas. Tapicería no standar (Magnolia): 4.0 Berlina y Daimler 4.0: 91.800 ptas. Precio con IVA incluido.

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

VAZ 2104: 1.294 63 148 7,6 11,24 920.194

VAZ 2105: 1.294 63 148 7,6 11,24 963.088

Samara (2108): 1.288 65 150 8,2 11,02 1.006.727

Samara 5p: 1.288 65 150 8,2 11,43 1.097.756

Samara 1.5 3p: 1.500 75 160 7,7 11,3 1.045.727

Samara 1.5 5p: 1.500 75 160 7,7 11,3 1.118.852

VAZ 2107: 1.452 77 152 10,6 13,64 993.530

Niva TP: 1.589 78 127 11,5 14,48 1.352.456

OPCIONES: 71.674 ptas. Juego de moladuras: 3.875 ptas. Tapón de gasolina con llave: 1.350 ptas. Volante deportivo: 8.800 ptas. Juego de alfombras: 1.500 ptas. Precio con IVA incluido.

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 16 16.

Y-10 Fire: 993 45 148 6,0 10,27 1.104.729

Y-10 LX 1.1: 1.108 57 151 6,1 9,77 1.284.379

Y-10 GT 1.3: 1.301 78 175 7,2 10,91 1.451.900

Delta 1.3: 1.301 78 164 7,2 11,86 1.528.209

Delta World Champion 1.3: 1.301 78 164 7,2 11,86 1.528.197

Delta 1.6 90: 1.585 108 187 9,1 13,98 1.897.679

Delta World Champion 1.6 90: 1.585 108 187 9,1 13,98 1.797.916

Delta HF Turbo 1.6: 1.585 140 204 8,5 15,57 2.299.104

Delta Integrale 190: 1.995 200 220 10,6 16,36 4.246.224

Prisma 1.5 LX: 1.498 80 160 7,6 12,82 1.819.208

Prisma Vanette: 1.498 80 160 7,6 12,82 1.633.658

Prisma Symbol: 1.585 108 186 7,8 12,95 2.167.869

Prisma Turbo Diesel: 1.929 80 175 7,5 9,45 2.264.759

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

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e. Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. Techo corredizo: Y-10 Fila, Y 10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. Cinturones de seguridad posterior: Y-10 Fire: 18.088 ptas. Check Control, Vacuometro, Cuarentarrevoluciones y manómetro de aceite: Y-10 Fire: 43.890 ptas. Pintura metalizada: Y-10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. Aire acondicionado: Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 159.850 ptas. Servodirección: Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 69.850 ptas. Ruedas de aleación: Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. Trip Master y Check Control: Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. Cortina Parasol/Apoyacabezas posterior: Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo: Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.790 ptas. Asiento anterior con mando eléctrico calefacción: Thema i.e., Turbo: 73.150 ptas. Tapicería Cuero: Thema i.e., Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 8.32: 133.000 ptas. Red: Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. Bandejas portabultos: Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. Calefacción Automática: Thema Turbo i.e. SW: 39.767 ptas. Precio con IVA incluido.

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Discovery TD Base: 2.496 113 147 9,3 10,09 3.439.919

Discovery TD Lujo: 2.496 113 147 9,3 10,09 3.590.144

Range Rover EFI 2p y 8: 3.947 187 179 15,3 20,30 3.688.043

Range Rover EFI 4p: 3.947 187 179 15,3 20,30 3.624.203

Range Rover EFI Aut. 4p: 3.947 187 179 15,3 21,01 6.754.203

Range Rover SE 4p: 3.947 187 179 15,3 20,30 7.414.204

Range Rover SE Aut. 4p: 3.947 187 179 15,3 20,30 7.514.202

Range Rover TD* 2p: 2.500 121 162 10,4 11,33 3.688.043

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

LOTUS

Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.

Lotus Excel: 2.172 183 217 11,4 15,31 7.669.787

Lotus Esprit HC: 2.172 183 217 11,7 15,12 8.301.109

Lotus Esprit Turbo: 2.172 218 245 14,9 18,02 10.036.634

OPCIONES: Aire acondicionado: Excel: 325.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 360.000 ptas. Preinstalación de radio: Excel: 75.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 90.000 ptas. Tapicería de piel integral: Excel: 500.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 400.000 ptas. Tapicería de piel y paño: Excel: 275.000 ptas. Pintura metalizada: Excel: 175.000 ptas., Sprit HC, Sprit Turbo: 200.000 ptas. Pintura perlada: Excel: 275.000 ptas., Sprit HC, Sprit Turbo: 300.000 ptas. Precio con IVA incluido.

MASERATI

Autobarras, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.

222: 1.996 220 214 11,7 17,47 6.063.524

422: 1.996 220 214 11,7 17,47 7.082.787

Spider: 1.996 220 214 11,7 17,47 8.060.174

222 SE: 2.790 250 240 14,6 19,76 7.947.316

430: 2.790 250 240 14,6 19,76 8.594.019

Spider E: 2.790 250 240 14,6 19,76 8.558.488

228: 2.790 250 240 14,6 19,76 9.198.860

Kariff: 2.790 286 237 14,9 20,00 9.394.418

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 228: 88.650 ptas. Techo corredizo: 422, 430: 175.331 ptas. Suspensión ACT: 2.24 V.: 172.000 ptas. Cambio Automático: 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. Tapicería de Piel: 222: 256.896 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. Dirección Asistida: 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrade, Tel.: (91) 262 42 35.

Mazda 323 F: 1.840 140 201 8,4 14,83 3.200.454

Mazda 323 GT: 1.840 140 199 8,4 14,63 3.210.514

Mazda 323 4 WD: 1.597 150 205 10,6 16,36 3.562.214

Mazda MX-6: 1.587 115 183 8,5 13,51 3.335.019

Mazda MX-6 L30: 1.587 116 183 8,5 13,51 3.745.989

Mazda 626 2.0i 16V: 1.998 148 210 10,0 14,36 3.756.913

Mazda 626 4 W S: 1.998 148 210 10,0 14,69 3.973.419

Mazda 626 Coupé: 1.998 148 210 10,0 14,77 3.935.944

Mazda Coupé 4 W S: 1.998 148 210 10,0 14,69 4.147.649

Mazda 626 Hatchback: 1.998 148 210 10,0 14,69 3.835.099

Mazda 626 Hatchback 4WS: 1.998 148 210 10,0 14,69 4.046.569

Mazda RX-7: 2.816 150 210 10,3 15,23 4.995.183

Mazda RX-7 Turbo: 1.308 200 234 11,9 18,49 6.510.023

Mazda RX-7 Cabrio: 1.308 200 234 11,9 16,46 7.008.773

Mazda 929 3.0i: 2.964 190 218 13,0 17,14 6.925.524

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los modelos 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 250 D Turbo, 300 D, 300 D Turbo, 300 D 4 Matic, 300 DT, 4 Matic, 200, 230 E, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic, 300 CE, 300 CE 24V, 300 CE 24V, 300 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 230 CE, 300 CE, 300 CE 24V, 300 SE, 300 SE, 500 SEL, 500 SEL, 128.345 ptas. Lámparas de lectura trasera (2): 260 SE, 300 SE, 300 SE, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 16.093 ptas. Llantas de metal ligero: Todos los modelos 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 128.345 ptas. 200 D y 200: 128.345 ptas. Todas las series 200 y 300 con excepción del 200 TD, 200 D, 200, 300 TE 24V, 300 CE 24V, 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24V, 500 SL: 182.609 ptas. Extintor 2 kilogramos de hidrocaburo halogenado: Todos los modelos de las series 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, Sport Line (incluye asientos deportivos delanteros y traseros), chasis deportivo con neumáticos anchos y llantas de aleación: Toda la gama 190 excepto el 190 E 2.5 16V: 465.500 ptas. 200 D, 250 D, 260 DT, 300 D, 300 DT, 300 DT 4 Matic, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E: 465.500 ptas. 300 E 24V: 371.070 ptas. Precio con IVA incluido.

MERCEDES BENZ

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

190: 1.997 105 175 8,4 13,43 3.501.989

190 E 1.8: 1.997 122 185 8,0 14,38 3.111.013

190 E 2.3: 2.299 138 203 9,8 14,51 4.016.464

190 E 2.6: 2.299 166 208 11,5 17,08 4.788.524

190 E 2.5 16: 2.900 204 235 10,8 16,98 7.096.104

190 D: 1.997 72 184 7,3 10,56 3.446.070

190 D 2.5: 2.497 90 177 8,4 13,63 3.765.719

190 DT 2.5: 2.497 122 192 8,0 9,77 4.362.294

200: 1.997 109 187 9,5 13,89 4.127.300

200 E: 1.997 122 195 9,5 13,90 4.388.604

200 T: 1.997 109 188 10,2 14,34 4.683.240

200 TE: 1.997 122 203 9,8 14,34 4.984.164

200 D: 1.997 72 160 7,6 9,97 4.176.451

200 T Diesel: 1.997 72 160 7,6 9,92 4.823.360

230 E: 2.299 136 202 9,8 14,12 4.598.513

230 TE: 2.299 138 203 9,8 14,17 5.142.394

230CE: 2.299 136 180 10,3 14,49 5.836.115

230 D: 2.497 90 176 7,7 9,21 4.599.450

250 D Turbo: 2.497 126 195 7,7 9,81 5.320.804

250 Turbodiesel: 2.497 90 176 7,7 9,26 5.201.139

260 E: 2.599 170 209 11,9 15,90 5.348.874

260 E 4 Matic: 2.599 170 218 10,1 14,56 6.802.724

260 SE: 2.599 166 205 11,9 15,90 6.375.294

300 CE: 2.962 188 228 12,1 16,04 8.927.254

300 CE 24V: 2.960 231 240 13,1 17,44 9.867.554

300 E: 2.962 190 228 11,2 15,38 7.696.104

300 E 24V: 2.960 231 240 13,1 17,44 8.496.324

300 TE: 2.962 190 230 11,2 15,38 8.369.004

300 TE 4 Matic: 2.962 190 230 11,2 15,38 7.610.894

300 TE 24V: 2.960 231 240 13,1 17,44 7.064.234

300 SE: 2.962 188 210 12,1 16,04 8.826.164

300 SEL: 2.962 188 210 12,1 16,04 9.236.544

300 SL: 2.962 188 210 12,1 16,06 9.510.104

300 SL 24V: 2.960 231 240 13,1 17,44 10.540.854

300 E 4 Matic: 2.962 190 230 11,2 15,38 7.017.894

300 D: 2.996 109 192 8,6 9,92 5.006.959

300 D 4 Matic: 2.996 109 192 8,6 9,92 5.338.929

300 Turbodiesel: 2.99

GL, GLS y 3.000: 35.020 ptas. Lunas Tintadas: Vectra GL, GL 4x4, GLS: 24.000 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: Vectra GLS, CD, GT, 2.000 y 2.000 4x4: 57.000 ptas. Elevalunas traseros: Omega GLS, CD y 3.000: 65.576 ptas. Senador SE: 65.576 ptas. Elevalunas eléctricas delanteras y traseras: Vectra GL, GL 4x4: 116.000 ptas. Omega GL y Caravan: 119.000 ptas. Cinturones traseros: Toda la gama Vectra: 27.000 ptas. Toda la gama Omega: 25.508 ptas. Senador SE: 28.000 ptas. Batería de 55Ah: Vectra CD y 2.000: 8.000 ptas. Batería de 66 Ah: Omega y Caravan: 7.693 ptas. Control electrónico de suspensión: Omega CD: 120.000 ptas. Senador SE: 120.000 ptas. Faros anti-niebla delanteros: Omega GL y Caravan: 30.694 ptas. Ajuste electrónico nivel de faros: Omega GL y GLS, Caravan: 11.398 ptas. Volante de cuero de 4 radios: Omega GLS y CD: 9.912 ptas. Volante de cuero de 4 radios: Omega GL: 33.841 ptas. Tapicería de cuero: Senador SE y CD: 377.000 ptas. Limpialavafaros: Senador SE: 61.000 ptas. Diferencial autoblocante: Senador SE y SE CD: 87.780 ptas. Controlador de velocidad: Senador SE y SE CD: 76.480 ptas.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes models like 206 XL, 206 GLV, etc.

PEUGEOT

Automóviles Peugeot Talbot, S.A. Tel.: (91) 347 20 00.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists various Peugeot models and their specifications.

OPCIONES: Pintura Metalizada Bicapa: Toda la gama 205: 19.000 ptas. Toda la gama 309: 23.300 ptas. Todos los 405: 35.800 ptas. Todos los 505: 49.800 ptas. Dirección Asistida: 205 Automático, 205 XAD, XLD, XRD, SRD y Cabriolet CTI: 73.100 ptas. 309 Automático, GLD: 73.200 ptas. 405 GLD: 68.800 ptas. Aire acondicionado: 205 Automático, GTI, GT, Cabriolet CTI: 131.500 ptas. 309 Automático, SR, GT, GTX, GTI, SRD: 134.900 ptas. Dirección asistida más Aire acondicionado: XAD, XLD, XRD, SRD: 204.600 ptas. 309 Automático: 208.100 ptas. Llantas de aleación ligera: 205 GT: 39.900 ptas. 309 SR, GT, SRD: 52.700 ptas. 505 GTI, 505 GTI Automático, 505 GTDT, 505 GTDT Automático: 105.100 ptas. Llantas de aleación ligera más aire acondicionado: 205 GT: 171.400 ptas. 309 SR, GT, SRD: 187.600 ptas. ABR: 405 GR 4x4, MI 16: 226.900 ptas. Aire acondicionado más regulador climatización: GR 4x4, GR Breck, GRDT, GRDT Break: 144.500 ptas. Llantas de aleación ligera más elevalunas eléctricas traseros: 405 SRI, SRI Automático, SRDT: 106.300 ptas. Llantas de aleación ligera más

elevalunas eléctricos traseros más apertura: SRI Automático: 333.200 ptas. Techo corredizo más llantas de aleación ligera más elevalunas eléctricas traseros: 405 SRDT: 212.400 ptas. Techo corredizo: 405 MI-16 y 405 MI-16 4x4: 106.100 ptas. Tapicería de cuero: 405 MI-6 y 405 MI-16 4x4: 251.500 ptas.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes models like Polonez 1.500.

POLONEZ

Diasa. Tel.: (96) 325 74 35.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Polonez 1.500.

PORSCHE

Porsche España. Tel.: (91) 459 15 61.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Porsche models like 944 S2, 944 Cabriolet, etc.

OPCIONES: Volante deportivo en cuero de 365 mm, de 4 radios con centro elevado a 30 mm: 944 S2, 944 S2 Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Carrera 4 Coupé, Carrera 2 Targa, Carrera 4 Targa, Carrera 2 Cabriolet, Carrera 4 Cabriolet, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. Calefacción asiento izquierdo y derecho: 944 S2 Coupé, 944 S2 Cabriolet, 944 Turbo, 911 Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, 928 S4 y 928 GT: 43.890 ptas. Asiento deportivo izquierdo y derecho con regulación eléctrica de altura: 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2, Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 55.860 ptas. Asiento regulable eléctricamente lado izquierdo y derecho: 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 103.740 ptas. Paneles de puertas en tela combinados con los asientos: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo y todas las versiones de los carrera 2 y 4: 31.920 ptas. Respaldo plazas trasera abatible parcialmente: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 81.130 ptas. Asientos delanteros parcialmente en cuero: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 114.380 ptas. Interior en cuero: 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo: 557.270 ptas. Asiento en cuero delantero y trasero: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 371.070 ptas. Asientos totalmente en tela: 944 S2 Coupé, Cabriolet y 944 Turbo: 41.230 ptas. Interior en cuero de serie combinado a elegir: los Carrera 2 y 4: 590.520 ptas. 928 S4 y 928 GT: 901.990 ptas. Interior en cuero a elegir: los Carrera 2 y 4: 808.640 ptas. 928 S4 y 928 GT: 958.930 ptas. Capota Tonneau: 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 187.530 ptas. Maletas en sustitución de asientos traseros: 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 95.760 ptas. Memoria de posición de asiento derecho: 928 S4 y 928 GT: 143.640 ptas. Aumento de la capacidad de aire acondicionado: 928 S4 y 928 GT: 231.420 ptas. Asientos en cuero especial delanteros y traseros: La gama Carrera 2 y 4: 61.180 ptas. 928 S4 y 928 GT: 85.120 ptas. Radio Toronto SDR 46: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 129.010 ptas. Sistema de alta fidelidad: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 57.190 ptas. Equipo amplificador (4x 25): 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 46.550 ptas. Radio CD-10: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 208.810 ptas. Pintura Metalizada: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 147.630 ptas. toda la gama Carrera 2 y 4: 183.540 ptas. 928 S4 y 928 GT: 285.960 ptas. Pintura exterior especial: Toda la gama Carrera 2 y 4: 238.070 ptas. Pintura exterior a elegir: Toda la gama Carrera 2 y 4: 331.170 ptas. 928 S4 y 928 GT: 401.660 ptas. Pintura exterior especial metalizada: 928 S4 y 928 GT: 285.960 ptas. Paragolpes amortiguadores de energía delanteros y traseros: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 63.840 ptas. Bandas laterales protectoras: 944 S2 Coupé y Cabriolet: 50.540 ptas. Parabrasis Securiflex: 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 89.110 ptas. Limpia-parabrasis delantero: Carrera 2 Coupé y Targa, Carrera 4 Coupé y Targa: 65.510 ptas. Anagrama Turbo: 944 Turbo: 10.640 ptas. Parabrasis tintado con franja ocular superior: 944 S2 Coupé y Cabriolet: 944 Turbo, La gama Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. Techo eléctrico desmontable: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 215.480 ptas. Techo eléctrico corredizo (6 y 8 cilindros): Toda la gama Carrera 2 y 4 Coupé: 277.970 ptas. 928 S4 y 928 GT: 299.260 ptas. Suspensión deportiva: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 321.860 ptas. Diferencial autoblocante (40 %): 944 S2 y Cabriolet, toda la gama Carrera 2: 164.920 ptas. Llantas forjadas en color platino: 944 S2 Coupé y Cabriolet: 111.970 ptas. Llantas de aleación forjadas delanteras 7J x 16 con neumáticos 205/55 VR 16 y trasera 8J x 16 con neumáticos 225/50 VR 16: 944 S2 y Cabriolet: 319.200 ptas. Llantas forjadas tipo disco: Toda la gama Carrera 2 y 4: 248.050 ptas. Control automat. de velocidad: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 87.780 ptas. Amortiguadores deportivos: 928 S4: 63.840 ptas. Segundo piloto antiniebla trasero: 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 9.310 ptas.

RENAULT

Fasa Renault. Tel.: (91) 766 19 00.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Renault models like R4 GTL, R5 Five Sp, etc.

OPCIONES: Aire acondicionado: R-5 GTL, GTS: 125.700 ptas. R-19: 125.000 ptas. Toda la gama Clio: 140.000 ptas. Pintura Metalizada: R-19: 22.000 ptas. R-21: 28.500. R-25 (excepto los Baccara): 46.000 ptas. Toda la gama Clio: 25.000 ptas. Tapicería de cuero: R-21 TXE y 2L Turbo: 255.000 ptas. R-25: 292.000. Dirección asistida variable: R-25: 40.000 ptas. Dirección asistida: Toda la gama Clio: 68.000 ptas. Radio: R21 2L Turbo: 67.000 ptas. Radio 4x6 atascos: R-25: 69.000 ptas. Pack Ergomate: R-25: 145.000 ptas. Pack confort: R-25: 102.000 ptas. Pack: Toda la gama Clio: 45.000 ptas. Asiento trasero 1/3 y 2/3: Toda la gama Clio: 20.000 ptas. Llantas aluminio: Toda la gama Clio: 65.000 ptas. Precio con IVA incluido.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Carlos de Salamanca. Tel.: (91) 253 34 00.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes models like RR Silver Spirit, Bentley Eight.

ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Rover models like Metro LS Surf, Metro Advantage Sp, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro (toda la gama): 10.000 ptas. MG 2.0 y Metro (toda la gama): 16.834 ptas. Pintura metalizada: Rover 216 (toda la gama): 17.325 ptas. Aire acondicionado: Toda la gama Metro: 237.440 ptas. MG 2.0: 244.160. Rover 214 Si Sp, 214 GSi Sp y 216 GSi Sp: 182.600 ptas. Toda la gama Metro: 241.920 ptas. Techo eléctrico: Rover: 2.14 GSi Sp y 2.16 GSi Sp: 98.000 ptas. Dirección asistida: Rover 2.14 GSi Sp: 82.500 ptas. Precio con IVA incluido.

SAAB

Porsche-Saab España. Tel.: (91) 459 15 61.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Saab models like 900 1.3P, 900 1.4P, etc.

OPCIONES: Control automático de velocidad: 9000i T 16V y 9000i L, Saab Cdi y Cdi e: 21.000 ptas. ABS: 900i, 900 T 16V, 900 Cabrio, 900 T, 900T 16S, 9000i y Saab Cdi, Cdi E y Cdi S: 340.000 ptas. Aire acondicionado: 900i 16, 9000i, Saab Cdi y Cdi S: 188.000 ptas. Climatizador automático: 9000i, Saab Cdi, Cdi E y Cdi S: 334.000 ptas. Nivelación automática de la carrocería: 9000i, 9000 T 9000i T Airflow, Saab Cdi, Cdi E, Cdi S, Cdi T, Cdi T Top Line: 112.000. Cambio automático, 4 relaciones: 900i, 900i 900i 16V: 181.000 ptas. Cambio automático, 4 relaciones: 900i, 900i 900i 16V: 181.000 ptas. Saab Cdi, Cdi E, Cdi S y Cdi T: 322.000 ptas. Ordenador de viajes: Toda la gama 9000 y toda la gama 900: 63.000 ptas. Pintura metalizada: Toda la gama 9000 y Saab Cdi: 98.000 ptas. Asientos cuero: Toda la gama 9000, excepto el 900 Cabrio, toda la gama 9000 y los CD excepto el Cdi E: 166.000 ptas. Asientos delanteros ajustables eléctricos: Toda la gama 9000 y toda la gama Cdi: 275.000 ptas. Techo corredizo manual acoero: 900i y 900i 16V: 122.000 ptas. Techo corredizo eléctrico transparente: Toda la gama 9000 y toda la gama Cdi: 181.000 ptas. Sistema audio SAAB con radiocassette: Toda la gama 9000 y toda la gama Cdi: 253.000 ptas. Llantas de Aleación 15 radios: 900i, 900i 16V, 9000i y Saab Cdi: 144.000 ptas. Llantas de aleación radios cruzadas: 900i T y Saab Cdi T: 165.000 ptas. Kit de Suspensión: Toda la gama 900: 156.000 ptas. Volante deportivo: Toda la gama 900: 69.000 ptas. Pomo de madera: Toda la gama 900: 9.000 ptas.

SANTANA

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 27.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Santana models like Santana 2.5 DC, Santana 2.500 DL CC, etc.

SEAT

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Seat models like Marbella Special, Marbella Red, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los Marbella: 14.231 ptas. Los Ibiza y Málaga: 25.669 ptas. Precios con IVA incluido.

SKODA

Montalban, S.A. Tel.: (91) 248 89 77.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes models like 109 L8 Favorit, 130 L Favorit, 130 Rapid.

SUBARU

Nipmotor, S.A. Tel.: (91) 672 56 11.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Subaru models like Subaru Justy AWD, Coupé 1.8 GL AWD, etc.

SUZUKI

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 27.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Suzuki models like Swift GT, Swift 1.3 GL, Swift Sedan 1.6 GLX, etc.

TOYOTA

Nipauto. Tel.: (91) 429 97 84.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Toyota models like Corolla 1.6 FR back, MR2, Canry, Celica 2.0.

UMM

Montalban, S.A. Tel.: (91) 552 51 00.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Umm models like 100 DA Corto, 100 DT Corto, etc.

OPCIONES: Neumáticos y llantas: 75.040 ptas. Cabestrante eléctrico: 221.760 ptas. Techo doble: 53.760 ptas. Pintura metalizada: 31.920 ptas. Aire acondicionado: 226.240 ptas. Precio con IVA incluido.

VOLKSWAGEN

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Lists Volkswagen models like Polo Bunny, Polo Fox 1.3, Polo Twist 1.8, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los Marbella: 14.231 ptas. Los Ibiza y Málaga: 25.669 ptas. Precios con IVA incluido.

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 28.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat; 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air; 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye; 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat; 156.639 ptas. Todos los Corrado; 165.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet; 182.281 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD; 182.281 ptas. Todos los Passat y Corrado; 182.261 ptas. **Elevalunas Eléctricas:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV; 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV; 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD; 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 24.165 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos; 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio; 77.548 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V; 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV; 141.041 ptas. **Sprint TD 70 CV:** 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV; 59.702 ptas. Versiones Cabrio; 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV; 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16V y GTI-G 60; 331.000 ptas. Golf CLD; 357.000 ptas. Sprinter TD-70 CV; 359.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV; 341.998 ptas. Cabrio GL; 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V; 258.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio; 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Gol Cabrio GL; 48.981 ptas. Cabrio Quattro; 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quattro; 45.171 ptas. **Asiento Posterior Partido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio; 67.442 ptas. **Retriversores térmicos y eléctricos:** GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD; 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV; 43.952 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL; 14.373 ptas. **Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quattro; 51.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V; 117.144 ptas. **Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paquete opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km. litros/100 km	Precio total ptas.
VOLVO						
Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.						
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	13,74	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	156	7,9	12,27	1.807.708
360 GLT 3P*	1.966	118	181	10,5	15,09	2.349.489
360 GLT 4P*	1.966	118	181	10,5	15,09	2.523.718
360 GLT 5P*	1.966	118	181	10,5	15,09	2.442.539
440 GLT	1.721	106	183	9,1	13,06	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	16,35	2.841.754
460 I	1.721	106	180	8,8	12,82	2.902.338
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	15,56	3.386.434
480 ES*	1.721	106	186	9,0	13,90	3.381.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	14,22	3.766.364
244 GL	2.316	115	170	10,0	14,69	2.906.759
244 GLT	2.316	133	175	11,7	16,19	3.228.054
244 GL Diesel	2.363	82	150	8,8	10,18	3.038.808
245 GLT	2.316	133	170	10,0	14,69	3.055.719
245 GL Diesel	2.363	82	150	8,8	10,18	3.281.018
740 GL	2.316	117	165	12,8	17,20	3.195.663
740 GLE*	2.316	131	190	13,1	17,22	3.894.714
740 GLE I	1.986	121	185	10,5	15,17	3.505.024
740 GL Diesel*	2.363	82	168	11,2	11,58	3.571.759
740 TD Inter*	2.363	109	172	12,5	12,57	4.359.048
740 GLT	1.986	139	191	11,5	15,96	3.955.154
740 Familiar TD*	2.363	109	172	12,5	12,57	4.896.438
740 Familiar Inter*	1.986	160	195	11,8	16,25	5.273.190
740 Turbo 16 V	1.986	200	215	13,0	18,48	5.066.703
745 GLE	2.316	131	190	13,1	17,22	4.188.844
745 TD Inter	2.363	122	172	12,5	12,57	5.017.988
760 GLE Aut.	2.849	170	190	11,3	16,02	6.303.873
760 GLE Turbo D Inter*	2.363	122	172	10,5	11,39	6.584.738
760 T Inter*	2.316	182	206	12,3	16,59	6.881.694
780 Aut.	2.849	170	181	12,2	16,53	9.786.940

OPCIONES: Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 ptas. 240, 240 ranchera: 55.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros:** 240 y 240 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros y traseros:** 740, 745 State: 36.000 ptas. **Llan-**

tas de aleación: 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espejos retrovisores eléctricos:** 740, 745 State, 760: 31.000 ptas. **Tapicería cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulación del asiento del conductor:** 760: 100.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km. litros/100 km	Precio total ptas.
WARTBURG-TRABANT						
Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.						
Wartburg Berlina*	598	50	130	8,9	12,88	702.740
Wartburg Familiar*	598	50	130	7,4	11,01	794.520

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/km. litros/100 km	Precio total ptas.
YUGO						
Carslvia. Tel.: (91) 611 55 13.						
Yugo 45 A	903	45	135	8,0	10,77	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	135	8,0	10,77	912.688
Yugo 55 A	1.116	55	145	8,5	11,44	914.194
Yugo 55 AGL	1.116	55	145	8,5	11,44	1.111.259
Yugo 55 A LS	1.299	55	155	9,0	12,50	1.028.958
Yugo 55 AGLS	1.299	55	155	9,0	12,50	1.242.718
Florida 1.4	1.372	70	160	9,2	12,86	1.336.669

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GLS: 34.000 ptas. **Aleron porton:** Toda la gama: 13.600 ptas. **Aleron techo:** Toda la gama: 12.600 ptas. **Parrilla lavafaros:** Toda la gama: 20.000 ptas. **Volante de cuero:** Toda la gama: 18.500 ptas. **Elevalunas Eléctricas:** Toda la gama: 21.800 ptas. **Techo solar:** Toda la gama: 18.700 ptas. **Kit Tornillos Antirrobo:** Toda la gama: 4.200 ptas. **Reloj Digital:** 5.500 ptas. **Faldilla Yugo:** Toda la gama: 1.300 ptas. **Guanteras Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Toda la gama: 2.490 ptas. **Barra de remolque:** 15.200 ptas. **Alfombrillas Yugo:** Toda la gama: 5.300 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)



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

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
ALFA ROMEO								
Alfasud	—	—	—	—	—	430	400	360
Alfasud TL	—	—	—	—	650	480	440	390
Alfa 33	—	—	—	—	790	650	610	—
Alfa 33 CO	—	—	—	—	820	710	640	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.6 4x4	1200	1000	920	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.6 T.J.	1070	900	820	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1890	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1290	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	980	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1800	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 CV	1660	1580	1430	1290	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1390	1260	1140	980	780	—	—	—
Alfa 90 2.5	1590	1430	1260	970	—	—	—	—
Alfa 90 2.4 TD	1560	1430	1280	1080	870	—	—	—
Sprint Veloc	—	—	—	—	—	—	—	460 360
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	—	—
Sprint 1.7 CV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	1270	1180	1030	870	770	690	620	—
GTV 2.5	1620	1490	1300	1100	980	840	780	—
Alfetta QV	—	—	—	—	640	540	380	300
Alfetta TD	—	—	—	—	635	550	470	410
Guletta 1.8	—	—	—	—	470	410	370	—
Guletta 2.0	—	—	—	—	570	470	420	—
Spoiler 2.0 CV	1690	1520	1290	1060	900	730	660	—
184 Twin Spark	2200	1800	1700	1500	—	—	—	—
184 3.0 V6	2360	—	—	—	—	—	—	—
184 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
CITROËN								
2 CV	—	—	320	260	240	190	150	120
Dyane 8	—	—	—	—	—	170	130	100
Regata 70 S	—	—	—	—	370	310	260	190
Regata 70 ES	—	—	—	—	250	190	170	150
Regata 100 S	—	—	—	—	—	—	—	—
Regata 100 S ie	1130	950	860	780	—	—	—	—
Regata Weekend S ie	1190	1010	920	830	—	—	—	—
Regata Weekend DS	1290	1090	990	890	—	—	—	—
Regata Diesel 1.7	—	—	—	—	—	—	510	400
Regata Diesel 1.9	—	—	—	—	—	—	570	510
Regata DS Turbo	1160	990	890	790	—	—	—	—
Regata AbARTH 130 TC	—	—	—	—	—	—	960	880
Argenta 2.0 ie	—	—	—	—	—	—	720	590
Argenta Volumex	—	—	—	—	—	—	400	340
Argenta 2.5 D	—	—	—	—	—	—	465	330
Argenta TD	—	—	—	—	—	—	380	340
Croma CHT	1520	1290	1170	1050	—	—	—	—
Croma Duemila	2000	1690	—	—	—	—	—	—
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1390	—	—	—	—
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1580	—	—	—	—
Croma TD	1850	1570	1480	1260	—	—	—	—
Croma TDD	1820	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p	710	610	—	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p	780	650	—	—	—	—	—	—
AX TRE 5 p	830	680	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	890	700	630	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p	890	740	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	890	740	680	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p	920	790	—	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	—	—	—	—	—
AX GT 5 p	960	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD	700	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p	730	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD	740	—	—	—	—			

PRECIOS

PRECIOS

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Granada G16 2.0, Sierra 1.8, Sierra CL 1.8, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 280 E, 280 CE, 280 TE, 300 E, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Corsa City 1.0, Corsa Swing 1.0, Scorpia CL 2.0, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like A 112 Junior TC, A 112 LX, A 112 Abarth, Y 10 Fila, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 190 D, 200 D, 230 D, 250 D, etc.

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 205 Junior 3p, 205 XL, 205 XR, etc.

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R4 TL, R4 GTL, R4 TS, R4 TX, etc.

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Panda 35, Panda 45, Panda 40, etc.

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

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Polo Classic Bel Air, Polo Fox Diesel, Polo Classic CL D, etc.

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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like JAGUAR XJ6 4.2, XJ 12 Sovereign V12, XJS 3.6 Cabriolet, etc.

Copyright Motor 16, 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16, 1990. Prohibida su reproducción



ASÍ DA GUSTO

EL pasado día 26 de julio, cuando me encontraba en Sagunto, camino de Zaragoza, empezó a zumbear el rodamiento delantero izquierdo de mi Ford Escort.

A primera hora del día siguiente me dirigí a Autrasa, concesionario de Ford en Sagunto. Un señor muy amable me atendió y tras dar una vuelta en el coche me confirmó la avería pero me dijo que no podían atenderme porque tenían muchos coches en el taller, por lo que debería esperar hasta el día 31.

Ante esto, decidí probar en Manises. En Talleres Andrés tuvimos que esperar media hora a que almorzaran, tras lo que me dijeron que necesitaban el coche todo el día para arreglarlo. En Quart de Poblet, en Autos García y Díaz, sucedió lo mismo.

Ante esta situación decidí comprar el kit de rodamientos y cambiarlo en cualquier taller. Pero el dependiente no sabía cuál era el kit y me pidió que le llevara una muestra.

Desesperado, paré en el primer taller que me encontré, y que no pertenecía a Ford. Aquí me atendieron rápidamente y en tan sólo una hora habían solucionado el problema.

En definitiva, felicidades a los concesionarios oficiales Ford por su «buen» trato al cliente y su «eficacia y rapidez» en las reparaciones.

Alberto Arcos
Zaragoza

CURIOSIDADES FERRARI

ME gustaría saber cuáles fueron las doce primeras victorias para Ferrari en Fórmula 1 y las tres últimas victorias del canadiense Gilles Vi-

lleneuve antes de fallecer trágicamente en Zolder.

Cristóbal Botanch
Lérida

R.- La primera victoria de la escudería del cavallino tuvo lugar el 14 de julio de 1951 en Inglaterra con González a los mandos del Ferrari 375. Posteriormente sería Ascari quien obtendría sendas victorias en Alemania e Italia el 29 de julio y el 16 de septiembre de 1951.

Taruffi sería el encargado de lograr con el Ferrari 500 la cuarta victoria para Ferrari en Suiza el 18 de mayo de 1952.

Las ocho victorias siguientes las obtendría de nuevo Ascari con el Ferrari 500. Las fechas y los circuitos de estas ocho victorias son los siguientes:

El 22 de junio de 1952 en Bélgica, el 6 de julio de ese año en Francia, el 19 de julio de ese mismo mes en Alemania, el 3 de agosto en Alemania, el 17 de agosto en Holanda, el 7 de septiembre en Italia, el 18 de enero de 1953 en Argentina y el 7 de junio de ese año en Holanda.

Gilles Villeneuve obtuvo sus tres últimas victorias el 7 de noviembre de 1979 en Estados Unidos con el Ferrari 312 T4, el 31 de mayo de 1981 en Mónaco y el 21 de junio de ese mismo año en el madrileño circuito del Jarama,



**VEHICULOS
PARA DISMINUIDOS**

DESEARIA que me dijeran si una persona con minusvalía física tiene alguna ventaja al comprarse un coche.

Francisco Navacerrada
Madrid

R.- El artículo 36 del Real Decreto-Ley 7/1989, de 29 de diciembre, de medidas urgentes en

materia presupuestaria, financiera y tributaria (BOE nº 313), ha modificado el artículo 29 de la Ley reguladora del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Según esta nueva Ley, las entregas de vehículos adquiridos por minusválidos, a partir del 1 de enero de 1990, tributan al tipo del 12 por ciento por el Impuesto sobre el Valor añadido.

La aplicación del mencionado tipo impositivo no está subordinada a la potencia fiscal del vehículo ni a ningún acondicionamiento técnico del mismo.

La nueva regulación tampoco exige que el vehículo sea conducido por el beneficiario ni, en consecuencia, que éste deba estar en posesión del correspondiente permiso de conducción.

Las únicas limitaciones previstas se refieren al periodo de cuatro años de carencia entre dos adquisiciones consecutivas y para la transmisión del vehículo al tipo impositivo general.

La aplicación del 12 por ciento requerirá el reconocimiento del derecho del adquirente en la forma determinada reglamentariamente, previa certificación de la invalidez por el Instituto Nacional de Servicios Sociales, INSERSO, y en Cataluña del ICASS.

Para mayor información puede dirigirse a los siguientes teléfonos del Ministerio de Hacienda: en Madrid (91) 535 36 25, y en Barcelona (93) 323 56 66.

PREMIOS MOTOCICLISTAS

TENGO interés en saber las cantidades económicas que percibe un piloto por la obtención de la victoria en un gran premio motociclista.

Antonio Polo
Madrid

R.- Los premios en metálico que tiene establecidos la FIM se pagan en francos suizos y varían dependiendo de la categoría en que se obtengan. Así, el vencedor en 500 cc recibe aproximadamente 1.410.000 pesetas, mientras que el segundo gana 1.050.000 pesetas, y el tercero 810.000 pesetas.

En el cuarto de litro el vencedor recibe 810.000 pesetas, el segundo 625.000 pesetas y el tercero 480.000.

En 125 cc el primer clasificado se lleva 545.000 pesetas, el segundo 430.000 y el tercer clasificado 330.000 pesetas.



L-COMPO 005-SERIES
Belleza Definida por Luxman en
Terminos de Circuitería, Visión,
y lo Más Importante de Todo,
Sonido Inolvidable

LUXMAN
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
MUSICOM SA
Francisco Vila, 8/9
Nave 11-17 POLIGONO CAN MAEL
71 091 635 22 12 Fax: (01) 676 36 52
08190 SANT CIGDAL DEL VALLES (Barcelona)
Deposito Postal
Apto. Correo 752
08190 SANT CIGDAL DEL VALLES (Barcelona)



VOLVO 940 Y 960

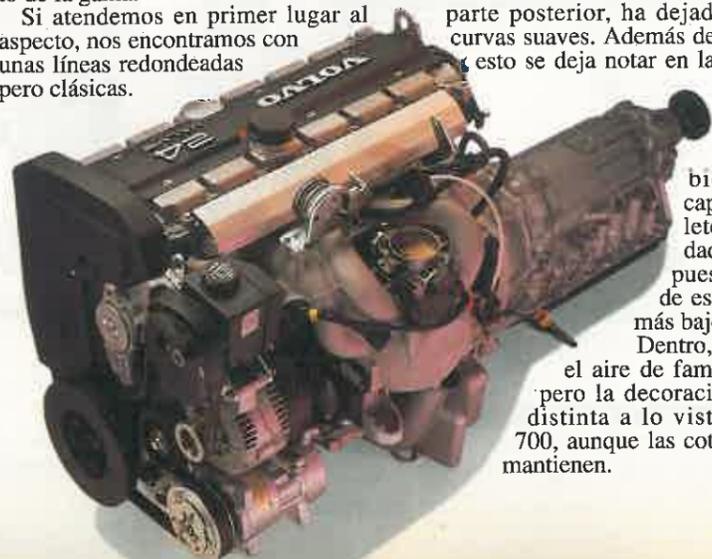
CON LA MIRADA EN EUROPA

Volvo ha reaccionado y se ha dado cuenta de que además del mercado americano, existen otros. Después de casi una década volcados en satisfacer al poderoso cliente americano, los dirigentes de la marca sueca se han dado cuenta de que el mercado europeo, es su terreno natural.

Victor Piccione
Enviado especial

LA nueva serie 900 es un claro compromiso entre lo que gusta al público americano y lo que exige el conductor europeo. Estos nuevos Volvo nacen como evoluciones de los serie 700, de lo cuales heredan muchas características, pero incorporan otras muchas propias, que los sitúan en lo más alto de la gama.

Si atendemos en primer lugar al aspecto, nos encontramos con unas líneas redondeadas pero clásicas.



Los Volvo 960 y 940 siguen siendo unos perfectos coches de tres volúmenes, con el maletero y el motor claramente diferenciados del resto de vehículo. En la parte delantera, el aire de familia obliga a fijarse mucho para descubrir de qué modelo se trata, mientras que de perfil o mirando desde atrás, la nueva caída, más progresiva, de la luneta posterior hace que la línea cambie radicalmente. Aquella polémica dureza de líneas que caracterizaba a los Serie 700, sobre todo en la parte posterior, ha dejado paso a unas curvas suaves. Además de en su aspecto, esto se deja notar en la aerodinámica, y el coeficiente de penetración, es ahora de 0,36. También mejora la capacidad del maletero y la facilidad para cargarlo, puesto que el borde es ahora bastante más bajo.

Dentro, salta a la vista el aire de familia de la casa, pero la decoración es bastante distinta a lo visto en los serie 700, aunque las cotas interiores se mantienen.

CLASICO EUROPEO

Las nuevas formas de los serie 900 suponen un regreso a los gustos del conductor europeo, que no llegó a asimilar la rectitud de los serie 700 que, sin embargo, hicieron furor en el nuevo continente.



FICHA TECNICA

	940 GLE	940 TURBO	960	960 TURBO 16 V.
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	Cuatro en línea	Cuatro en línea	Seis en línea	Cuatro en línea
Cilindrada (c.c.)	1 986	2 316	2 922	1 986
Arbol de levas	Doble, en cabeza	Uno, en cabeza	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Iny. electrónica y turbo	Inyección electrónica	Iny. elec. turbo, intercool
Compresión	9,7 a 1	8,7 a 1	10,7 a 1	8,2 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	139 CV (102 Kw)/6 000	165 CV (121 Kw)/4 800	204 CV (150 Kw)/6 000	190 CV (140 Kw)/5 300
Par máximo / 1 p.m.	18,4 Mkg (181 Nm)/4 800	26,9 Mkg (264 Nm)/3 450	27,2 Mkg (267 Nm)/4 300	29,0 Mkg (296 Nm)/2 960
TRANSMISION				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 4 vel y overdrive	Manual, 4 vel y overdrive	Automática, de 4 veloci.	Manual, 4 vel y overdrive
DIRECCION				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,9	9,9	9,9	9,9
FRENOS				
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS
SUSPENSIONES				
Delantera	Columnas McPherson	Columnas McPherson	Columnas McPherson	Columnas McPherson
Trasera	Eje de Dion	Eje de Dion	Eje multibrazo	Eje multibrazo
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	—	—	1 570	—
Largo/ancho/alto (mm)	4 870/1 750/141	4 870/1 750/141	4 870/1 750/141	4 870/1 750/141
Capacidad del depósito (l)	60	60	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	—	9,0	8,9	8,0
Velocidad Máxima (km/h)	—	200	213	213
Consumo Urbano (l/100 km)	—	12,6	13,2	12,0
A 90 km/h (l/100 km)	—	7,6	7,3	7,6
A 120 km/h (l/100 km)	—	10,1	—	9,9



VOLVO POLAR
Bajo este sugestivo nombre, se comercializa a partir del 15 de octubre una versión del Volvo 240 familiar, con un motor de 116 caballos y equipado con aire acondicionado, suspensión autonivelable Nivomat, dirección asistida y un completo equipamiento de confort, al precio de 2.700.000 pesetas.

En lo que se refiere a la parte oculta, la mecánica, lo más destacable es el moderno motor de seis cilindros con culata de 24 válvulas, que está destinado a mover la versión más alta del 960. Este motor de aleación ha sido diseñado para responder a dos exigencias fundamentales: fiabilidad y suavidad de funcionamiento. Para hacer su tamaño más compacto, se ha recurrido a una carrera del pistón larga, que también favorece la respuesta del motor a bajo régimen. Este motor ha sido pensado

para que salvo las operaciones de cambio de aceite, no se tenga que realizar ninguna intervención hasta los 200.000 kilómetros. Entre los aspectos más destacables está el sistema de gestión electrónica del motor con encendido directo, mediante una pequeña bobina en cada una de las bujías.

A la vez que se ha diseñado este motor, se ha desarrollado una caja de cambios automática de cuatro marchas, con un control electrónico, que permite elegir

AL VOLANTE



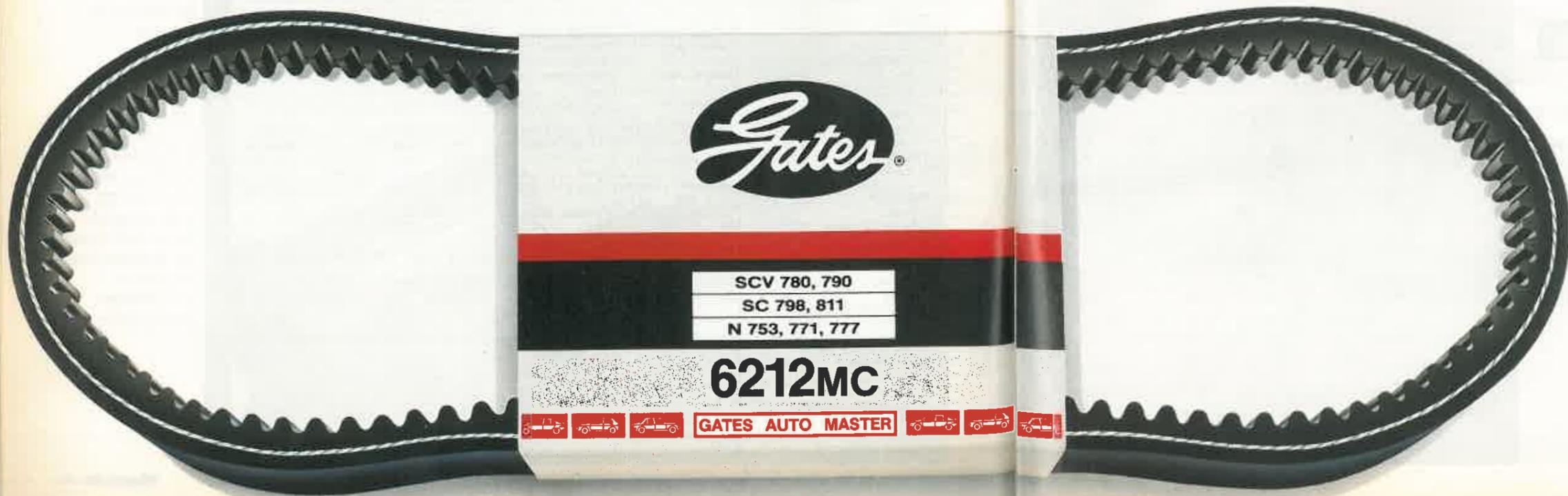
NOVEDADES A TONO
En el interior también se aprecia la mano de los diseñadores suecos, que en este caso han sido más conservadores que en el exterior.

entre tres modalidades de uso: económico, deportivo e invierno. Además, esta caja de cambios permite retener en las bajadas con sólo levantar el pie del acelerador. Como es lógico, un coche de este porte, incorpora sistema antibloqueo ABS de origen Bosch, dirección asistida y todo un completísimo equipamiento. El eje posterior es de tipo multibrazo en el 960 y de eje tipo de Dion en el 940.

Para España, la gama 900 se compone de seis versiones que van desde el mode-

lo 940 GLE con motor de cuatro cilindros y que desarrolla 139 caballos hasta el 960 24V. También habrá una versión con cambio manual de cuatro marchas con overdrive, pero que dispone de un motor de cuatro cilindros, con 16 válvulas y turbo. Los precios van desde 3.975.000 pesetas del GLE, hasta los 6.250.000 pesetas del 24 V. También hay dos 940 familiares, con motores atmosférico y Turbo. Su fecha de comercialización es el 15 de octubre. ○

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

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



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

HONDA CRX

ALGO MAS QUE MERA ESTETICA

NO son frecuentes los pequeños coupés de carácter deportivo; sin embargo, en los últimos años, parece que retorna esta moda, con una oferta cada día más interesante. Por parte japonesa, Honda nos propone su CRX, un coche que hace dos años sufrió una profunda remodelación y que en este tiempo se ha ganado la aceptación en muchos países europeos. En España se vende a un precio interesante, poco menos de 3 millones, lo que le permite competir con coches como el Volkswagen Corrado, por citar un coche típico, aunque de concepción más reciente.

Como es habitual entre los nipones, el CRX utiliza un motor de 16 válvulas, con una cilindrada de 1.600 centímetros cúbicos, del que destacan algunos aspectos. En primer lugar, el que esté fabricado todo él en aluminio, por lo que resulta muy ligero y de fácil disipación térmica. Esto le permite obtener una elevada potencia específica (por encima de los 80 caballos por litro) sin que apreciablemente se resienta su fiabilidad.

Un segundo aspecto del motor es su carrera larga. Frente a la moda de los motores «supercuadrados», el Honda retorna al pasado. El resultado es una cifra excelente de par (buscando darle el brío que tradicionalmente no tienen los motores de cuatro válvulas por cilindro) frente a una cierta dificultad a la hora de subir de vueltas, que también se compensa por su generosa admisión. El resultado es bastante bueno, porque el motor es brillante y de consumos contenidos. Es verdad que sigue siendo algo perezoso a regímenes por debajo de 3.500 r.p.m., pero tampoco podemos olvidar que se trata de un 1.600 atmosférico y para esta cilindrada, sus resultados son más que aceptables. Mencionar también que el sistema de inyección está gestionado por un sofisticado sistema electrónico-informático, tema éste en el que los motoristas de Honda han sabido aprovechar su experiencia de siete años en Fórmula 1.

Otro aspecto destacable es el estudio de las suspensiones. Los diseñadores no han dudado en sacrificar parte de la habitabilidad para poder alojar unas suspensiones elaboradísimas y de notable complejidad. Con muelles como elemento elástico (nada de ejes torsionales, tan del gusto germano), recurren a un doble triángulo en cada rueda, definiendo un movimiento en las ruedas que mantiene siempre las caí-

Desde hace ya bastantes meses, hemos comenzado a ver por nuestras calles y carreteras, un pequeño coche deportivo que está llamando poderosamente la atención. Se trata del Honda CRX, un pequeño coupé, movido por un motor de 130 caballos, que ofrece toda la calidad que el líder de la Fórmula 1 es capaz de dar.

VIRTUDES

- Estética muy atractiva
- Calidad de terminación
- Comportamiento noble

HONDA CRX
PRECIO: 2.970.487 PTAS

- Dirección lenta
- Motor bastante ruidoso
- Plazas traseras inutilizables

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cada cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.579 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 milímetros. Carrera: 90 milímetros. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 130 caballos (96 Kw) a 6.800 revoluciones por minuto. Par máximo: 14,6 mkg (143 Nm) a 5.700 revoluciones por minuto. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible utilizado: Gasolina super y sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de 5

velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico.

DIRECCION: Sistema: cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con doble triángulo y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con doble triángulo y amortiguador independiente.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 VR 14. Llantas de 5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 910 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio.....	7,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	5,9
En conducción rápida.....	12,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	8,8
A 140 km/h de crucero.....	9,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	7,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	585

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	203,5
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....		16,4
1.000 m salida parada.....		30,0
De 0 a 100 km/h.....		8,6
Recorriendo (metros).....		149
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		33,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		35,6
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		9,8
recorriendo (metros).....		281
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		12,1
recorriendo (metros).....		354

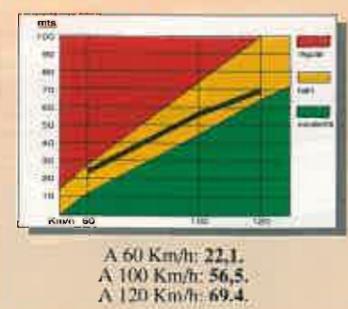
EQUIPAMIENTO

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

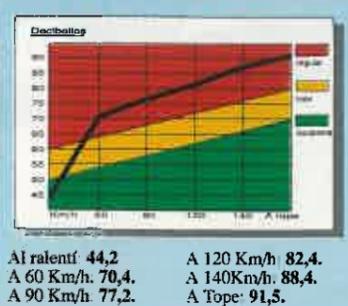
OPCIONES:

No dispone de opciones ya que se trata de una importación cerrada.

FRENOS



SONORIDAD



PENETRACION AERODINAMICA

El CRX ofrece una de las mejores soluciones aerodinámicas de su categoría, con un CX de 0,30. El motor, situado transversalmente, delante, está todo él construido en aleación ligera e incorpora una culata de 16 válvulas.

das originales y los avances del pivote. El resultado es excelente, mejor en el tren trasero, que se muestra impávido a las fuerzas centrífugas sin necesidad de neumáticos superanchos. Con unos corrientos 185 (en perfil 60) se obtiene un comportamiento muy superior al de otros coches con una medida más ancha. El tren delantero no está mal resuelto, pero existe una pizca de descompensación (por la bondad del trasero) que hace que el coche tenga un comportamiento ligeramente subvirador, pero siempre muy fácil de controlar y dentro de unos parámetros de calidad muy elevados. Por si fuera poco, las suspensiones proporcionan un elevado grado de confort.

Frente al confort de suspensiones, no lo es tanto el del puesto de conducción, ya que el techo es demasiado bajo y hay que conducir algo tumbado para que el pelo no roce contra el guarnecido. Posiblemente el techo practicable tenga parte de culpa, ya que siempre baja el plano algunos centímetros. La visibilidad no es buena, especialmente hacia atrás. Para mejorarla se ha recurrido a hacer transparente la parte del portón que cierra el maletero, pero no es suficiente.

Como en todos los coches muy aerodinámicos (el CRX tiene un CX de 0,30, que es una cifra excelente para este tamaño), es difícil lograr una buena ventilación, pero dispone de serie de un equipo de aire acondicionado muy eficaz que además no roba demasiada potencia, aunque se nota cuando rodamos en ciudad a bajo régimen.

El resto de aspectos mecánicos merecen una buena calificación. Los frenos, con discos ventilados delante y macizos detrás, no tienen el menor reparo. La dirección, sin asistencia, resuelve la posible dureza con una desmultiplicación enorme: nada menos que 4 vueltas del volante entre topes. En terrenos muy sinuosos, si queremos conducir deprisa, hay que mover las manos más que un director de orquesta, pero al menos no es fatigosa.

La caja de cambios es de una suavidad típica en los coches japoneses. Los desarrollos son demasiado cortos en las tres primeras marchas, por lo que hay que tener cuidado con las reducciones. Por ejemplo, para meter tercera hay que vigilar el cuentavueltas porque si estamos por encima de 130, corremos el peligro de poner el motor cerca de 6.000 vueltas.

LA LLANTA



DISEÑO R-16

Aplicaciones:

- AUDI
- BMW
- FIAT
- FORD
- LANCIA
- OPEL
- RENAULT

RONAL®

RONAL IBERICA, S.A.

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



INTERIOR ESPARTANO
Contrariamente a lo que es habitual en los coches japoneses, el CRX no es un catálogo de gadgets; es más, resulta incluso escaso en lo que a instrumentación se refiere. Las plazas traseras son puramente simbólicas. Los asientos, cómodos y bastante envolventes.



Hay un sistema de corte de inyección, pero la longevidad del motor se acaba resintiéndose.

A cualquier coche deportivo que se precie se le exige que, al menos supere los 200 kilómetros por hora; otra cosa es la responsabilidad de rodar a estas velocidades. En este sentido, el CRX cumple, porque su velocidad máxima es de 203 km/h, que alcanza a 6.500 rpm. En condiciones favorables llega a los 215 km/h, justo en el corte de inyección. Nos referimos a terreno descendente o con fuerte viento a favor. Tampoco son malas las cifras de aceleración y recuperación. No es la brillantez del motor la responsable de estos valores, sino unos desarrollos muy cortos y muy «cerrados» sobre la tercera velocidad.

Estos desarrollos, favorables para estos aspectos, son culpables de que el ruido en el interior del habitáculo sea elevado. Al menos es un ruido bronco, no del todo desagradable, que recuerda un poco a los viejos coches deportivos de los años 60.

Pese a estos desarrollos de cambio cortos y contra lo que pudiese parecer, los consumos no se resienten demasiado. Ni siquiera en ciudad, donde bajar de los 8 litros es todo un récord para un coche que pretende (y lo es) ser deportivo. El promedio, de 7,1 es verdaderamente magnífico y, al precio al que los especuladores de las multinacionales del petróleo nos han puesto la gasolina, es todo un acierto.

Resumamos esta historia. Nos encontramos, en el CRX, con un coche muy interesante. Un coche que, en primer lugar,

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Como la gran mayoría de los motores de 16 válvulas, es perezoso a regímenes bajos.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Excelente su suavidad de funcionamiento, sus desarrollos son adecuados para su carácter
TRANSMISION	Buena	Muy silenciosa, no da tirones y no se aprecian pérdidas de tracción.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Medio	El techo, demasiado bajo, condiciona la postura. No hay demasiada visibilidad hacia atrás.
CLIMATIZACION	Buena	Escasa ventilación, pero aire acondicionado de serie y de mucha eficacia.
SONORIDAD	Mejorable	Los desarrollos cortos y el reducido tamaño no favorecen el silencio de funcionamiento.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Mejorable	Sin ningún tipo de asistencia y 4 vueltas entre topes, no es dura, pero es lenta
FRENOS	Bien	Los discos ventilados delanteros y el escaso peso le hacen frenar bien. No hay ABS.
SUSPENSION	Excelente	La comodidad no está reñida con un comportamiento muy noble y muy sobrio.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Mala	No se pretende ofrecer un coche espacioso. Las plazas traseras son sólo testimoniales.
MALETERO	Reducido	Con muy poca capacidad y con un plano de carga muy bajo.
CALIDAD	Excelente	La marca Honda es posiblemente la que construye los coches mejores de Japón.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Razonable	Superar los 200 km/h es normal en este tipo de coche, pero tampoco es para presumir.
ACELERACION	Buena	Los desarrollos cortos hacen olvidar la pereza a bajo régimen.
RECUPERACION	Regular	Lo mismo que en el apartado anterior. El valor máximo de par se obtiene muy arriba.
ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Si tenemos en cuenta su carácter deportivo, los consumos son aceptables.
EQUIPAMIENTO	Mejorable	Faltan algunos elementos de instrumentación y otros, como la servodirección.
PRECIO	Razonable	Caro en términos absolutos, no lo es en comparación con otros modelos competidores.

FRENTE A SUS RIVALES

No hay verdaderamente aún mucho dónde elegir. Especialmente si no queremos pasar del tamaño de 4 metros. Frente al Honda CRX encontramos un rival de mucho cuidado, como el Volkswagen Corrado y otro de gran prestigio como el Volvo 480. El primero, en su versión de 136 caballos, es sensiblemente más caro, ya que a los 3,5 millones largos hay que añadirle el aire acondicionado, por lo que casi supera en un millón al Honda y no creemos que, apartado a apartado, le supere, excepto en velocidad punta. En cuanto al Volvo, aunque ahora es algo más barato, también se escapa de precio y su motor turbo, aunque más espectacular en aceleración, tampoco es mucho mejor si tenemos en cuenta que es menos potente y ligeramente menos performante.



proporciona la distinción que sólo los automóviles de escasa difusión ofrecen. En segundo lugar, una calidad fuera de toda duda: Honda es hoy por hoy el fabricante japonés más acreditado (junto con Mazda) y sus productos no tienen nada que envidiar a los grandes mitos de calidad europeos. Finalmente, el CRX nos ofrece un verdadero comportamiento deportivo, rápido, ágil y eficaz, fácil de conducir y razonablemente cómodo.

En la balanza contraria, ya que todo tiene que tener sus «peros», el Honda es un coche con unas plazas traseras que apenas nos sirven para salir de un apuro, pero que no son recomendables para nadie que pase de los 40 kilos y 1,50 de estatura en un viaje que supere la media hora de duración. Tampoco el maletero es su plato fuerte, ya que a su poca capacidad, hay que añadir que cargar un bulto pesado es incómodo, porque la plataforma está muy baja.

Y una vez más habrá que tranquilizar a los posibles compradores sobre el servicio postventa de las firmas japonesas. No pueden garantizar maravillas, pero tampoco son peores que los que ofrecen la mayoría de las marcas.

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 3,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 82 07. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 10 puntos.

INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS



Comunidad de Madrid



Consejería de Economía. Dirección General de Industria Energía y Minas.

¿SU VEHICULO ESTA MATRICULADO ENTRE 1.981 Y 1.983?

¿o es matrícula anterior a M 4802 FS?

Se le recuerda que, de acuerdo al Real Decreto 2344/1985, está obligado a pasar la primera inspección periódica durante el año 1.990.

¿ESTA MATRICULADO ANTERIORMENTE Y AUN NO HA PASADO LA I.T.V.?

Se le recomienda que la pase cuanto antes. Los Centros ITV no le van a sancionar, pero sí Vigilancia de Tráfico si no lo hace.

EN LOS 12 CENTROS I.T.V. DE LA COMUNIDAD DE MADRID

TELEFONO

- ITV ARGANDA, Ctra. N-III, Km. 25,2 871 41 14
- ITV COSLADA, Ctra. N-II, Km. 15,4 672 80 48
- ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4 695 86 58
- ITV LAS ROZAS, CTRA. N-VI, Km. 20,4 637 71 61
- ITV LEGANES, Pol. Ind. San Butarque 688 50 46
- ITV LOZOYUELA, Ctra. N-I, Km 66,6 869 42 12
- ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41 865 05 91
- ITV PARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1 698 26 12
- ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23 803 11 93
- ITV S. SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra. N-I, Km. 23,5 652 71 77
- ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km. 38 851 16 87
- ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km. 48,3 874 53 63

SIN AGLOMERACIONES, SIN TIEMPO DE ESPERA, TRANQUILAMENTE

en horas de 8 a 20 ininterrumpidamente
Sábados de 8 a 13



¡Para su seguridad!

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



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

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



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



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

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



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



PIONEER

PEUGEOT 605 SV TD CONTRA CITROËN XM TD

INCANSABLES VIAJEROS

PRUEBA

Motor 16

Con un peso de casi tonelada y media y una velocidad máxima cercana a los 200 kilómetros por hora, muchos dudarian que un automóvil fuese capaz de gastar una media de apenas 5 litros sin saltarse las limitaciones de velocidad y de recorrer bastante más de 1.000 kilómetros con un depósito de gasoil. El nuevo Peugeot 605 TD y el Citroën XM TD son capaces de esto y de mucho más.

POR una cantidad cercana a los 4 millones de pesetas, se puede uno comprar un todo terreno de alto nivel, un deportivo con tracción total o un descajable de lo más llamativo. Pero hay un grupo cada vez más numeroso de usuarios que necesitan un vehículo amplio, lujoso, que gaste poco y ande mucho y que sobre todo sea un incansable viajero. Para ellos, marcas como Peugeot y Citroën fabrican automóviles como los de nuestra prueba: el 605 y el XM Turbodiesel. La comercialización

VIRTUDES

- Mecánica brillante
- Habitabilidad
- Precio

PEUGEOT 605 SV TD
PRECIO: 4.149.000 PTAS.

- Dirección muy asistida
- Tacto del freno
- Cambio áspero y ruidoso

DEFECTOS

VIRTUDES

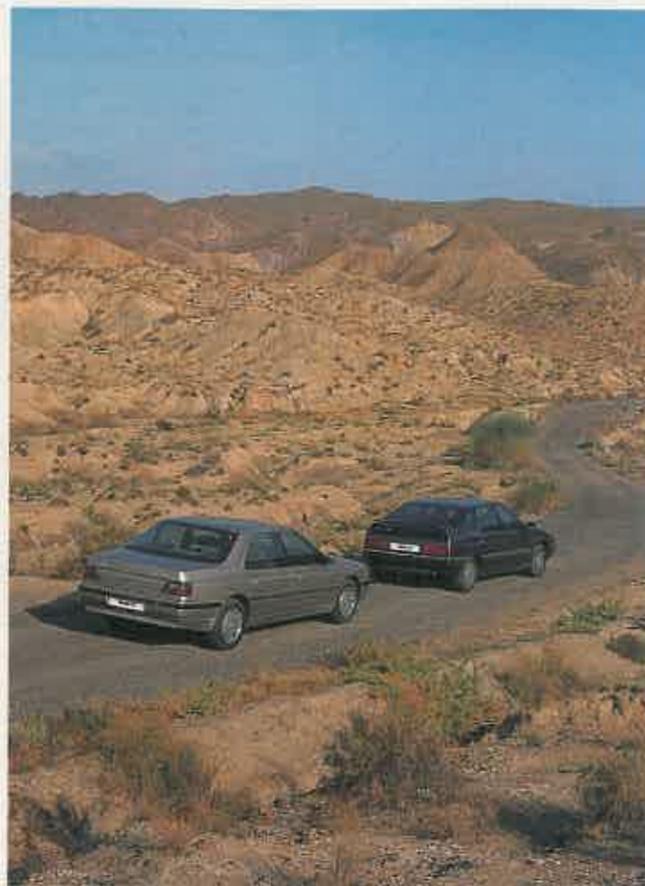
- Mecánica brillante
- Capacidad del maletero
- Confort de marcha

CITROËN XM TD
PRECIO: 4.034.010 PTAS.

- Cambio áspero
- ABS opcional
- Rumorosa

DEFECTOS





HASTA EL FIN DEL MUNDO
Su bajo consumo y su excepcional mecánica diesel pueden llevarles sin problemas.

inminente por parte de Peugeot de un 605 con el mismo motor turbodiesel del XM, nos ha dado pie a enfrentar a los dos miembros más grandes y lujosos del grupo PSA. Dos vehículos que comparten la mecánica pero que son, como veremos más adelante, totalmente distintos en otros aspectos de vital importancia.

El nuevo motor diesel de tres válvulas por cilindro estrenado en los XM, coloca

a este tipo de vehículos en un nivel superior dadas sus prestaciones, su alegre carácter y su facilidad para subir de vueltas gracias a un turbo Mitsubishi que rinde a la perfección. Este es muy progresivo y el conductor, aunque escucha su silbido a partir de las 1.500 vueltas, nota de verdad su ayuda más efectiva a partir de las 2.000 revoluciones.

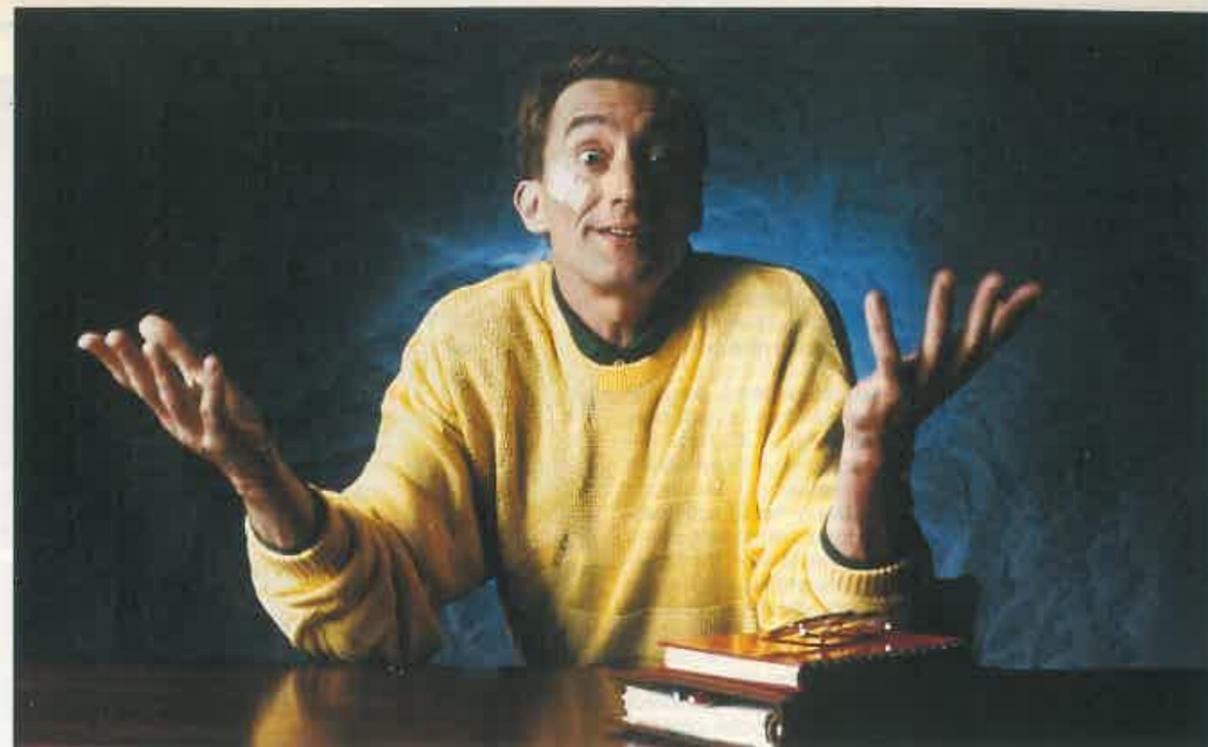
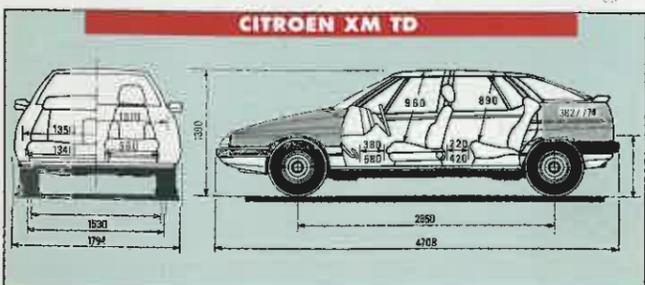
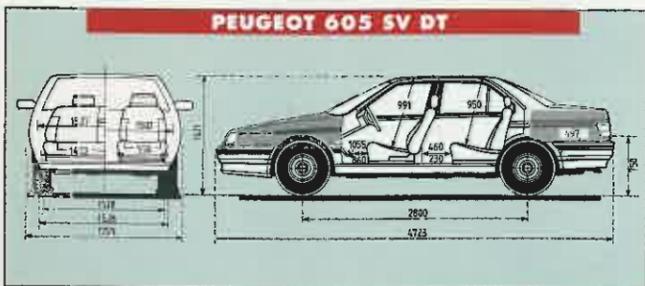
En alta, esta brillante mecánica de 110 caballos proporciona idénticas alegrías mientras que el conductor juega además con un factor determinante, un consumo exiguo que anima a pisar el acelerador con una mayor alegría.

Las prestaciones son bastante llamativas para tratarse de vehículos movidos por un carburante cada día más barato, aunque un mayor peso del 605 ha penalizado ligeramente unas cifras que en cualquier caso nos parecen del todo suficientes.

Los alicientes siguen llegando y una vez dentro del coche, resulta que el sonido a diesel ha quedado amortiguado de una manera tan efectiva que sólo los más detallistas descubren su verdadera identidad. En este punto destaca el Peugeot, en el que se ha realizado una excelente insonorización aparte de contar con una amortiguación especial en el motor que evita vibraciones y ayuda a aumentar el confort de marcha. El sistema funciona suspendiendo la mecánica en cada uno de sus extremos por una cuña hidro-elástica rellena de líquido y bajo presión, en combinación con los amortiguadores impide al motor transmitir al habitáculo cualquier movimiento superior al normal.

En el Citroën, la suspensión hidroneumática también amortigua gran parte de

FICHA TÉCNICA		
	605 TD	XM TD
MOTOR		
Disposición	Delantero transv	Delantero transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.088	2.088
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	3
Alimentación	Iny. mecánica, turbo	Iny. mecánica, turbo
Compresión	21,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	110CV(80Kw)/4 300	110CV(80Kw)/4 300
Pai máximo / 1 p.m.	25,3 mkg / 2 000	25,3 mkg / 2 000
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 veloc.	Manual, 5 veloc.
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,6/15,1/23,5	8,6 / 15,1 / 23,5
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	33,3/43,6	33,3 / 43,6
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,9	2,9
Diámetro de giro (m)	12,0	12,5
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Bendix (de serie)	Bendix (opcional)
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Dobles triángulos	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 6,5X15	Aleación 5,5 X 15
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.430	1.380
Capacidad del depósito de combus	80	80



«ESTOY PARADO EN EL SEMÁFORO.
VIENE UN TÍO POR DETRÁS Y ¡BUMBA!
ADIÓS COCHE.»
«Y AHORA, ¿QUÉ?»

Ahora, Multinacional Aseguradora

Soluciones concretas a sus problemas concretos.

Seguros amplios, rápidos, eficaces.

Servicio impecable.

Así, sencillamente así, aseguramos

lo que para nosotros tiene mayor valor:

la satisfacción de nuestros asegurados.



MULTINACIONAL ASEGURADORA

Seguros en efectivo.

SEDE SOCIAL: Calle Doctor Ferrán, 3 y 5 - Tel. 204.00.12 - Fax 280.22.82 - 08034 Barcelona

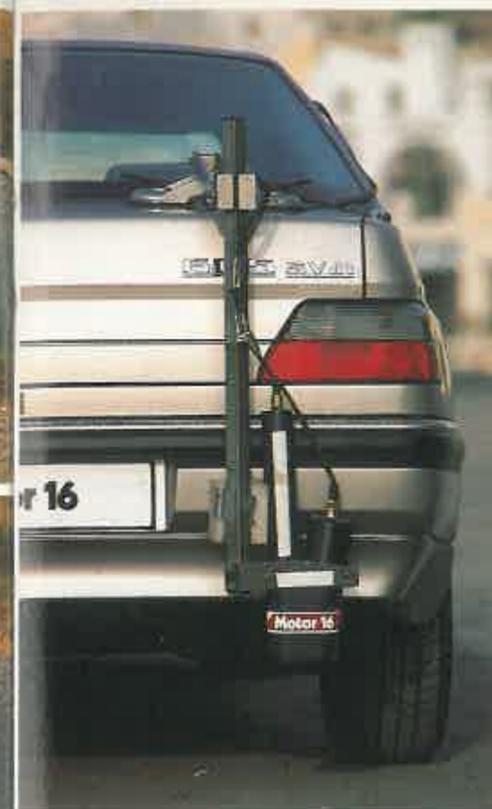
esas vibraciones, aunque el aislamiento del habitáculo ha sido menor.

En el aspecto dinámico la elasticidad del 12 válvulas permite una utilización menor del cambio, a lo que hay que sumar unos desarrollos perfectamente adecuados a la capacidad del motor, por lo que se aprovecha mucho más cada marcha.

En ambos modelos la palanca se maneja con precisión aunque el cambio del Peugeot nos ha parecido más áspero y ruidoso.

El cliente de cualquiera de los dos modelos se va a encontrar con unos frenos muy efectivos pero carentes del tacto habitual. Son muy sensibles y de recorrido extremadamente reducido por lo que en las primeras frenadas y hasta acostumbrarse hay que tener en cuenta este punto si no se quiere salir por el cristal delantero. El Peugeot lleva antibloqueo Bendix de serie mientras que en el Citroën esta opción se paga aparte.

Estos dos grandes vehículos se conducen con la facilidad de un utilitario. Son manejables en ciudad gracias a la dirección asistida y a los dos espejos exteriores. En carretera ocurre lo mismo realizando una conducción relajada, la cual, sin duda, realizarán una buena parte de los clientes de estos salones rodantes. Pero también es cierto que el conductor de un turbodiesel se supone que viaja mucho y además le gusta hacerlo rápido. El XM y su suspensión «inteligente» tiene enmorado a más de uno. No cabe duda de que el sistema es efectivo, con sólo deslizar un botón la suspensión alcanza una rigidez constante que permite abordar las curvas más cerradas con seguridad, a es-



INSEPARABLE
Nuestro Corveit siempre al pie del cañón. En dos vehículos tan parecidos mecánicamente su ayuda fué inestimable.

tas alturas el Citroën tiende a un comportamiento subvirador fácilmente controlable. En posición «Sport», los pasajeros pierden algo de comodidad en favor de un comportamiento mejor. En «Automático» un microprocesador calcula todo en décimas de segundo.

En cualquier caso, las oscilaciones de la carrocería (cambios de rasante, frenazos, terreno bacheado) debido a este tipo de suspensión, pueden ser la única pega que encuentre el conductor.

El Peugeot 605 TD no cuenta en ninguno de sus acabados diesel con suspensión «inteligente» pero la verdad es que tampoco le hace mucha falta. Un excelente chasis unido a un conjunto de suspensiones eficaz provocan un comportamiento intachable (viene de familia).

Realizando un tipo de conducción alegre, el 605 también se presenta subvirador aunque al levantar el pie, sin carga sobre el eje trasero, la zaga tiende a flotar y deslizar hacia la salida de la curva. Absorbe con mayor dificultad que el XM los baches (lo notan sobre todo los pasajeros) pero en general su comportamiento es más homogéneo.

También hay que decir que la dirección en el Peugeot es tan sensible que en curvas lentas (menos de 50 kilómetros por hora) apenas se tiene tacto sobre el asfalto, por lo que la sensación es bastante incómoda. En autopista y cuando la veloci-

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	605 TD	XM TD
CIUDAD		
A 30 km/h de promedio	8,9	9,3
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,1	5,9
En conducción rápida	8,9	8,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,8	6,8
A 140 km/h de cruceo	9,1	8,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,9	8,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	962	950

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO	605 TD	XM TD
(En metros)		
A 60 km/h	14,2	13,4
A 100 km/h	50,1	48,6
A 120 km/h	67,2	66,8

SONORIDAD		
	605 TD	XM TD
Al ralentí	52,6	52,0
A 60 km/h	65,2	68,7
A 90 km/h	69,2	70,0
A 120 km/h	70,4	72,5
A 140 km/h	71,8	77,7

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

PRESTACIONES		
	605 TD	XM TD
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	193,2	192,9
ACELERACION		
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,4	19,3
1.000 m. salida parada (seg.)	35,9	34,7
0-100 km/h (seg.)	14,1	13,3
Metros recorridos	242	230
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,1	19,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	24,1	23,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,5	35,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	42,6	41,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,6	10,4
Metros recorridos	301,5	283
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,9	13,2
Metros recorridos	370	368

EQUIPAMIENTO		
	605 TD	XM TD
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros anti-niebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	OP
Retrvisor regulable eléctrico (izda/dcha)	SESI	SI/SI
Alumbrado a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevavidrios eléctricos (D/T)	SUSI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI
Faros regulables desde el interior	SI	NO

FIEL AMIGO
Cualquiera de los dos modelos son fieles compañeros en la carretera. El 605 sin embargo tiene un comportamiento más homogéneo.



ORDENE Y MANDE CON UN DEDO (Todo el Imperio del «sound» naciente)

No necesita más. Su dedo sólo presionando sobre una pantalla foto sensible, regula las funciones lógicas de volumen, graves-agudos, Fader y Balance. Una maravilla técnica que obedece «con un dedo».

Y además:
 • Radio-Cassette estéreo AM/FM • Auto Reverse. 24 Pre-sintonías 12 FM / 12 AM • Pre-Fader • Loudness automático / DX / Dolby B y C / Rep / Scan • Selector tipo cinta automático • Mecánica hidráulica • APS - Búsqueda automática cinta • ASM - Búsqueda automática emisoras • B. SKIP - Salto espacios en blanco • B. BST - Realizador de frecuencias graves • D. CALL - Memorización directa emisora • A.M.M. - Memorización volumen General • Conector trasero DIN para CD • Resp. Frecuencia cassette: 25-18.000 Khz. • Potencia salida 25 W x 2 RMS (2 amplificadores) • Extraíble incorporado

P.V.P. recomendado: 78.288,- Ptas. (I.V.A. incluido)

FUJITSU TEN
CAR AUDIO

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: **MUSICOM SA**
 Francesc Vila, s/n - Naves 16-17 POLIGONO CAN MAGI
 Tel. (93) 675 32 12 - Fax: (93) 675 35 52
 08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)
 Domicilio Postal: Apdo. Correos 252
 08190 SANT CUGAT DEL VALLES (Barcelona)

TRADICIONAL
Los interiores del Peugeot están cuidados al detalle. Su disposición es más tradicional que en el Citroen.

MAS A MANO
Se encuentran los interruptores del cuadro en el XM. Por ejemplo el Warning que en el Peugeot hay que buscar.



dad es alta ya no se presenta esta pega y se domina el vehículo.

Un automóvil que supera los cuatro metros y medio de longitud tiene, obviamente, un espacio interior impresionante. Ahora bien, con el metro en la mano, encontramos grandes diferencias a favor del Peugeot dentro de cuyo habitáculo se descubre una mayor habitabilidad en todos los sentidos menos en uno, el malette-

ro. El XM quizás no cuente con una línea tan estilizada como la del 605, pero su portón trasero perfectamente camuflado con su estilo en cuña le convierte en el más capaz a la hora de cargar incluso abatiendo unos asientos traseros que el 605 no puede mover. Sin duda el hueco del 605 es suficiente la mayoría de las veces, pero la funcionalidad del XM queda patente con sólo abrir su quinta puerta.

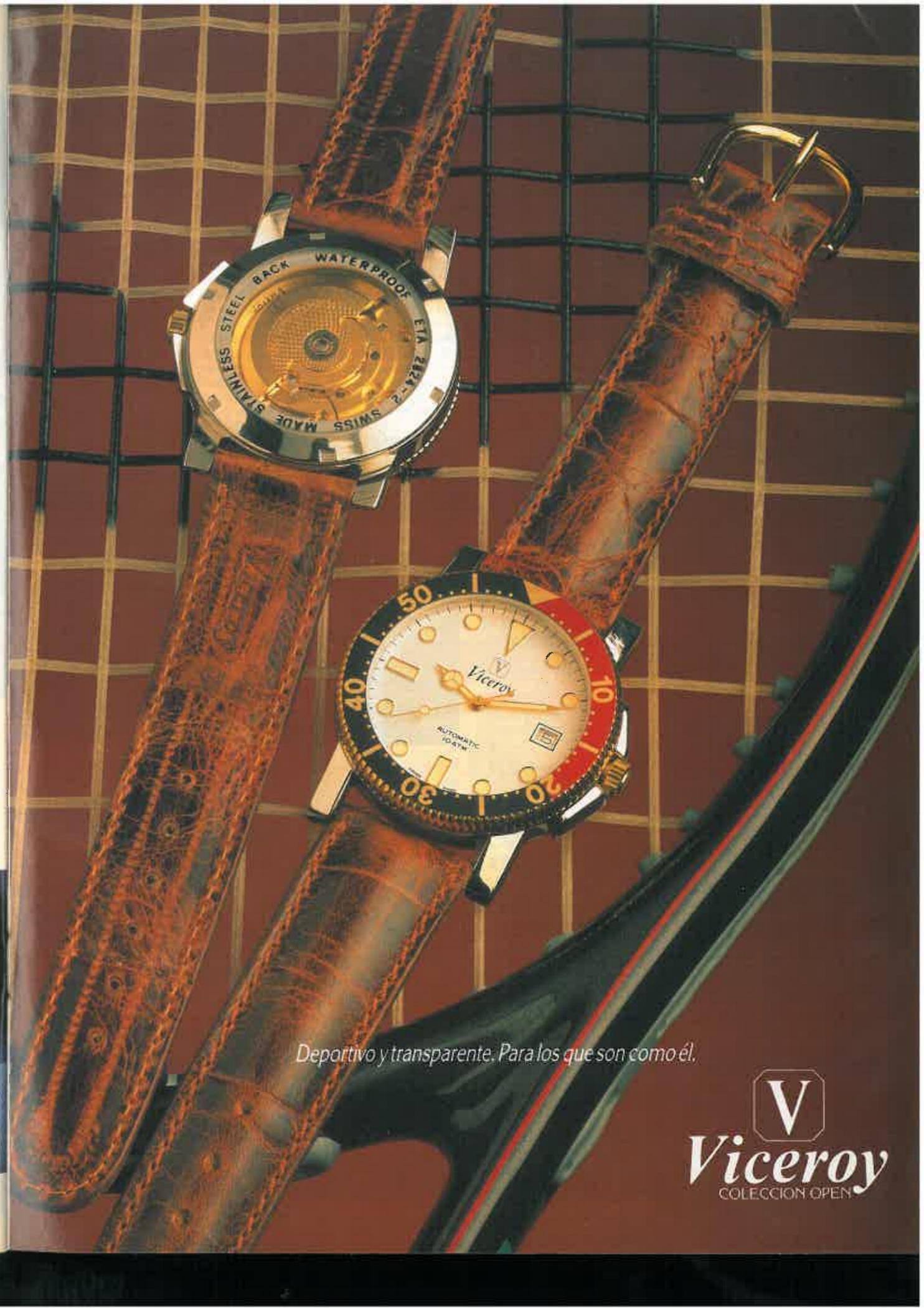
TAMBIEN YA. 605 AUTOMATICOS

A la vez que se presentaba el 605 Turbodiesel en dos tipos de acabado, Peugeot aprovechaba para dar a conocer oficialmente en nuestro país las versiones automáticas del vehículo más grande de la marca francesa.

Dos serán las mecánicas que por el momento cuenten con este tipo de transmisión. Por un lado el SVi A con 130 caballos y por otro el SV 3.0 A con 170 caballos. Los precios aumentan en estas versiones unas 250.000 pesetas con el máximo equipamiento.

La caja es una ZF 4HP de cuatro relaciones extremadamente suave y cómoda de utilizar aunque algo lenta de reacciones. El cuadro de estas versiones cuenta con un visualizador digital en el que aparecen las distintas posiciones alcanzadas por la palanca. La velocidad máxima ha disminuido poco en relación a la versión manual (197 Km/h en el SVi y 217 Km/h en el SV 3.0) lo que también ha ocurrido con las prestaciones.

Los técnicos de Peugeot trabajan ahora sobre las versiones 24 válvulas y Turbodiesel, que en breve contarán con su versión automática.



Deportivo y transparente. Para los que son como él.

V
Viceroy
COLECCION OPEN

En el Peugeot hay más sitio para los ocupantes tanto delante como detrás, en altura al techo como en espacio para las piernas. El XM sólo tiene mayor los asientos delanteros.

Los amantes del esquí pueden disfrutar en el 605 de un hueco especial abierto en el espacio reservado para el apoyabrazos trasero, donde podrán instalar sus tablas sin necesidad de recurrir al molesto portaeski del techo.

Los interiores del Peugeot son más conservadores mientras que los del XM gozan de una mayor frescura. En cambio el acabado del Peugeot está más cuidado que el del Citroën en el que la numerosa presencia de plástico nada disimulado ofrece una peor impresión.

La óptima posición para conducir se consigue en ambos modelos en un abrir y cerrar de ojos. El volante regulable facilita la operación al máximo.

El aire acondicionado automático, también de serie, tanto en el 605 como en el XM, garantiza una atmósfera interior agradable en todo momento. Los ocupantes de atrás reciben el mismo trato que en las plazas delanteras, gracias a dos salidas independientes hacia la parte posterior. Por otra parte el espacio para depositar objetos dentro del habitáculo favorece al XM debido a su amplia guantera frontal algo más grande que su competidor.

Finalmente y dejando a un lado unas características técnicas muy similares, tenemos que hablar de dos vehículos con una clientela bien diferenciada. Por un lado el funcional XM, en el que tanto la quinta puerta como la suspensión regulable (nos referimos también a la altura) son factores determinantes para un conductor que viaja con su familia cargado hasta los topes, hace salidas al campo, territorio en el que los Citroën con su siste-

MECANICA		
605 TD	1ª	12 válvulas y un turbocompresor super efectivo son capaces juntos de hacer maravillas. El nuevo motor diesel sorprende por su capacidad de recuperación y prestaciones.
XM TD	1ª	En este caso hablamos del mismo motor, una mecánica turbodiesel multiválvula compartida por los dos buques insignia de PSA, Citroën y Peugeot.

RENDIMIENTO		
605 TD	1ª	El rendimiento es prácticamente igual en los dos modelos, sólo que el Peugeot se ve ligeramente penalizado, aunque el conductor ni lo note, por un mayor peso.
XM TD	1ª	Puede ponerle las cosas difíciles a más de un modelo de gasolina, anda como un misil y sin apenas consumir.

COMPORTAMIENTO		
605 TD	1ª	No cuenta con suspensión activa como sus hermanos de gama, pero lo cierto es que su chasis es excelente y la suspensión independiente garantiza un buen comportamiento.
XM TD	2ª	Cuenta con todos los ingredientes para garantizar un comportamiento óptimo. Sin embargo ha primado la comodidad de los ocupantes.

CONFORT		
605 TD	2ª	En vehículos de este porte y categoría el confort es casi lo primero que se tiene en cuenta. El 605 es muy confortable mientras que el asfalto esté en buen estado.
XM TD	1ª	Si en algo han destacado siempre los Citroën, ha sido en comodidad. El XM TD no traiciona a la marca y se muestra como uno de los más confortables en su categoría.

CARROCERIA		
605 TD	1ª	Estilizada, elegante e inconfundible, el 605 destaca por su tamaño y su limpieza de líneas. Se ha realizado además una buena insonorización.
XM TD	1ª	Algo más especial y sobre todo más funcional por su quinta puerta, el XM llama la atención por sus líneas en curva y su buen camuflaje del portón trasero.

ECONOMIA		
605 TD	1ª	Consumo poco en relación a sus prestaciones. También aquí aunque de una manera imperceptible para el conductor, su mayor peso le hace consumir algo más.
XM TD	1ª	Como el 605 TD, es capaz de recorrer más de 1.000 kilómetros sin repostar gracias a su mínimo consumo y su poderoso depósito de combustible.



ma de suspensión no tienen adversario, y además cuenta con un vehículo de lujo con todo tipo de detalles.

El 605 es más burgués, su línea más estilizada y seria, su interior con detalles de madera y terminación más cuidada gustarán más a un cliente que valora más estos aspectos, un conductor más tradicional.

El Peugeot es ligeramente más caro que el Citroën (cien mil pesetas) y aunque cuenta con antibloqueo de serie, el XM en contrapartida dispone de la suspensión activa, además del tradicional sistema con tres alturas diferentes. ○

Andrés Más
Fotos: José A. Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

CITROEN Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62 28007 Madrid. Teléfono: (91) 273 76 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.
PEUGEOT Fabricante/Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 445 puntos en España.

Marlboro

Formula 1



GRAN PREMIO TIO PEPE DE ESPAÑA
Jerez 30 Septiembre

Entradas e información: 956-336911.

VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Frenos potentes
- Confort de marcha

MERCEDES 190 E 2,5 16V
PRECIO: 7.086.104 PTAS.

- Consumo elevado
- Capacidad del maletero
- Precio alto

DEFECTOS



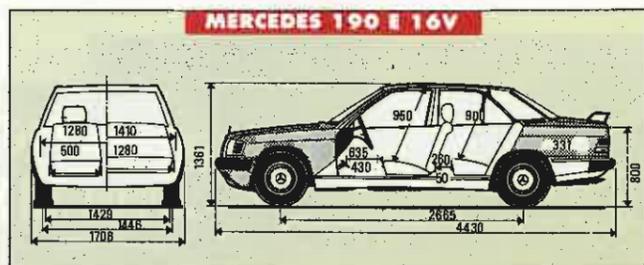
MERCEDES 190 E 2.5 16V

COMODIDAD A LAS CUATRO RUEDAS

Mercedes se ha ganado a pulso la fama de construir coches superiores a todos los niveles. Ahora, con la versión automática (de cuatro marchas) del 190 2.5 de dieciséis válvulas, se dispone de un vehículo casi perfecto, dispuesto a devorar kilómetros sin que sus ocupantes casi lo noten.

Si tuviéramos que elegir un adjetivo para definir al Mercedes 2.5 automático, éste sería de cómodo. Viajar con el Mercedes no sólo no cuesta ningún esfuerzo sino que es un placer, tanto por la efectividad de su comportamiento y prestaciones como por la altísima calidad de los acabados.

La mecánica del Mercedes, con culata de cuatro válvulas por cilindro, es el resultado de la colaboración de la marca



germana, con la prestigiosa firma británica Cosworth. Estas técnicas de vanguardia, conjuntadas a una electrónica que regula constantemente la alimentación y el encendido adaptándolos a las condiciones de rodaje del vehículo, consiguen elevar la potencia del Mercedes hasta los 204 caballos. La primera impresión al conducir el Mercedes, no es la de un auto de más de doscientos caballos. Esta impresión de coche «comodón» se debe sobre todo a la transmisión automática, a la que hay que acostumbrarse antes de sacarle todo su jugo. De todos modos el modelo automático es casi un segundo más lento en prestaciones, que la versión con caja de cambios manual.

Una vez que nos hallamos acostumbrados a utilizar el cambio automático, resulta de lo más agradable. Cuando conducimos por ciudad y en autopistas no hay más que seleccionar la palanca en la posición D y centrarse sólo en la conducción. Se comprende que en Alemania, en donde las autopistas aparte de ser gratis abundan, la gente prefiera viajar en un buen

coche que en avión. En España, sin embargo, el trazado sinuoso de las carreteras y el abundante tráfico, obliga a utilizar manualmente el cambio si se quiere rodar con más de seguridad y aprovechar al máximo el potencial de la mecánica.

La utilización manual del cambio automático es muy suave y el paso de una marcha a otra no ofrece ninguna resistencia. Solamente hay que tener cuidado y procurar cambiar suavemente, sin ímpetu de tercera a cuarta, porque es muy fácil que la palanca siga su recorrido hasta la posición N de punto muerto, debido a que el tope entre la posición de cuarta y el punto muerto, ofrece muy poca resistencia. La caja de cambios automática del Mercedes, aparte de ser de cuatro velocidades, dispone de dos programas diferentes: uno económico y otro sport. La diferencia de utilización entre los dos, es que el programa sport cambia a 750 revoluciones antes que el económico, siempre que no se pise a fondo el acelerador. Si se hace así, el cambio actúa igual en los dos programas. La selección del programa

económico nos brinda la oportunidad de gastar menos combustible, cosa que se agradece pues no es precisamente un coche que consuma poco.

El comportamiento en carretera del Mercedes es de primera. Destaca sobre todo la efectividad de la suspensión trasera que está compuesta por un sistema multibrazo, cinco por cada rueda y de una regulación automática del nivel de la parte trasera, que se ocupa de mantener siempre la misma altura independientemente de la carga del coche.

El Mercedes de nuestra prueba iba equipado, de serie, con un sistema de bloqueo automático del diferencial, llamado ASD, cuya función es la de evitar que una de las ruedas motrices gire en vacío. El ASD, aparte de mejorar la motricidad en las arrancadas, aumenta considerablemente la seguridad del coche. La sensación al volante, cuando rozamos el límite de adherencia de este Mercedes equipado con el sistema ASD, es de un ligero culebreo en la parte trasera. Inmediatamente entra en acción el ASD (se enciende un triángulo

DEPORTIVO

Un alerón trasero resalta la línea del Mercedes y le da un toque de agresividad.



COMODO

El cambio automático, de cuatro marchas, es suave, fácil de manejar y sobre todo resulta muy cómodo.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 95,5 mm. Carrera: 87,2 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 204 CV(150 Kw) a 6.750 rpm. Par máximo: 24,4 mkg (240 Nm) a 5.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica con mando mecánico. Combustible: Gasolina de 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 36,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera

asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con brazos transversales triangulares, muelles helicoidales, amortiguadores por presión de gas, compensación de la inclinación al frenar y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo, compensación de nivel hidroneumático, amortiguadores por presión de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 ZR 15. Llantas de aleación 7X15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1300 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

gulo luminoso de aviso en el tablero) y acto seguido el coche deja de derrapar, para seguir la trayectoria que le habíamos marcado. Este excelente y seguro comportamiento es rematado con unos frenos super potentes y eficaces. La habitabilidad del 190, sobre todo atrás, no es todo lo espaciosa que sería de esperar en un vehículo de este volumen. Los asientos traseros, pensados sólo para dos personas, tienen buena sujeción lateral pero resultan un poco rígidos. Otro detalle incómodo es el del volante de diámetro muy grande que roza en las rodillas de un conductor alto.

A lo largo de los muchos kilómetros de prueba recorridos, se nos ocurre definir al dieciséis válvulas como el rey de las autopistas. Con él se consiguen unas medias de velocidad altísimas que, unidas a un silencio y confort de marcha fuera de lo corriente, hacen que la fatiga en viajes largos brille por su ausencia.

Simonetta Garib
Fotos: Ramón Rodríguez

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	16,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,2
En conducción rápida	14,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,1
A 140 km/h de cruceo	10,4
A 180 km/h de cruceo	14,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	480

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h.....		228
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....	16,4	
1.000 m salida parada.....	29,4	
De 0 a 100 km/h.....	8,6	
Recorriendo (metros).....	128	
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	14,6	
1 000 m desde 40 km/h en 4ª.....	27,5	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	5,3	
recorriendo (metros).....	149	



CARACTER DEPORTIVO
El alerón confirma esta línea

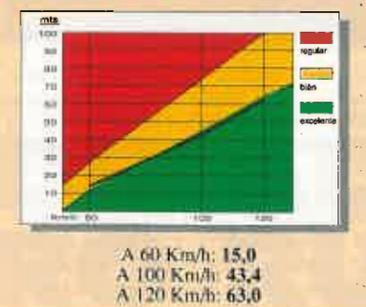
EQUIPAMIENTO

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

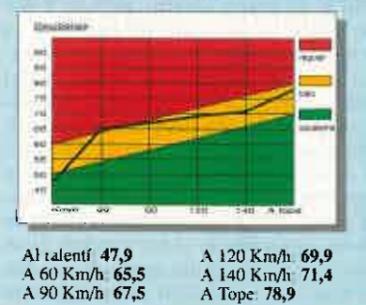
OPCIONES:

Mercedes 190 E 2.5 16V. Tapicería de cuero: 300.048 ptas. Indicador temperatura exterior: 25.536 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador: 192.451 ptas. Apoyacabezas traseros: 26.068 ptas. Regulador de velocidad: 48.412 ptas. Airbag (lado conductor): 260.946 ptas. Elevavinas delanteros: 103.740 ptas. Aire acondicionado: 438.900 ptas.

FRENOS



SONORIDAD

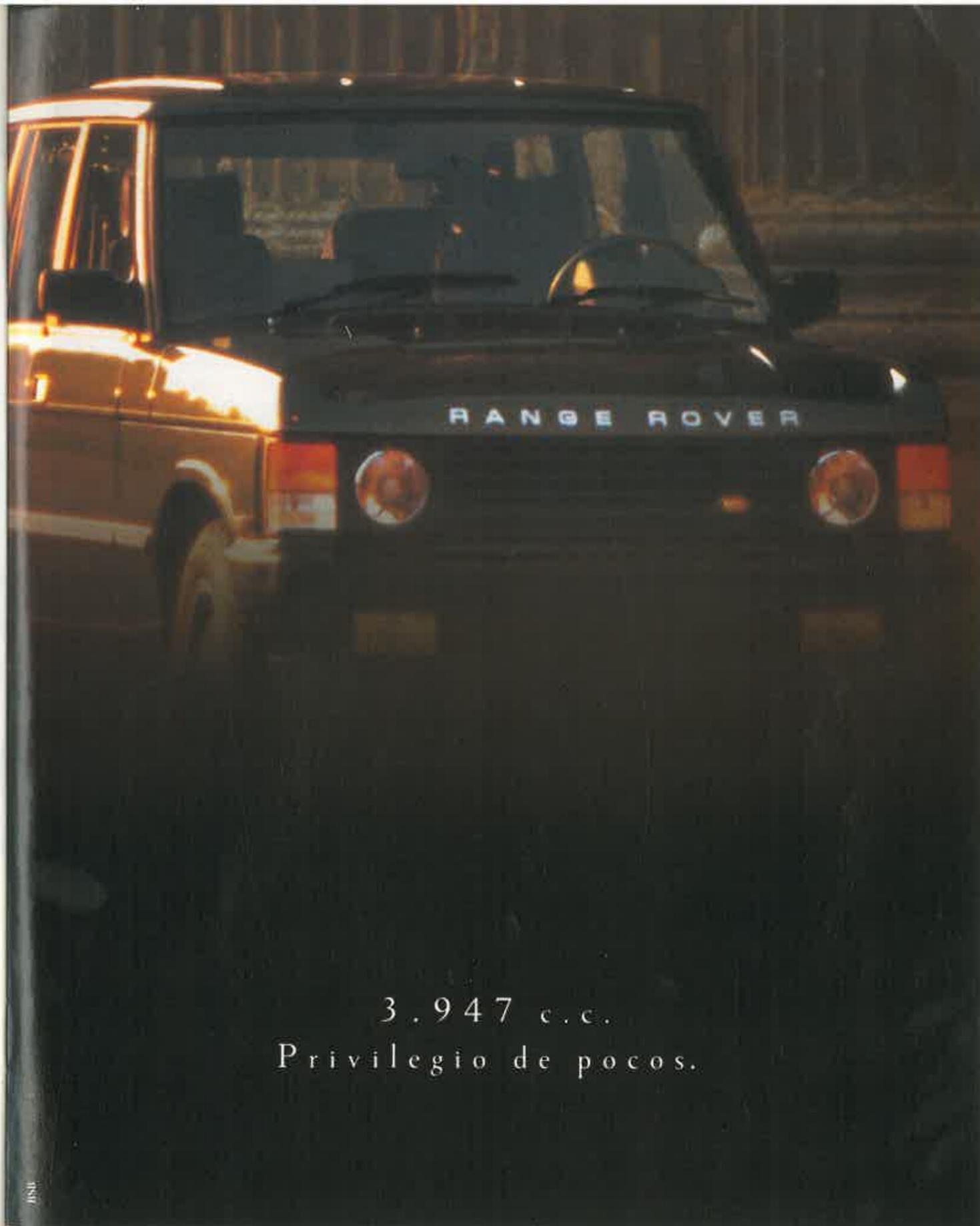


FRENTE A SUS RIVALES

El BMW M-3, aunque disponga sólo de cambio manual, con 200 caballos de potencia y un precio final de 6 997 602 pesetas, es el oponente más afín al Mercedes 190 16V. Son dos vehículos de prestaciones deportivas enfocados a un público que sabe lo que lleva entre manos. El BMW es un coche nervioso con unas prestaciones más brillantes, mientras que el Mercedes está orientado más hacia la comodidad.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset, 22-24 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 92 puntos de asistencia técnica en toda España.



3.947 c.c.
Privilegio de pocos.





MMLBVO

M M T B G A C

MONTATELO

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

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

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

Móntate algo serio. Monta una Kanowey.

KANOWEY
Sin fronteras

Nombre	
Apellidos	
Fecha de nacimiento	
Domicilio: calle	
número	puerta
Población	
Provincia	C.P.
Móntatelo. Ahora puedes formar parte del Club Kanowey.	

Manda este cupón con tus datos al **Apartado de Correos 35.184, 08080 Barcelona** y muy pronto recibirás noticias nuestras.

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

- Alfa GTV 2.0. Año 82.
- Alfa 33 1.5 T.I. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- AX 14 T2S. Año 88.
- BMW Z-1. 3 meses uso.
- BMW 535i, todos extras. Año 89.
- BMW M5. Año 90.
- BMW 730i. Año 87.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX, 63.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 E, año 86. Full.
- Mercedes 190 E, 58.000 km.
- Mercedes 300 E, 24v, año 90.
- Peugeot 505 GTD Turbo, año 84.
- Peugeot 309, aire acondicionado.
- Polo Classic, año 86.
- Porsche 944 Turbo, 38.000 km.
- Porsche 924, año 82.
- Renault 25 V6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Passat 1.8, 48.000 km.
- Volkswagen Golf GTI, 69.000 km.

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

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo

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

CENTRO MEDICO RIOS ROSAS

Certificados Médicos Psicotécnicos

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

Horarios de mañana y tarde. Abrimos sábados.

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

C & A *libres*

C/ de la Vella, n.º 3
Andorra la Vella
(Príncipe d'Andorra)

Especialistas en libros del
automóvil, maquetas
Trans kits, consúltenos
por tel.: 9738/ 60 4 85.

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

FACH - WAGEN
BUGGY-CENTER

CUATRO ASIENTOS, RUEDAS DEL 205 Y TRAS. 295
MOTOR 1.600 c.c., 50 CV, CALEFACCION, CAPOTA.
TAMBIEN OTROS MODELOS Y VERSIONES DISPONIBLES

C/ FUENTERRABIA, 3. TEL. (976) 44 06 06 - FAX. 44 66 65
ZARAGOZA

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

EL CAMINO MAS COMODO HACIA SU MERCEDES CONDUCE A S.A.C.A.I.

2.000 m² de exposición en pleno centro de Madrid y lleno de facilidades...

FACILIDADES DE ELECCION:
- Toda la gama de turismos Mercedes a su vista.

FACILIDADES DE COMPRA:
- Los mejores programas de financiación.

FACILIDADES DE CAMBIO:
- Su vehículo tendrá la máxima valoración.

Si ha pensado en un Mercedes... S.A.C.A.I. es el mejor camino

VENTAS DE VEHICULOS NUEVOS:
Alcalá, 101. Tel.: 435 11 83

VENTAS VEHICULOS OCASION:
Núñez de Balboa, 3. Tel.: 435 08 53

S.A.C.A.I.

OPEL CORSA

CORSA GAMA '90

ES TU HORA

- Compra tu Corsa Gama '90 y te descontamos ciento sesenta mil pesetas*
- Con excelentes condiciones de financiación.
- Y además, si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.
- Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara cuentas con la mejor financiación.

*Válido para todos los turismos Corsa en stock, comprados y matriculados durante este mes (Excepto el nuevo Corsa JACA). Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

160.000

ptas. menos

AHORA!



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

Pº de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 783 94 45 / 62

AUTOTODO, S. L.

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

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 845 05 27

EN COSLADA

SINTA, S. A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700
Tel. 686 18 88

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

FEYDO

AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS ELECTRONICAS. LAMINAS DE SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL. ACCESORIOS.

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentado en este anuncio.

AVDA. FELIPE II. S/N (APARCAMIENTO) TENO. 276 97 67. 28009 MADRID VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

Colaboramos con economato de banca, DYS (Economato y Servicios) y empresas de seguridad.

¡COMERCIANTES!

¿Tienen licencias de importación? DE BOER IMPORT-EXPORT SUGGESTIONS les ayuda en comprar sus coches japoneses en Holanda o Bélgica. DE BOER; HEUVEL 04; 5664 HM Geldrop, Holanda. Tel. y Fax: (07)-3140-59119. **BMW M635 CSI**, 286 cv, impecable, Full Equip, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 22 11 11. Horas oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 (MURCIA). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta. **AUDI** Coupe GT, Full

equipe, siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48. **MERCEDES** 300 Diesel, 88 cv. B-JP. Automático, techo. Precio: 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18. **AUDI** 100 CD, nacional, full equipo. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82. **OCASION** Lada Samara, 3 puertas, 10.000 km. 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tarde de 8 a 10. **MERCEDES** 250 Coupe, cuero, muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15. **RENAULT** 5 GT, Turbo Copa, preparado, 2.000 km, 8 meses. 1.500.000 ptas. Tel.: (91) 450 44 10. **BMW** 323i, blanco, impecable, apartado 375, Molina de Segura. 30500 (MURCIA). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta. **MATRICULA** turística española Saab 9000 Turbo, equipadísimo,

junio 90. 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12.

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

PARTICULAR vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipo. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66, noches.

YAMAHA XJ 600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas. discutibles. Teléfono: 571 51 46. Llamar noches.

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

FORD Escort XR3 I, M-IJ, 30.000 km, rojo, extras. 1.200.000 ptas. **PARTICULAR** vendo Opel Kadet GSI 16V, kit transformación, super ancho, espectacular, único en España. Necesario verlo, mejor que nuevo. 16.000 km. 2.300.000 ptas. Tel.: 254 28 11-201 94 69. Horas comercio.

VENDO BMW M635i, modelo 1987, extras. Precio convenir. Tel.: 467 54 24. Horas 9 a 14 y 17 a 20. Sr. Nieto.

PORSCHE 911 5c, impecable. Garantizado, 80.000 km. 2.700.000 ptas. Revisado en Porsche. Turbomóvil. Teléfono: 255 86 22. C/Azcona, 62.

BMW 320i, metalizado, «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admiti-

Valderribas Motor, S.A.

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

TODOS LOS MODELOS



PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS TALLERES-RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

mos cambios. Extras. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

FIAT Uno 70 SL, 5p., impecable. M-HM, rojo. Garantía 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

LIQUIDACION Lancia Y10, nuevos, 2 unidades por 940.000 ptas. A estrenar. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 528i, perfecto estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.

F. Tomé. VW Santana, año 87, garantía 12 meses. 1.045.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Ibiza 1.5 GLX, año 87, garantía 18 meses. 795.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Ronda 1.6, año 84. Garantía 6 meses. Barato 395.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

LIQUIDACION Audi 80. Aire, Lancia Dedra 2.0i, aire. Precios interesantes. A estrenar. Tel.: 255 86 21. C/Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas.

Carrocería moderna, 1985, gris oscuro, otros, extras, 1988. 1.475.000 ptas. Facilidades. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

LIQUIDACION Lancia Y10, nuevos, 2 unidades por 940.000 ptas. A estrenar. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 528i, perfecto estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.

F. Tomé. VW Santana, año 87, garantía 12 meses. 1.045.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Ibiza 1.5 GLX, año 87, garantía 18 meses. 795.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Ronda 1.6, año 84. Garantía 6 meses. Barato 395.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

LIQUIDACION Audi 80. Aire, Lancia Dedra 2.0i, aire. Precios interesantes. A estrenar. Tel.: 255 86 21. C/Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas.

CAR - SHOPPING S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

EMPRESA RECOMENDADA

- GARANTIA AL CONTADO HASTA 2 AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- FINANCIACION INMEDIATA, HASTA 5 AÑOS, INTERES MINIMO
- VENGA Y COMPRUEBELO USTED MISMO

MERCEDES: 190 E, 88, 2.700.000. 260 E, 88, 3.600.000. 300 E, 3.700.000. 300 SE, 88, 4.700.000.

AUDI: 200 TURBO QUATTRO, 86, 2.950.000.

BMW: 325i, 87, 2.700.000. 525i, 89, 4.000.000. 735i, 88, 4.700.000.

PORSCHE: 944 TURBO, 88, 4.800.000.

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



CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

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

DITECNICA

PEUGEOT 405 OPERACION RETORNO MAS CERCA 150.000 PTAS. DE AHORRO

BUENDIAUTO EXPOSICION Y VENTAS: C/ CALILEJO, 44 y 74. TELS. 445 97 68-447 95 82-445 71 65-993 05 81. TALLERES: C/ JOAQUIN M. LOPEZ, 9. TEL.: 446 48 36. FAX: 445 97 68. 28015 MADRID.

¡ANUNCIASE HOY!

MOTOR 16 ANUNCIOS POR PALABRAS Hermanos Garcia Noblejas, 39 Madrid-28037

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

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma

spartaco Todo para la competición: Casco Bell, Mod. Jet rally y F-1.

Mickey Thompson PERFORMANCE TIRES

NEUMATICOS Baja belted hp Baja belted 4x4

Monos tres capas, Guantes, Botas y botines, homologados FIA. Asientos-arneses-sotocascos. Kit suspensión-Pastillas freno-Cierre capot-Tirantes-Lector notas, etc. **TODO DISPONIBLE.**

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. IMPORTADO EN ESPAÑA POR **AMR IBERICA, SA.** Polígono industrial Bufalvent C/ Ramón Farguell, s/n. MANRESA. Tel. y Fax: (93) 873 52 50.

**JEEP WRANGLER
4X4**



**SERVICIO POST - VENTA
GARANTIA**

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

**TURBO DIESEL. Desde 4.120.000 PTAS
GASOLINA, 4.0 L. DESDE 4.530.000 PTAS**

DITECNICA

AVDA. DE ALBIZ 84
46100 BURJASSOT (VALENCIA)

MERCEDES 190 D 2.5, plata, 83.000 km, estrenado España, 30510, libro servicio coche, dirección, aire acondicionado, Becker, extras. 2.850.000 ptas. Teléfono: (91) 639 06 60.

BMW 325 IX, plata, llantas, aire, techo,

ABS, 59.000 km. 2.800.000 ptas. Urge venta. Tel.: 593 39 64.

BMW 735i se vende, año 87, impecable, Full Equip, gris metalizado. Tels.: 544 75 35 (oficina) y 254 43 97 (particular).

VENDO piezas motor, caja de cambio, ruer-

das, asientos, del Opel Kadett GSI 2.0. Todo 425.000 ptas. Interesados llamar de 13 a 15 al teléfono 727 41 78 (preguntar por Miguel).

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 190 E, año 1986, color azul metalizado, aire acondicionado, llantas de aluminio y techo corredizo. 2.475.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

PARTICULAR vende Pontiac Le Mans des-

capotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Cadillac Sedán Deville, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Tel.: (986) 84 73 83. Pontevedra. Víctor.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción.

**PARTICULAR
VENDO RENAULT 5 TX
METALIZADO,
MUY BUEN
ESTADO, M-FK.
300.000 PTAS.
TEL.: (91)
268 00 69. HORAS
OFICINA**

Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.
MERCEDES 300 diesel, 88 cv. B-JP. Automático, techo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

SE VENDE

SOCIEDAD ANONIMA FUNCIONANDO COMO CONCESIONARIO DE AUTOMOVILES DE ALTO STANDING, CON LOCAL 250 M², CAPACIDAD PARA 6 VEHICULOS, CON LICENCIAS, PASO CARRUAJES, ETC. EN PASEO CASTELLANA (ZONA AZCA). PRECIO 70 MILLONES. TELEFONO 411 43 66.

Transforma en cabriolet tu



Speedster 1 kit 230.000 Ptas.

Speedster 2 kit 190.000 Ptas.

Accesorios



«ESCARABAJO»

homologados



Carr. Valencia, km. 96,400 - Tls. 96-5638110-5630310
CAMPELLO (Alicante) - España

**JEEP WRANGLER
4X4**



**SERVICIO POST - VENTA
GARANTIA**

MOTOR 2.500 CC
- Inyección
- Servodirección
- Descapotable
**TECMOLONA
TECHO DURO**
- Cubreantena
DESDE 1.960.000 PTAS

DITECNICA

AVDA. DE ALBIZ 84
46100 BURJASSOT (VALENCIA)

**COLECCIONISTAS
MAGNIFICA OPORTUNIDAD
DOS MERCEDES 300
ADENAUER (1961)**
Uno estado concurso, otro necesita reparación Ponzano, 37, exposición. Teléfonos: 441 54 54/535 16 19.

AUDI Coupe GT. Full equipo. Siempre garage. Tel.: (91) 331 48 48.

VENDO Peugeot 505 GTI, A-HK, 52.000 km, impecable. Aire acondicionado, elevallunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

BMW 318i, 4 puertas, rojo, 1985, llantas. Es-

tado nuevo. 1.500.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.

PORSCHE 944. Año 86. Cuero, A.A. 58.000 km. Tel.: 549 64 71.

VENDO remolque porta-coche, casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

FORD Orión 1.6i GHIA, aire acondicionado. 56.000 km. 1 año garantía. Año 87, gris. 1.200.000 ptas. Tel.: 551 50 62.

¡ATENCIÓN! Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de se-

guir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España. Máximo cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
VW escarabajo, transformado speedster,

descapotable, 2 plazas Hofman tipo California, personalización exclusiva AB diseño, llantas Hangels, perfil bajo, asientos Rallye Corbeau, rosa perlado metalizado, una joya, A-BU. Tel.: (96) 512 55 49.

OPEL Ascona 1.8 In-

yección, cuatro puertas, supercuidado. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VENDO Peugeot 505 GTI, M-HK. Impecable, aire acondicionado, elevallunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

CLIMA 2000, S.A.

AIRE ACONDICIONADO INDUSTRIAL Y DOMESTICO

**REPARACION Y MONTAJE
AIRE A. AUTOMOVIL**

Pol. Ind. La Piqueta, Nave 12, Calle G
Tels.: 690 23 64 - 690 24 12 Fax: 615 63 34



AUTOMOVILES

TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO
SURTIDO EN VEHICULOS
DE IMPORTACION



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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	27.000	675.000	Citroën BX 19 TRD Turbo ABS	89	21.000	2.100.000
Seat Ibiza 1.5 i	88	20.000	1.030.000	Citroën C-15 Club Re	89	10.000	920.000
Fiat UNO 70 SL	87	36.000	725.000	Ford Fiesta	87	30.000	595.000
Fiat UNO Turbo IE Antiskid	88	20.000	1.225.000	Ford Fiesta 1.1	88	15.000	695.000
Lancia Y 10 Fire	88	27.000	695.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	27.000	795.000
Lancia Delta 1.800 A. A.	89	14.000	1.375.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	30.000	725.000
Lancia Delta HF Integrale	89	20.000	2.450.000	Ford Escort 1.4	87	41.000	925.000
Renault 4 TL	86	42.000	425.000	Ford Escort 1.6 ghia	86	45.000	875.000
Supercinco GT Turbo 120 CV	88	17.000	1.150.000	Ford Escort 1.6 ghia Inyección	88	19.000	1.250.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	10.000	875.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van	89	10.000	990.000
Renault Supercinco Baccara A. A.	88	30.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	20.000	1.150.000
Renault Express Diesel	89	37.000	870.000	Ford Orion 1.8 ghia	88	29.000	1.100.000
Renault 11 TXE	88	27.000	975.000	Ford Orion 1.8 Diesel	84	49.000	790.000
Renault 21 GTS Nevada A. A. 7 p.	87	32.000	1.425.000	Ford Sierra 2.0	89	17.000	1.425.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	31.000	1.050.000	Ford Sierra 2.0 Fam	88	22.000	1.425.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Sierra 2.3 Fam. Aut.	86	43.000	945.000
Peugeot 206 SRD	86	47.000	780.000	Alfa Romeo 33 1.3 S	87	32.000	870.000
Peugeot 206 Lacoste A. A.	87	31.000	1.050.000	V. Golf GLI Cabriolet	83	44.000	1.390.000
Peugeot 206 XR	86	47.000	690.000	V. Golf GTD Turbo D. A. A.	87	35.000	1.495.000
Peugeot 406 GL	89	20.000	1.475.000	V. Polo Classic	87	35.000	690.000
Peugeot 406 Mi 16V F. E.	88	25.000	2.350.000	V. Polo Fox	87	28.000	675.000
Citroën AX GT	88	27.000	975.000	V. Passat 1.8 A.A.	86	34.000	990.000
Citroën AX S16	89	15.000	725.000	BMW 316	85	43.000	1.225.000
Citroën BX 16 TRS Athena A. A.	89	17.000	1.390.000	Toyota Land Cruiser A.A.	88	29.000	2.625.000
Citroën BX 19 GT D. A.	86	35.000	795.000	Rascal	89	12.000	790.000

BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos, adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Impor-Automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.:

(968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta. **PEUGEOT 505 GTI**, aire acondicionado, elevalunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48. **MERCEDES 250** coupe, cuero, muy cuida-

do. 1.250.000. Tel.: (91) 270 15 15. **MERCEDES 300** Diesel, 88 cv. B-JP, automático, techo. Precio: 1.200.000. Tel.: (91) 270 11 18. **AUDI 100 CD**, nacional, Full equipo. Ocasión, 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Samara 3 puertas, 10.000 km, 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10. **PORSCHE 944**, año 82, blanco, 6 meses. 2.500.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

PORSCHE 944, año 84, rojo, 12 meses. 2.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97. **PORSCHE 911** Carrera, cabrio, año 87, blanco, 12 meses. 6.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría 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.

ADICIONALES 750.000

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 1.800.000 ptas.
Ford Capri 2.0, año 90 450.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87 650.000 ptas.
R-11 GTX, A.A., año 86 775.000 ptas.
R-21 TXE, A.A., año 88 1.250.000 ptas.
Fiat Uno 70 LS, 5p., año 87 750.000 ptas.
Peugeot 405 MI 16v, año 88 2.175.000 ptas.
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77



SELECCION COCHES ECONOMICOS

83	PASSAT CL	600.000
87	ALFA 33 1.7	1.075.000
SELECCION DESCAPOTABLES Y DEPORTIVOS		
NUEVO	BMW Z1	9.500.000
88	PORSCHE 911 CARRERA	5.500.000
SELECCION COCHES TODO TERRENO		
88	SUZUKI 4x4	850.000

C/ INFANTA M.ª TERESA, 10 (Entre P.º HABANA Y SERRANO)
TEL.: 563 27 28 - FAX: 563 26 58

AUTOMOVILES YALE, S. L.

Marca y modelo	Matrícula	Precio
Opel Vectra 2.0 CD, 5p.	M-JM	1.800.000
Opel Kadett	M-JM	1.100.000
Opel Corsa 1.2 Suing	M-GD	575.000
Renault 21 TXE, A.A.	M-IS	1.400.000
Renault Super-5 Five 5p.	M-JF	725.000
Citroën Visa GTI	M-GY	875.000
Ford Sierra 2.0 Laser, A.A.	M-HB	1.100.000
Ford Sierra 2.0 CL	M-FX	900.000
Ford Orion 1.6 Ghia	M-HV	1.050.000
Ford Fiesta	M-HH	900.000
Ford Fiesta 1.4	M-HH	650.000

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (somiesquina Fco. Silvela)
C/ MARTINEZ IZQUIERDO, 6
Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES TENEMOS EL QUE UD. ESTA BUSCANDO. ¡¡¡¡¡¡¡¡¡¡



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

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

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

PORSCHE 928 S4, año 87, gris, 12 meses. 8.000.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97. **SAAB 9000 Turbo 16V**, año 88, gris, 12 meses. 3.500.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97. **BMW 528i**, perfecto estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61. **MATRICULA** turística española Saab 9000 turbo, equipadísimo, junio 90, 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12. **PEUGEOT 505 GTD** turbo, V-BH, aire

ANUNCIENSE EN MOTOR 16 LEVANTE

Teléfono: (96) 392 40 05

acondicionado, servo-dirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19, horas de oficina.

PARTICULAR vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipo. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66. Noches.

YAMAHA XJ600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas., discutibles. Teléfono: 571 51 96. Llamar noches.

MERCEDES 230 TE Ranchera, último modelo, carrocería anterior W123, impecable, extras. Tel.: 256 17 17, Azcona 62.

FIAT Uno 70 SL, rojo, 5 puertas, impecable. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

PORSCHE 911 SC, 80.000 km, 1978, Mokka impecable, garantizado. Tel.: 255 86 21.

BMW 320i, verde metalizado, techo corredizo eléctrico, llantas originales, buen estado. 1.500.000 ptas. Admitimos cambio. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

COLECCION Volkswagen Escarabajo, también descapotable. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

LANCIA Thema Turbo inyección, gris cuarzo,

Motor Retiro



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

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

Antes de poner en su coche ALZACRISTALES ELECTRICOS

CONSULTENOS

«SPAL» — Para todo tipo de vehículo.

DESCUENTO ESPECIAL, para: Talleres y Profesionales.

TAMBIEN EN: Alarmas antirobo, ultrasonidos, sirenas, alerones, etc.

Teléfono: (91) — 541.96.24
Fax: (91) — 541.35.13

climatizado, perfecto estado general. 1.900.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona 62. Tel.: 255 86 21. **OPEL** Kadett SR, Opel Ascona 1.8 inyección, bien cuidados, revisados. Buen precio. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

ESCARABAJO Cabrio, buen estado. 1.700.000 ptas. Admito cambio Suzuki más efectivo. Tel.: (947) 20 90 97. **MERCEDES 300** Diesel 88 CV B. JP. Automático Tecmo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.



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

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

OFRECEMOS LOS MEJORES MODELOS CON PRECIOS DE OFERTA. MAXIMA VALORACION COCHE USADO.

VW ESCARABAJOS: todos modelos y descapotables.
LANCIA INTEGRAL: 1988.
MERCEDES 300 E: varios.
BMW: 320i.
FIESTA XR3i: 1987.
VW CORRADO 16V: 1990.
PORSCHE 911: varios.
VW GOLF GTI: varios.
BMW 315: perfecto.
LANCIA THEMA TURBO I.E. LANCIA DELTA 2.0L.

30 AUTOMOVILES EN STOCK

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

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

Vagma, s. a.

Desde 1.035.650 pts.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	146 Km/h.
PIRE LXI.e.	67 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTI.e.	78 CV	6,7 l/100 Km.	176 Km/h.

Lancia-Concesionario

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

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

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

Gusta a la Gente que Gusta

**VENDO
AUDI QUATTRO,
BLANCO, CON
TODOS LOS
EXTRAS
TEL.: 444 53 98
CONTACTAR SRTA.
MARTA**

lado, A-BU, techo, faros antiniebla, llantas anchas, muy pocos kilómetros. Spoilers delantero y trasero, lineal, estado realmente flamante. Verlo y negociar. Tel.: (96) 512 55 49.

KARTS infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 24.

BMW M635 CSI, 286 cv, impecable, full equip. Negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas de oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 Oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 Particular. Seriedad absoluta.

AUDI turbo A.A., ABS, techo azul metalizado. Buen estado. 95.000 km. 1.900.000 ptas. Tel.: (96) 254 05 47.

VENDO remolque portacoche casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

RENAULT 5 GT Turbo 115 CV 750.000. Tel.: 255 86 21/22.

BMW M. 635 CSI 286 CV. Impecable, full equip negro ceniza. Admito coche inferior 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375, Molina de Segura 30500 (Murcia). Tel.: (98) 61 21 26 (oficina), 64 11 78 (fax), 64 11 59 (particular). Seriedad absoluta.

VENDO Peugeot 505

GTI M-HK. 52.000 km. Impecable. Aire acondicionado, elevelunas, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

MERCEDES 250 Coupé. Cuero. Muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.

AUDI Coupé GT Full equipé. Siempre garage. Tel.: (91) 331 48 48.

AUDI 100 CD nacional. Full equipé. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Samara 3 puertas. 100.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel.: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

JEOP Comando HD.

Azul metalizado. Techo lona negro. Llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor OK. Otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

LIQUIDACION Audi 80, aire acondicionado, blanco, nuevo, sin matricular. 2.780.000 ptas. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12% comisión. Garantía hasta 6 años. Servicio. Piezas en 24 horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa: J & R.

AUDI 100 CD, nacio-

nal, full equipé. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Sahara, 3 puertas. 10.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel.: contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

BMW 323i, moderno, impecable, muchos extras. 1.280.000 ptas. Tel.: (942) 21 40 84.

JEOP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor O.K., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

BMW 318i, 4 puertas, modelo 1989, matricu-



Turbomovil emilio de villota

PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO OFICIAL

Saab 9.000i, 16v, 2.3 12.000 km.
Saab 9.000 Turbo, Air Flow 18.000 km.
Saab 900 Turbo CD Top Line 12.000 km.
Porsche 944, 82, Blanco.

Porsche 944, 84, Rojo.
Porsche 911, 87, Carrera, Cabrio, Blanco.
Porsche 930 Turbo, Negro.
Porsche 928 S4, 87, Gris Antracita.

Castellana, 240 y Fdez. de los Ríos, 79
Tf: 733 73 97/75 98 y 544 75 54



DELTA MICS SPAIN, S.L. MONTSERRAT, 178. 08201 SABADELL-SPAIN

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



LLANTAS DE ALEACION disponibles en 13, 14 y 15 pulgadas



TEL 93-727 50 86 93-727 40 82 93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

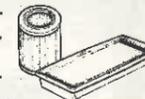


devil
TODO PARA LA COMPETICION

PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO
Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.



Sustituye al filtro original sin modificación. Aspiración del 40% superior al del filtro original. Lavable. Duración de 100.000 km. PARA TODOS LOS VEHICULOS, TAMBIEN AUTOCROSS. F-1 - Producción - Rallye - Autocross - 4x4 TODOS LOS MODELOS



IMPORTADO POR:
AMR Ibérica, S.A.
Padre Claret, n.º 282-284. 08026
Polígono Industrial Bufalvent
C/ Ramón Farguelli, s/n. MANRESA.
Tel. y Fax: (93) 873 52 50.



oz-sparco

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

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

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

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.
Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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



VEN A VERNOS Y
¡¡PREGUNTANOS POR LLANTAS!!



CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

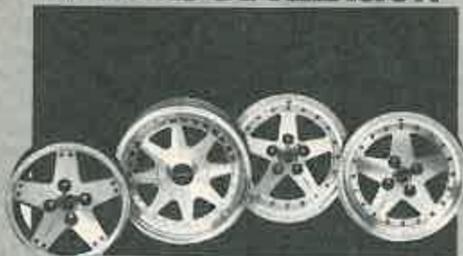
Opel Kadett E



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



LLANTAS DE ALEACION



Desde 6x13 a 8x16
Desde 7x15a 8x16
Desde 7x15a 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 08 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KITS (93) 870 31 79 GRANCLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 18 SANTANDER • AUTO SUPER (921) 63 09 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 70 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SARADELL (BARCELONA) • COMERCIAU-TO (970) 58 03 59 ZARAGOZA • COSTA ACC (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (925) 39 71 01 CIJON • GRUPO CIDAR (971) 46 98 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (93) 757 29 18 MATAJO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 29 96 MAJON (MÉNORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEÓN) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-218 (93) 851 14 58 MANLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (96) 366 08 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 SUEA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGONA (LERIDA) • TRAVEL (974) 62 14 34 TERUEL • VADISA (933) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España

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

LLANTAS

mad'in



Llantas de aleación para turismo y competición
Desmontables en tres piezas

Troballos, 64
08010 BARCELONA
Tel. (93) 301 85 47
Fax: (93) 302 75 73
MOTORSPORT S. L.

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

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| • Ferrari 328 GTSi-Nuevo | • Mercedes 500 SL-Nuevo |
| • Ferrari 348 TB/TS-Nuevos | • Mercedes 300 CE, 24V-Nuevo |
| • Ferrari Testarossa-Nuevo | • Morgan Plus 4-Nuevo |
| • Ferrari F40-Nuevo | • Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo |
| • Mercedes 300 SL, 24V-Nuevo | • Porsche 911 Speedster-Nuevo |

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

F. Tomé. Lancia Prisma Turbo D. Año 87, garantía 12 meses. 845.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Málaga GLX, «con menos de un año», como nuevo, garantía 18 meses. 995.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Ibiza Diesel, año 85. Ganga, 395.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Polo Classic, año 86. Precioso, garantía 12 meses. 595.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Corsa GT 1.3, año 86, garantía 12 meses. 645.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. Escort 1.6 Ghia. M-GD, garantizado. 675.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

F. Tomé. BX 19 Athe-

ra, año 89, A.A. Oportunidad 1.095.000 ptas. Sr. San Antonio. Tel.: (91) 747 82 00.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12 por 100 comisión, garantía hasta seis años, servicio, piezas en veinticuatro horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa J&R.

VENDO Opel Monza GSE, blanco, M-GF, aire acondicionado, alarma, mando a distancia, siempre en garantía, muy buen estado. 1.800.000 ptas. Tel.: (91) 742 38 78.

FERRARI 328 GTS, 20.000 km, año 87, interesados: (965) 65 20 05.

VETERANO veintisiete años, Mercedes 190 D de cola, perfecto estado, garaje. 450.000 ptas. Torremolinos. Calle Cordera, 19. Las Velas. Tel.: (952) 38 10 95.

TRAVESIA DEL ESTRECHO «CAMEL»

Se ha realizado recientemente la Iª Travesía del Estrecho «Camel», que ha transcurrido por diversas zonas de Marruecos. Esta prueba, ha sido organizada por el «Bahía» Moto Club del Campo de

Gibraltar y patrocinada por la firma Camel.

70 motocicletas, 4 vehículos de apoyo y 139 participantes tuvieron que luchar durante varios días con las duras y extremas condiciones del norte del continente africano.

En la fotografía se recoge la imagen del grupo en un alto en el camino para reponer fuerzas.



LERIDA: AVENTURA DISSENY

EN Lérida existe desde hace poco menos de dos años una empresa dedicada a comercializar accesorios para vehículos todo terreno. Se trata de Auto Aventura Disseny, situada en la calle Humbert Torres, número 22. El catálogo de accesorios y complementos que ofrecen para los vehículos 4X4 es amplio y variado y se pueden encontrar desde mejoras para el motor, amortigua-

dores, cabestrantes, defensas etc, hasta enganches, llantas neumáticas... todo dentro de un amplio abanico de marcas y fabricantes.

DAF EN CANTABRIA

RECIENTEMENTE se han inaugurado las nuevas instalaciones de DAF Ibernorte S.A., concesionario de DAF España, S.A. para toda Cantabria.

Las nuevas instalaciones están ubicadas en el término municipal



de Igollo de Camargo, y ocupan una superficie de 14.000 metros cuadrados, 2.100 de ellos construidos.

Las instalaciones cuentan con taller de chapa y pintura, taller de mecánica, almacén de recambios, exposición y oficinas.

INCORPORACIONES EN ROVER

ROVER España, S.A. acaba de nombrar nuevo director comercial de Land Rover a Rafael Gil-Casares, que sustituye en este cargo a José María Callejo.

Rafael Gil-Casares (en la foto junto a un Range Rover) se incorporó al departamento de Marketing de Austin Rover en 1986, ocupándose al principio del área de precio y producto.

Al mismo tiempo, y bajo la dirección del señor Gil-Casares, se ha incorporado como responsable de Marketing para Land Rover el inglés Peter Cleaver.



Car Radio Antenna



NUEVO MODELO

TS 430
TS 430 B

NIPPON ANTENNA



TECNOLOGIA JAPONESA
CALIDAD Y FIABILIDAD
LA VERDADERA ANTENA NIPPON AUTOMATICA

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM, S.A.



Francisco Vila, s/n
Naves 16 y 17
POLIGONO CAN MAGI
Tel. (93) 676 32 12 - Fax: (93) 676 36 52
80190 SANT CUGAT DEL VALLES

DOS NUEVAS AUTOVIAS PARA GALICIA

FRAGA SE SALE CON LA SUYA

La sangre no va a llegar al río. Tras los vientos de guerra abierta entre la Xunta de Galicia y la Administración Central, ésta última ha aceptado el compromiso de aproximar la Comunidad Autónoma al centro de España construyendo dos autovías vertebradoras de la región. Los gallegos pueden comenzar a respirar tranquilos.

EN el plazo de cinco años -a finales de 1995- Galicia va a contar con dos nuevas autovías de acceso a la Meseta Central, después de que el Gobierno de Madrid ponga sobre el tapete unos 230.000 millones de pesetas de su programa de inversiones, autovías que unirán Vigo y La Coruña con Benavente para enlazar con la Autovía del Noroeste ahora en construcción.

La historia -que siempre es bueno recordarla- viene de lejos. La presentación hace ahora siete años del Plan General de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para el periodo 1984-1991 no preveía ningún tipo de infraestructura viaria de calibre para Galicia. La filosofía manejada en aquel momento consistía en que la famosa Autopista del Atlántico había quedado «al paio» y era «obligación» del Gobierno central culminarla, después de que pasara al saco nacionalizador de la Empresa Nacional de Autopistas (ENASA).

Los sucesivos Gobiernos autónomos contestaron el abandono de Galicia en el Plan de Carreteras estatal y sobre todo en el Programa de Autovías, pero sus reclamaciones cayeron en saco roto. Y eso que la sintonía política de los dos Gobiernos era en algunos momentos total dada la presencia del Partido Socialista en ambos. Mientras, los técnicos del MOPU comenzaban a pergeñar las líneas maestras del Segundo Plan de Carreteras que irá desde 1994 al horizonte del año 2000. Y ahí sí se hablaba ya de los comentados accesos a Galicia.

Pero todos estos proyectos se iban a ir al traste cuando en la Xunta aterriza el «torbellino Fraga», quien desde el primer momento comenzó a presionar, con su proverbial y conocido carácter, a la Administración central, utilizando todos los mecanismos a su alcance. La vuelta del veraneo oficial recién concluido se convertía así en una vorágine de reuniones y contactos entre las partes implicadas (los responsables de la Xunta por medio de su agrupación política, el Partido Popular, y del partido en el poder, el PSOE) para llegar a un acuerdo.

En un debate, a comienzos de este mes, en el Senado, portavoces socialistas dejaron ver su intención de adelantar las obras, adjudicándolas en 1992 e iniciar su construcción «de inmediato y a la mayor brevedad posible». Pero los representantes populares no consideraron aceptable esta alternativa, pretendiendo obtener garantías de que las citadas carreteras estarían terminadas en 1994 como límite má-

ximo. Incluso desde Galicia se apuntaba la posibilidad de que la Xunta pudiera anticipar una cantidad de 100.000 millones de pesetas con cargo a sus propios presupuestos para terminar las obras antes del año 1993.

Pero hace escasamente diez días, el presidente de la Xunta, Manuel Fraga Iribarne, y el ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Javier Sáenz de Cosculluela, llegaban en Santiago de Compostela a un principio de acuerdo por el que el Gobierno central se comprometía a construir en el plazo de cinco años las dos nuevas autovías de acceso a Galicia contempladas



AUTOVIA DEL NOROESTE
Las obras, muy avanzadas, no pararán en Benavente como estaba previsto.

en el Segundo Plan General de Carreteras. Se veía así compensado el esfuerzo político realizado por el actual presidente gallego que desde el primer momento había contado con el apoyo de los sindicatos, organizaciones empresariales y fuer-

zas políticas, salvo -claro está- el Partido Socialista.

El acuerdo supone que el proceso para la construcción de las dos nuevas carreteras se inicia desde el mismo momento en que se firme el protocolo entre las dos Administraciones antes de que finalice el actual ejercicio. En los tres próximos años se adjudicarán los proyectos; las obras comenzarán entre 1993 y 1994, y estarán concluidas en un plazo «inusualmente corto» ya que según lo declarado en un principio, estos planes deberán quedar culminados dentro de la primera mitad de la actual década.

Entrando en materia, hay que decir que los planes abarcan dos autovías: la del Norte, que unirá Benavente con Ponferrada, Lugo y La Coruña, y la del Sur que también desde la localidad zamorana discurrirá por Puebla de Sanabria, Verín, Orense y Porriño hasta Vigo. El costo total de las obras es de 230.000 millones de pesetas, lo que significa que el Gobierno central dedicará el treinta por ciento de su presupuesto global a estas vías rápidas. La Xunta, por su parte, se encarga

La alta política ha jugado un papel clave en la definición de los proyectos de las nuevas autovías gallegas.

Todavía no se ha definido la posibilidad de enlazar Galicia con la Autovía Transcantábrica.

LOS ACCESOS DE GALICIA



LAS OTRAS CARRETERAS

Mientras la Autopista del Atlántico sigue inacabada, la Xunta prepara su propio Plan de Carreteras para aliviar su deficiente infraestructura viaria.

de las expropiaciones, así como de los procesos de información pública.

A este empujón en las infraestructuras gallegas va a coadyuvar el Gobierno autónomo que ahora mismo está preparando su propio Plan de Carreteras, que entrará en el Parlamento gallego a finales de este año. Mientras tanto se sigue trabajando en la Autopista del Atlántico, de la que sólo están en servicio dos tramos. Para finales de 1992 se prevé que entre en funcionamiento el tramo entre Santiago de Compostela y Pontevedra y ya en el próximo mes de noviembre lo hará el tramo Santiago- Padrón. Falta por completar el

trayecto entre Vigo y Tuy y el nuevo puente para acceder a la frontera portuguesa. Asimismo se está estudiando la prolongación de la autopista por el norte hasta El Ferrol.

Dentro de la misma Comunidad Autónoma sigue en el aire el proyecto de la Autovía Transcantábrica, que uniría Galicia con el Principado de Asturias y con las Comunidades de Cantabria y País Vasco hasta la frontera francesa. Esta posibilidad aún no se ha cerrado, pero hasta el momento tampoco ha habido ningún tipo de negociación o estudio.

Raúl R. Sáez

PREMIO "White Label" '90

ESTAMOS BUSCANDO AUTENTICIDAD



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

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

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

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

900/10 19 92



LA VERDAD POR DELANTE



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

Lo ha dicho la Cope



LEI MOTIV / RSCG

BOC CHALLENGE

AVENTURA EN SOLITARIO

La circunnavegación del globo terráqueo, dificultad infranqueable para la humanidad hace sólo cinco siglos, es ya escenario de varias regatas; el más difícil todavía es afrontarla en solitario, como hace José Luis Ugarte, primer español en la regata BOC.

El pasado 15 partía de Newport, al norte de Nueva York la tercera edición de la regata BOC Vuelta al Mundo en solitario. A la veintena larga de participantes les esperan 27.000 millas de recorrido y tres escalas, antes de regresar al puerto de origen, esto ocurrirá dentro de nueve meses.

Por primera vez un barco español participa en esta durísima y especial prueba; se trata del BBV patroneado por José Luis Ugarte, marino mercante retirado y gran navegante solitario bilbaíno de 61 años de edad.

Ugarte es el patrón español con más experiencia en el peculiar mundo de los regatistas y navegantes solitarios, en esta ocasión y con su BBV, barco de clase A, del máximo tamaño admitido en esta regata, encara esta prueba, terriblemente competitiva, sin duda la cita cuatrienal más destacada y selectiva entre las regatas en solitario.

En las dos primeras ediciones la victoria fue para el navegante francés Philippe Jeantot a bordo de los dos primeros Credit Agricole. Con idéntico recorrido al actual, en la primera edición Jeantot empleó 159 días de navegación, y hace cua-

tro años dejó el récord en 134 días, lo que da una idea del incremento de la competitividad de la prueba y del aumento en la eficacia de los barcos.

En esta tercera edición también participa un navegante francés, con un nuevo Credit Agricole, éste es uno de los principales rivales de José Luis Ugarte y su BBV. Además cuentan para la victoria el norteamericano Mike Plant y su Duracel y John Martin a bordo del Allied Bank.

El BBV-Expo 92 está especialmente diseñado y construido para regatas transoceánicas en solitario, tiene 18,28 metros de eslora (60 pies), el máximo admitido y 17,80 metros de eslora en flotación, que es la que marca la velocidad máxima a la que puede navegar cualquier barco. Las formas son suaves y redondas lo que lo hace especialmente veloz en ceñidas y traveses con vientos medios y ligeros.

La manga máxima es de 4,70 metros, cala 3,60 y desplaza solamente 13 toneladas de las cuales cinco son del plomo situado en la quilla. El único mástil de fibra de carbono soporta 230 metros cuadrados de vela en ceñida, que se amplían hasta 410 en popas, gracias al espi-
naquer.

**IMPORTANTE PREPARACION**

Ugarte ha tenido que afrontar una completa preparación tanto personal como de su barco el BBV-Expo 92, para afrontar esta dura regata.

Este barco no dispone de motor auxiliar; sólo monta un generador eléctrico de 20 caballos, un generador eólico y unos paneles fotosolares garantizan el suministro de la electricidad necesaria para mantener activos los instrumentos de navegación, los pilotos automáticos, las cámaras de TV y los sistemas de comunicaciones, además de la cocina de a bordo.

Las regatas transoceánicas en solitario son, sin duda, uno de los deportes más duros y exigentes que se puedan afrontar;

**TODO IMPORTA**

La electrónica juega un papel fundamental en esta competición. Esta es la mesa de cartas y navegación del BBV-Expo 92, a donde llegan todas las informaciones meteorológicas y las ayudas de navegación.

durante semanas y semanas, el patrón tiene que atender sin interrupción los requerimientos del barco y la navegación, maniobrar y ajustar las velas según los cambios de dirección e intensidad del viento, o las variaciones de la ruta, analizar los partes meteorológicos para escoger la ruta más favorable, analizar las posiciones de los competidores y reparar las continuas averías que se producen en los delicados sistemas de a bordo. En latitudes normales, el clima suele ser bonanci-

ble, pero ya en los Océanos Índico y Pacífico, especialmente en su parte Sur, los temporales se suceden ininterrumpidamente, con una dureza inusual en otras latitudes; esto y el tremendo frío ponen a prueba la resistencia de patrones y barcos, el trabajo a bordo se amontona y no queda tiempo para el descanso. Los patrones viven en un continua tensión, intentando dormir un cuarto de hora de vez en cuando.

Todo esto además ocurre a miles de

A PUNTO

Resulta imprescindible embarcar los viveres y el agua necesarios para las largas travesías, así como los pertrechos del barco. El BBV dispone de una cúpula que cubre la bañera y protege al patrón.





DIFÍCIL TRAVESÍA
Ugarte al timón de su barco. Aquí pasará muchas horas en los próximos meses.

millas de tierra, y generalmente muy lejos de las rutas comerciales, de tal manera que los patrones, en caso de accidente, no pueden esperar recibir auxilio exterior, como mucho, algún que otro participante que se encuentre en las proximidades puede llegar en uno o dos días.

Esta razón obliga a que todo esté previsto y requiere que los patrones sean capaces de afrontar cualquier contingencia



con sus propios medios y con su inventiva.

La preparación de un navegante para esta «regata aventurada» como la llama Ugarte, resulta muy exigente, tanto en los condicionamientos físicos como en lo referente al aguante psíquico.

○ José Luis de la Viña

EVINRUDE Y OMC COBRA AL SERVICIO DEL MAR

La marca Evinrude es una de las líderes en el mercado mundial de motores marinos. Acaba de presentar sus novedades para el año 1991, entre las que se incluyen nuevos modelos e innovaciones en la amplia gama de motores. En la gama portátil se presentan siete nuevos modelos. En la parte alta de la oferta destaca un nuevo V-8, el 250 V8 y también dos motores de configuración V-6, los Spitfire 150 y 175.

En la gama OMC Cobra Diesel la gran novedad es un motor de 205 caballos con inyección directa. Este proyecto ha sido desarrollado por la firma austríaca Steyr-Daimler-Puch e incorpora numerosas novedades y sofisticados sistemas para reducir al máximo la emisión de ruidos y humos, logrando además una excelente relación entre prestaciones y consumos.

Además la filial europea de la firma americana OMC, radicada en la ciudad belga de Brujas, es el consorcio que agrupa a las marcas Evinrude, Johnson y OMC que fabrican diversos modelos de barcos como los Ryds, Seabirds, Sea Nymph, Sunbird, Chris Craft, etc..



NUEVOS MOTORES
Evinrude acaba de presentar sus nuevos modelos para el año 1991.



Ven a la cumbre de la aventura.

El Camel Trophy Himalaya '91 se pone en marcha.

Este año el recorrido tiene todo el encanto y la magia de las tierras altas de la India. Jungla inexplorada, templos milenarios y la gran riqueza ensoñadora de la región, son los ingredientes del nuevo reto Himalaya '91.

Un desafío sólo apto para aquellos que quieran compartir ilusión, habilidad, destreza y el gran espíritu de compañerismo que requiere una aventura tan irrepetible.

Ven a la cumbre de esta aventura. Apúntate a Himalaya '91.

Si deseas más información, escríbenos a:
CAMEL TROPHY '91
Apartado de Correos 19094 de Madrid
Antes del 30 de Noviembre.



CAMEL TROPHY

HIMALAYA '91

José Luis Aznar

Enviado especial

SE ha terminado lo de sacar motos distintas cada cuarto de hora con lo que Colonia 1990 marca la estabilización de las tendencias ya vistas en años anteriores. Estas son el potenciamiento de las gamas medias, el no renunciar a las motos de altas prestaciones aunque sin hacer un gran énfasis en ellas, la puesta a la venta de motos lógicas y «civilizadas», el mantener las motos de trail pero más pensadas hacia la carretera que no el campo y, por fin, dar soluciones al tráfico ciudadano. Evidentemente estos son las grandes líneas maestras de los grandes de la moto porque en Colonia sí había novedades, sí había motos especiales, sí había motos de ensueño. Colonia con más de 1.500 expositores representando a cuarenta países ofrecía un panorama superlativo a la industria de la moto dentro de la cual no podemos olvidar los fabricantes de componentes, accesorios y equipamiento de motoristas.

Dadas las premisas anteriores tal vez haya que resaltar como máxima novedad de esta fe-

ria el resurgir de la industria británica en la persona de Triumph. Ha sido un largo parto, al parecer sin dolor, y ahora ya vemos sus frutos. Se trata de tres modelos: Trident, Trophy y Daytona. Cada uno de ellos se puede adquirir con dos distintas motorizaciones: según los casos, tres cilindros y 750 ó 900 centímetros cúbicos, o bien cuatro cilindros de 1.000 ó 1.200 centímetros cúbicos. Estas motos tienen un aspecto tradicional pero a la vez actualizado. Se da la circunstancia de que los dos primeros mercados en los que estarán disponibles serán el británico y el germano, mientras que el tercero de Europa será precisamente España para lo cual están en conversaciones para nombrar importador. De los cuatro grandes japoneses quien más novedades presentaba era Kawasaki. Por un lado la ZXR 750 es completamente nueva en lo que respecta tanto al chasis como al motor -este tiene ahora la cadena de distribución en un lado- y se complementa con una versión R que además se puede potenciar todavía más con un kit de competición. Junto a ella aparece la Zephyr, una moto «tradicional», es decir refrigerada por aire, dos válvulas por cilindro y aspecto clásico. Se ofrece en dos cilindradas: 550 y 750 centímetros cúbicos. También enteramente nueva es la KLE 500, una trail bicilíndrica de bonito aspecto y que incide en la vía de las motos mixtas pero con más vocación de asfalto que no de campo. El resto de la gama se ha visto afectado por reformas estéticas.

En Yamaha campeaba como gran orgullo de la casa la Morpho, una moto de ensueño construida como un ejercicio de estilo, pero la novedad real era la Teneré XTZ 660. Esta es una trail monocilíndrica con refrigeración líquida y cinco válvulas por cilindro, motor directamente derivado del que usará Carlos Mas en las ediciones 88 y 89 del París-Dakar. El resto de la gama ha sido mejorado y cabe destacar la FJ 1.200 con sistema de antibloqueo de frenos.

Ninguna novedad absoluta por parte de Honda puesto que la esperada NR 750



RENACE EL IMPERIO

La mítica Triumph ha resurgido de sus cenizas tras una larga gestación. La marca inglesa ha materializado sus sus ilusiones en modelos tan sugestivos como esta deportiva Daytona 750.

IFMA: SALON DE LA MOTO DE COLONIA

TERMINO LA REVOLUCION

El Salón de Colonia es el más importante de los reservados a las dos ruedas en su alternancia bianual con el de Milán. Esta edición no ha sido revolucionaria ni tampoco los grandes constructores han abrumado con modelos nuevos sino que en su mayoría se han contentado con pocas novedades pero han consolidado su oferta mejorando lo que ya se conocía.

sólo estaba a modo de testimonio pero todavía no como realidad «adquirible». Nada, que Honda todavía hace esperar para poder adquirir el equivalente en dos ruedas de los F-40 ó 959. El resto de la gama ha recibido en algunos casos profundas modificaciones como es el caso de la CBR 600 F. Tan profundas son los cambios que casi cabe hablar de moto nueva. Para empezar la estética es mucho más agresiva y recuerda su hermana mayor VF 750, el motor revisado a fondo y la parte ciclo igualmente mejorada configuran pues una moto que ha de ser el caballo de batalla en un segmento importante.

Por lo que respecta a Suzuki, un nuevo modelo acaparaba la atención. Se trata de la GSX 1.100 G una bella tetracilíndrica al estilo clásico equipada con cardan. Es una moto con todos los refinamientos mecánicos de los 90 pero que mantiene unas líneas tradicionales. Junto a ella la Bandit 400 es otra cuatro cilindros, también de aire clásico pero con un aspecto deportivo: el de las genuinas «cafe-racer». Si el motor es potente se ha hecho especial énfasis en el par a bajos y medios regímenes para obtener aceleraciones fulgurantes. El resto de la gama de carretera, las GSX R 750 y R1.100, han

SEGURIDAD DE CIRCUITO

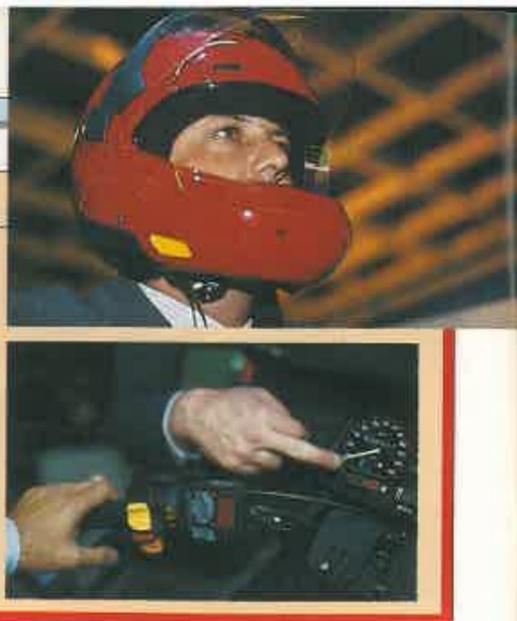
Directamente llegado desde el mundo de los circuitos, el mono Dainese Graphic supone lo último en cuanto a seguridad para los motoristas. En un salón dominado por los equipos y complementos, este modelo destacó por su original acabado y modernos materiales.



VUELTA A LO CLASICO

Tras unas temporadas de delirio super deportivo, llega una época revival de lo clásico. Grandes ruterías como la Suzuki GSX 1.100 G, deportivas medianas como la Honda CBR 600 F, la espectacular trail Yamaha XTZ 660 o la atractiva Kawa Zephyr 750.

CASCO BMW: COMO LOS PILOTOS DE CAZA



LOS usuarios de cascos BMW podrán sentirse como pilotos de avión de caza ya que el fabricante alemán junto con la sociedad israelí SAAT ha puesto a punto un sistema para que se puedan leer los datos sin apartar la vista de la carretera. Para ello una pequeña pantalla surge en la parte frontal del casco y proyecta una imagen que el ojo percibe en el infinito y así no debe desviar su atención.

La información que se puede dar es de dos tipos. Por un lado hay las de emergencia: falta de combustible, alta temperatura, baja presión de aceite, etc., que surge automáticamente en caso de que se produzca la eventualidad enunciada y sólo desaparece si el conductor la cancela con un pulsador. Por otro lado también se pueden solicitar datos informativos que permanecen visibles durante cinco segundos, ello mediante un pulsador en cruz y dos botones.

Con ellos se pueden conocer hora, velocidad, tiempo transcurrido, temperatura y kilómetros recorridos. Este sistema podría ponerse a la venta en el futuro al precio de unas veinte mil pesetas.

sufrido también importantes mejoras y estaba presente también la VX 800 con motor en V y cardan. También cabe citar la ampliación de la gama de fuera de carretera con modelos como la DR Big 800, la DR 650 RS y la 650 Dakar. No es que se hayan dormido, pero en BMW el trabajo realizado no se ve en la forma de nuevos modelos espectaculares sino en la evolución de lo existente. Y este esfuerzo se ha concentrado sobre todo en la gama de las GS, es decir las bicilíndricas de trail o como dice la casa bávara, enduro de turismo. Las R 80 GS y R 100 GS han variado su estética, beneficiándose de la parte frontal del modelo París-Dakar, nuevos tableros de instrumentos, sillines modificados, nueva suspensión trasera que permite ser regulada en altura, disco

flotante delantero y un sinfín de detalles que rejuvenecen un modelo de amplia aceptación. Evidentemente el resto de las gamas también ha recibido mejoras como puede ser en los coloridos nuevos de las K-1, en carenados para las K-75 o en la adopción del sistema de catalizador de gases de escape para toda la gama.

Uno de los grandes grupos de oferta es el que conforman los fabricantes italianos. Entre ellos tenemos los dos extremos: Bimota presentaba la versión de calle de la Tesi-1 con su revolucionaria suspensión delantera y la «10» con mecánica de la FZR-1.000 mientras que la gran novedad de Aprilia era el Amico, un ciclomotor urbano que prefigura toda una serie de productos de esta marca sensibilizada por los problemas de tráfico. Por

su parte, Gilera presentaba la nueva RC 600 de trail junto a la Saturno Piuma, versión de competición de la conocida monocilíndrica y el Puch Bullit, un ciclomotor «de carreras»; Cagiva mostraba la Mito 125 con o sin carenado, siguiendo la última tendencia de motos «desnudas»; Ducati exhibía sus superdeportivas como la 907 I.E., 900 SS, 851 y 400 SS Junior.

Es evidente que no podemos dejar constancia de todo lo que había en Colonia, pero no podemos dejar de pasar por alto la presencia de la industria española: los fabricantes Derbi, GAC y Montesa-Honda, y sobre todo, la activa industria de accesorios, componentes, equipamiento e incluso de bicicletas que en Colonia constituían un plato fortísimo con un ingente número de fabricantes.

PIAGGIO: FUTURO EN DOS O TRES RUEDAS

EN un espacio del stand de Piaggio sobresalían una serie de vehículos especiales. Es la aportación del fabricante italiano al futuro y que ellos denominan «Piaggio mueve el futuro en la ciudad». En esta «área tecnológica» sobresalta el «Scooter de tres ruedas», un vehículo de cuatro ruedas aunque las dos traseras son gemelas, capaz de transportar sentadas a dos personas y movido por un motor de cuatro tiempos y 280 centímetros cúbicos, equipado de cambio automático y tracción trasera.

Otra interesantísima aportación es el scooter «Bimodale» movido por un motor convencional de explosión de 50 centímetros cúbicos y de otro eléctrico con 30 minutos de autonomía al tiempo que Piaggio presentará al go-

bierno la solicitud de que los vehículos eléctricos puedan circular por los núcleos peatonales. La novedad del scooter Executive consiste en que el conductor va semi-echado mientras que la del minúsculo tender MP es que pese a su reducido tamaño puede albergar el casco.

Otros estudios de Piaggio son la inyección tanto directa como indirecta, el «EBC» o Control Electrónico de la Frenada que es un ABS pero adaptado a vehículos ligeros, o la suspensión delantera Gilera CX, del tipo monobrazo.



SCOOTERS DEL FUTURO

Piaggio, todo un maestro en los scooters ciudadanos, presentaba unas futuristas soluciones como el elegante Executive, el ecológico Bimodale eléctrico, o el original vehículo ovoide con dos plazas de banqueta.



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

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



Protección al sistema de escape en más de 100 países. Todos nuestros filtros son una combinación exclusivamente en colaboración con el fabricante. Solo el vehículo que los lleva y está aprobado, a un riguroso control de calidad.

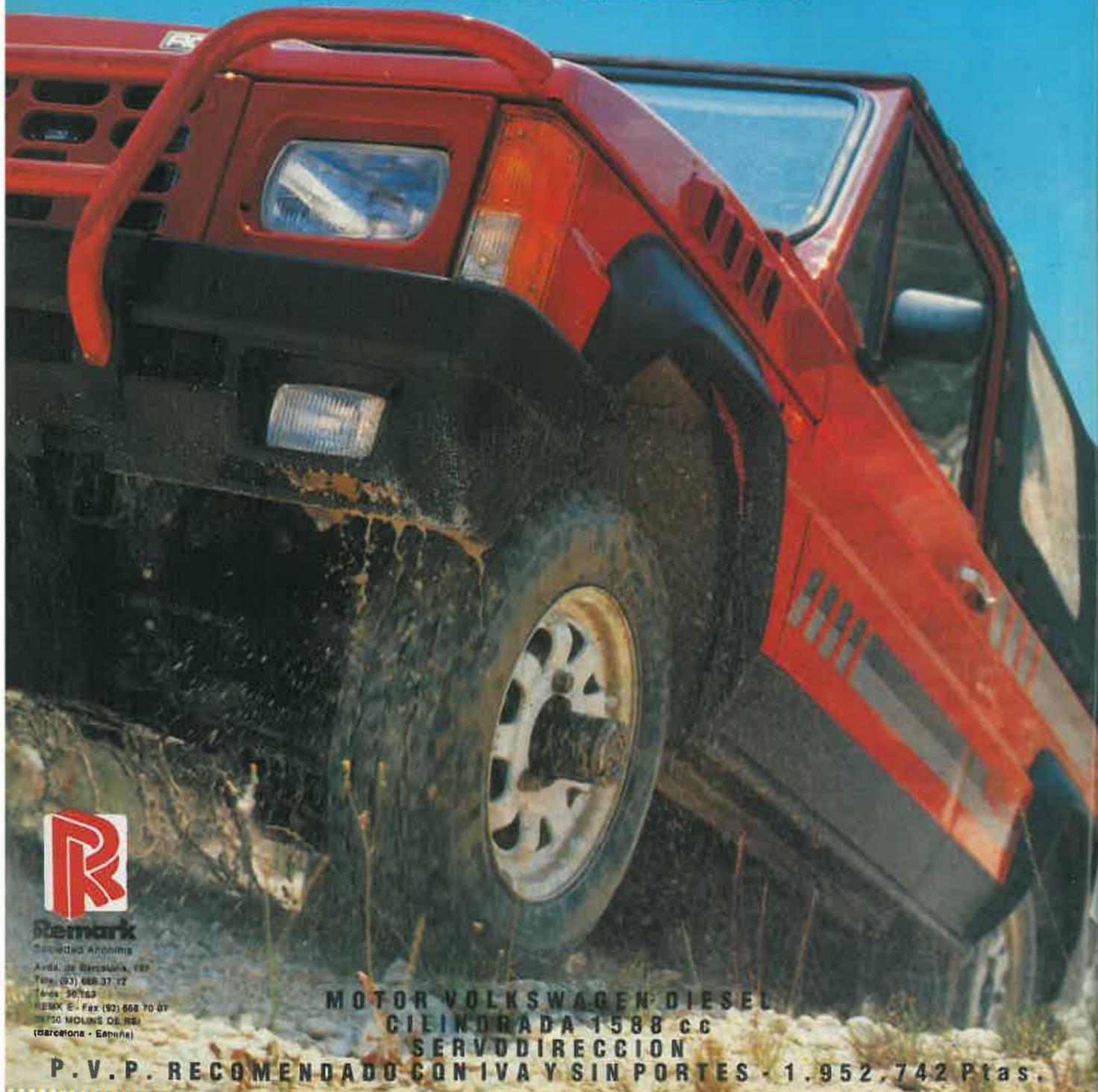
FILTROS MANN S.A. para aceite, aire y combustible. Calle Jaraña, P.O. 41. • Teléfono: 349450 - 350112 - 350200. Apartado 8007 • Telex: 54137 • Telex: 337074. Telegrafos: Filtros Mann. 60018 - ZARAGOZA (España).



ACM

Off

EL ULTIMO ITALIANO



Remark

Sociedad Anónima

Avenida de Barcelona, 157

Tel. (93) 668 37 77

Fax: 30 763

REMARK S.A. - Fax: (93) 668 70 07

8070 MOLINS DEL RE

(Barcelona - España)

MOTOR VOLKSWAGEN DIESEL
CILINDRADA 1588 cc
SERVODIRECCION

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

DEPORTE

MONTREAL SPORT PROTOTIPOS

PEUGEOT SALTO AL RUEDO

La octava prueba del Mundial de Sport Prototipos se ha significado por tres hechos decisivos: el debut del Peugeot 905, la consecución del título de pilotos para Jean Louis Schlesser y Mauro Baldi y el accidente de Jesús Pareja; sin consecuencias.

La presencia del Peugeot 905 daba cartas de naturaleza a la octava prueba del Mundial, dado que el título de marcas lo logró Mercedes en Donington. Sin embargo, esa presencia no ha cambiado las cosas, porque Mercedes ha vuelto a ganar una carrera que resultó polémica, tanto, que la clasificación está pendiente de una reclamación. Por otro lado, el circuito Gilles Villeneuve se ha mostrado poco adecuado para los Sport Prototipos, y como muestra, por primera vez en la temporada el «pace car» tuvo que hacer su aparición por dos veces antes del accidente de Jesús Pareja, que motivó la suspensión de la prueba cuando iban transcurridas 61 de las 110



vueltas a las que estaba prevista la prueba.

Desde los primeros compases el Mercedes de Schlessler se mostró el más rápido en entrenamientos, aunque inquietado por el Nissan de Bailey (en el mismo segundo) y el Jaguar de Brundle. La primera sesión sirvió para la parrilla de salida, dado que la lluvia hizo imposible que se bajaran los tiempos en la segunda. Así, tanto Fermín Vélez (de nuevo en Spice) como Jesús Pareja se clasificaban muy atrás, en decimosexta y vigesimotercera posición respectivamente.

En la salida de la prueba, el Jaguar de Brundle se ponía en cabeza por delante de los dos Mercedes y mandaba la carrera durante la primera hora hasta que el coche empezó a experimentar problemas de transmisión, momento en que tomó el relevo el Nissan de Blundell y Bailey. Mientras tanto, Karl Wendlinger sufría un pinchazo que dañaba la carrocería, lo que le situaba en posiciones retrasadas. La prueba se debía neutralizar por accidentes menores, uno de ellos el de Walter Brun, que motivaba la retirada de su coche, por lo que Pareja se subía al coche de Bernard Santal. Tras el primer repostaje, el Nissan, que iba primero fue adelantado por el Mercedes de Schlessler y Baldi, y un sorprendente Porsche Lloyd, conduci-



SUERTES DIVERSAS: ACCIDENTE Y TITULO

Jesús Pareja salió ileso de un grave accidente sufrido con el coche de su compañero Santal. Mientras tanto en Mercedes se obtenía también el título de pilotos, que aún le faltaba.



PEUGEOT 905: EL MOTOR TUVO LA CULPA

DEBUT difícil para el equipo Peugeot Talbot Sport en el Mundial de Sport Prototipos. Todo el mundo estaba esperando el tan anunciado debut, y los resultados de los muchos entrenamientos privados realizados por el Peugeot 905 auguraban una presencia importante. Rosberg se había mostrado muy rápido en Paul Ricard, la transmisión ya no daba problemas y, por lo tanto, los motores no se rompían. Además, la carrocería había sido convenientemente aligerada. Todo estaba, por lo tanto, en orden. Sin embargo, los debuts en competición son siempre difíciles, y Peugeot se encontró con un circuito y unas condiciones muy difíciles. El trazado de Montreal era calificado por todos de inapropiado, y la lluvia de la segunda sesión de entrenamientos impidió que el precioso Peugeot 905 estuviera más arriba en la parrilla. Como es lógico, la primera sesión oficial sirvió para poner todo a punto. Esperaban a la segunda para hacer el tiempo. Pero la lluvia lo es-



do por Reuter, se situaba en tercera posición. Entonces, se producía el accidente de Jesús Pareja. Una tapa de alcantarilla tuvo la culpa. Pareja se dio contra el agujero de la misma y salió rebotado. Las consecuencias fueron graves para el coche, que se quemó totalmente, mientras que Jesús salía por su propio pie con quemaduras leves en el rostro; a pesar de ello fue conducido al hospital para ser sometido a observación. Este accidente motiva-

ba que los comisarios pusieran fin a la prueba, ya que ésta había superado su ecuador. Con ello, en la puntuación del mundial sólo se tomaban la mitad de los puntos. Con la victoria de Schlessler y Baldi, el título ya es suyo, dado que Mass no puntuaba al entrar finalmente en novena posición. Vélez acababa muy retrasado, al igual que Jesús; clasificado a pesar de su accidente.

Fotos: Photo 4

tropeó todo y así, se tuvieron que conformar con salir en sexta fila, en duodécima posición. En la segunda sesión oficial, bajo un fuerte aguacero, el Peugeot mostró, de todas maneras, muy buenas condiciones, al lograr el segundo mejor tiem-

po de los diez primeros debido a su prematuro abandono por culpa de la presión de gasolina de su motor. Esta vez no fue la transmisión la que cedió, como en el propio equipo esperaban a priori. Fueron los Jaguar los que sí abandonaron.



po intercalado entre los dos Mercedes y por delante de los Jaguar y los Nissan. En carrera, el Peugeot 905 no llegó a estar entre

una vez más, por culpa de la maldita transmisión. En México, el 7 de octubre, el Peugeot 905 tendrá una nueva oportunidad.

EXPECTACION
El Peugeot 905 fue la atracción en Montreal, aunque su debut no fue muy afortunado.

PARRILLA DE SALIDA

23. Blundell-Bailey (Nissan R 90 CK) 1:25.897	1. Schlessler-Baldi (Sauber Mercedes C11) 1:25.407
2. Mass-Wendlinger (Sauber Mercedes C11) 1:26.086	3. Brundle-Lammers (Jaguar XJR 11) 1:26.034
4. Jones-Wallace (Jaguar XJR 11) 1:27.489	8. Palmer-Stuck (Porsche Joest 962) 1:26.739
37. Lees-Watson (Toyota 90 C-V) 1:28.377	7. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962) 1:28.103
10. Schneider-Barth (Porsche Kremer 962) 1:28.633	24. Acheson-Brancatelli (Nissan R 90 CK) 1:28.460
44. Rosberg-Jabouille (Peugeot 905) 1:29.257	15. Larrauri-Haysman (Porsche Brun 962) 1:28.993
36. Dumitres-Ravaglia (Toyota 90 C-V) 1:29.648	14. Reuter-Andskar (Porsche Lloyd 962) 1:29.375
22. Taylor-Vélez (Spice Ford SE 90 C) 1:31.916	13. Fabre-Trailé (Cougar Porsche C 24 S) 1:30.497
27. Altenbach-Cassig (Porsche Obermaier 962) 1:32.440	26. Grohs-Attenbach (Porsche Obermaier 962) 1:32.008
9. Winter-Pescarolo (Porsche Joest 962) 1:32.670	17. Santal (Porsche Brun 962) 1:32.517
30. Gabbiani (Spice Cosworth SE 89 C) 1:33.421	21. Taylor (Spice Ford SE 90 C) 1:32.802
12. Thuner-Morin (Cougar Porsche C 24 S) 1:37.847	16. Pareja (Porsche Brun 962) 1:33.846
	29. Piper-Hausmann (Spice Cosworth SE 89 C) 1:36.737

Etc., hasta 32 clasificados. Los pilotos citados en primer lugar tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1º. Schlessler-Baldi (Sauber Mercedes C 11), 61 vueltas en 1h 44'42"012, a un promedio de 153,461 km/h. 2º. Blundell-Bailey (Nissan R 90 CK), a 6'448. 3º. Reuter-Andskar (Porsche Lloyd 962), a 1'23'564. 4º. Schneider-Barth (Porsche Kremer 962), a 1'24'141. 5º. Acheson-Brancatelli (Nissan R 90 CK), a 1'51'305. 6º. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962), a 1'52'373. 7º. Lees-Watson (Toyota 90 C-V), a 1 vuelta. 8º. Palmer-Stuck (Porsche Joest 962), a 1 vuelta. 9º. Mass-Wendlinger (Sauber Mercedes C11), a 1 vuelta. 10º. Larrauri-Haysman (Porsche Brun 962), a 2 vueltas. Etcétera, hasta un total de 23 clasificados. Vuelta rápida Schlessler (Mercedes), en 1:28.725, a 178.123 km/h. CLASIFICACION PENDIENTE DE RECLAMACION.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º. J. L. Schlessler y M. Baldi, 49,5 puntos. 2º. J. Mass, 33. 3º. K. Wendlinger, 21. 4º. J. Lammers y A. Wallace, 21. 5º. M. Brundle. 19. 6º. M. Schumacher, 12. 7º. J. Bailey, 11. 8º. A. Ferte, 10. 9º. M. Blundell, 9. 10º. F. Vélez, 9. 11º. B. Wollek y F. Jelinski, 6,5. 12º. K. Acheson, 5. 13º. A. Olofsson, M. Haseemi, B. Giacomelli, 4.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE EQUIPOS

1º. Sauber Mercedes, 59,5 puntos. 2º. Silk Cut Jaguar Team, 26. 3º. Nissan Motorsport, 20. 4º. Spice Engineering, 13. 5º. Porsche Joest, 6,5. 6º. Porsche Kremer, 5,5. 7º. Porsche Brun, 4. 8º. Toyota Team Tom's y Porsche Lloyd, 3.



CARLOS SAINZ A UN PASO DEL MUNDIAL

El piloto español intentó hasta el último día alcanzar a Juha Kankkunen

RALLYE DE AUSTRALIA

«KANGAROO» KANKKUNEN

Uno de los animales más representativos de Australia, la isla continente, es el canguro. Se dice que cuando fueron vistos por los primeros europeos, los aborígenes, a la pregunta de qué animal era respondían: «kangaroo» que en lengua nativa significa: «no lo sé».

Esteban Delgado
Enviado especial



PERO lo que sí sabe ahora Juha Kankkunen es que, finalmente, ha vuelto a saborear la victoria justo en la misma prueba en que lo hiciera por última vez en las filas del equipo Toyota, después de haberse estado preguntando durante toda esta temporada en qué hora se había decidido de nuevo a volver a Lancia, la marca con la que consiguió su último campeonato del mundo. Primer líder de la prueba, el finlandés se vio inicialmente sorprendido por las prestaciones de Kenneth Erikson

y su Mitsubishi al que no pudo superar hasta el séptimo tramo. Ello obligó a Kankkunen a forzar la máquina en unos tramos, que si conocidos, también los afrontaba con otro vehículo y otro tipo de neumáticos distintos a los usados en su triunfo en 1989. Pero esta vez su Lancia Delta Integrale funcionó como un telón, sin el más mínimo contratiempo mecánico, algo que el finlandés pensaba que ya no pudiese suceder. Solo un pequeño toque en su aleta delantera izquierda al rozar una rama de un árbol era testigo de su

empeño por el triunfo y como alegremente reconocía en la neutralización de Collic durante la segunda etapa, estaba dispuesto a pagar la reparación de su propio bolsillo.

Para Carlos Sainz la operación «Down Under» (Abajo y Debajo, como los ingleses conocen cariñosamente a Australia), ha resultado francamente positiva. Adjudicarse matemáticamente el título en Perth era algo francamente difícil, toda vez que el rallye Costa de Marfil tenía todos los visos de celebrarse a pesar de los

AÑO SABÁTICO
Un año después de su segunda hucha por Lancia, Juha Kankkunen saboreó las mieles del triunfo.

TRAMO A TRAMO

La guerra entre las TV públicas y privadas ha llegado al mundo de los rallyes. El último fichaje del Canal + se llama Carlos Sainz.

En un comunicado vía fax, Madame Kady Angelbert, presidenta de la FISA-Costa de Marfil aseguraba la celebración del próximo rallye Costa de Marfil en el que los nuevos sponsors serán las marcas de cigarrillos Fine y Viking, siendo la dirección de carrera confiada al belga Frans Thevelin, organizador de las 24 Horas de Ypres.

A pesar de que su población ha disminuido con el paso del tiempo cuando antes era fácil verlos incluso en las pistas del aeropuerto de Perth, los incidentes con los canguros son normales en el rallye de Australia. Carlos Sainz estuvo siguiendo durante largo rato a uno de ellos a cerca de 40 kilómetros por hora, mientras Kenneth Eriksson atropelló a uno en entrenamientos dañándole un pie.

La reciente «espantá» de Michelin, nada clara por cierto, ha hecho que tanto Ford como Toyota se aseguren la exclusividad de los neumáticos Pirelli, operación en la que parece que la marca de Milán se ha embolsado cerca de 600 millones de pesetas.

La lucha entre los pilotos australianos protagonizada por el neozelandés «Possum» Bourne con su Subaru Legacy y el australiano Rod Millen con Mitsubishi Galant se resolvió a favor del primero después de un grave accidente del piloto de Perth en el que su copiloto sufrió una fisura de cervicales. Dunkerton ocupaba la cuarta posición después de haber cubierto buena parte de la segunda etapa con un motor que presentaba falta de potencia.

problemas económicos y políticos. Con su segunda posición, ahora el piloto de Toyota depende única y exclusivamente de él mismo, ya que aunque su amigo y máximo rival Juha Kankkunen lograra supuestamente la victoria en Costa de Marfil, San Remo y RAC de Inglaterra, a Carlos le bastaría con lograr un tercer puesto en cualquiera de ellos para, una vez logrado los ocho resultados permitidos, cambiar su cuarta posición y los diez puntos logrados en Kenya para ser campeón del mundo de rallyes sin más paliativos.

Tramos rápidos y estrechos con una superficie cubierta de piedras extremadamente redondas semejantes a bolas de co-



UN LANCIA-MARTINI PARA ALEX FIORIO
Un accidente fuera de tramo acabó con sus esperanzas.



TERCERA MARCA EN DISCORDIA
Kenneth Eriksson mostró en Australia ser tan válido como Ari Vatanen.

jinete son la característica principal del rallye de Australia en el que el tema neumáticos resulta fundamental como pudo comprobar Lancia el año pasado. Carlos Sainz pronto se convenció de que si a este hecho se le añadía el de no poder entrenar con un muleto, tuvo que hacerlo con un Toyota Corolla familiar 4x4, la carrera iba a resultar francamente difícil. De esta forma, si en el primer tramo el español lograba el segundo mejor tiempo a un segundo de Kankkunen, en el segundo, un verdadero tramo cronometrado de treinta kilómetros, la suspensión delantera de su Toyota Celica GT-Four resultaba demasiado dura, lo que le hacía perder 28 segundos, debiendo cambiar los muelles y

el autoblocante del diferencial delantero antes del último tramo de la primera etapa a la que llegaba en tercera posición a 24 segundos del líder Kenneth Eriksson y a 6 segundos de Kankkunen.

La segunda no comenzaba excesivamente bien para el madrileño ya que en el primer tramo cometía dos trompos, perdiendo en el primero 12 segundos al calar el motor de su Toyota mientras que el segundo era nada más cruzar la meta, afortunadamente. Sin embargo, dos tramos más tarde, en Stirling West de casi veintinueve kilómetros Sainz pinchaba el neumático posterior izquierdo hacia mitad de la cronometrada, perdiendo 50 segundos, lo que le hacía perder una plaza en bene-



ADIOS AL VIEJO MAZDA
Empeñado en el continente asiático, Carlsson fue quinto.



UN KIWÍ EN AUSTRALIA
Bourne tuvo una dura batalla con el local Dunkerton.

ficio del Lancia de Alex Fiorio. Durante la jornada Carlos Sainz reconocía haber cometido dos errores en la elección de sus neumáticos que, gracias a Dios, no se reflejaban en sus cronos y que le permitían afrontar un segundo paso por tres tramos de considerable longitud sabiendo el tipo de goma más adecuado. Seis mejores cronos a lo largo de la segunda etapa le daban la segunda posición a 1 minuto 5 segundos del líder, Juha Kankkunen.

Con más de la mitad del rallye de Australia por disputar Carlos Sainz se decidía a jugársela en la tercera etapa. En los dos primeros tramos Kankkunen lograba aumentar ligeramente su ventaja, pero a partir de ahí el piloto español lograba imponerse al finlandés en seis ocasiones reduciendo los segundos hasta un total de 48, momento de disputar el último tramo, Helena II, de considerable longitud, 30,05 kilómetros. La lluvia había hecho su aparición horas antes convirtiendo las pistas ya de por sí difíciles en impracticables. En su asistencia Carlos hechaba un vistazo a los Pirelli M5 delanteros totalmente destrozados que equipaba su Toyota en la primera pasada por el tramo, en el que a pesar de todo había logrado el mejor tiempo. Después de consultar con el técnico de Pirelli, Fiorenzo Brivio y con Perico «Pericles» García que había estado reconociendo el estado del terreno, se decidía por usar M7 con las gomas delanteras talladas en su parte central en beneficio de la dirección en un terreno donde Juha Kankkunen se decidía a usar las Michelin F tipo Africa, después de ser usadas por Alex Fiorio, para salir adelante en un fangal lleno de roderas. Era el todo o nada.

Carlos Sainz se había estado mostrando más rápido en las segundas pasadas por cada tramo, bajando sus cronos del orden de 40 centésimas por kilómetro. Con las nuevas gomas el español podía haber tenido a Kankkunen en su punto de mira con una cuarta y última etapa de infarto. Sin embargo antes de llegar a media cronometrada el piloto de Toyota se salía en una horquilla de primera. Rápidamente intentó dar marcha atrás, patinando las ruedas en un principio y perdiendo 14 preciosos segundos ante un Juha Kankkunen que reconocía haber tenido un par de «apuros» importantes. En la asistencia,



¡TELESPORT EN LOS RAIDS!

Consigue las más Espectaculares Imágenes del
CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RAIDS

Con la cinta resumen y un magnífico obsequio que TELESPORT te ofrece por el excepcional precio de:

5.500 Ptas./Unidad

Solicítalo a:

TELESPORT

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

Ove Andersson le abrazaba intentando consolar a un Carlos Sainz. «C'est la vie», palabras que le salían al madreño del corazón. En el siguiente tramo la caja de cambios del Toyota comenzaba a dar síntomas de desfallecer: «Tuvimos que dañarlo cuando nos salimos. Debe ser un problema con el sincro porque Carlos no falla jamás un cambio. En el tramo tuvimos que hacer algunas curvas "a vela"», comentaba Luis Moya. Con un largo enlace hasta el último tramo en Fremantle, la caja de cambios del Toyota Celica GT-Four era cambiada en once minutos (el récord está en ocho) para llegar al final de la etapa en Perth a 1 minuto, 6 segundos del piloto de Lancia. La suerte estaba echada y sobre todo había que asegurar la segunda posición que abre para Carlos Sainz las puertas de un título mundial que sólo él puede a partir de ahora ganar o perder.

En cuanto a los compañeros de equipo de ambos, ninguno tuvo la fortuna de cara. Didier Auriol, enfermo y bajo de forma a causa de los antibióticos volcaba en el segundo tramo, logrando llegar milagrosamente a la meta empujado en los últimos metros por el Martini-Lancia Delta de Alex Fiorio para comprobar en su asistencia que el motor estaba fuera de todo uso. En cuanto a Alessandro Fiorio, un trompo a 120 kilómetros por hora antes del control stop del quinto tramo dejaba mal parada la suspensión trasera derecha

de su vehículo que a partir de entonces debió conducir con un paso de ruedas tres centímetros menor que en su parte izquierda, haciéndolo difícilmente controlable sobre la tierra mojada debido a un diferencial trasero «loco» en sus reacciones a pesar del cambio de todo el árbol central de la transmisión.

Cero como nota para el compañero de Sainz, el sueco Mikael Ericsson que sufrió un pinchazo lento en el segundo tramo cuando todavía tenía veinte kilómetros por cubrir y que en lugar de pararse a cambiar la rueda, decidía continuar dañando la suspensión, el semieje y el diferencial delantero, lo que le obligaba a abandonar. Un hecho extraño dada la experiencia de su copiloto Claes Billstam.

La nota agradable la ponía Kenneth Eriksson en el rol de primer piloto de Mitsubishi que lograba liderar incluso con comodidad el rallye de Australia. El sueco se beneficiaba de los Michelin F4 tallados a mano, ventaja que se reducía por algún error de pilotaje. Sorprendido por la rotura del embrague en el noveno tramo cuyo último centenar de metros los cubría empujando su vehículo, Eriksson llegaba hasta su asistencia donde los 25 minutos necesarios para la sustitución le dejaban fuera de carrera.

Mazda acudió con el viejo 323 4WD para Ingvar Carlsson y Gregoire de Mevius. El sueco perdió casi seis minutos a causa de un problema con la válvula de

PADRE E HIJO



Es una experiencia que para poder contarla hay que viviría. Intentar describirla escapa al esquema de mi comprensión», eran las palabras de un padre, Antonio, después de haberse enfundado uno de los monos ignífugos de su hijo, Carlos, a instancias del piloto español.

Desplazados por primera vez a una prueba del mundial, sólo lo habían hecho antes a la Carrera de Campeonos en Nurburgring el pasado diciem-

bre donde Carlos Sainz sufriese el accidente más terrible, Antonio Sainz y Julia Cenamor pudieron ver las evoluciones de su hijo, incluso desde un helicóptero. «Yo como deportista me siento orgulloso. Como padre hubiese preferido que finalizase la carrera de abogado». Acompañado igualmente por su novia Reyes y una de sus tías, Carlos Sainz celebró con todos ellos su segunda posición en Australia, así como el cumpleaños de Luis Moya.

CLASIFICACIONES

1º Kankkunen-Piironen (Lancia Integrale 16 v), en 5 43.48. 2º Sainz-Moya (Toyota Celica GT4), a 1'40". 3º Fiorio-Pirollo (Lancia Integrale 16 v), a 5'40". 4º Bourne-Freeth (Subaru Legacy), a 13'57". 5º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD), a 17'01". 6º de Mevius-Hertz (Mazda 323 4WD), a 21'09". 7º Mäkinen-Harjanne (Mitsubishi Galant VR4, 1º grupo N), a 25'56". 8º Trelles-Muzio (Lancia Integrale 16 v, 2º grupo N), a 32'38". 9º Inoue-Hayashi (Mitsubishi Galant VR4, 3º grupo N), a 36'12". 10º Ordinski-Browne (Mitsubishi Galant VR4), a 36'45".

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Kankkunen (Lancia). TC2-7 Eriksson (Mitsubishi). TC7-35 Kankkunen (Lancia).

MUNDIAL DE MARCAS

1º Lancia, 139 puntos. 2º Toyota, 128. 3º Subaru, 43. 4º Mitsubishi, 39. 5º Mazda, 30. 6º Audi, 24. 7º BMW, 14. 8º Renault Francia, 12. 9º Volkswagen, 10. 10º Citroen y Renault Argentina, 8.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 130 puntos. 2º Juha Kankkunen, 70. 3º Didier Auriol, 67. 4º Massimo Biasion, 64. 5º Mikael Ericsson, 26. 6º Bjorn Waldegaard, Dario Cerrato y Alessandro Fiorio, 20. 9º Possum Bourne, 18.

COPA FIA GRUPO N

1º Gustavo Trelles, 47. 3º Alain Oreille, 44. 3º Tommy Mäkinen, 39. 4º Jorge Recalde, 26. 5º Ernesto Soto, 25.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
KANKKUNEN	15	10	7	2	-	-
SAINZ	15	14	2	2	-	-
ERIKSSON	3	2	2	-	-	-
CARLSSON	3	-	8	8	11	1
FIORIO	-	9	11	12	1	2
DUNKERTON	-	1	2	2	7	8
WEBER	-	1	1	1	5	7
BOURNE	-	-	1	5	7	9
DE MEVIUS	-	-	-	1	5	3
MILLEN	-	-	-	-	1	-

descarga del turbo, mientras que el belga tuvo dificultades con las notas en inglés y con los interfonos.

Nuevo paseo intercontinental para el equipo Volkswagen, sufriendo Erwin Weber distintos problemas eléctricos que le hicieron perder varias posiciones hasta que en la tercera etapa los mismos se presentaban en la salida de un tramo, teniendo que empujar el Gol Rallye G60, lo que significaba automáticamente la exclusión.

En el grupo N el finlandés Mäkinen consiguió su tercera victoria, abandonando el líder, Oreille, al romper un semieje contra un tronco de árbol en el segundo tramo. Así pues, Trelles pasa a encabezar la Copa FIA, a pesar de penalizar dos minutos al cambiar la suspensión. ○



SONRISAS Y LAGRIMAS

Desde el momento de la salida, Alain Prost no contó con el apoyo de su compañero Nigel Mansell. El podio fue la reunión de tres enemigos que han terminado por estrecharse la mano en el Olimpo de la victoria.

Es cierto; el circuito de Estoril trae buena suerte a los coches del Cavallino, que en él han ganado incluso en la crítica época del turbo. En esta edición, los Ferrari han dominado de forma indiscutible a lo largo de todo el fin de semana, hasta ver como Nigel Mansell se adjudicaba la victoria. Por el contrario, una vez más la polémica se ha cenido sobre la Fórmula 1.

G. P. DE PORTUGAL

MANSSELL A LO SUYO

Gigi Corbetta
Enviado especial

DESDE el Gran Premio de Italia, había empezado la cuenta atrás para el piloto brasileño Ayrton Senna y para el francés Alain Prost en su lucha por el Campeonato del Mundo, y la cita portuguesa significaba

prácticamente la recta final para lograr los laureles.

Como se ha dicho en un principio, los Ferrari han sido superiores a los McLaren desde la puja para lograr la «pole position», momento en el que Mansell fue el gran protagonista. En la última sesión de clasificación registró el mejor tiempo, que poco más tarde fue superado por

Alain Prost. A todo esto, Senna, Berger y todo el equipo McLaren estaban estupefactos por los tiempos de los dos Ferrari. En realidad, los 641/2 disponían de una versión del motor 037 especialmente preparada para las clasificaciones. Cuando faltaban unos veinte minutos al final de la clasificación, Mansell registró el tiempo de 1.13.557, con el que superó a Prost. En resumidas cuentas, la sesión de clasificación se convirtió en un festival Ferrari, que Mansell selló con el gesto cómico de ir a sentarse en el morro del coche de Prost con el profesor dentro.

Mientras en los boxes de Ferrari se respiraba un aire de júbilo, en los de McLaren se había formado una reunión «sumarísima» de todos los técnicos, los de Honda comprendidos, para escuchar y discutir las informaciones de Senna, como punto de partida para una posible recuperación.

Durante el Warm-up, las preocupaciones se recrudecieron al ver que Mansell y Prost eran más rápidos que Senna, incluso con los depósitos del combustible llenos.

Mientras tanto, en el seno de Ferrari se estaba tramando una maquiavélica estrategia, para proteger a Prost frente al acoso de Senna. Al respecto, se comentó que los responsables de Ferrari habían ofrecido a Mansell una recompensa de cinco Mundial, tres Testarossa y dos F-40 si sacrificaba su carrera en favor del profesor. Sin embargo, la propuesta no surtió efecto, y se confirmaron las palabras que Mansell había dicho a Senna el sábado después de las clasificaciones: «Para mañana no te preocupes. No haré ningún juego sucio a favor de nadie, ni contra nadie. Lo que ocurrió el pasado año está olvidado y pretendo ganar aquí como en todos los Grandes Premios que he disputado».

Al respecto, Senna dijo después de la carrera: «Las palabras de Mansell han sido lo mejor que me ha pasado en este Gran Premio».

En resumidas cuentas, Prost ocupó la primera fila de la parrilla de salida, con la seguridad de que al lado tenía a su compañero de equipo como un rival más, y sin intención de ayudarlo para perjudicar a Senna.

En la salida, a Mansell se le cruzó ligeramente el coche, que posteriormente al enderezarse echó a Prost de la pista. Lo peor de la maniobra fue que dio pie a los dos McLaren para colarse y así ocupar las dos primeras posiciones, mientras Prost llegaba a final de la recta en el quinto lugar.

A lo largo de las primeras veintiocho vueltas, fue un dominio absoluto de los dos McLaren-Honda MP4/5B, con Senna en la primera posición, dispuesto a no dar cuartel a nadie. En esta ocasión, Honda había decidido utilizar la versión Evolution 4 del motor RA 100 E, por considerarlo más apropiado al trazado portugués que el Evolution 5, utilizado en Spa y Monza.

También, se había vuelto a utilizar el fondo plano parecido al que diseñó Steve Nichols en 1989, sin túneles en la salida

final, que según Senna daban al coche un carácter demasiado nervioso.

Mientras Senna y Berger se disputaban las dos primeras posiciones, Prost adelantó a Nelson Piquet y se acercó a Mansell justo en la vuelta en que Senna y él pararon a cambiar los neumáticos. Después del lógico y momentáneo cambio de posiciones, Senna volvió a ocupar el primer lugar pero seguido por Mansell que, con neumáticos nuevos emprendió la caza definitiva de Senna. Más atrás, Prost intentaba dar alcance a Berger sin muchos resultados.

Justamente en la vuelta cincuenta, y en el lugar donde el pasado año se produjo el polémico choque, Mansell adelantó a Senna con una maniobra de lo más certera y decidida. Estaba claro: él no se estaba jugando el Campeonato del Mundo, y sólo podía perder una carrera. A partir de ese momento, Senna comprendió que una lucha entre los dos, podía terminar como la carrera de Suzuka en 1989 con Prost, o sin ir más lejos, como el pasado Gran Premio de Portugal. Consciente del riesgo, Senna se mantuvo en el segundo lugar, pendiente únicamente de lo que hacía el Profesor.

Al llegar el momento de adelantar a un grupo de rezagados formado por Larini, Martini, Gugelmin y Caffi, las distancias entre Berger, Prost y Senna se redujeron, y el profesor se encontró a su rival a punto de caramelo. A tres vueltas del final, Prost intentó desesperadamente adelantar a Senna a final de recta, en el fatídico sitio del famoso accidente. Sin embargo, se encontró con una reacción de su rival, que por poco se pudo convertir en otro accidente. A partir de ese momento, todo estaba decidido. Nadie podía arrebatar la victoria a Mansell y Prost era incapaz de vencer a Senna.

El podio de este Gran Premio se puede calificar como el de la reconciliación, en el que se ha visto como Jean Marie Balestre felicitaba y acariciaba el cogote de Senna, que a su vez recibía los abrazos de Mansell y Prost.

A la vista de este resultado, Senna necesita sólo una victoria para proclamarse por segunda vez Campeón del Mundo; sin embargo, Prost debería ganar dos carreras y hacer un segundo puesto, y Senna no puntuar en ninguno de los tres Grandes Premios que quedan por disputar. A la vista de lo difícil que tiene las cosas el profesor, y preso de una gran decepción, declaró al finalizar la carrera: «Ferrari es un equipo que no se merece ganar el Campeonato del Mundo, desde el momento en que no sabe ni quiere hacer un trabajo de equipo. Por el contrario, en McLaren saben lo que quieren y lo consiguen».

A pesar de que en las últimas vueltas, Prost se quedó sin la sexta velocidad, su agresividad en la carrera fue inferior a la de Senna y Mansell.

Sólo un milagro, o una catástrofe, según se mire, podría devolver la esperanza en Ferrari. Como dice el refrán, la felicidad dura poco en la casa de los pobres; y

NO PUDIERON

El interés que Ayrton Senna tenía en no cometer un error como en la pasada temporada, le hizo ser conservador frente al arrollante Nigel Mansell. En la primera mitad de la carrera los McLaren MP4/5 B dominaron de forma absoluta.

UNA DIFÍCIL SITUACION

Algunos errores cometidos en los Grandes Premios anteriores, cierta falta de agresividad, el inexistente apoyo de la escudería, no han permitido a Prost acercarse a su tercer título de Campeón del Mundo. Evidentemente, sólo no pudo.



A PESAR DE TODO
Problemas de estabilidad y de neumáticos limitaron la actuación de los Benetton Ford. A pesar de eso Alessandro Nannini y Nelson Piquet quedaron en un lugar de lo más digno.



UNA HISTORIA ROCAMBOLESCA

EL fallido contrato de Alessandro Nannini con la Ferrari, está envuelto por un mar de chapuzas. Según cuenta el piloto italiano, fue contactado por Ferrari en el Gran Premio de Alemania y en Monza se cerraron las negociaciones definitivamente, y Nannini acordó con Cesare Fiorio firmar el contrato en la casa de este último. Cuando se sentó a la mesa dispuesto a sellar el acuerdo con su firma, se encontró con la sorpresa de que el contrato estaba redactado en inglés, idioma que Nannini no domina. A la vista de esto, se acordó que la Ferrari remitiera el contrato en cuestión al abogado de Nannini que reside en Milán.

Mientras ocurría todo esto, Nannini se fue al Hugaroring para unos ensayos, y con sorpresa, recibió una llamada de su abogado, que le informaba sobre el contenido del contrato que, al contrario de lo pactado, aseguraba un año de permanencia en Ferrari a

Nannini, además de una serie de cláusulas poco beneficiosas para el piloto. Una conversación con Fiorio aclaró los malos entendidos y el piloto fue citado en Lugano para firmar definitivamente el contrato en presencia del abogado de Ferrari. La gran sorpresa fue que el contenido del «dichoso» contrato era exactamente igual al primero; no se había modificado nada. A la vista de esto, Nannini se negó a firmar, se sintió burlado y manipulado de forma indigna. Al contrario de lo que sería lo normal, Nannini no había puesto nunca un pie en un despacho de Ferrari, ni tampoco había hablado en ocasión ninguna con Piero Fusaro, -presidente de Ferrari- y todas las negociaciones se canalizaron por parte de Fiorio.

Lo más desconcertante del hecho, ocurrió cuando se supo que algunos días anteriores a la cita en Lugano con Nannini, se había firmado el contrato de Jean Alesi con Ferrari, acción



que no dejaba ningún hueco en la escudería del Cavallino.

Esta es una historia rocambolesca que muestra el engaño a Nannini, y que en la F1 los intereses están por encima de cualquier cosa. Seguramente, el Commendatore Enzo Ferrari no hubiese actuado así.

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|--|--|
| 1. A. Prost
(Ferrari)
1 13 595 | 2. N. Mansell
(Ferrari)
1 13 557 |
| 28. G. Berger
(McLaren-Honda)
1 14 292 | 27. A. Senna
(McLaren-Honda)
1 13 601 |
| 20. N. Piquet
(Benetton-Ford)
1 14 728 | 6. R. Patrese
(Williams-Renault)
1 14 723 |
| 4. J. Alesi
(Tyrrell-Ford)
1 15 122 | 5. T. Boutsen
(Williams-Renault)
1 14 934 |
| 29. E. Bernard
(Lola-Lamborghini)
1 15 673 | 19. A. Nannini
(Benetton-Ford)
1 15 411 |
| 16. I. Capelli
(Leyton House-Judd)
1 16 284 | 30. A. Suzuki
(Larrousse-Lamborghini)
1 16 012 |
| 15. M. Gugelmin
(Leyton House-Judd)
1 16 296 | 21. E. Pirro
(Dallara-Ford)
1 16 290 |
| 23. P. Martini
(Minardi-Ford)
1 16 795 | 12. M. Donnelly
(Lotus-Lamborghini)
1 16 762 |
| 22. A. de Cesaris
(Dallara-Ford)
1 17 066 | 10. A. Caffi
(Arrows-Ford)
1 16 946 |
| 3. S. Nakajima
(Tyrrell-Ford)
1 17 097 | 9. M. Alboreto
(Arrows-Ford)
1 17 081 |
| 11. D. Warwick
(Lotus-Lamborghini)
1 17 259 | 26. P. Allot
(Ligier-Arrows)
1 17 120 |
| 8. S. Modena
(Brabham-Judd)
1 17 341 | 25. N. Larini
(Ligier-Ford)
1 17 269 |
| 7. D. Brabham
(Brabham-Judd)
1 17 715 | 18. Y. Dalmas
(AGS-Ford)
1 17 621 |

NO PRECLASIFICADOS
R. Moreno, (Eurobrun-Judd) 1 21 188 C. Lan-
ges, (Eurobrun-Judd) 1 23.447

NO CLASIFICADOS
O. Grouillard, (Osella-Ford) 1 17.775 P. Barilla,
(Minardi-Ford) 1 18 280 G. Tarquini, (AGS-Ford)
1 18 815 B. Gachot, (Coloni-Ford) 1 20 516

CLASIFICACION FINAL

1º N. Mansell (Ferrari) 1.22.11.014. 2º A. Senna
(McLaren-Honda) a 02.808 3º A. Prost (Ferrari) a
04.189 4º G. Berger (McLaren-Honda) a 05.896 5º
N. Piquet (Benetton-Ford) a 57.418 6º A. Nannini
(Benetton-Ford) a 49.337 7º M. Gugelmin (Leyton
House-Judd) a 58.249 8º R. Patrese (Williams-
Renault) a 1 vuelta. 9º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1
vuelta. 10º M. Alboreto (Arrows-Ford) a 1 vuelta 11º
N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas. 12º P. Martini
(Minardi-Ford) a 2 vueltas. 13º M. Gugelmin (Ley-
ton House-Judd) a 2 vueltas. 14º A. Caffi (Arrows-
Ford) a 3 vueltas. 15º A. Suzuki (Larrousse-Lam-
borghini) a 3 vueltas. 16º E. Pirro (Dallara-Ford)
a 3 vueltas. Vuelta rápida R. Patrese 1 18.306

**CAMPEONATO DEL MUNDO
DE PILOTOS**

1º A. Senna 78 puntos. 2º A. Prost 60. 3º G. Berger
40. 4º T. Boutsen 27 5º N. Piquet 26. 6º N. Mansell 25.
7º R. Patrese 17 8º A. Nannini 17. 9º J. Alesi 13. 10º I.
Capelli 6 11º E. Bernard 5 12º D. Warwick 3 13º A.
Caffi 2 14º S. Modena 2 15º S. Nakajima 2 16º A. Su-
zuki 1 17º M. Gugelmin 1

**CAMPEONATO DEL MUNDO
DE CONSTRUCTORES**

1º McLaren-Honda 118 puntos 2º Ferrari 85 3º
Williams-Renault 44 4º Benetton-Ford 43 5º Tyrrell-
Ford 15 6º Leyton-House-Judd 7 7º Larrousse-Lam-
borghini 6 8º Lotus-Lamborghini 3 9º Brabham-Judd 2
10º Arrows-Ford 2

ESTORIL EN BREVE

El pasado jueves, el nuevo motor Porsche de Fórmula 1 ha dado los primeros pasos sobre la pista del centro de investigación que la misma Porsche posee en la localidad de Weissach. El monoplaza en el que se ensambló el nuevo propulsor, era un Arrows A11 todo de color blanco.

Pendiente de confirmación oficial, se ha sabido que en la próxima temporada, Lotus utilizará los motores Judd EV que actualmente están en dotación a Leyton House. A su vez, esta escudería dará comienzo a finales de noviembre a los ensayos con el nuevo motor Hillmor, diseñado por Mario Illien y Peter Brown.

Ron Dennis -director técnico de McLaren- ha negado tener ningún contacto con la marca Porsche en relación con el motor de F-1. Por el contrario, se ha descubierto que la pasada semana estuvo en Weissach, lugar donde se construye dicho propulsor.

Una vez más, la marca italiana de neumáticos Pirelli vuelve a ser objeto de polémica. Sin muchas contemplaciones, Gabriele Rumi -titular de Fondmetal y propietario de Osella- ha acusado en un comunicado de prensa a Pirelli de no haber proporcionado a Osella neumáticos de clasificación, a raíz de lo cual, Oliver Grouillard no se pudo clasificar.

Ultimamente, parece que la ética profesional tiene grietas en la Fórmula 1. Lo ocurrido fue que se sorprendió a Gabriele Cadringher -director técnico de la FISA- mientras enseñaba a Mauro Forghieri los planos de algunos monoplazas de escuderías inglesas, que estaban en su poder para poder pasar las pruebas de «crash». Las disculpas alegadas no han convencido a los constructores británicos, que han presentado serias quejas al presidente de la FISA.

A cambio de haber cedido Jean Alesi,

Frank Williams ha recibido de la Ferrari una importante suma de dólares, no especificada, y un ejemplar del actual monoplaza 641/2, que le será entregado dentro de dos años, con el fin de no dejar transparentar ciertos secretos.

Por otra parte, Williams fue víctima de un accidente durante los entrenamientos del sábado. Al poner en marcha el coche de Thierry Boutsen, salió de los escapes una llamarada que, al desahogar contra un mecánico, provocó que éste para protegerse chocara contra la silla de ruedas en la que estaba Williams, volcándola. Todo se resolvió con unos puntos de sutura para el constructor, y quemaduras de segundo grado para el mecánico.

En esta ocasión, Life ha mandado en pensión el motor Life con los cilindros dispuestos en estrella, para adoptar el motor Judd EV. En primer lugar, la parte superior de la carrocería no se acoplaba a las exigencias del nuevo propulsor, y hubo que recurrir a la cinta adhesiva. Llegado el momento de ponerlo en marcha, se descubrió que faltaba una bobina-capuchón de un cilindro. Por fin, cuando Bruno Giacomelli salió a la pista, no pudo dar más de media vuelta al circuito debido a que media carrocería se desprendió del coche. En resumidas cuentas, un drama.



PUBLICO A TOPE

Los aficionados portugueses acudieron al autódromo de Estoril con la seguridad de ver una buena carrera. La rivalidad entre los santones de la F-1 era la garantía de un espectáculo emocionante.



ALGO NO MARCHA

En el seno de la escudería Williams-Renault hay muchos aspectos que mejorar. Una vez más la competitividad de los FW 13 B dejó bastante que desear. Riccardo Patrese hizo todo lo que estaba en sus manos, aunque no pudo aguantar el acoso de los Benetton Ford

el Cavallino ha perdido su oportunidad en esta temporada, aunque el Gran Premio de Portugal ha sido glorioso.

La disputa entre Senna y Prost ha ensombrecido la actuación de otros equipos como Benetton, que ha logrado el quinto y el sexto puesto con Piquet y Nannini a pesar de los múltiples problemas de neumáticos que tuvieron. Sin embargo, con este resultado, la Benetton Ford se ha situado a un sólo punto de Williams Renault en el Campeonato de Constructores.

Para los coches equipados con motores Chrysler-Lamborghini no hubo suerte. El Lotus 102 de Derek Warwick abandonó en los primeros compases de la carrera por un problema mecánico en la admisión, y Martin Donnelly, en la vuelta decimotercera se retiró por avería del alter-

nador. En el caso de los Lola, Eric Bernard se vio traicionado por la caja de cambio y Aguri Suzuki chocó con Alex Caffi. El accidente de estos últimos, provocó que se diera por finalizada la carrera en la vuelta sesenta y uno, exactamente diez antes de lo previsto.

Las palabras del francés Alain Prost han llevado una vez más los hechos al terreno de la polémica. Todos saben que es un mal perdedor; cuando no logra salirse con la suya, intenta buscar excusas difrazando la realidad con descubrir posibles culpables. Lo único cierto e indiscutible, es que el Profesor ha cometido varios errores imperdonables en los últimos tres Grandes Premios, y por otra parte, no puede vencer a «Magic Senna» limpiamente.

SUSTO Y SORPRESA

Alex Caffi se vio envuelto en un accidente a raíz de un choque con Aguri Suzuki. Todo se resolvió con la luxación de un tobillo. Mauricio Gugelmin salvó los colores de Leyton House Judd, ya que Ivan Capelli rompió el motor de su coche.

elf
el aceite nacido de la competición.



RALLYES

EL CORTE INGLÉS, SIN PURAS

Si no se remedia pronto, Jesús Puras no estará en el Rallye Corte Inglés, en Las Palmas. El equipo Lancia prefiere asegurar el campeonato acudiendo a Tenerife (una semana antes) y si todo sale medianamente bien, con el campeonato en el bolsillo, sólo salir en el Valle. Es una cuestión económica. Lo malo es que, de golpe, se pierden las posibilidades de ver a Puras en el San Remo (había una posibilidad, que Noccentini estaba gestando) o midiéndose con los especialistas en Integrale, Tabaton y Della, que sí acudirán a Las Palmas.

RESISTENCIA

LE MANS VUELVE AL CAMPEONATO

Las míticas 24 Horas de Le Mans volverán a ser puntuables para el Campeonato del Mundo. Como se recordará, desde hacía dos años la singular prueba francesa ha conocido toda clase de problemas para asegurarse su supervivencia; desde los económicos y de infraestructura hasta el enfrentamiento directo con el presidente de la federación internacional Jean-Marie Balestre. Ahora, tras un acuerdo entre éste y el Automóvil Club del Oeste, organizador de la

carrera, se han asegurado cinco ediciones más a partir de 1991 de esta veterana manifestación deportiva.



BRITANICO DE FORMULA 3

MOVIDO VERANO PARA SERDA

JUAN Serdá ha disputado cuatro carreras dentro de la categoría B del Campeonato Británico de F-3. Esta clasificación corresponde a monoplazas con más de un año de antigüedad.

Después de tener que hacer un meri-

sificación provisional de este campeonato.

El fin de fiesta lo protagonizaron los Renault 21 Turbo de la Europe Cup. El italiano Massimo Sigala, que había hecho el mejor tiempo por delante de Jesús Díez Vilarroel, se colocó en primera posición desde la salida, y tan sólo perdió el liderazgo momentáneamente en la segunda vuelta a manos de Jesús Díez, que después fue perdiendo terreno, hasta que a mitad de carrera realizó un trompo que le relegó hasta el cuarto puesto. El otro español, Tomas Saldaña, después de realizar una mala salida, se vio forzado a abandonar cuando sólo quedaban siete vueltas para finalizar la carrera y rodaba en séptima posición. El final de carrera se vio animado por el ataque del alemán Dirk Wagner sobre Sigala, que al final tuvo que aflojar el ritmo al ver que la presión de aceite bajaba en su coche. La llegada fue muy apretada y el italiano ganó por algo más de un segundo.

CLASIFICACIONES

XVII COPA INICIACION

1º B. Tramont, 22.10.18 2º I. Hervás, a 02.03. 3º A. Villanueva, a 15.65 4º C. Arimón, a 22.77 5º P. Tesoro, a 23.23.

XVII COPA NACIONAL

1º J. Ridruejo, 28.03.69 2º S. Moya, a 03.41. 3º J. Diéguez, a 11.64. 4º N. Arribas, a 13.67. 5º A. Llovera, a 13.82.

EIF EUROPA CUP

1º M. Sigala, 35.42.82 2º D. Wagner, a 01.74. 3º F. Santaniello, a 02.57. 4º J. Villarroel, a 04.01. 5º J. Gouhier, a 05.20.



NUEVA FORMULA

MINI LOTUS - OPEL

Se acaba de presentar en Gran Bretaña una nueva fórmula de promoción de General Motors, que utiliza el motor del Corsa GSi, de 112 caballos. Se llama Formula Vauxhall Junior y está llamada



COPAS RENAULT

COMO EN LOS VIEJOS TIEMPOS

El numeroso público que asistió este fin de semana al circuito del Jarama, vio recompensada su asistencia con tres entretenidas carreras, entre las que hay que destacar la de Renault Iniciación, en la que Tramont y Hervás deleitaron a la afición con un duelo de principio a fin. Aunque en un principio parecía que Hervás podía dominar en solitario la carrera, a partir de la cuarta vuelta se entabló una dura lucha de la cual se vio relegado Juan Carlos Delgado después de realizar un trompo. Detrás de los dos líderes también hubo lucha entre un grupito formado por Villanueva, Arimón, Tesoro y Fernández.

En cuanto a la Copa Nacional Renault, tampoco estuvo falta de emoción. Ridruejo y Moya hicieron que el público se levantase una y otra vez.



torio séptimo puesto en Snetterton a pesar de luchar contra una inyección defectuosa, mejoró este resultado haciendo una cuarta plaza en Oulton Park y una quinta en Silverstone.

Tras la última carrera disputada en el circuito de Brands Hatch, una excelente remontada, con salida de pista incluida le llevó a repetir el sexto lugar en la línea de llegada, con lo que se ha afianzado como el cuarto piloto de este campeonato.



J.M. CASANOVA

CLIO: UN NOMBRE QUE ROMPE CON LOS NUMEROS

UNA mesa redonda de grandes dimensiones. Seis ejecutivos con cara de pensadores en mangas de camisa. Una maqueta de automóvil presidiendo la reunión. Con este decorado en un lujoso despacho de París, bien pudo acontecer este diálogo...

- Lo del nombre es complicado.
- Complicado no, complicadísimo. Es difícil de acertar. Yo creo que tenemos que mirarnos al espejo de nombres como GOLF o UNO.

- Además hay un grave problema. Hay miles de nombres registrados por las marcas pensando en el futuro.

- Con los números era más fácil. Pero hay que entender a Renault. Quieren iniciar una nueva etapa, además, desde el R-4 al R-21, menos el R-13 que naturalmente es gafe, los han utilizado todos.

- Y tampoco quieren nombres de ciudades porque Seat ya explota esta vía con el Ibiza, Málaga y el futuro Toledo.

- ¿Y algún nombre de animal?

- No les gusta, no encaja.

- Pues nada, a inventar un buen nombre que para eso nos pagan. El «briefing» podría ser este: Tiene que ser un nombre que suene bien en todos los idiomas. Un nombre corto ya que un coche pequeño no puede tener un nombre de tres sílabas. Y sobre todo, un nombre que no diga nada y sea pegadizo.

- Por donde comenzamos...

- Mira, aquí hay el registro de los nombres que ya están bloqueados. Por otro lado, hemos hecho un estudio de mercado en seis países comunitarios y con más de cinco mil encuestas para ver si sacábamos algo en claro.

- ¿Y qué?

- Dicen muchas chorradas. Pero es curioso, varios coinciden con TAO. ¿Qué os parece?

- Nada, no me gusta, tiene nombre de animal.

- ¿Y Clip?

- Esto me suena a video-clip.

- Fonéticamente es bonito y pega con Renault.

Imaginate: RENAULT CLIP

- No sigas por este camino, está registrado.

- Pensemos, pensemos...

- ¡Ya está! RENAULT CLIO. ¿Qué os parece?

- Me suena a discoteca

- A mí me parece muy femenino...

- No digas tonterías. Si es un golazo. Mira, vamos a realizar un nuevo estudio de mercado entre los cuatro nombres que más nos han gustado en los últimos meses y vamos a incluir el de CLIO. ¿Vale?

- De acuerdo, pero no olvideis que después lo tiene que aprobar el consejo de administración.

- No te preocupes. Les haremos una presentación convincente y seguro que nos dan luz verde.

Si el nuevo Renault tardó cuatro años en definirse, diseñarse y realizarse, elegir el nombre tampoco fue cosa de cuatro días. Casi costó tanto, como elegir la campaña de lanzamiento mundial. Claro que para elegir el spot televisivo, habla mucha MATERIA VIVA.



BOXES

Tras un acuerdo firmado entre Ligier Gitanes y Lamborghini, el constructor francés montará el motor V12 italiano durante la temporada de Fórmula 1 que viene.

Alain Ambrosino será el cuarto piloto de Citroën que se sumará durante el Rallye de los Faraones a los otros ZX Rallye-Raid de Vatanen, Ickx y Waldegaard.

El siempre risueño

Fenouil ha presentado ya su habitual Rallye de los Faraones. Con un recorrido al 50 por ciento inédito, la carrera discurrirá en plena crisis del Golfo por las «Dunas Catedrales» donde hace 2.500 años desaparecieron 70.000 soldados etíopes.



Los pilotos españoles Salvador Serviá y Juan Escavias consiguieron en Zolder unas excelentes clasificaciones en vistas al Gran Premio del Jarama. Sus Pegaso Troner realizaron un segundo y dos sextos puestos durante las dos jornadas puntuables.

Como ya se adelantaba la semana pasada, la Junta de Andalucía ha decidido dejar la sociedad explotadora del Circuito de Jerez. El alcalde Pacheco calificó de «lastimosa» esta decisión, que puede afectar gravemente la próxima carrera de F-1.



CARRETERAS EN OBRAS

RED PRINCIPAL:
N-I, Burgos-Lerma.
N-II, provincia de Guadalajara.
N-III, Arganda-Tarancón.
N-IV, Manzanares-Bailén
 Provincia de Ciudad Real.
N-V, Talavera-Navalmoral.
N-VI, Adanero-Villalpando.
N-330, Jaca-Francia.
N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche.
N-430, Osa Montiel-Munera
N-420, Alcañiz-Taragona.
A-630, Campomanes-Oviedo.
N-552, Ripoll-Puigcerdá.

Teléfono de información de Tele-ruta: (91) 535 22 22



CONCENTRACIONES

MINIS EN CAN PADRO

El Club Español del Mini, con la colaboración del Club Mini Cooper de Cataluña y la Escudería de Barcelona ha organizado un encuentro a nivel nacional para el próximo día 13 de octubre. El punto de partida será la plaza de San Jaime de Barcelona a las 9:30, en dirección al circuito de Can Padró. El plazo de inscripción finaliza el día 2.

Más información: Tel. (91) 441 16 76

CLASICOS ANDORRANOS

Los días 5, 6 y 7 de octubre tendrá lugar en Andorra la tercera Concentración Intercional de Clásicos Deportivos. Están previstas diversas pruebas de regularidad y de habilidad, un concurso de elegancia, recorridos turísticos y visita al Museo Nacional del Automóvil. Los vehículos inscritos deben estar contruidos entre los años 1931 y 1971.

Más información: (9738) 6 17 97

DEPORTE

VA DE MOTOS

Además del ya mencionado G.P. de Fórmula 1 de Jerez, ese mismo fin de semana se disputarán las siguientes pruebas motociclistas: Stadium-Cross en Yunquera (Guadalajara), Campeonato de España de Trial en Valencia, Campeonato de España de Tramos Cronometrados en Meresme (Barcelo-

AGENDA

na), el Trofeo Rodil de Supercross en Cullera el día 28, y por último el Play-Off del Criterium Solo Moto de 75 c.c. y 125 c.c.

UNA VUELTA POR

SPORT/MOTOR

El 26 al 30 de septiembre, tendrá lugar en Jerez de la Frontera, coincidiendo con el Gran Premio de España de Fórmula 1, la Feria Internacional del Deporte de la Competición, Accesorios y Complementos. En ésta, su segunda edición, tiene previsto realizar el I Concurso Nacional de Personalización de vehículos al que podrán optar todos los fabricantes y profesionales especializados en carrocerías deportivas y talleres de personalización de automóviles y motocicletas.

Dirección: Instituto Ferial de Cádiz
 Horario: De 11:00 a 21:00



LO QUE HAY QUE VER

JEREZ EN VIVO

DOMINGO Deporte en TVE-2, ofrecerá el G.P. de Fórmula 1 de España a partir de las 14:00. La información deportiva del motor de Estadio-2, comienza esta semana el día 25 con el Campeonato de España de Rallyes de Tierra de Talavera de la Reina y el día 27, la Subida al Fito, del Campeonato de Montaña; ambos resúmenes serán emitidos a partir de las 19:00. Deporte Noche ofrecerá el sábado 29, el Supercross desde Cullera en vivo, a partir de las 00:15.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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) 200 07 55

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



Nuevo 190 E - 1,8

Nadie más construye coches como Mercedes-Benz. Lo notará desde el primer momento. En la facilidad de conducción. En la seguridad. En la comodidad. Y en el silencio. Conceptos y sensaciones que a partir de ahora usted tiene a su alcance con el nuevo 190 E - 1.8 de inyección. El Mercedes que eleva el standard de calidad en los coches con motor de 1.8 litros.

POR 3.030.000 PTAS.*

Pruébalo ya en la Red Oficial de Concesionarios Mercedes-Benz. A partir de ahora, usted está mucho más cerca de poder disfrutar de un Mercedes. Bienvenido al Club.

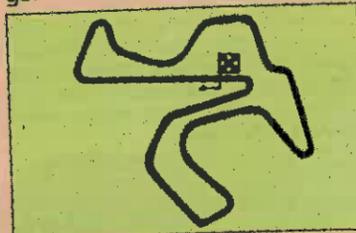


NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI. Mercedes-Benz

* Precio recomendado para Península y Baleares (I.V.A. incluido).

A JEREZ CON EL MUNDIAL

Los días 28, 29 y 30 de septiembre, la ciudad gaditana de Jerez de la Frontera se vestirá de luces con el Gran Premio de España de Fórmula 1. Los precios de las entradas en las diferentes tribunas, van desde 8.000 a 20.000 pesetas el fin de semana completo, o de 6.000 a 16.000 pesetas el domingo.



JEREZ MINUTO A MINUTO

VIERNES 28 DE SEPTIEMBRE

08:00-09:00 Pre-clasificación Fórmula 1
 10:00-11:00 Entrenamientos libres Fórmula 1
 13:00-14:00 Entrenamientos oficiales Fórmula 1
 Desde 14:30 Entrenamientos GM Lotus Euroseries

SABADO 29 DE SEPTIEMBRE

10:00-11:30 Entrenamientos libres Fórmula 1
 13:00-14:00 Entrenamientos oficiales Fórmula 1
 Desde 14:30 Entrenamientos Oficiales GM Lotus Euroseries

DOMINGO 30 DE SEPTIEMBRE

09:30-10:00 Warm-up Fórmula 1
 11:00-11:30 GM Lotus Euroseries
 Desde 14:00 Gran Premio de Fórmula 1 de España

EN CITROËN

*Usado, con garantía
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCACION
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.



LA AVENTURA AUSTRALIANA DE CARLOS SAINZ

Motor 16

29 de septiembre de 1990

Núm. 362 • 325 ptas.

NUEVOS

- BMW 850 i ALPINA
- BUGATTI 110
- FORD ESCORT SEEKA
- MERCEDES 500 E
- METRO GTi 16v
- PEUGEOT 605 TD
- RENAULT LAGUNA
- ROVER 216 GTi



CONCURSO
GANA
EL VOLANTE
DE ALAIN
PROST

EXTRA F-1

