

EUROPA BUSCA SU MINICOCHE



PROYECTO COMUN **SEAT, VOLKSWAGEN Y FORD**

**OTRAS
NOVEDADES**



**SE PERFILA
EL POLO DEL 92**



**AL VOLANTE DEL
NISSAN SUNNY '91**



**TEMPEST, EL
CABRIO MAS VELOZ**

TRAYECTORIA IMPECABLE.

NUEVO ALFA 164.



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

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

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

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

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

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

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

• De 0 a 100 en 7,7 segundos.

ALFA 164, el coche que culminará tu trayectoria impecable.

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



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

* Precio recomendado IVA incluido.

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

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

ECONOMIA

Las consecuencias económicas del conflicto del Golfo Pérsico también afectan al mundo de la automoción.

14

LO ULTIMO

El proyecto conjunto para la fabricación de un coche urbano entre VW-Seat y Ford es ya una realidad.

20

AL VOLANTE

El nuevo Nissan Sunny llega a Europa para satisfacer los gustos y necesidades del usuario europeo.

24

MERCADO

El sistema de subastas se va haciendo un hueco como método de compraventa en el mercado de vehículos usados.

40

ECONOMIA

Medio billón de pesetas es necesario para que España se ponga a la altura europea en materia de infraestructura viaria.

44

LO ULTIMO

El Citroën ZX calienta motores de cara a su ya inminente comercialización.

46

El Scorpio Cosworth 24V y el Sierra Cosworth 4X4 son las novedades de Ford para este año.

48

ESTA SEMANA

Opel, en colaboración con Irmscher, ha desarrollado un nuevo Senator 4.0I

50

FRENTE A FRENTE

Opel Calibra 16V 4X4 frente a Audi Coupé Quattro 20V.

56

FUERA DE SERIE

Ford Seeka.

69

Presume de ser el coche más rápido del mundo, es el RJD Tempest.

76

DEPORTE

Citroën en coches y Yamaha en motos han sido los vencedores del 13º París-Dakar.

84

F-1: entrenamientos en Paul Ricard



EDITORIAL

INFRAESTRUCTURA DE GUERRA

TODO parece apuntar que la contienda del Golfo Pérsico será larga y sus consecuencias devastadoras, con una nube negra en el horizonte por si fallan los suministros de petróleo. A este respecto, el Gobierno ha aprobado un decreto ley que da carácter legal a una serie de restricciones, que limitarían el consumo para coches y calefacciones.

No vamos a entrar en la eficacia de unas limitaciones de velocidad, que ya calificamos, en esta misma página hace una semana, de poco realistas y de estar planteadas de cara a la galería. Pero si se restringe el uso del automóvil privado, que podría ocurrir en casos extremos, tendríamos que empezar a rezar. La infraestructura de nuestros transportes públicos es de una mediocridad que raya en la ineficacia. Tanto que, llegado el caso, la productividad del país se vería seriamente afectada. Si en tales circunstancias tenemos que prescindir del transporte privado, más de uno se pondrá a llorar. Este problema, que salta a la luz en cualquier ciudad europea cuando hay huelgas del sector del transporte público, cobra una dimensión inusitada en España, país en el que las infraestructuras fallan de manera generalizada. No se puede estar pidiendo una mayor utilización de los transportes públicos y seguir ofrecien-

do el mismo mediocre servicio, infradimensionado para las necesidades que se plantean en la sociedad actual.

Según el informe que publicamos en este mismo número, España tiene un retraso de diez años respecto a la Comunidad Europea



en materia de infraestructuras. Carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones e infraestructuras hidráulicas requieren una inversión billonaria para recuperar el tiempo perdido. Si no se hace un esfuerzo supremo, corremos el peligro de perder el tren de Europa. En algún momento habrá que decidirse y empezar a tomar medidas.

Alberto Mallo

FUERA DE SERIE



FORD SEEKA

Ford ha presentado en nuestro país el Seeka, un nuevo concepto de coche familiar para el tiempo libre. Cualquier detalle para pasar un día agradable en el campo está incluido en este vehículo.

FRENTE A FRENTE



OPEL CALIBRA 16V 4X4 CONTRA AUDI COUPE QUATTRO 20V

El Opel Calibra 16V 4X4 ha entrado con fuerza en el mercado español de los coupés. En esta ocasión su rival es el todopoderoso Audi Coupé Quattro 20V.

DEPORTE



ENTRENAMIENTOS DE F-1

El circuito de Paul Ricard ha sido el escenario de la primera toma de contacto de los monoplazas de Fórmula 1 ante la próxima temporada que ya se avecina. Las estrellas de estas sesiones de entrenamientos han sido los Ferrari, que como todos los años, son a priori, la máxima alternativa de los invencibles McLaren.

Motor 16 / 3

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

CALIBRA

by Opel



INGENIERIA ALEMANA POR EXCELENCIA

Pasión deportiva, atracción, perfiladas líneas que hablan de lo que es capaz...

Es el Calibra, el nuevo coupé de Opel.

Frontal de pura sangre, revolucionarios faros elipsoidales, spoilers integrados. Para alcanzar un extraordinario coeficiente aerodinámico Cx de 0'26, todo un récord mundial.

Tracción delantera o 4x4. Motores

siempre con catalizador de 3 vías, para ser deportivos también con el medio ambiente. Hasta 150 CV. de potencia, 16 válvulas e inyección electrónica, gasolina sin plomo exclusivamente.

Opel Calibra.

Nunca un coupé alemán tuvo un equipamiento tan completo: todas sus versiones incluyen como equipamiento de serie dirección asistida, llantas de aleación, frenos de disco delanteros y

traseros, elevalunas eléctricos, cerradura centralizada, radio-cassette estéreo, alarma antirrobo, check control, aire acondicionado y por supuesto ABS.

Un coupé que conjuga todos los logros de la ingeniería alemana, el más espectacular diseño y el máximo equipamiento de serie.

Calibra, by Opel

MODELO	POTENCIA	P.V.P.*
CALIBRA 2.0 i	115 CV.	2.973.000
CALIBRA 2.0 i 16 v.	150 CV.	3.530.000
CALIBRA 4x4 2.0 i 16 v.	150 CV.	3.993.000



* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Cuento, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.





DESDE **TURIN**

GIAN CARLO PERINI

● LA gama Fiat Uno que verá la luz en 1993 tendrá un motor de dos tiempos en su oferta. El fabricante italiano espera ya las primeras unidades de este motor desarrollado por la sociedad Orbital Engine Corp. de Tecumseh, en el estado americano de Michigan. El nuevo motor, denominado XL, saldrá al mercado en octubre de 1993.

● EL Fiat Tempra ha recibido el título de «Mejor Coche Importado del Año en España» por parte de la Asociación Nacional de Periodistas del Motor, mientras que los periodistas irlandeses lo han premiado con el título de «Coche del Año 1991».

● LOS ciento treinta componentes de la UIGA, Unión Italiana de Periodistas del Motor, han otorgado al Nissan Primera, de fabricación británica, el título de «Mejor Coche de Europa en 1991». La elección se realizó sobre un total de once coches lanzados al mercado europeo durante el año 90. Los premios anteriores fueron para: el Alfa Romeo 164, en 1988; el Fiat Tipo, en 1989, y el Citroën XM, en 1990.

● LOTUS ha registrado el mayor incremento de ventas durante 1990. La cifra final ha ascendido un 911 por ciento, desde los nueve coches de 1989 hasta las 91 unidades.

● FIAT acaba de definir una nueva segmentación del mercado, según Interauto News. Algunos ejemplos: Panda 750 y Marbella serán microeconómicos; Uno, Lancia Y10 y Fiesta serán minieconómicos; Golf y Escort serán los pequeños de 3 puertas; BMW Serie 3 y Saab 900 serán los medianos de 2 y 3 puertas;



CIEN AÑOS SOBRE RUEDAS

PIRELLI, el primer fabricante italiano de neumáticos, acaba de cumplir cien años de existencia, cien años de trabajos, experiencias y soluciones de vanguardia para un producto clave a la hora de explicar la evolución experimentada por el automóvil. Esa trayectoria apasionante se ha resumido en un libro de gran belleza, en una obra titulada «La Historia del Neumático» editada por Franco María Ricci, el mago de los libros de arte. Reproducción de los mejores carteles anunciadores de la marca, instantáneas de competición y colaboraciones literarias firmadas por las mejores plumas de aquel país conforman una obra excepcional. Un lujo para coleccionistas.

PROVEEDORES MAS CERCA

OTRA ESTRATEGIA

LA mayor parte de los proveedores de Seat se instalarán en las proximidades de la factoría de Martorell para evitar riesgos de aprovisionamiento. Las nuevas instalaciones se edificarán en el polígono industrial de Sant Armengol, en Abrera.

CON OTRO TECHO

EL POSTIZO DE ASC

UNA mirada rápida trae un nombre a la memoria, el nombre del Mazda MX-5 servido en versión capotada, con cubierta rígida. Pero no es así, se trata de un Porsche 944 Cabrio con techo duro, con Hardtop, como dicen los americanos. El modelo ha nacido en las mesas de diseño de la firma ASC, radicada en USA, una sociedad que está haciendo gala de gran vitalidad con proyectos de todo tipo.



CICLO-SCOOTERS EN PRIMERA LINEA

CON OTRA IMAGEN

DERBI ha presentado los ciclo-scooters DS-50 World Champion, que saldrán al mercado con un precio de 188.750 pesetas. Los nuevos vehículos de dos ruedas incorporan arranque eléctrico de serie, reloj digital y luz indicadora de reserva de combustible. Los DS-50 se ofrecen en tres colores diferentes: blanco nacarado, negro-K y gris metalizado. Los últimos productos de Derbi llevan cofre delantero.

CUATRO POR QUADRA

CON TRACCION TOTAL

LOS últimos Renault 21 dotados de tracción permanente a las cuatro ruedas, de tracción total, ya están disponibles en el mercado español. Los R-21 TXi Quadra, animados por el motor de cuatro cilindros en línea y dos litros de cubicaje en versión doce válvulas, con tres válvulas por cilindro, entran en escena con un precio final próximo a los 3.600.000 pesetas, precio común para las versiones con cuatro y con cinco puertas. Los R-21 TXi Quadra, con ciento cuarenta caballos de potencia, son capaces de alcanzar los 202 kilómetros por hora de velocidad punta y sus consumos se mueven entre los 6,9 y los 12,9 litros a los cien kilómetros. Los últimos R-21 TXi Quadra incor-



poran el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, en serie; entre las opciones aparecen: pintura metalizada, con un precio de 30.000 pesetas; alarma antirrobo, 87.000 pesetas; autorradio, 91.000 pesetas; techo practicable eléctrico, 113.000 pesetas; tapicería de cuero, 268.000 pesetas.



VERDE Y ROJO



● Por una vez, el Director General de Tráfico, Miguel Muñoz, ha manifestado que parte de la responsabilidad de los accidentes la tiene la Administración. Esto ocurrió durante un seminario sobre seguridad vial, organizado por ICADE.

● La huelga de conductores de metro, con la intransigencia de las partes en conflicto, está causando a los ciudadanos madrileños trastornos infinitamente superiores a las demandas salariales. En este tipo de negociaciones, hay que poner encima de la mesa también a las otras partes afectadas. Piénsenlo.

● Un año más, el Salón del Automóvil de Barcelona convoca el premio periodístico Enrique Lacalle, sin duda el más prestigioso de cuantos se convocan en nombre de la automoción. Por si fuera poco, su dotación, dos millones y medio de pesetas, es también un argumento a favor.

● La retirada del equipo Nissan del Raid París-Dakar es difícil de explicar. Especialmente cuando su postura no fue secundada por ningún otro equipo y cuando los hombres que dirige Paco Crous estaban realizando una actuación mediocre con unos presupuestos elevadísimos.



DESDE **PARIS**

EDOUARD SEIDLER

● BERNARD Hanon, antiguo directivo de Renault y actualmente consejero independiente, fue el intermediario del gobierno checoslovaco ante el Banco Lazard para intervenir en la elección entre Volkswagen y Renault a la hora de elegir un socio para Skoda.

● LOS supermercados Casino, que distribuyen combustibles más baratos que el resto de las compañías petrolíferas, han vendido los 173 surtidores de su propiedad: 91 a Shell y 82 a Agip, por un total de 10.800 millones de pesetas.

● PEUGEOT, fiel a los tres volúmenes, ha renunciado a fabricar una versión cinco puertas del 405 por los costes de producción. En 1993 la compañía gala podría sacar al mercado una versión dos volúmenes del 306, el prototipo N3 que sustituirá al 309; en 1994 llegaría la versión de cinco puertas. El primer modelo tendrá una longitud de cuatro metros; el segundo 24 centímetros más.

● VARIOS de los trabajadores que prestan sus servicios en la planta de Renault en Billancourt han recibido dos cartas sucesivas de su presidente Raymond Levy: con la primera le felicitaba el año; con la segunda le anunciaba su despido, ya que la fábrica se cerrará en 1992.

● UN sondeo hecho entre los conductores franceses ha arrojado el siguiente dato: el 74 por ciento de los hombres y el 80 por ciento de las mujeres teme circular cerca de los camiones. El 77 por ciento de los conductores dice que los conductores de camiones son personas agradables.

GAMEL TEAM PARIS-DAKAR '91



Brillante triunfo.

PIUNTO
DE MIRA

SIETE MILLONES DE CAMBIOS

25 AÑOS EN SEVILLA

La factoría de FASA-Renault en Sevilla, especializada en la construcción de cajas de cambio, acaba de vivir dos efemérides importantes en el plazo de cinco días: por un lado, el montaje de la caja número siete millones y, por otro lado, el cumplimiento del vigésimo quinto aniversario. La empresa andaluza produce 2.750 cajas de cambio al día, así como 2.650 unidades de piñonería, tres mil quinientos cárteres y trescientos cincuenta colectores, cifras conseguidas con una plantilla de 1.180 operarios.



EN VOZ BAJA



Se conocen ya algunos detalles del que será el primer fruto de la colaboración General Motors-Ford. Se trata del futuro Saab 900, conocido con el nombre de código 102. Utilizará la plataforma del Opel Vectra y utilizará el motor V6 en su versión de 2,5 litros, un motor que recibirá el Opel este mismo año. El nuevo Saab 900 verá la luz en el 93.

Tras la jubilación de Giuseppe Giraudi como responsable de Prensa Internacional del grupo Fiat, ha sido finalmente confirmado Gianpiero Mantovani.

En los próximos meses se presentará la versión Baccara del Renault 21. Incorpora asientos de cuero y revestimientos velour y maderas nobles. Mecánicamente utiliza el motor del TXE de 120 caballos, con todo el equipamiento imaginable, incluido autorradio.



AIRE NUEVO EN CHRYSLER

CUATRO JEFES

El presidente de Chrysler, Lee Iacocca, ha nombrado cuatro directores generales para el desarrollo de nuevos vehículos. El francés François Castaing, padre de los motores Renault turbo de F-1, supervisará camiones y todo terreno; Thomas Gale, las minifurgonetas; Thomas Stallkamp los coches grandes y Ronald Boltz los modelos más pequeños.



BALLESTER





DESDE **TOKIO**
DANIEL MONTEVERDE

● LAS ventas de automóviles importados en Japón han aumentado, por quinto año consecutivo, en un 23 por ciento en 1990, hasta alcanzar la cifra de 223.923 vehículos. Mercedes Benz ha desbancado a Volkswagen de un primer puesto que ostentaba desde hace 20 años. El pronóstico de ventas de importados para el año 91 supera las 250.000 unidades.

● LOS departamentos de fabricación y ventas de Honda en Canadá se han fusionado para racionalizar su gestión en el mercado canadiense. La nueva filial, Honda Canadá, será controlada por Honda Japón en un 50,1 por ciento, y el resto por su filial norteamericana.

● LA Dirección General de Medio Ambiente de Japón prohibirá el uso de neumáticos con clavos en 370 ciudades desde abril, para disminuir así la contaminación del aire y para proteger las carreteras. Los fabricantes japoneses dejarán de vender este tipo de neumáticos a partir de marzo.

● UNA filial de Nissan, Atsugi Unisia, ha firmado un contrato de 10 años con Robert Bosch, el mayor proveedor mundial de piezas de automóviles, para fabricar en Japón, desde 1993, el sistema antibloqueo que la firma alemana reserva a los coches de tracción delantera.

● DAIHATSU se suma a la lucha de los constructores nipones por conseguir un buen bocado en la antigua R.D.A. Daihatsu prevé una venta de 3.000 coches en 1991, Daihatsu cuenta con 50 sucursales en terreno alemán.

VALORES ACEPTABLES

BMW Iberica ha hecho públicos los resultados del ejercicio 90. Oscar Ozaeta, Presidente de BMW, dijo que: en un contexto muy desfavorable del sector y de la economía del país, BMW presenta un balance esperanzador, con un incremento en sus ventas del 2,8 por ciento y en su facturación, del 4,7 por ciento, alcanzándose en este concepto, 39.050 millones de pesetas. Las previsiones de ventas para el 91 son: 13.000 automóviles y 3.600 motos



CON TODA ALEGRIA

PRECIOS DE CHOQUE

LOS últimos componentes de la gama Opel llegan al mercado bajo el nombre Kadett Fun y sus precios oscilan entre el 1.500.000 pesetas del Kadett Fun 1.4 con tres puertas y el 1.800.000 pesetas de la versión turbodiésel con carrocería de cinco puertas. Los nuevos modelos hacen gala de un equipo completo, a medio camino entre los LS y los Beauty. La gama cuenta con motores de gasolina, de 1,4 y 1,6 litros, o de gasóleo, los 1,7 y 1,5 TD.

PERDIDAS IMPORTANTES

UN AÑO NEGRO

ENASA perderá 18.000 millones de pesetas en el ejercicio recién cerrado, resultado que se achaca, según fuentes de la empresa, al incumplimiento del acuerdo de compra por parte de MAN. Al mismo tiempo Fiat ha desmentido los rumores sobre una posible renuncia a Enasa, afirmando que la gestión de Pegaso será asumida por Iveco y que se llevará a cabo el previsto aumento de capital en 20.000 millones de pesetas.

LA SORPRESA DE NISSAN

COUPE EN MINIATURA

LA sorpresa Nissan para el salón de Detroit llegó de la mano de un coupé con dimensiones reducidas, el NX. Este modelo utiliza la base mecánica de los Sentra, Sunny en Europa. Los motores, con 110 ó 140 caballos de potencia, llevan al NX por encima de los doscientos por hora con absoluta facilidad. (Foto: Photo 4)



RECAMBIOS ORIGINALES.

EN MANOS ORIGINALES.



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

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

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

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

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

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

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

Recambios y Accesorios Originales



GUERRA EN EL GOLFO

TAMBORES DE CRISIS

El estallido bélico del conflicto del Golfo Pérsico no ha conseguido despejar las incógnitas económicas que se vienen barajando desde hace meses. Sin embargo, la guerra, sea corta o larga, va a tener un efecto negativo en la economía española y sobre el ya muy baqueteado sector del automóvil.

LA dificultad para anticipar las implicaciones económicas de la guerra desatada en el Golfo Pérsico no se han reducido en la misma medida en que ese escenario ha cobrado carta de naturaleza. Desde el pasado 2 de agosto esos esfuerzos de anticipación apenas han pasado de ser ejercicios de simulación muy debilmente fundamentados y asociados sobre todo a las perturbaciones que provoca la oferta de petróleo. Sin embargo, la cruda realidad de la guerra, cuyo alcance final se desconoce, ha vuelto a poner sobre el tapete el débil suelo sobre el que se apoya cualquier intento de adelantarse a los acontecimientos.

Pese a todo, los expertos juegan con varias hipótesis para tratar de adentrarse en el futuro económico que se avecina. Esas hipótesis de trabajo se pueden agrupar en dos escenarios relativamente concretos:

1.- La guerra es de corta duración, de varias semanas, con el horizonte de su resolución final a mediados/finales de febrero. No es larga pero tampoco es un «paseo militar». Existe el temor a un encarecimiento del pre-

cio del petróleo debido a que las estructuras de extracción sufran daños. Se produciría una cierta escasez de crudo, con un aumento de su precio, que parece haber sido descontado en los últimos meses. Es un panorama perfectamente asumible ya que en muchos países (como Alemania) la recesión sería mínima. En el caso de España, el efecto sería un rebrote inflacionista, una cierta transferencia de renta hacia las importaciones, una caída ligera de la demanda, algo más de recesión y de desempleo y un mayor desequilibrio de la balanza de pagos. La crisis exterior afectaría a las exportaciones. Pero a finales de 1991 las cosas volverían a su cauce en todo el mundo. En nuestro país se volvería a las tendencias económicas naturales, que por otro lado no es buena, teniendo no obstante la posibilidad de limar los defectos estructurales en 1992.

2.- El segundo escenario es que la guerra sea más larga, sin cuantificación, con más destrucción en su entorno. Se produciría un aumento importante del precio del crudo, con una fuerte recesión y elevados efectos inflacionistas. Es un escenario de mayores desequilibrios. En España se originaría una excesiva tensión, «natural», por otra parte, de balanza de pagos. La inflación se dispararía, no en vano nos situamos en el borde más alto de la banda comunitaria, y descendería la población activa en cuanto la economía comenzara a apretarse el cinturón. Este escenario es, lógicamente, muy malo, en especial para nuestro país.

Desde el punto de vista del sector del automóvil, Miguel Aguilar, director del Departamento Económico de ANFAC, señala a esta revista que «la primera de las hipótesis provocará un menor crecimiento económico y con él una reacción a la baja de las ventas. Con una previsión -sin guerra- para 1991 de un retroceso del 4 por ciento, habría que añadir en este marco de dos a cuatro puntos más de caída. En la segunda de las hipótesis, se produciría un shock de oferta, con una producción que no se podría colocar ni en el mercado doméstico ni en el exterior. Los daños serían muy importantes, sobre todo para la industria auxiliar, con desaparición de empresas. Los grandes fabricantes verían comprometidas las perspectivas de futuro.



ESCENARIOS PARA TODOS LOS GUSTOS

La realidad de la guerra en el Golfo ha puesto sobre el tapete la disparidad de hipótesis sobre su desarrollo y desenlace final, así como del alcance de la previsible crisis.

En este caso es imposible cuantificar la caída del sector ya que se trata de un ajuste bestial en un contexto internacional desconocido que hasta ahora no se había dado».

De momento no hay datos fiables sobre la marcha de las ventas de automóviles en España en lo que va de año y el propio Aguilar destaca que cuando se conozca el balance de enero «habría que distinguir muy bien lo ocurrido del día uno al quince y del quince al 31. Ha habido un efecto pre-bélico desde hace cuatro meses que puede haber provocado efectos de demora de decisiones de inversión, de incertidumbre. La caída del sector en los últimos meses es achacable principalmente a los problemas económicos internos (encarecimiento del dinero, restricciones crediticias, etc) y por otra parte a la sensación creada en el mercado de que se iba a rebajar el IVA, cosa que no ha sucedido. Pero también ha influido en el retroceso esa sensación de incertidumbre con el conflicto del Golfo».

El caso es que, con esta mezcla de variables de tipo macroeconómico, el automóvil es el primer producto de consumo que ha cotizado la crisis, especialmente a finales del

pasado año 1990. Ahora bien, si esa incertidumbre ha afectado antes, también se puede pensar que en enero no se ha partido de cero y que hay que descontar los coches que no se han vendido, o lo que es lo mismo, que el efecto de la guerra sobre el mercado ya se ha sufrido antes de que

MEDIDAS DEL GOBIERNO

AHORRO «PSICOLOGICO» DE ENERGIA

ES curioso. En pleno conflicto bélico ya se anuncia que el precio de la gasolina va a bajar de manera significativa -al menos sobre el papel- en la revisión de precios prevista por Campsa para el próximo martes día 29.

Tras el estallido de la guerra, el precio del crudo se ha situado en torno a los 20 dólares/barril frente a los 30 dólares que había alcanzado antes del día 17. De mantenerse en las próximas horas esta tendencia, el precio de la gasolina a pie de surtidor debería bajar de manera significativa. Aunque también se avisa que Industria no está por la labor ya que no quiere neutralizar las medidas de ahorro energético preparadas por el Gobierno.

Efectivamente, el pasado día 18 aparecía en el Boletín Oficial del Estado el Real Decreto Ley preparado por el Gobierno para adoptar medidas de emergencia destinadas a res-

comenzasen a estallar las primeras bombas.

Todo parece indicar, y así se está cotizando de momento en los mercados de valores, que la economía mundial está apostando por la primera de las hipótesis descritas. Este desenlace rápido implicaría, como aspecto positivo, efectos reales y psicológicos a nivel internacional que permitirían recuperar el optimismo rápidamente. Los problemas del crudo no son tan graves como los de anteriores «choques petroleros» y se especula en que se sitúe en los 20 dólares el barril anteriores a la crisis del Golfo, ya que sus determinantes fundamentales no han variado. Por el lado de la demanda, el consumo mundial de petróleo está contenido por efecto de las políticas aplicadas y, adicionalmente este efecto coincidirá con un consumo menor a medida que el invierno pase, con lo que la demanda presionará en menor medida. Por el lado de la oferta, la producción actual parece suficiente para asegurar los suministros y a medida que la producción de los países implicados se normalice, habría incluso un exceso de oferta. Expertos como el famoso jeque Yamani, ministro saudí del Petróleo, anuncian ya una caída del barril -creemos un tanto exagerada- hasta los 12 dólares. Todo depende, como se ve, de lo que dure esta pesadilla.

Raúl R. Sáez



COLABORACION VW-SEAT-FORD

EL COCHE QUE BUSCA EUROPA

La colaboración entre VW y Ford nos depara una muy agradable sorpresa. El proyecto conjunto para la fabricación de un coche de características urbanas es ya una realidad. En este proyecto se ha integrado como tercer socio la compañía española Seat y ahora mismo es también probable la participación de los checoslovacos de Skoda.

Los dos principales socios no tuvieron ningún tipo de problemas durante el proceso negociador. «El clima era magnífico, es más sencillo cooperar con alguien que habla nuestro propio idioma que con un fabricante japonés, por ejemplo». Estas fueron las declaraciones efectuadas por Werner Kalkert, jefe técnico de Ford refiriéndose a su relación con VW.

Los proyectos conjuntos empiezan a ser imprescindibles en el desarrollo de la actual industria del automóvil. Un ejemplo claro es la colaboración entre estas dos marcas para la fabricación del «minivan», conocido con las siglas VX 62 cuyas características han sido desarrolladas por los técnicos de la fábrica de Volkswagen en Wolfsburg y los de Ford en Colonia. La experiencia ha sido realmente positiva y ya ha habido nuevas conversaciones para emprender nuevos proyectos conjuntos.

Los ingenieros de Colonia estaban interesados en montar las transmisiones de VW. Por su parte VW ya había comenzado un

PROYECTO MULTINACIONAL
El ambicioso proyecto del grupo Volkswagen y Ford contempla la diversificación del modelo, que sería fabricado, entre otras, con la marca de Seat. Se trata en suma de sustituir al veterano Marbella, con un modelo mucho más polivalente y vanguardista.



MÁS PEQUEÑO QUE EL FIESTA
En los primeros años 90, los modelos más pequeños van a proliferar. Este es el proyecto de un mini-Ford, por debajo del Fiesta, diseñado con el grupo Volkswagen para una utilización eminentemente urbana, pero sin desentonar en conducción por carretera.

proyecto de colaboración, para la creación de un coche pequeño, con Ford, Kia y Mazda. Los socios coreanos no llegaron a decidirse y Ford y VW siguieron en solitario.

Hasta hace muy poco tiempo cada socio usaba una terminología distinta para designar al futuro supermini. Mientras VW lo denominaba A00, es decir un número por debajo del Polo (A0) y dos por debajo del Golf (A), en el departamento de desarrollo de la firma Ford prefirieron denominarle Sub B, es decir por debajo de la clase B, correspondiente al Fiesta.

NUEVOS SOCIOS PARA EL PROYECTO

Desde el primer momento se tenía previsto vender el coche a través de distintos canales de comercialización. Por eso Seat se ofreció como tercer asociado. La marca española ya dispone en su gama de un

vehículo de características semejantes como es el **Marbella**, desarrollado a partir del Panda de Fiat.

Durante la segunda mitad del año 1990, la compañía checoslovaca Sköda se integra en el proyecto como cuarto socio, decantándose por esta opción y abandonando la oferta de Renault, con la que proyectaban el X06, un vehículo de similares intenciones.

Ford y VW formaron un equipo de trabajo conjunto donde se decidieron los temas fundamentales. Después de la entrada de Seat y Sköda, el peso de la operación se ha decantado hacia Wolfsburg.

Los responsables más influyentes en este proyecto han sido Lindsay Halstead, jefe de Ford Europa y Daniel Goudevert representante máximo de la compañía Volkswagen.

Según el plan actual, el Sub B estará listo para su fabricación en serie en 1994. Esto significa para Seat que el Marbella se mantendrá en producción otros tres años. La marca española está dispuesta a invertir 300 millones de marcos (18.900 millones de ptas.) en este proyecto.

El paquete de modificaciones de cada marca implica retoques en la carrocería, en la caja de cambios y un eje trasero adaptado del Polo.

El lugar definitivo de fabricación aún no ha sido determinado, pero España y Checoslovaquia cuentan con el mayor número de posibilidades. Seat quiere aumentar la producción en su fábrica de Martorell hasta los 800.000 coches por año. Y Sköda quiere doblar su producción con 500.000 vehículos. En total las cuatro marcas esperan producir como mínimo 600.000 unidades anuales.

Los motores utilizados serán aportados por cada marca. Así Ford se encuentra ante la disyuntiva de utilizar por última vez su viejo motor Kent o decidirse por los modernos Sima de 1,1 litros. Por otra parte, el motor de VW lleva el código EA111(1,5 litros).

Las características técnicas del A00/Sub B vienen determinadas por unos parámetros que estaban previstos de antemano: amortiguación delantera independiente con barra estabilizadora, eje rígido en el tren trasero, caja de cambios de cuatro velocidades, construcción simple de la carrocería totalmente automatizada, con un número mínimo de piezas y pocas variantes.

El modelo de cada fabricante tendrá su propio aspecto exterior. Sin embargo todas las carrocerías saldrán de la misma cadena de producción y después se le



MINIVOLKSWAGEN PARA EL 94
El motor que Volkswagen va a destinar a este proyecto conjunto con Seat y Ford, lleva el código EA 111 y tendrá 1,5 litros de cubitaje. Su línea exterior contará con unas formas redondeadas y unos apliques que lo diferenciarán de sus hermanos.

adaptarán las piezas distintivas, así como los colores de cada marca y unos apliques diferenciadores.

CONSUMO MINIMO

Otras cifras interesantes en las líneas maestras de este proyecto son las de potencia cifrada en 40 caballos, una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora y un consumo efectivo por debajo de los 5 litros.

El peso total en vacío no será superior a los 650 kilogramos. El precio que se baraja sería de 12.000 marcos al cambio actual (unas 750.000 pesetas).

La decisión final para la fabricación de este minicoche se espera como máximo en 1992, puesto que los demás grandes fabricantes europeos y japoneses están a la expectativa. ○

NUEVO POLO PARA EL '92

EL HERMANO MAYOR

HACE unas semanas informábamos del nuevo Polo, proyecto A03, que deberá ver la luz en los últimos meses del 92. Lo cierto es que el proyecto parece tan avanzado que nada nos extrañaría que su andadura comercial se adelantara algunos meses.

El nuevo Polo es ligeramente más grande, con 3,70 metros de largo, cubriendo el hueco que dejan por abajo las versiones inferiores del Golf '91.

Este incremento de tamaño, que se produce también en su anchura y en el vano motor, va a permitir la incorporación de elementos que el público comienza ya a demandar en este segmento pequeño, como la servodirección o el aire acondicionado, la caja de cambios automática o los sistemas de frenos antibloqueo. No quiere ello decir que todos los elementos sean incorporados en el nuevo Polo, sino la posibilidad de que, dimensionalmente, no se planteen problemas para su implantación en un modelo de carácter popular.

En cuanto a motorizaciones, el pequeño Polo contará con las versiones conocidas de mil y mil trescientos centímetros cúbicos, a los que se añadirá el nuevo motor de mil quinientos centímetros cúbicos con compresor G.



GAMA BMW DOS PUERTAS: 316i, 318i, 318is, 320i y 325i



Para quienes sabían que acabarían descubriendo el placer de conducir entre las dos puertas de un BMW, he aquí la mejor forma de confirmarlo.

A bordo de un 318is, unos segundos bastan para

llegar a 100 Km/h. Y para empezar a notar lo que significa entrar en el mundo BMW. Sus 136 CV, junto a la excelente estabilidad que le ofrece su suspensión deportiva, son algo más que potencia. Miden la capacidad de disfrutar

de la brillantez de su moderno motor de 16 válvulas con total seguridad. En definitiva, multiplicando el placer de conducir.

En la fórmula BMW, desde el 316i hasta el 325i,

cambiará su punto de vista sobre el dinamismo, la seguridad y el confort. Comprobará que el placer de conducir se encuentra entre las dos puertas de un BMW.



EQUIPAMIENTO DE SERIE: Dirección asistida. Faros de óptica elipsoidal. Retrovisores eléctricos. Pre-equipo de radio. Cinturones de seguridad delanteros y traseros.

Parachoques autorregenerables. Neumáticos de perfil bajo y cierre centralizado (a partir del 318i). Elevalunas eléctricos y Check-Control (a partir del 320i). ABS (325i)

NISSAN SUNNY

PARA EUROPA DESDE JAPON

Enviado especial
Victor Piccione

A partir del próximo mes de Marzo empezaran a rodar por España las primeras unidades del nuevo Nissan Sunny, que llega a Europa con la difícil misión de alcanzar el mismo éxito que el Nissan Primera en la categoría superior.

El nuevo Nissan Sunny, que en su país de origen es conocido como Pulsar, llega a Europa con muchas pretensiones, puesto que en esta versión, el Sunny ha sido concebido desde sus orígenes de cara a satisfacer los gustos y las necesidades de los europeos. Esto es así hasta el punto de que en Japón la campaña publicitaria del modelo hace hincapié en su carácter europeo. Respecto al anterior modelo, lo único que se conserva es la denominación, puesto que se trata de un coche nuevo tanto en su línea como en todas las soluciones mecánicas adoptadas.

A grandes rasgos, el Sunny responde a la configuración típica de un coche de motor delantero transversal con tracción a las ruedas delanteras.

En España se van a comercializar cinco versiones diferentes, fruto de combinar dos motores y tres carrocerías diferentes. La gama total se compone de cuatro motores, tres de gasolina y uno diesel, pero en España al estar el modelo sometido a un cupo de importación, sólo se importarán las versiones SLX con motor 1.6 de 95 caballos, y motor 2.0 de 143. Estos dos motores corresponden a lo más avanzado que tiene la marca en categoría intermedia y ambos disponen de culatas de cuatro válvulas por cilindro. Su respuesta es progresiva y suave puesto que las condiciones fundamentales que se han tenido en cuenta en su desarrollo han sido el par a bajo régimen y la suavidad de funcionamiento.

El más pequeño de los motores se monta sobre carrocerías de tres, cuatro y cinco



NUEVA LINEA

El nuevo Sunny tan sólo conserva el nombre respecto a su anterior modelo. En las versiones GTi el toque deportivo se ve realizado por los aparatosaos apéndices aerodinámicos.





TRES CARROCERIAS
En España se comercializarán tres carrocerías. Por ahora no se va a importar ni el familiar, ni los motores diesel y 1.4 gasolina.

puertas, mientras que el dos litros, de corte claramente deportivo, se monta en carrocerías de tres y cinco puertas.

Como es lógico, todos ellos disponen de cajas de cambio manuales de cinco velocidades, aunque también existen cajas automáticas de cuatro marchas, con sistema de bloqueo del convertidor en la relación más alta. Estas versiones no están disponibles, por ahora, en nuestro mercado, como tampoco lo están las versiones con tracción a las cuatro ruedas. Aunque para otros mercados los Nissan Sunny sólo se comercializan con catalizador, en



FIGHA TECNICA

	SLX 1.6	GTI 2.0
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597	1.998
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Carburador	Inyección Multi Point
Compresión	9,8 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	95CV(70Kw)/6000	143CV(105Kw)/6400
Par máximo / r.p.m.	13,7 mkg/4000	18,2 mkg/4800
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 veloc.	Manual, 5 veloc.
DIRECCION		
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Diámetro de giro (m)	9,3	10,4
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos, ABS	Discos vent./Discos, ABS
SUSPENSIONES		
Delantero	McPherson	McPherson
Trasero	Brazos transversales	Brazos transversales
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.020	1.140
Largo/ancho/alto (mm)	4.145/1.670/1.395	4.145/1.690/1.395
Capacidad del depósito (l)	50	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,4	8,2
Velocidad Máxima (km/h)	180	210
Consumo Urbano (l/100 km)	8,7	11,3
A 90 km/h (l/100 km)	5,3	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	8,1

el mercado español todos vendrán sin catalizar.

Las suspensiones son independientes en la cuatro ruedas, con sistemas tradicionales, pero con unos tarados muy apropiados. En el eje delantero hay columnas McPherson y en el eje trasero un doble brazo transversal con muelles y barra estabilizadora. En la versión 1.6 de uso eminentemente familiar, el tarado se puede calificar de ideal, puesto que en las reviradas carreteras de la Costa Azul, donde tuvo lugar la primera toma de contacto, el coche se comportó a las mil maravillas y el buen confort de marcha fue una constante. En cambio en los GTi la suspensión resulta demasiado blanda, teniendo en cuenta el carácter del coche. Por otra parte el confort sale ganando.

En ninguna de las dos versiones se aprecian pérdidas de motricidad ni balanceos excesivos, ni siquiera cuando se realiza una conducción algo exagerada.

La dirección es asistida de serie en los dos modelos y no plantea la más mínima pega, al igual que los frenos, que son de disco en las cuatro ruedas e incorporan de



serie un sistema antibloqueo electrónico de dos canales que asegura una frenada estable y progresiva.

En el interior nos encontramos con una similitud casi total entre ambos modelos. La decoración está claramente inspirada en la del Nissan Primera y al igual que en aquél, la distribución de los mandos resulta muy racional. Los asientos son un poco blandos, especialmente los traseros, pero están bien resueltos y, sin que el Sunny destaque por su amplitud, en términos generales resulta suficientemente espacioso



para cuatro adultos confortablemente, o para cinco algo más apretados.

Es de destacar el completísimo equipamiento de serie de estos modelos. En todos ellos está presente el aire acondicionado, el ABS, el volante regulable, los



NISSAN SUNNY GTI-R
UN NIPON MUY GUERRERO

CON la aparición de los nuevos Sunny, Nissan ha aprovechado para presentar lo que será su futura arma en el mundial de rallyes, el Sunny GTI-R. Además de las diferencias externas, que saltan a la vista, en el interior del GTI-R hay todo un mundo de novedades encaminadas a hacer de este coche un arma imbatible. En primer lugar el motor llega a los 220 caballos gracias a la adopción de un turbocompresor Garrett con su correspondiente intercambiador de calor. Tal y como mandan los cánones de la competición actual, la tracción es a las cuatro ruedas con diferenciales de acoplamiento viscoso en el centro y en el eje trasero. Su lanzamiento está previsto para la próxima primavera y en cuanto se obtenga la homologación de la FISA, el Sunny hará su debut, posiblemente en el Safari.

TECNICA AVANZADA
Tanto el motor 1.6 (a la derecha) como el 2.0 (arriba) destacan por su suavidad y elasticidad.



elevalunas eléctricos y el cierre centralizado en todas las puertas, y toda una serie de elementos que normalmente aparecen en las listas de opciones.

Todo esto por un precio muy razonable, puesto que el 1.6 SLX de tres puertas costará 2.000.911 pesetas. Los 1.6 SLX de cuatro y cinco puertas costarán 2.070.910 pesetas mientras que los GTi costarán 2.735.910 en carrocería de tres puertas y 2.810.910 pesetas en la versión de cinco puertas.

Tal y como decíamos al principio, su comercialización se inicia en España a principios del mes de marzo y para este año está previsto vender en torno a las 2.000 unidades.

BARCELONA

CHEVROLET CORVETTE

TARGA. Un vehículo clásico que hará las delicias de los amantes de este tipo de vehículos, es el primero de los tres ofrecidos por Italtiberica, Roger de Fior 77-79. El Corvette se matriculó en nuestro país en el año 69, es de color rojo, y el precio en que se comercializa es interesante, 4.500.000 pesetas.

DE TOMASO PANTERA. Este vehículo que ya es considerado un clásico en la historia del automóvil también lo vende Italtiberica. El De Tomaso es de color negro y cobre, ha recorrido 60.000 kilómetros y se matriculó en el año 80. El estado del coche es inmejorable y el precio en que se vende es de 5.800.000 pesetas.

FERRARI 328 GTS. Un modelo impresionante, es la última oferta de Italtiberica. El Ferrari se matriculó en 1987, ha recorrido un total de 22.000 kilómetros y se encuentra en perfecto estado. El precio de venta del Ferrari es de 11.500.000 pesetas.



FORD SIERRA 2.8i 4X4. Es el primer modelo que vende esta semana Cataluña Motor, Gran Via de las Cortes Catalanes número 140. El Sierra se matriculó en 1986, es de color blanco y cuenta con una garantía de un año. Dispone de extras como el aire acondicionado y ABS. El precio de venta de este modelo que tiene 54.000 kilómetros es de 1.595.000 pesetas.



AUDI 200 TURBO. Segunda oferta de Cataluña Motor. El Audi se matriculó el año pasado y es de color blanco. Ha recorrido únicamente 16.000 kilómetros y cuenta con todos los extras que este modelo trae de origen. La garantía es de dieciocho meses y su precio es de 4.450.000 pesetas.

AUSTIN MONTEGO EFI. Es la última oferta de Cataluña Motor. El Austin se matriculó en 1986 y desde entonces únicamente se han realizado con él 36.700 kilómetros. Es de color azul y cuenta con extras como son el aire acondicionado y el techo. La garantía es de un año y cuesta 995.000 pesetas.



CESAUTO: NUEVOS SISTEMAS DE VENTA DE USADOS

La subasta parecía ser sinónimo hasta hace poco de venta de objetos valiosos y por los que se pagaban auténticas millonadas. Pero este sistema ha sido adoptado también por los nuevos sistemas de venta de vehículos usados para intentar relanzar un mercado que se encuentra hundido en una profunda crisis.

Buena prueba de ello es Cesauto, S.A., una empresa de servicios que ofrece sus instalaciones y medios a los vendedores y compradores de vehículos usados. Para tal fin Cesauto dispone de una parcela de 10.000 metros cuadrados, sala de subastas con capacidad para 300 personas, centro de diagnóstico para emitir informes técnicos, taller

de reacondicionamiento y oficinas comerciales.

El sistema es sencillo. El vendedor ofrece su vehículo a Cesauto fijando el precio mínimo por el que lo desea vender, y Cesauto se encarga de la venta en su local de subastas por medio de su personal especializado.

Para el comprador el sistema también es cómodo y ágil. En una campaña adyacente a la sala de subastas se encuentran expuestos todos los vehículos que van a ser subastados. Aquí el potencial comprador puede inspeccionarlos visualmente y leer los informes técnicos propios de cada vehículo. Después pasará a la sala de subastas donde se le dará un número de comprador que

deberá ser exhibido en el momento de hacer la puja. Si ha adquirido algún vehículo deberá abonar en el acto el 10 por ciento del precio de compra. Esta empresa ofrece, aparte del servicio de subasta, una serie de facilidades para que el proceso sea más rápido, tales como el servicio de recogida del vehículo, servicio de tramitación de documentos y seguros, facilidades de financiación...

Cesauto está en el Polígono Alparrache, parcela 78, carretera de Extremadura Km. 29, y su teléfono es el (91) 811 25 11. Las subastas se realizan todos los jueves y sábados a las 10.30 horas, siendo la entrada libre.

Juan Carlos Payo



CAMIONES PARA RENFE

MERCEDES Benz ha entregado 12 unidades del modelo Unimog U 1350 L a Renfe. Estos camiones equipados con tracción a las cuatro ruedas y una potencia de 136 caballos se destinarán a operaciones de socorro, para lo cual han recibido una serie de equipamiento especial. Los 12 Unimog han sido carrozados como vehículos taller por la



empresa Rosembauer y están dotados de un equipo vial Zweifweg que les permite circular tanto sobre la vía como llevar a cabo tareas de rescate estando encarrilados.

NUEVA COMPAÑIA VOLVO

DESDE el pasado día 1, Volvo Vehículos Industriales ha empezado a operar como sociedad independiente, recogiendo las actividades que provienen de la importación, comercialización y distribución de los camiones y autobuses de la firma sueca en nuestro país. La nueva empresa cuenta con un capital social de 1.700 millones de pesetas, una plantilla de 90 personas, 29 concesionarios y 42 talleres.

ALFA MAS VERSIONES

ALFA Romeo ha puesto a la venta dos nuevas series especiales. Se trata del 33 1.7 ie GT y del 33 1.7 16V GT Sprint. El primero de ellos emplea el motor de 110 caballos, mientras que el segundo cuenta con el propulsor de 137 caballos. Los precios de las nuevas versiones son 1.758.000 y 2.058.000 pesetas respectivamente. El IVA está incluido en ambos precios.



VESPA PRESENTA NUEVOS MODELOS

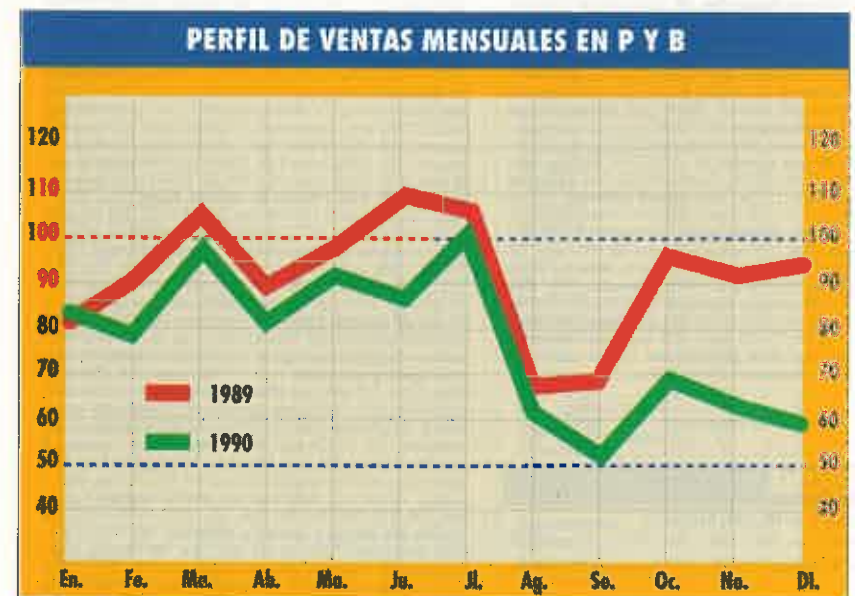
VESPA ha presentado su nueva línea de scooters equipados con motores de 75 y 125 centímetros cúbicos.

Mecánicamente se han realizado modificaciones en el embrague, para conseguir más suavidad, y en la transmisión del cambio. Las novedades estéticas son numerosas destacando el nuevo diseño del manillar, el guardabarros, carenado y piloto trasero, mecanismo de apertura y cierre del

sillín, maleta portaobjetos, cubre-ruedas, puños de tacto más blando, conmutadores de luces, cuadro de instrumentos...

Los precios de estos nuevos modelos son de

206.950 pesetas en el caso de la Vespa 75, 223.950 en la versión de 125cc y 239.950 en la Vespa 125 Elestart.



ESTADISTICA, AÑO DE CRISIS

INSISTIMOS sobre el tema de las ventas de automóviles. En el cuadro adjunto, se puede apreciar cómo las curvas de ventas mes a mes del año 90 y del año 89 se han separado desde el verano pasado. Hasta el mes de septiembre, las ventas eran inferiores a las del año anterior, pero nada dramáticas, pero en septiembre, octubre y noviembre, se precipitó una grave crisis que al finalizar el año se tradujo en cerca de 185.000 ventas menos.

España tiene un parque de automóviles de aproximadamente 10,5 millones de turismos, lo que significa algo más de 250 coches por cada 1.000 habitantes. Esta cifra, comparada con otros países europeos occidentales es claramente baja: 465 en Alemania (antes de la unificación), 415 en Suiza, 400 en Suecia, 395 en Italia, 390 en Francia, 385 en Noruega, 365 en Gran Bretaña, 350 en Austria, 345 en Bélgica y en Holanda... España sólo está por delante de

Alemania Democrática (205), Grecia (135), Yugoslavia (130), Portugal (120) y Polonia.

No puede por tanto decirse que estemos en los niveles de saturación de mercado (otra cosa es que la estructura de carreteras y ciudades sea suficiente) y menos si comparamos niveles adquisitivos de los ciudadanos.

La crisis obedece a factores de enfriamiento económico, ampliamente tratados en otras páginas de esta misma publicación.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Jetta Pacific 90, Corrado 16 V, Passat 90 CL, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 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 Golf, 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 los cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. Elevalunas Eléctricos: 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 90 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. Dirección Asistida: Golf GTI y GTI 16 V: 167.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter 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 16 V y GTI-G 60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV:

375.000 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: 256.000 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: 48.961 ptas. Cabrio Cuartett: 72.179 ptas. Dispositivo Lavafaros: Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Cuartett: 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. Retrovisores 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 Cuartett: 61.647 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.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Volvo España, S.A. Tel.: (91) 372 84 77. Models include 340 GL, 440 GL, 440 GLE, 460 Turbo, 480 ES, 480 Turbo, 240 Polar, 740 Master II Sedán, 740 Master II S. Wagon, 740 Master II Cab., 740 Master II Cab. ST, 940 GLE Sedán, 940 GLE S. Wagon.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like 940 Turbo Sedán, 940 Turbo S. Wagon, 940 Turbo 16 V, 940 24 V.

OPCIONES: Pintura metalizada: 340: 60.000 ptas. 240: 55.000 ptas. 740: 65.000 ptas. Elevalunas eléctricos delanteros: 240: 55.000 ptas. 740: 62.000 ptas. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros: 740: 36.000 ptas. Llantas de aleación: 740: 114.000 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 740: 31.000 ptas. Precio con IVA incluido.

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77. Wartburg Darlina*, Wartburg Familiar*.

YUGO

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Yugo 45 A, Yugo 45 A Star, Yugo 55 A, Yugo 55 AGL, Yugo 55 A, Yugo 55 AGLS, Florida 14.

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 22.000 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 Antiruido: Toda la gama: 4.200 ptas. Reloj Digital: 5.500 ptas. Faldilla Yugo: Toda la gama: 1.300 ptas. Guanteros Puerta: Toda la gama: 5.200 ptas. Bandeja portabultos: 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.

ALFA ROMEO

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Alfaud, Alfa 33, Alfa 33 1.3 S, Alfa 33 1.5 4x4, Alfa 33 1.5 T.I., Alfa 33 1.7 QV, Alfa 33 1.7 IE, Alfa 33 1.7 SW, Alfa 75 1.6, Alfa 75 1.8, Alfa 75 1.8 IE, Alfa 75 1.8 América, Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 T.S., Alfa 75 2.0 TD, Alfa 75 2.4 TD, Alfa 75 2.5 QV, Alfa 75 3.0 América, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.5, Alfa 90 2.4 TD, Sprint Veloce, Sprint 1.5, Sprint 1.7 QV, GTV 2.0, Alfaette Q.V., Alfaette T.D., Giulietta 1.8, Giulietta 2.0, Spider 2.0 Q.V., 164 Twin Spark, 164 3.0 IE, 164 2.5 TD.

CITROËN

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 2 CV, Dyane 6, Mehan 4 p., LNA 11 E y RE, AX 11 RE, AX 11 RE 5 p., AX TRE, AX TRE 5 p., AX 14 TRS, AX 14 TRS 5 p., AX 14 T2S, AX 14 T2S 5 p., AX GT, AX GT 5 p., AX 14 RD, AX 14 RD 5 p., AX TRD, AX TRD 5 p., Visa II Club y ES, Visa II Super Ey X., Visa GT, Visa 11 E, Sprint 11 RE, Visa Challenger, Visa 14 TRS y Stylo, Visa GTI, Visa 17 D y Challenger, Visa 17 RD y Stylo, GSA 11 y Break, GSA 13 Special y Club., GSA Palas, GSA Break Special, GSA X1, GSA X3, BX 14 E, RE y Leader T, BX 14 TRS y TGE, BX 16 RS, BX 16 TS, BX 16 TGS, BX 16 TRS y Athena, BX 19 TGS, BX 19 TRS GT y Athena, BX 19 GTI, BX 19 GTI 16 V, BX 19 TRS Break, BX D., BX 19 D y RD, BX 19 TRD, BX 19 TRD Turbo, BX 19 TRD Break, CX 20 y Reflex, CX 22 TRS, CX 2400 GTI, CX 25 GTI, CX 25 GTI Turbo 2, CX Prestige Turbo, CX 25 D y RD, CX TRD Turbo, CX 2500 D Fam. Y Dup., CX 26 RDT Familiar.

FORD

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Fiesta N y C, Fiesta 1.1 C, HT y Flech, Fiesta Ly 1.1, Fiesta Baler 1.1, Fiesta LD y Baler 1.6 D, Fiesta Super Hit, Fiesta Super Hit 1.6 D, Fiesta Sport 1.4, Fiesta Tip 1.1, Fiesta Tip 1.6 D, Fiesta 1.1, Fiesta S 1.3, Fiesta S 1.4, Fiesta Ghia 1.1, Fiesta Ghia 1.2, Fiesta Ghia 1.4, Fiesta Ghia 1.6 D, Fiesta XR2, Fiesta C 3p, Fiesta C 5p, Fiesta CL 1.1 3p, Fiesta CL 1.1 5p, Fiesta CL 1.1 Catalad., Fiesta CLX 1.4 3p, Fiesta CLX 1.4 5p, Fiesta S 1.6 3p, Fiesta Ghia 1.4 5p, Fiesta XR2 I, Fiesta C 1.8 D 3p, Fiesta CL 1.8 D 3p, Fiesta CL 1.8 D 5p, Escort Laser 1.1, Escort Laser 1.3, Escort L 1.1, Escort CL y GL 1.1, Escort CL y GL 1.3, Escort CL y GL 1.4, Escort GL 1.6, Escort CLD y GLD 1.6, Escort GT 1.6, Escort GT 1.8 D, Escort GT 1.8 D, Escort CL Country 1.8 D, Escort XR 3, Escort XR 3 i, Escort RS Turbo, Escort Cabrio Ghia 1.6, Escort Cabrio Ghia 1.6, Escort Cabrio XR 3 i, Orión GL 1.3, Orión CL 1.4, Orión CL 1.6, Orión GL 1.6, Orión GT y Milonair 1.6, Orión Ghia 1.6, Orión Ghia 1.6 i, Orión Ghia 1.6 Catalad., Orión CLD y GLD 1.6, Orión 1.8 D, Orión GT y Milonair 1.8 D, Orión Ghia 1.8 D, Orión Ghia 1.8 D, Taurus GL 1.6, Taurus GLS 2.0, Taurus Ghia 2.0, Taurus D5 5p, Taurus Familiar 2.0, Granada GL 2.3, Granada GL 2.3 Familiar, Granada GLS 2.8 i, Granada Ghia 2.8 i.

AUDI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 80 CL, 80 CD, 80 GTE, 80 Quattro, 80 CD TD, 80 Special, 80 1.8 E, 80 2.2 E, 80 2.2 E Aut., 80 2.0 Front., 80 Quattro, 100 2.2 E, 100 CC, 100 CD, 100CD Avant, 100 CC Diesel, 100 CD Turbo Diesel, 200 Turbo, 200 Turbo Aut., 200 CD, 200 Quattro, 200 V8, Coupé GT, Coupé Quattro.

FERRARI

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 308 GTS, 400 GT, 412 B5, Mondial 8, Mondial Cabrio, Mondial T, Testarossa.

BMW

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 315, 316, 316 4p, 318 i, 318 i 4p, 320, 320 i 2p, 320 i 4p, 323 i, 323 i 4p, 324 D, 324 TD, 325 i, 325 i 4p, 325i X, M-3, 320i (nuevo), 325i (nuevo), 325i (nuevo), M 535i (nuevo), 324 TD (nuevo), 728 i, 730 i, 735 i (nuevo), 745 i, 750 i, 828 CS i, 835 CS i, M 535i.

FIAT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Uno 45 3p, Uno S 65 3p, Uno S 65 5p, Uno S 70 3p, Uno S 70 5p, Uno Diesel 3p, Uno Diesel 5p, Uno 45 Stung 3p, Uno Brío 45 3p, Uno 45 Fire 3p, Uno 45 Fire S 3p, Uno 45 Fire S 5p, Uno 60 S 3p, Uno 70 SL 5p, Uno 70 SX 3p, Uno 70 SX 5p, Uno Turbo ie, Uno Turbo ie ASKD, Uno DS 5p, Tipo 1.400, Tipo 1.400 DGT, Tipo 1.800 DGT, Tipo TD DGT, Regata 70.

Copyright Motor 16. 1991. Prohibida su reproducción.

CRITICA DE TIENDAS MOTOR ALUCHE MAS VENTAS

A necesidad de incrementar los puntos de venta para poder satisfacer la demanda está obligando a numerosos concesionarios a abrir nuevos locales en los que las ventas corren a cargo de un escogido grupo de profesionales. En este caso se encuentra



Motor Aluche que cuenta desde hace unos meses con un nuevo local situado en las proximidades de la central. La nueva tienda dispone de una superficie de 200 metros

cuadrados y en su interior se pueden apreciar seis automóviles perfectamente colocados. El equipo de ventas está compuesto por dos vendedores, que disponen de la preparación necesaria para que cada cliente reciba la atención que se merece. El coche más vendido en estas

Entregas: Las realizan con normalidad, aunque en el caso de los Calibra puedan retrasarse hasta un mes. Taller: Lo tienen situado en la central que se encuentra en la calle Higuera número 37. En este taller dispone de 1.370 metros cuadrados en los que se puede encontrar todo el material técnico necesario para realizar cualquier reparación. El personal de este taller destaca por su alta cualificación y por la rapidez y calidad con que efectúan todas las reparaciones. La capacidad de trabajo del servicio técnico oscila entre 40 y 50 unidades diarias, lo que da cuenta de la calidad del mismo. Usados: Admiten los usados, tasándose en la central. Estos coches revisados son comercializados por ellos mismos. Seguros y Financiaciones: Admiten todas las sugerencias que puedan aportar los clientes, aunque ellos ofrecen los seguros de Apolo y Munat. Dirección: La nueva tienda de Motor Aluche está en la calle Seseña número 32. El teléfono es el (91) 7112529. Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición: 8,5 vendedores: 9 taller: 9 entregas: 7,5 financiaciones: 7

Copyright Motor 16. 1991. Prohibida su reproducción.

ACLARACION FERVE

FERVE, S.A. nos hace llegar esta carta en la que aclara la paternidad del primer coche solar construido con todas las disposiciones legales en regla para circular por la calle:

Hemos quedado altamente sorprendidos al leer en su publicación número 373 de fecha 15.12.90 que el Rará II es el primer vehículo solar con todas las disposiciones legales para circular libremente por las calles.

Ferve construyó hace ya muchos años un vehículo solar que en su día fue debidamente matriculado y se obtuvieron todas las disposiciones legales para circular por cualquier vía urbana.

Por lo tanto y como pueden comprobar en la documentación que les adjuntamos, el Rará II «no es el primer vehículo solar capacitado para circular libremente»

Ferve, S.A.



WIMMER Y DE RADIGUES

ME gustaría que me proporcionasen el palmarés deportivo de Didier de Radigues y Martin Wimmer.

Luis Ramírez
Málaga

R- Didier de Radigues, nació en Bélgica hace 32 años. En 1977 debutó en competición oficial. En 1982 y 83 quedó segundo y tercero del campeonato del mundo de 250 y 350 centímetros cúbicos. En 1984 da el salto a 500 iniciando su participación con las motos del dise-

ñador francés Chevalier. En 1987 pasó a Cagiva, marca con la que terminó en el puesto 13º. En 1988 entra a formar parte del equipo de Kenny Roberts junto con Eddie Lawson. En 1989 vuelve a 250, donde compete con las Aprilias del Team Iberna y en 1991 ha vuelto a los 500 centímetros cúbicos con Suzuki.

Martin Wimmer nació en Munich en 1957. Debutó en competición en 1978 proclamándose Campeón de la Copa Yamaha de Alemania. En 1980 se inicia en el Mundial, terminando en el puesto 30. En el 81 acaba 8º en 250 y 12º en 350 centímetros cúbicos. En 1982 ganó su primer Gran Premio en Silverstone. En el 83 terminó 6º en el Mundial. Un año después termina 7º. En 1985, uno de sus mejores años, ocupa el cuarto puesto, retrocede al sexto en el 86 y es octavo en el 87. En el 88 acabó el decimocuarto y en el 89 es décimo. La temporada pasada acabó sexto en 250. Fue un año prometedor.

TELEVISION Y MOTOR

LA posibilidad de que Televisión Española suprima las retransmisiones de los Grandes Premios de Fórmula 1 está originando reacciones dentro de los aficionados a este deporte. Una muestra es la siguiente carta que nos envía Rodrigo González:

Como aficionado me dirijo a ustedes para comentar la actuación de Televisión Española en relación con el deporte del motor.

En primer lugar, aunque se ha prestado atención a Carlos Sainz como Campeón del Mundo de Rallyes creo que las imágenes han sido pocas. ¿No se podría haber llegado a un acuerdo con las televisiones de otros países para poder disponer de imágenes en nuestro país? Pero no terminan aquí los despropósitos de la Televisión. El caso del París-Dakar es semejante. Sólo se dan pocos segundos que únicamente dejan en el aire el continuo dominio de Vatanen, etc.

En los Sport-Prototipos, a pesar de tener dos representantes, pocas son las veces que los hemos visto en la pantalla de nuestros televisores. Y podría seguir con este tema durante ho-



ras, pero quiero terminar haciendo referencia a Jordi Gené y a otros pilotos que salen en televisión de mucho en mucho y siempre porque hacen un buen papel en alguna carrera. ¿No sería más consecuente que apareciesen con más frecuencia para asegurarse algún patrocinador de primera fila?

Y además si se cumplen los pronósti-

cos, este año no podremos ver la F-1 en Televisión, ya que lo van a justificar diciendo que no tiene interés porque no corre ningún piloto español. La verdad es que lo único que queremos los aficionados es poder contemplar las evoluciones de los monoplazas.

Rodrigo González
Logroño

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

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



Proveedor de filtros para más de 100 países. Toda nuestra línea está diseñada especialmente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad. **FILTROS MANN S.A.** para aceite, aire y combustible. Calle Benza Fe. s/n. • Teléfono 299490 - 299112 - 299200. Apdo. 5007 • Telex 32137 • Telex 297674. Teletemas: Filtros Mann. 50014 - ZARAGOZA (España)



Lucas. Tan grande que llega hasta el sitio más pequeño.



BC/SALLIANCE
Estar hasta en el sitio más pequeño dimensiona a una gran compañía.

Para Lucas, es indispensable conocer y estar cerca de las necesidades de cada mercado, y así poder ofrecer toda clase de servicios.

Tenemos fábricas en el Reino Unido, Bélgica, Francia, Alemania, Portugal y España. Y nuestro sistema de almacenamiento y transporte está organizado para abastecer a toda Europa.

Pero vamos más allá para responder a las necesidades locales del mercado del recambio. En toda Europa, la red de Distribuidores Nacionales responde a cada pedido con rapidez y exactitud.

Detrás de cada Distribuidor Nacional Lucas, hay una compañía internacional especializada en frenos, diesel, electricidad y electrónica.

Nuestra experiencia en tecnología de automoción y el continuo desarrollo de productos de vanguardia, hacen que

Vd. pueda confiar con toda garantía en la calidad Lucas.

Igualmente, confíe en nuestro servicio y en nuestra gama. Nuestro compromiso de rápido suministro, sólo lo puede cumplir una de las compañías más grandes del mundo como Lucas. Además disponemos de una de las gamas más completas del mercado: cubrimos el 95% de las marcas europeas y japonesas de automóviles.

Lláme a Lucas. Estamos a la vuelta de la esquina.

LUCAS AUTOMOTIVE, S.A. DIVISION LUCAS DISTRIBUCION. C/ ALCARRIA, 5. POLIGONO INDUSTRIAL. 28820 COSLADA. MADRID.

TFNO. (91) 671 24 08 TELEFAX. (91) 673 52 98



INFRAESTRUCTURA VIARIA

EUROPA QUEDA LEJOS

España sufre un retraso de diez años frente a la CE en infraestructuras, y la red viaria es una de las más perjudicadas. Haría falta más de medio billón de pesetas anuales de aquí al año 2000 para ponernos a la altura europea, algo que no parece entrar en las intenciones de nuestros administradores.

Las comparaciones no tienen por qué ser odiosas, y ahí está el dato: España sufre un retraso de diez años frente a la Comunidad Europea en materia de infraestructuras. Nuestras carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos, telecomunicaciones e infraestructura hidráulica necesitarían una inversión anual de 1,8 billones de pesetas de aquí al

ras el más amplio del estudio y en él, su autor, el ingeniero de caminos Víctor Sánchez Blanco, concluye que la red española de carreteras no presenta graves carencias en cuanto a su extensión, pero quizá sea ésta su única virtud. Su estado es malo, proliferan los «puntos negros», la señalización es deficiente, faltan enlaces y escasean -tal vez sea lo más grave- las vías de



INFRAESTRUCTURAS: EN EL FURGON DE COLA

	Km. de carretera por superficie total	Km. de carretera respecto/población	Km de carretera por parque automóvil
FRANCIA	0,70 Km/Km	6,94 Km/1000 hab.	15,94 Km/1000 veh.
ALEMANIA FEDERAL	1,06 Km/Km	4,32 Km/1000 hab.	9,22 Km/1000 veh.
ITALIA	1,01 Km/Km	5,27 Km/1000 hab.	12,41 Km/1000 veh.
REINO UNIDO	0,96 Km/Km	4,02 Km/1000 hab.	10,83 Km/1000 veh.
ESPAÑA	0,30 Km/Km	3,87 Km/1000 hab.	13,76 Km/1000 veh.

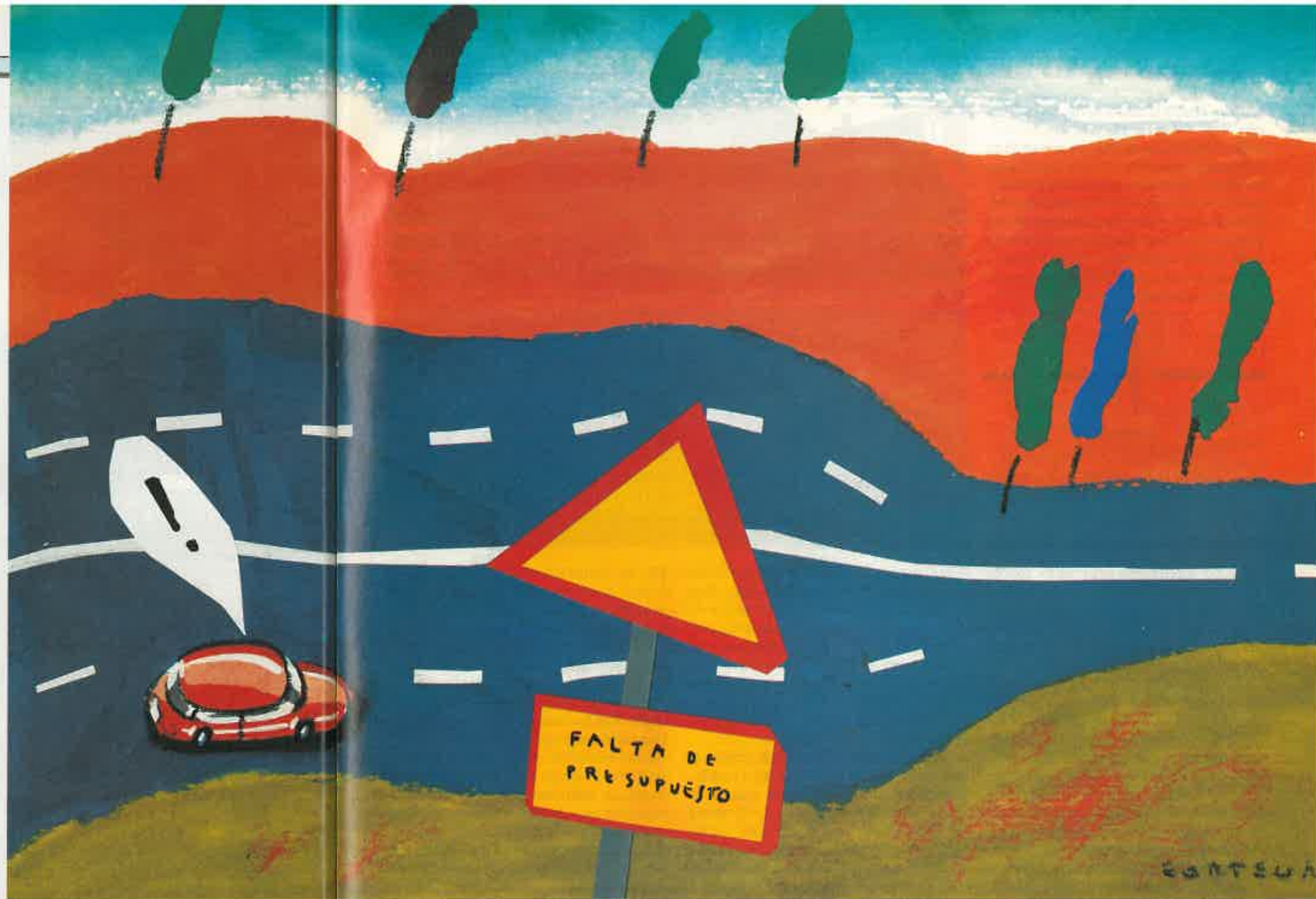
año 2000 para ponerse a la altura actual de nuestros vecinos comunitarios.

Este es el desalentador balance que se desprende de un informe elaborado por el Instituto de Estudios Económicos (IEE) bajo el título «Las infraestructuras en España: carencias y soluciones», en el que se pasa revista detallada a cada uno de los capítulos citados más arriba.

Precisamente es el apartado de carre-

teras de gran capacidad, como autopistas y autovías.

Las inversiones estatales en infraestructura viaria -se añade- han estado prácticamente estancadas durante muchos años, aunque últimamente han girado favorablemente. Pese a ello, las previsiones de este experto apuntan a la necesidad de gastar anualmente y hasta el horizonte del año 2000 unos 550.000 millones de pese-



PROPUESTA DE AMPLIACION

ACABAR CON LOS DESEQUILIBRIOS

Con los Planes de Carreteras puestos en marcha hasta ahora se cubrirán hasta cierto punto las necesidades existentes en los itinerarios más importantes, aunque no en todos; surgirán discontinuidades en algunas zonas, y la extensión en las diferentes regiones será desigual. Por ello, el autor del comentado informe considera necesario que se planteen nuevas ampliaciones de la red que corrijan esos desequilibrios. Los itinerarios que habría que añadir a la red de vías de gran capacidad serían los siguientes:

- Terminación de la Autopista del Atlántico en sus tramos Santiago-Pontevedra y Vigo-Tuy.
- Acceso a Galicia mediante dos ejes, Benavente-Orense-Vigo y Benavente-Lugo-La Coruña.
- Completar el acceso a Asturias mediante el tramo Benavente-León.
- Acceso a Cantabria mediante el tramo Burgos-Torrelavega.
- Terminación de la Autopista Burgos-Málaga, mediante el tramo Medina-Málaga.
- Continuación del corredor cantábrico desde Torrelavega a Gijón y de Avilés a La Coruña.
- Corredor del Duero Burgos-Astorga.
- Conexión con la Autopista de Navarra mediante el tramo Medinaceli-Soria-Castejón.



- Conexión con la red francesa por Somport y Autovía Somport-Zaragoza-Teruel-Sagunto.
- Nueva entrada desde Francia por Puigcerdá y continuación de la Autopista Tarrasa-Manresa hacia el túnel del Cadí y Puigcerdá (Generalidad de Cataluña).
- Terminación de la Autovía Lérida-Barce-

- lona con el tramo de Igualada-Cervera.
- Autovía de Tordesillas-Salamanca-Frontera portuguesa.
- Ruta de la Plata de Sevilla a Mérida-Salamanca-Benavente.
- Ruta transversal desde Teruel a Cuenca, Ciudad Real y Mérida.
- Terminación de la Autovía Madrid-Valencia entre Honrubia y Utiel.
- Acceso a Murcia por el tramo Albacete-Murcia.
- Tramo Alicante-Cartagena.
- Acceso a Granada en el tramo Bailén-Granada-Motril.
- Conexión con la red portuguesa por el tramo Huelva-Ayamonte.
- Cierre de la Autovía costera andaluza con los tramos Adra-Málaga y Algeciras-Cádiz.

tas para estar a la altura de las circunstancias.

En el estudio se analiza en primer lugar la situación actual de la red española de carreteras, destacando que tras las transferencias efectuadas a las Comunidades Autónomas han quedado solamente bajo la competencia de la Administración Central unos 20.000 kilómetros, prácticamente la cuarta parte de los 80.000 kilómetros de que antes respondía.

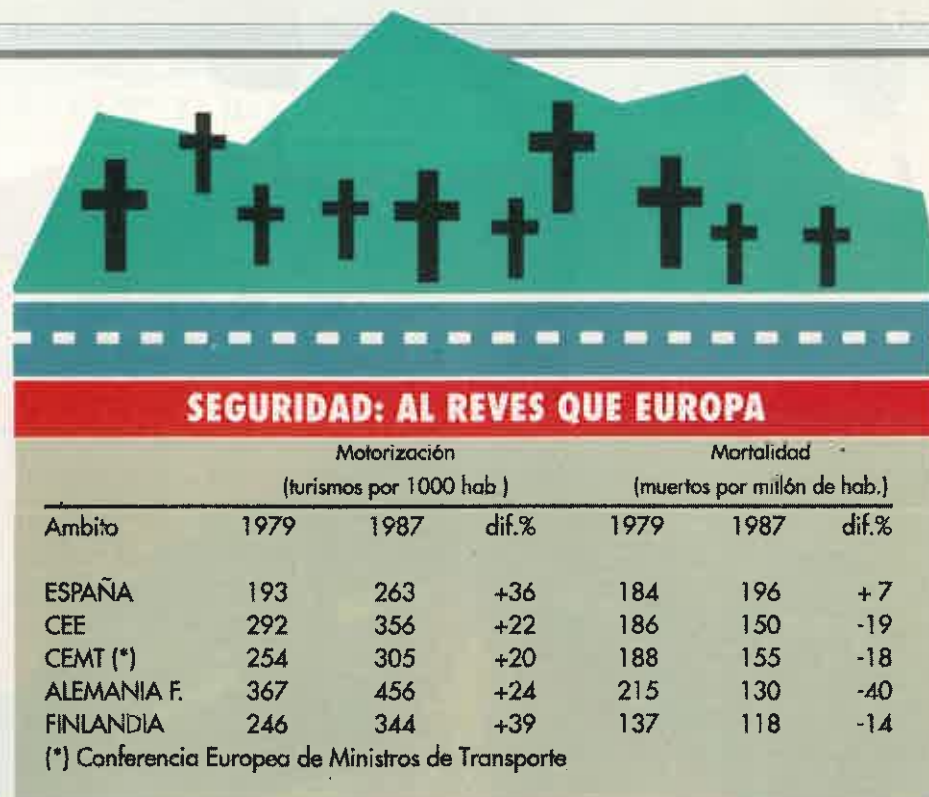


A red no tiene graves carencias en cuanto a su extensión, sino más bien en cuanto a su calidad.

La red dependiente del Estado, conocida como RIGE (Red de Interés General del Estado) incluye los corredores que unen la capital, Madrid, con puntos de la periferia a través de seis rutas radiales, hacia Irún, La Junquera, Valencia, Cádiz, Badajoz y La Coruña, a las que se añaden los corredores de la costa mediterránea (Barcelona-Cádiz), valle del Ebro (Bilbao-Barcelona), litoral cantábrico (Irún-La Coruña), valle del Duero (Miranda-Vigo), ruta de la Plata (Gijón-Cádiz), etc. Esta red tiene un carácter marcadamente radial en la zona central de la Península, lo que obliga a que muchas relaciones entre las regiones periféricas estén obligadas a pasar por Madrid, forzando mayores recorridos y congestionando su red arterial.

En cuanto a las vías de mayor capacidad, que responden a las mayores intensidades de tráfico, las autopistas de peaje sólo abarcan el corredor mediterráneo (La Junquera-Alicante), el del valle del Ebro (Bilbao-Tarragona), parte del eje cantábrico (Bilbao-Irún) y los ejes Burgos-Miranda y Tudela-Izurzun. Los otros tramos de autopista, Madrid-Adanero, Sevilla-Cádiz, La Coruña-Santiago, Pontevedra-Vigo y León-Campomanes han quedado como tramos aislados. En cuanto a las autopistas libres y autovías, sólo constituyen pequeños tramos de acceso a las principales ciudades (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao...).

Tal y como se puede apreciar en los gráficos que incluimos en estas mismas páginas, la red española de carreteras es menos densa que la de otros países de Europa Occidental, de acuerdo con los datos



estadísticos elaborados por la Comisión Económica para Europa de la ONU. Esos índices son coherentes con los países del entorno, considerando sus características geográficas, sociales y económicas. «No parece -dice el autor del informe- que la red española tenga graves carencias en cuanto a su extensión, sino más bien en lo que respecta a la calidad y capacidad de la misma».

Las intensidades medias de tráfico en los distintos tipos de carreteras, y según el sistema de aforos vigente, presenta los siguientes valores: autopistas de peaje, 10.000 vehículos diarios; carreteras RIGE, 6.600; carreteras autonómicas, 1.800, y carreteras dependientes de las Diputaciones, 500 vehículos diarios.

Debe destacarse el hecho de que aunque la capacidad de las autopistas es tres veces mayor que el de las carreteras RI-

GE, su intensidad media es solamente un 50 por ciento superior, lo que indica que el aprovechamiento de la capacidad de las autopistas de peaje es muy inferior al de las carreteras principales, un motivo más que explica que el nivel de servicio de éstas es más bajo.

Asimismo, y si se comparan las intensidades medias diarias, volumen de tráfico por habitante y aprovechamiento del parque de vehículos, se llega a la conclusión de que el volumen de tráfico de la red española es relativamente reducido comparado con otros países, tanto en intensidades medias como por habitante, y que la utilización de sus vehículos es mucho menor, quizá debido a la diferente estructura de la población y a la distribución de las actividades productivas.

Este uso de la carretera está íntimamente relacionado con la seguridad en las

SEGURIDAD VIAL
En las vías de gran capacidad, autovías y autopistas, los índices de peligrosidad son casi un 50 por ciento de los de las carreteras de dos carriles, índices que disminuyen con el aumento de las intensidades del tráfico.



UN VOLUMEN DE TRAFICO REDUCIDO

	Intensidades medias diarias	Volumen de tráfico por habitante	Aprovechamiento del parque de vehículos
FRANCIA	1.995 veh/día	5.050 Km/hab.año	11.600 Km/veh.año
ALEMANIA FED.	4.010 veh/día	6.300 Km/hab.año	13.500 Km/veh.año
ITALIA	2.607 veh/día	5.010 Km/hab.año	11.800 Km/veh.año
REINO UNIDO	3.677 veh/día	5.400 Km/hab.año	14.600 Km/veh.año
ESPAÑA	1.482 veh/día	2.100 Km/hab.año	7.500 Km/veh.año

mismas. Según el cuadro adjunto, esa seguridad no es satisfactoria para el autor del informe, pues en tanto que en el conjunto de los países de la CE o de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte, aún aumentando su motorización reducían la mortalidad, en España ésta aumentaba; y aunque su grado de motorización ha crecido más que la media de los citados países, tampoco se justifica plenamente, ya que países como la antigua Alemania Federal, con una importante motorización, han tenido una baja espectacular en la reducción de la mortalidad, y otro país, Finlandia, con un grado de motorización mayor que el de España, ha reducido su mortalidad en un 14 por ciento.

En este sentido se destaca que en las vías de gran capacidad, autopistas y autovías, los índices de peligrosidad son casi un 50 por ciento de los de las carreteras

de dos carriles. Además, en estas vías de gran capacidad esos índices disminuyen con el aumento de las intensidades del tráfico, cosa que no sucede en las carreteras de dos carriles, donde estos índices prácticamente no varían con las intensidades del tráfico soportadas. Estos hechos ponen de manifiesto cómo podría mejorarse la seguridad de las carreteras aumentando la utilización de las vías de gran capacidad, principalmente en aquellas cuyas intensidades están muy por debajo de su capacidad, y ampliando su construcción allí donde los flujos de los tráficos lo justifican, en especial por encima de los 10.000 vehículos diarios.

Hablando de futuro, se recoge en el estudio las líneas maestras del «programa puente» que enlazará el Primer Plan con el Segundo Plan de Carreteras que prevé la construcción de otros 800 kilómetros



AMPLIACION DE LOS PLANES
Para los expertos del sector, hay que abordar nuevas ampliaciones de la infraestructura viaria para conectar todas las capitales de provincia con las redes de gran capacidad.

de autovía, la concesión de 200 kilómetros de autopista de peaje y acondicionamientos de la red y actuaciones en ciudades de más de 50.000 habitantes. Este plan supondrá una inversión de 550.000 millones de pesetas, con lo que el total destinado a las carreteras de la RIGE será de 348.056 millones de pesetas en 1991, 317.082 millones en 1992 y 354.878 millones en 1993. Estas cifras, unidas a las inversiones previstas por las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Cabildos, se eleva en números redondos a 550.000 millones de pesetas, cantidad insuficiente teniendo en cuenta las previsiones de aumento del tráfico.

Por esta razón, el autor del informe para el IEE plantea nuevas ampliaciones en la red (ver recuadro adjunto) conectando todas las capitales de provincia con las redes de gran capacidad. Al mismo tiempo se mejoraría sustancialmente el grado de conexión con las redes internacionales, habilitando cuatro accesos tanto a Francia



Es necesaria una red de unos 12.000 kilómetros de vías rápidas de gran capacidad.

como a Portugal con vías de este tipo. Estas actuaciones supondrían una ampliación de la red de carreteras de gran capacidad de unos 4.800 kilómetros, que añadidos a los 6.600 previstos para 1992, conformarían una red de unos 11.400 kilómetros.

Los costes de las obras indicadas, unidos al acondicionamiento necesario de 2.500 kilómetros, se elevarían para el periodo 1992-1999 a unos 320.000 millones de pesetas anuales. A esta cantidad se deberán añadir los 170.000 millones de pesetas anuales que deberán gastar las Comunidades Autónomas y los 30.000 millones de Diputaciones y Cabildos. Las inversiones anuales estimadas como necesarias para el quinquenio 1995-2000 son similares a las comprometidas en el periodo 1990-1993, por lo que se puede concluir que si se mantiene ese esfuerzo inversor, se podría conseguir, el próximo milenio, una red de carreteras de las características necesarias para hacer frente a las necesidades de ese horizonte.

Raúl R. Sáez

NUEVOS FORD PARA EL 91

MAS FUERZA PARA EL SCORPIO

Dos son las novedades más importantes que Ford presenta en nuestro país para el nuevo año: el Scorpio Cosworth de 24 válvulas y el Sierra Cosworth de cuatro ruedas motrices.

El resto de las gamas se benefician de una serie de mejoras en su equipamiento de serie, sin un incremento significativo en su precio final. También se unifican los precios de los Escort y Orion de gasolina, con las versiones diesel equivalentes.

Después de tres años de gestación, en un programa conjunto de Ford y Cosworth, el motor de 24 válvulas sale a la luz bajo el capó del Scorpio. Este motor emplea todo un alarde de técnicas avanzadas concebidas para la industria aeroespacial.

Sobre la base del motor de tres litros con seis cilindros en V, se han desarrollado dos culatas de aluminio con cuatro árboles de levas en cabeza, dos por culata, y cuatro válvulas por cilindro, hasta contabilizar un total de 24. La potencia con convertidor catalítico es de 195 caballos. El encendido es electrónico multipunto, sin distribuidor y controlado por un microprocesador. Las suspensiones que han sido adaptadas a la nueva potencia, incorporan estabilizadoras más gruesas y un nuevo diferencial autoblocante. Las llantas también son especiales, de aleación

de 16 pulgadas y montan neumáticos de perfil muy bajo y alta velocidad: 205/50 ZR 16.

Por ahora el Scorpio Cosworth sólo se comercializa con cambio automático de cuatro velocidades, en versión GL y Ghia y con carrocería de cuatro o cinco puertas, según sea dos o tres volúmenes. Por último se sabe que saldrá a la venta a un precio de 5.512.000 pesetas, eso sí, con un equipamiento lujoso acorde al «top» de la gama.

Otra de las novedades que nos presenta la firma Ford para el año 1991 es el Escort Van, un «pequeño» del transporte, que aporta una carrocería de diseño totalmente nuevo. El nuevo furgón incorpora además toda una serie de mejoras encaminadas a mejorar su comodidad y la capacidad de carga, que es de hasta 600 kilos de peso.

La suspensión del nuevo Van se ha rediseñado para hacerla mucho más confortable y además los pasajeros disponen de asientos delanteros tapizados en tela. Los motores que utiliza la nueva furgoneta de Ford son el 1,3 litros de gasolina y el 1,8 diesel.



SIERRA COSWORTH 4X4

YA A LA VENTA

El Sierra Cosworth 4X4 ha sido desarrollado por la división de Ingeniería de Vehículos Especiales de Ford e introduce toda una serie de mejoras, con un total de hasta el 80 por ciento de piezas nuevas, sobre la anterior versión de Cosworth de tracción trasera. El precio de 4.355.000 pesetas, es incluso inferior a la antigua versión de dos ruedas motrices, y resulta superatractivo, más teniendo en cuenta que equipa aire acondicionado de serie. El motor es un dos litros con doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, turbocompresor y 220 caballos de potencia, que se combina perfectamente con la tracción permanente a las cuatro ruedas. El nuevo Cosworth 4X4 conjuga perfectamente su faceta de deportivo de pura raza, con la de sedán de cuatro puertas dispuesto a sacar a la familia de paseo.



“OCU-Compra Maestra” le da la bienvenida y le ofrece

Una agenda de bolsillo, tarjeta de suscriptor.



En el anverso: ▲ una agenda multifuncional: listín telefónico, calculadora, reloj y alarma.

En el reverso: ► su tarjeta de suscriptor.

Características:
 ● Listín telefónico: para recordarle rápida y fácilmente los números de teléfono. ● Almacena en la memoria mensajes cortos. ● Memorización de datos: precios, factores de conversión, etc. para poder utilizarlos directamente en los cálculos. ● Alarma: hora y fecha con *bip* sonoro y aparición en pantalla de las citas. ● Código secreto: para proteger sus informaciones. ● Calculadora: 8 dígitos, 4 funciones. ● Control de la memoria: para comprobar cuánta memoria sigue utilizable. ● Apagado automático: para ahorrar las pilas.



3 meses gratis a prueba, las revistas “OCU-Compra Maestra” y “Dinero y Derechos”.

OFERTA ESPECIAL A PRUEBA



Vea cuanto antes cómo puede beneficiarse de esta oferta especial y de la garantía de satisfacción...

ciones, una de 1,6 litros de gasolina y otra de 1,8 diesel, que se comercializarán al mismo precio.

1990 pasará a la historia como un año negro para la industria del automóvil. Pero no para Ford que ha registrado en España, este año, un nuevo récord de producción y exportación.

Heinz Soiron, consejero delegado de Ford en España, comentó a la prensa que:

niendo otros modelos como los Escort y los Orion.

La planta de Almusafes ha producido en este año una cifra récord de 334.418 vehículos, de los cuales 236.605 corresponden tan sólo al Fiesta. La producción diaria de la planta de Valencia sigue pues su ritmo ascendente y son ya 1.522 los vehículos que, día a día, salen de su cadena de montaje.

también un récord de volumen con una cifra final de 211.543 unidades, de las cuales 184.735 corresponden al modelo Fiesta, 20.068 al modelo Escort y 6.740 al Orion.

En el mercado nacional las cifras de ventas arrojan un total de 140.386 turismos, lo que supone una mejora en el índice de penetración, que se sitúa ahora en un 14,9 del total de la industria. ○

ARDE TECNOLÓGICO
 El nuevo Scorpio 24V se han concebido para la industria aeroespacial.

enes de producción a la exportación unidades fabricadas. os de Francia e Italia la mayor parte de la Ford Fiesta, Escort y claro está, del mercaportaciones registran

La oportunidad de elegir mejor, de comprar mejor, de invertir mejor.

Déjese convencer por estos ejemplos sacados de números ya publicados...

NUEVOS

MA
PAR
EL S

Dos son las nove
nuestro país par
válvulas y el Sier

El resto de las
de una serie
equipamiento
crecimiento significativo
También se unifican lo
cort y Orion de gasol
nes diesel equivalentes
Después de tres añ
un programa conjun
worth, el motor de 24
luz bajo el capó del S
emplea todo un alarde
das concebidas para la
cial.

Sobre la base del r
con seis cilindros en V
do dos culatas de alun
boles de levas en cabe
cuatro válvulas por ci
bilizar un total de 24
convertidor catalítico
El encendido es elect
sin distribuidor y con
croprocesador. Las su
sido adaptadas a la nu
poran estabilizadoras
nuevo diferencial a
llantas también son e



Descubra hoy mismo 2 revistas excepcionales. Una le ayudará a comprar mejor y más barato; la otra le permitirá administrar mejor el presupuesto familiar, realizar inversiones más acertadas y pagar menos impuestos.

3 MESES GRATIS A PRUEBA

2 Revistas para vivir mejor y ahorrar



OCU-COMPRA MAESTRA:

Una información objetiva sobre todos los productos que compra.

Como consumidor, tiene que tomar mil y una decisiones relacionadas con las pequeñas y las grandes compras.

Para esto la revista "OCU-Compra Maestra" le será muy útil. Le servirá para comprar mejor y más barato, para proteger su salud y la de su familia y ahorrar al máximo.

Mes a mes, encontrará resultados de análisis comparativos de productos y servicios, artículos y encuestas sobre asuntos de un interés inmediato y concreto.

Gracias a su postura neutral, por la que velamos desde un principio, la revista "OCU-Compra Maestra" le puede decir, con imparcialidad total, cuál es la mejor lavadora, el mejor champú, frigorífico, cadena estéreo, etc. El producto que mejor relación calidad-precio ofrece se lleva el título de "Compra Maestra".

Siguiendo nuestros consejos, miles de consumidores se ahorran efectivamente miles de pesetas. Incluso cuando las compras implican cantidades relativamente pequeñas, al fin y al cabo, salen ganando mucho.

Para beneficiarse de esta oferta especial a prueba, rellene, desprenda y remítanos el cupón de suscripción adjunto.

Aproveche sus consejos prácticos y rentables gratuitamente durante 3 meses.

Tras este trimestre gratis a prueba, si lo desea, se convertirá automáticamente en un suscriptor privilegiado: por 1.485 ptas trimestrales (sólo 495 ptas al mes), se beneficiará de las valiosas informaciones de nuestras revistas.

Además, como regalo de bienvenida, recibirá gratuitamente su tarjeta de suscriptor-agenda de bolsillo.

Además de otras muchas posibilidades, podrá memorizar en ella números de teléfono útiles y calcular los ahorros que realizará gracias a nuestros consejos.

DINERO Y DERECHOS:

La revista imprescindible para conocer mejor sus derechos y administrar mejor su dinero.

Un seguro mal elegido o un conocimiento insuficiente de sus derechos pueden costarle muy caro.

"Dinero y Derechos" le dará respuesta a innumerables preguntas: ¿Cuáles son mis derechos con respecto al taller de reparaciones de coches? ¿Qué plan de jubilación elegir? ¿Dónde contratar el crédito hipotecario más ventajoso? ¿Cuáles son las obligaciones que combinan una renta atractiva con un riesgo limitado? ¿Cómo sacar provecho de mi declaración a Hacienda? ¿Es responsable de sus errores el banco? etc.

Con "Dinero y Derechos" sabrá cómo debe actuar. Cuatro veces al año, nuestros especialistas financieros y jurídicos le dan un sinnúmero de consejos prácticos para resolver sus problemas, limitar sus riesgos y hacer que su ahorro le produzca un rendimiento óptimo. Como conclusión de los estudios detallados y de fácil comprensión, le orientamos hacia una "Mejor Elección" o una "Mejor Vía".

worth de tracción trasera. El precio de 4.355.000 pesetas, es incluso inferior a la antigua versión de dos ruedas motrices, y resulta superatractivo, más teniendo en cuenta que equipa aire acondicionado de serie. El motor es un dos litros con doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, turbocompresor y 220 caballos de potencia, que se combina perfectamente con la tracción permanente a las cuatro ruedas. El nuevo Cosworth 4X4 conjuga perfectamente su faceta de deportivo de pura raza, con la de sedán de cuatro puertas dispuesto a sacar a la familia de paseo.

Lectores de CD

Diferencias de precios entre varias tiendas para el mismo modelo. Eligiendo bien el lugar de la compra, puede ahorrar hasta 24.000 ptas, para el mismo aparato.

Neumáticos

Por 10.000 ptas puede adquirir un neumático que resiste 50.000 km u otro que dura 30.000 km. ¿Cuál prefiere?

Fondos de inversión

Ojo con las comisiones. De una comisión del 0,75% a otra del 2,40%, suponiendo una rentabilidad bruta en

ambos casos del 14%, las diferencias de invertir 1.000.000 de ptas cada año durante 20 años llegan a 12.406.892 ptas.

Vino de Penedes

Nuestros catadores profesionales seleccionaron para usted unos cuantos vinos cuyos precios medios por litro rondan las 400 ptas. Por un vino que acaricia menos su paladar, se paga hasta 8 veces más.

Cámaras compactas

¿Por qué comprar una cámara de fotos compacta por 43.000 ptas... cuando se pueden encontrar cámaras de calidad cuando menos equivalente por tan

sólo 26.000 ptas? Su ahorro: 17.000 ptas.

Cuentas ahorro-vivienda

Si aportamos todos los años 1.000.000 de pesetas a la cuenta de ahorro-vivienda designada como MAESTRA, al finalizar el cuarto año tendremos 354.361 ptas más que si lo hubiéramos depositado en otra cuenta.

Sondeo en los supermercados

La visita a 100 supermercados españoles: en la misma ciudad puede haber una diferencia de precio de hasta el 45% en un carrito lleno con los mismos productos.

GARANTIA DE SATISFACCION
Si transcurridos los 3 meses gratuitos, las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" no respondieran totalmente a sus deseos, puede interrumpir en cualquier momento su suscripción, simplemente indicándolo por carta.
Uniquis Flor
El Redactor Jefe

Este cupón le da derecho a 3 meses de suscripción a prueba y, como regalo, a una tarjeta de suscriptor-agenda de bolsillo.



CUPON DE SUSCRIPCION

Si, deseo recibir las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" gratuitamente durante 3 meses. Para ello, relleno el impreso de domiciliación adjunto; de este modo, podré recibir, sin interrupción alguna, también los números siguientes en caso de querer prolongar mi suscripción después de este trimestre gratis. En caso contrario, se lo comunicaré por escrito, a más tardar 15 días antes del vencimiento de los 3 meses gratuitos, y no les deberé nada. Si decido que me envíen los números siguientes, no debo hacer nada: se renovará automáticamente mi suscripción por 1.485 Ptas trimestrales, importe que será cargado directamente en mi cuenta.

NOMBRE _____
APELLIDOS _____
DIRECCIÓN _____
Nº _____ PISO _____
C.P. _____ LOCALIDAD _____

DOMICILIACION BANCARIA

Muy Sres míos:
Les ruego que con cargo a mi cuenta o libreta nº _____ atiendan hasta nuevo aviso los recibos que les sean presentados por OCU-Compra Maestra (Editorial EDOCUSA).
Banco o Caja de Ahorros _____ Ag. nº _____
Dirección del banco: c/ _____ N° _____
C.P. _____ Población _____
Provincia _____
EL TITULAR _____
FECHA/./90 FIRMA _____

0191 / ABCDE

ciones, una de 1,6 litros de gasolina y otra de 1,8 diesel, que se comercializarán al mismo precio.

1990 pasará a la historia como un año negro para la industria del automóvil. Pero no para Ford que ha registrado en España, este año, un nuevo récord de producción y exportación.

Heinz Soiron, consejero delegado de Ford en España, comentó a la prensa que:

niendo otros modelos como los Escort y los Orion.

La planta de Almusafes ha producido en este año una cifra récord de 334.418 vehículos, de los cuales 236.605 corresponden tan sólo al Fiesta. La producción diaria de la planta de Valencia sigue pues su ritmo ascendente y son ya 1.522 los vehículos que, día a día, salen de su cadena de montaje.

también un récord de volumen con una cifra final de 211.543 unidades, de las cuales 184.735 corresponden al modelo Fiesta, 20.068 al modelo Escort y 6.740 al Orion.

En el mercado nacional las cifras de ventas arrojan un total de 140.386 turismos, lo que supone una mejora en el índice de penetración, que se sitúa ahora en un 14,9 del total de la industria. ○



VARDE TECNOLÓGICO
nuevo Scorpio 24V se han
cas concebidas para la
industria aeroespacial.

menes de producción
gracias a la exportación
s unidades fabricadas.
eos de Francia e Italia
n la mayor parte de la
Ford Fiesta, Escort y
claro está, del merca-
portaciones registran

Desprenda, rellene y remítanos el cupón de suscripción adjunto y recibirá...

NUEVOS

MA
PAR
EL S

Dos son las nove
nuestro país para
válvulas y el Sier

El resto de las
de una serie
equipamiento
crecimiento significativo
También se unifican lo
cort y Orion de gasol
nes diesel equivalentes
Después de tres añ
un programa conjun
worth, el motor de 24
luz bajo el capó del S
emplea todo un alarde
das concebidas para la
cial.

Sobre la base del r
con seis cilindros en V
do dos culatas de alun
boles de levas en cabe
cuatro válvulas por ci
bilizar un total de 24
convertidor catalítico
El encendido es elect
sin distribuidor y con
croprocesador. Las su
sido adaptadas a la nu
poran estabilizadoras
nuevo diferencial a
llantas también son e



1. Su Tarjeta de Suscriptor-Agenda de Bolsillo.

Con su memoria de 2000 caracteres y su pantalla digital de 20 signos, le servirá de repertorio telefónico, reloj, calculadora, organizador con alarma sonora para recordarle sus citas, etc. Por su formato de tarjeta de crédito le será muy fácil de utilizar.



2. Tres meses de suscripción GRATIS.

Gracias a esta oferta a prueba recibirá gratuitamente 4 revistas: los 3 próximos números de "OCU-Compra Maestra" y el próximo de "Dinero y Derechos".



4 NUMEROS GRATIS
OCU-Compra Maestra

SUS CINCO GARANTIAS DE INFORMACION FIABLE Y OBJETIVA

1 COMPRAMOS SIN IDENTIFICARNOS

Un equipo de colaboradores anónimos compra los artículos en el comercio minorista. Se encomienda el estudio, el análisis y la comparación de estos productos a laboratorios independientes.

2 TOTAL INDEPENDENCIA

Los suscriptores constituyen nuestra única fuente de ingresos. No recibimos subvenciones de ningún grupo político o ideológico.

3 MARCAS DE LOS ARTICULOS ANALIZADOS

Frigoríficos, lectores de compact-discs o alimentos para bebés... en cada análisis comparamos marcas, modelos y precios, y señalamos los productos que mejor relación calidad-precio ofrecen.

4 NINGUNA PUBLICIDAD

Al aceptar publicidad, nos sentiríamos dependientes de las empresas. Aun más, para no manchar nuestra reputación de independencia, prohibimos la utilización con fines comerciales de los análisis y estudios que publicamos.

5 COOPERACION EN EL AMBITO EUROPEO

Los análisis resultan caros, por eso trabajamos con otras organizaciones de consumidores europeas para llevar a cabo más análisis y de este modo, que salga Vd. ganando.

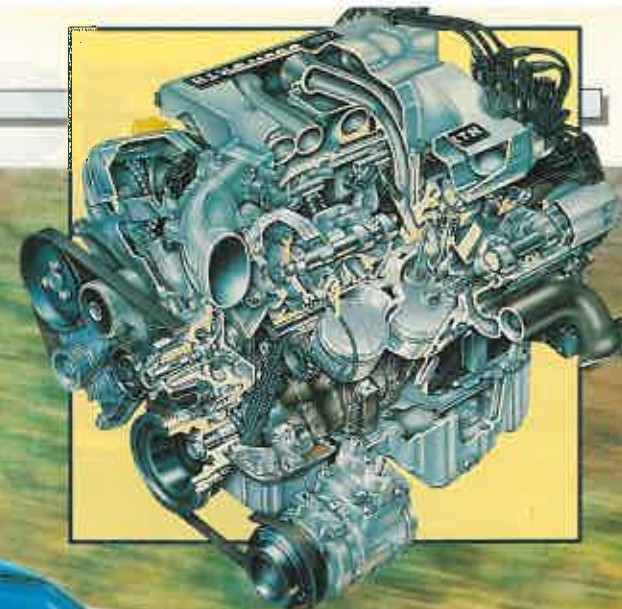
NO
NECESITA
SELLO
A FRANQUEAR
EN DESTINO

OCU-Compra Maestra
APARTADO Nº 905 F.D.
28080 MADRID

HOJA
PEDIDO
LIBRERIA

RESPUESTA COMMERCIAL
Autorización n.º
8131 B.O.C. y T. n.º 90 de 19/11/90

worth de tracción trasera. El precio de 4.355.000 pesetas, es incluso inferior a la antigua versión de dos ruedas motrices, y resulta superatractivo, más teniendo en cuenta que equipa aire acondicionado de serie. El motor es un dos litros con doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, turbocompresor y 220 caballos de potencia, que se combina perfectamente con la tracción permanente a las cuatro ruedas. El nuevo Cosworth 4X4 conjuga perfectamente su faceta de deportivo de pura raza, con la de sedán de cuatro puertas dispuesto a sacar a la familia de paseo.



ALARDE TECNOLÓGICO
En el motor del nuevo Scorpio 24V se han usado técnicas concebidas para la industria aeroespacial.

Entre las nuevas versiones de Escort y Orion previstas a lo largo del año, destaca el Prima, con acabado CLX y motor de 1,3 litros con 63 caballos. La versión S, tiene un carácter más deportivo y un motor CVH 1.6 con 108 caballos de potencia. Y la versión familiar, denominada Nomade, que se ofrece con dos motorizaciones, una de 1,6 litros de gasolina y otra de 1,8 diesel, que se comercializarán al mismo precio.

1990 pasará a la historia como un año negro para la industria del automóvil. Pero no para Ford que ha registrado en España, este año, un nuevo récord de producción y exportación.

Heinz Soiron, consejero delegado de Ford en España, comentó a la prensa que:

«La modernización de la planta de Almusafes, que ha supuesto una de las mayores inversiones industriales en España durante los últimos años, comienza a dar sus frutos». Un papel importante en este éxito de ventas, se debe a la reciente comercialización del nuevo Fiesta, sin olvidarse de la buena acogida que siguen teniendo otros modelos como los Escort y los Orion.

La planta de Almusafes ha producido en este año una cifra récord de 334.418 vehículos, de los cuales 236.605 corresponden tan sólo al Fiesta. La producción diaria de la planta de Valencia sigue pues su ritmo ascendente y son ya 1.522 los vehículos que, día a día, salen de su cadena de montaje.

Estos altos volúmenes de producción han sido posibles gracias a la exportación de gran parte de las unidades fabricadas. Los mercados europeos de Francia e Italia son los que acaparan la mayor parte de la producción de los Ford Fiesta, Escort y Orion, sin olvidarse claro está, del mercado español. Las exportaciones registran también un récord de volumen con una cifra final de 211.543 unidades, de las cuales 184.735 corresponden al modelo Fiesta, 20.068 al modelo Escort y 6.740 al Orion.

En el mercado nacional las cifras de ventas arrojan un total de 140.386 turismos, lo que supone una mejora en el índice de penetración, que se sitúa ahora en un 14,9 del total de la industria. ○

OPEL SENATOR IRMSCHER 4.0 i

LUJO AGRESIVO



DESDE hace poco tiempo, todas las marcas están potenciando los motores de sus grandes vehículos berlines para desarrollar prestaciones muy parecidas a las de un deportivo, sin renunciar al confort que ofrece todo un familiar. A esta nueva moda se ha unido Opel que, en colaboración estrecha con el preparador alemán Günter Irmscher, ha desarrollado un nuevo modelo del Opel Senator con motor de cuatro litros de cilindrada.

El nuevo Opel Senator Irmscher 4.0 i es una evolución del modelo de tres litros con culata de veinticuatro válvulas. Partiendo de este mismo motor de seis cilindros en línea, doble árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro y sistema de inducción Dual Ram, se ha aumentado el diámetro y la carrera de los cilindros hasta obtener un cubicaje de cuatro litros.

Una mariposa en el distribuidor de aire, operado por una unidad de control Bosch Motronic, proporciona dos distintos efectos de propulsión gracias al sistema Dual Ram. Hasta un régimen de 4.000 revoluciones por minuto, el motor de seis cilindros funciona con dos sistemas distintos

de admisión, es decir, actúa como si existieran dos motores de tres cilindros, lo que hace más agradable la utilización a bajo régimen. Por encima de 4.000 revoluciones por minuto, la mariposa que conecta el sistema de admisión de aire se abre, funcionando el motor como un seis cilindros normal. Con todo esto se consigue un valor de par muy bueno a bajas vueltas y una potencia de 272 caballos, capaces de acelerar al Opel Senator Irmscher hasta los cien kilómetros por hora en 6,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima que, aunque no se ha comunicado oficialmente, se estima superior a los 250 kilómetros por hora.

En el interior del vehículo se ha guarnecido el panel de instrumentos, la consola central, las puertas, los asientos, el volante y el pomo de la palanca de cambios con cuero de piel de búfalo, además de utilizar madera en el tablero, la consola central y los paneles de todas las puertas. Los asientos están firmados por el diseñador Recaro y se regulan electrónicamente. También equipa elevallas y techo corredizo eléctricos, aire acondicionado, ordenador de a bordo y frenos ABS entre otras muchas cosas. ○



FICHA TECNICA

Motor: Disposición: Delantero longitudinal. Nº de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 3.983 c.c. Nº de válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Potencia máxima: 272 CV (200 kw) a 5 800 rpm. **Transmisión:** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 velocidades. **Prestaciones y Consumos:** Velocidad máxima: más de 250 km/h. Aceleración de 0 a 100: 6,2 segundos. Consumo a 90/120/ciudad (l/100km): 8,3/10,3/16,9. **Ruedas:** Neumáticos: 225/55 ZR 16. Llantas: de aleación 7.5 J X 16.

CON TODAS LAS DE GANAR.

PARIS-DAKAR

1991



Los mejores pilotos del Paris-Dakar, los que además utilizan en su motor lubricantes **TOTAL**, han ganado en esta XIII edición del Rallye-Raid más duro del mundo.

Utilice Vd. también lubricantes **TOTAL**. Como **TOTAL QUARTZ**, el aceite sintético Supermultigrado de máxima protección y seguridad con más ventajas para su motor:

- 1ª TOTAL QUARTZ:** Máxima resistencia a los cambios de temperatura ambiente más extremos, desde -20° C bajo cero hasta +50° C.
- 2ª TOTAL QUARTZ:** Máxima duración, reduce notablemente el consumo de aceite.
- 3ª TOTAL QUARTZ:** Máxima protección del motor, mantiene una resistente película antidesgaste aún en las condiciones más duras de uso.

Con el aceite sintético Supermultigrado **TOTAL QUARTZ**, usted tiene todas las de ganar.



PRUEBA
Motor 16

FRENTE A FRENTE

OPEL CALIBRA 16V 4X4
/ AUDI COUPE QUATTRO 20V

COUPES CON GARRA

AUNQUE el mercado español no muestra demasiado entusiasmo hacia los coches de tracción total, no por ello este tipo de coches deja de ser interesante. Si además son coupés de claro talante deportivo, mejor todavía. Gracias a los sistemas de tracción total, estos dos coches mejoran sus características de comportamiento y seguridad notablemente frente a sus hermanos de dos ruedas motrices, especialmente sobre mojado y terrenos deslizantes. En el otro lado de la balanza, las versiones 4x4 gastan más, corren algo menos y son más caras.

Al margen de los gustos personales de

VIRTUDES

- Comportamiento
- Confort de marcha
- Calidad de acabado

AUDI COUPE QUATTRO 20V
PRECIO: 5.051.303 PTS

- Desarrollos largos
- Motor perezoso a bajo régimen
- Precio elevado

DEFECTOS

VIRTUDES

- Línea aerodinámica
- Motor alegre
- Posición al volante

OPEL CALIBRA 16V 4X4
PRECIO: 3.992.203 pts

- Motor ruidoso
- Altura de las plazas traseras
- Necesita gasolina sin plomo

DEFECTOS

El Opel Calibra ha entrado en tromba en nuestro mercado donde está arrasando entre los coupés. Esta semana lo enfrentamos a su único rival con tracción a las cuatro ruedas, el Audi Coupé Quattro, al que gana.



cada uno, ambos ofrecen, a priori lo mismo; atractivas carrocerías de dos puertas, motores en torno a los 160 caballos, tracción a las cuatro ruedas, ABS y otras características comunes, pero el carácter supertranquilo del motor de cinco cilindros del Audi da la ventaja a Calibra, que resulta mucho más satisfactorio en lo que se refiere a prestaciones y rendimiento. Este motor tiene su razón de ser como medio para eludir la obligatoriedad en el uso de gasolina sin plomo. Aunque la potencia anunciada, 160 caballos, resulta sugestiva, nos encontramos con una cifra de par máximo a un régimen muy alto. La realidad es que por debajo de 4.500 vueltas el Audi se muestra muy perezoso. A partir de este régimen, el motor sube de vueltas con alegría hasta bien pasadas las 7.000 revoluciones por minuto. A estos regímenes, que podrían parecer excesivos, es cuando el Audi se hace notar. En contra de lo que podría parecer, a este ritmo el motor no protesta ni con vibraciones ni con ruidos.

En cambio, el Calibra tiene un motor de funcionamiento mucho más bronco, pero la potencia se hace notar desde las primeras explosiones del motor y su conducción no requiere una especial atención sobre el cuentavueeltas.

A la hora de comparar los datos del Correvit, las diferencias no son demasiado grandes, aunque siempre favorables al Opel. Es en las recuperaciones donde el Calibra saca más ventaja, pero lo que verdaderamente marca las diferencias es la facilidad de uno y de otro para conseguir estos tiempos. Mientras que en el Opel basta con acelerar con energía sin forzar el embrague, con el Audi hay que subir a tope de vueltas vigilando la aguja del cuentavueeltas para evitar caer por debajo de las fatídicas 4.500 revoluciones por minuto.

Así pues la conducción del Calibra resulta mucho más descansada. El Audi se toma la revancha en comportamiento. Es muy difícil hacer perder la compostura al Coupé Quattro. La dirección es rápida y precisa y contribuye definitivamente a re-



EQUIPO COMPLETO
El Audi tiene un cuadro más completo que su rival.

FICHA TECNICA		
	AUDI QUATRO 20 V	OPEL CALIBRA 4x4
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal
Nº de cilindros	5, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.994	1998
Árbol de levas	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión/Combustible	10,3 a 1/Gasolina 97oct	10,5 a 1/Sin plomo
Potencia máxima / r.p.m.	160(118kw)/6.200	150(110kw)/6000
Par máximo / r.p.m.	19,6 mkg(200nm)/4.500	20,0 mkg(196nm)/4800
TRANSMISION		
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual 5 vel.	Manual 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º	6,8/11,5/18,7	8,1/13,8/20,2
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	27,3/33,7	26,4/33,5
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3,3
Diámetro de giro (m)	11,0	11,5
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí	Sí
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación 6 x 15	Aleación 6 x 15
Neumáticos	205/60 VR 15	205/55 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.320	1.319
Capacidad del depósito de combus	70 litros	61 litros



CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	AUDI 20 V	CALIBRA 4x4
CIUDAD		
A 30 km/h de promedio	13,3	12,1
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,6	7,4
En conducción rápida	13,4	12,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,3	9,9
A 140 km/h de cruceo	11,1	10,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,5	9,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	608	622

FRENOS		
	AUDI 20 V	CALIBRA 4x4
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)		
A 60 km/h	16,2	17,2
A 100 km/h	46,4	47,2
A 120 km/h	66,0	65,5

SONORIDAD		
	AUDI 20 V	CALIBRA 4x4
Al ralentí	49,4	49,1
A 60 km/h	62,3	62,2
A 90 km/h	64,6	65,5
A 120 km/h	68,0	68,1
A 140 km/h	71,4	71,0

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

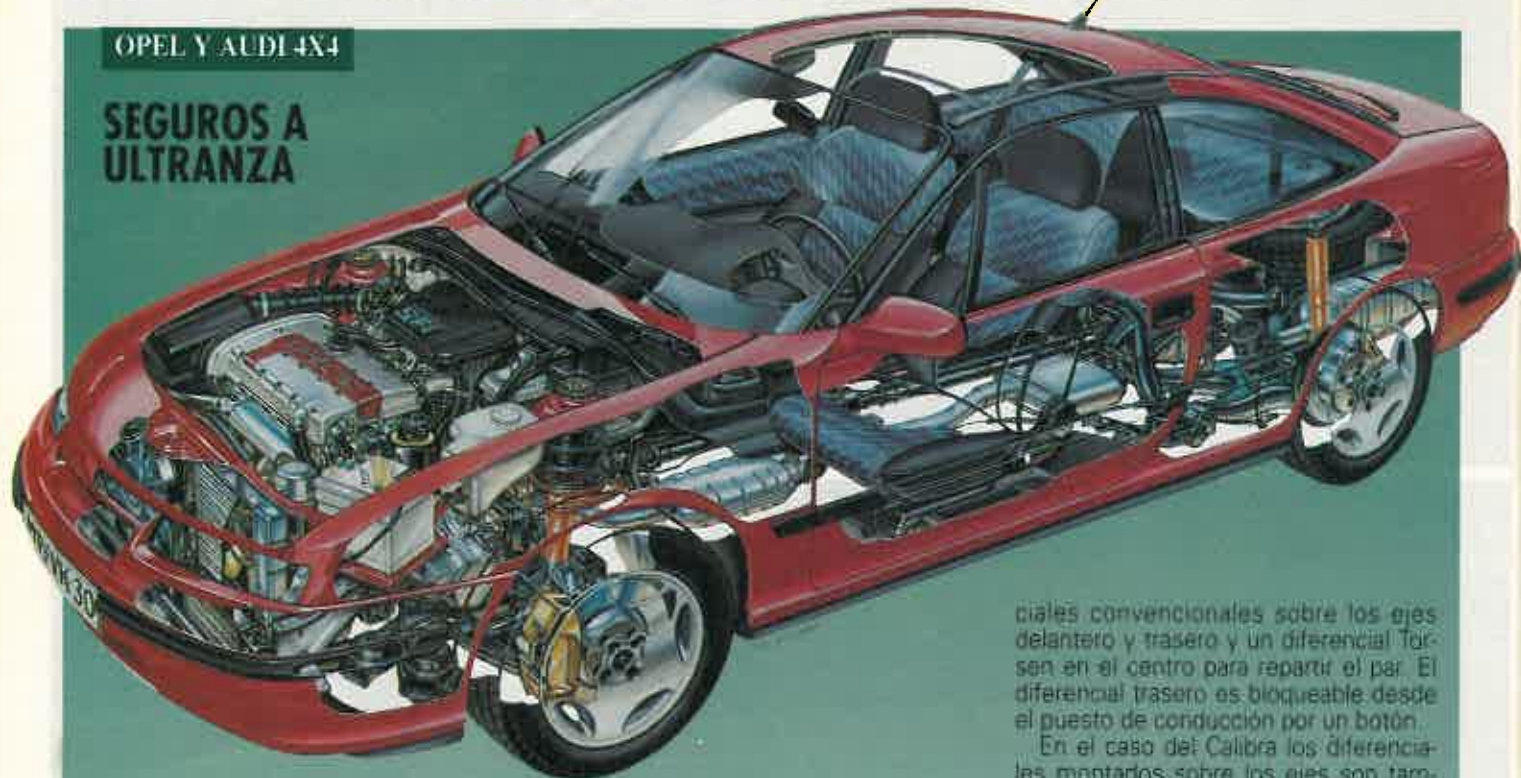
PRESTACIONES		
	AUDI 20V	CALIBRA
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	209,2	209,5
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,3	17,0
1.000 m. salida parada (seg.)	31,8	31,3
0-100 km/h (seg.)	10,5	10,2
Metros recorridos	181,1	176,4
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,1	18,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,9	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,3	33,6
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,5	38,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,1	9,4
Metros recorridos	366,5	257,5
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	19	14,5
Metros recorridos	532,6	406,1

EQUIPAMIENTO		
	AUDI 20 V	CALIBRA 4x4
Cuentav. revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	NO
Ordenador de viaje	OP	SI
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	SI	SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Espejalmas eléctricos (D/I)	SI	SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	OP	NO

HIJOS DEL AIRE
Aunque el Calibra tiene un mejor coeficiente de penetración aerodinámico (0,29), el Audi no se queda atrás (0,32).

OPEL Y AUDI 4X4

SEGUROS A ULTRANZA



La diferencia fundamental de estas versiones de tracción a las cuatro ruedas, respecto a las de tracción delantera, reside en un comportamiento mucho más eficaz y una mayor seguridad general. Para conseguir esto, cada uno

dispone de numerosos sistemas diferentes.

Audi, marca que tradicionalmente se ha interesado mucho por los sistemas de tracción total, utiliza en el Coupé un sistema de tracción total con diferen-

ciales convencionales sobre los ejes delantero y trasero y un diferencial Torsen en el centro para repartir el par. El diferencial trasero es bloqueable desde el puesto de conducción por un botón.

En el caso del Calibra los diferenciales montados sobre los ejes son también de tipo convencional, mientras que el central dispone de un sistema de acoplamiento viscoso que reparte el par en función del agarre en cada uno de los ejes. Cuando se acciona el freno, se desengrana la transmisión sobre las ruedas posteriores.

afirmar la sensación de seguridad que emana el coche. El Opel por su parte tiene unas reacciones más vivas y requiere un nivel de conducción algo más elevado para poder llegar a su límite. Su suspensión es algo más dura que la de su rival, pero culebrea por cualquier tipo de carretera con gran agilidad.

Mientras que en el Audi la tracción a las cuatro ruedas no se desconecta nunca, en el Calibra, para hacer compatible el

sistema con el ABS, ésta se desconecta al frenar, por lo cual en cuanto tocamos el freno, el Calibra 4x4 se convierte en un tracción delantera. En condiciones normales esto no plantea el más mínimo problema, pero en alguna situación apurada en la que nos veamos obligados a tocar el freno en apoyo a la entrada de una curva, se aprecia una reacción extraña en la zaga del Calibra, que no es peligrosa, pero sí desagradable.

La eficacia de ambos modelos es notable. La motricidad sobre suelo deslizante es sorprendente y supone un factor de seguridad que hay que tener en cuenta a la hora de decidirse por un coche.

Estos dos modelos están dirigidos hacia un público claramente deportivo, pero también exigente en cuanto a los niveles de confort. En este punto el Audi se coloca por delante, puesto que su suspensión es algo más blanda y su sonido menos es-

COMO UNA BERLINA

La amplitud interior del Coupé no difiere mucho de la del Audi 90, modelo del que deriva.

DOS MAS DOS

El Calibra responde a un esquema de un 2+2 plazas, puesto que las traseras son un tanto justas.



MECANICA

AUDI	2º	El Audi dispone de una mecánica técnicamente avanzada pero poco apropiada para las condiciones de las carreteras y los gustos españoles.
OPEL	1º	En el Calibra destaca el sensacional motor que aporta unas buenas dosis de par. En cuanto al sistema de tracción total, no llega al mismo nivel del Audi, pero queda bien situado.

COMPORTAMIENTO

AUDI	1º	El Audi da una confianza total al conductor, que puede permitirse el lujo de apurar al máximo sus posibilidades sin el más mínimo riesgo.
OPEL	2º	Es también muy bueno, pero no tiene el aplomo de su rival. En frenadas apuradas, al desconectarse la tracción trasera, se producen reacciones bruscas.

CONFORT

AUDI	1º	Tanto por confort de suspensión, como por el nivel sonoro, el Audi se coloca por delante de su rival. Además dispone de unas plazas traseras muy aprovechables.
OPEL	2º	El Calibra es algo más duro de suspensión y la afilada línea hace más angosto el habitáculo. No obstante el puesto de conducción se puede calificar de ideal.

RENDIMIENTO

AUDI	2º	Este motor, a pesar de las cifras anunciadas, decepciona, puesto que sólo es aprovechable a un régimen muy elevado. Los largos desarrollos tampoco ayudan en nada.
OPEL	1º	El motor dos litros de Opel es de lo mejorcito que hay en este momento, el equilibrio conseguido entre las prestaciones y los consumos es notable.

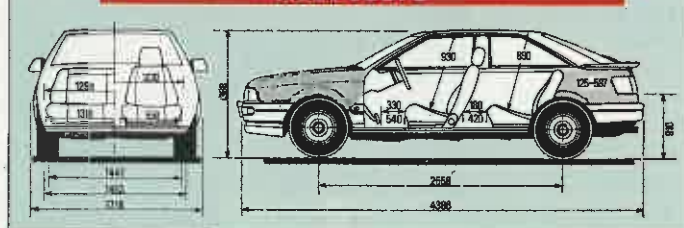
CARROCERIA

AUDI	1º	El Audi tiene la ventaja de ser un cuatro plazas mucho más amplio que el Calibra, pero su línea está más vista que la de su rival. Está muy bien acabado.
OPEL	1º	Sin duda el Calibra resulta más vistoso y responde fielmente a lo que se espera de un coupé. Las plazas traseras son pequeñas y el acabado no está a la altura de su rival.

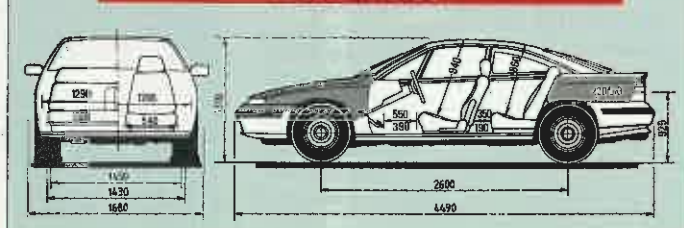
ECONOMIA

AUDI	2º	El Audi tiene un precio difícilmente justificable a pesar de su reconocida calidad. Las opciones son, igualmente, bastante caras. En consumo queda por detrás de su rival.
OPEL	1º	El Calibra presenta un precio absolutamente sin competencia en su segmento. Resulta mucho más barato que su rival y dispone de un equipamiento muy completo, con ABS incluido.

AUDI COUPE



OPEL CALIBRA



CORAZONES POTENTES
El motor del Audi (arriba) tiene la suavidad característica de los cinco cilindros, mientras que el motor Opel rebosa energía.



tridente. Otro aspecto en el que el Audi se adelanta es en la habitabilidad. Su ventaja respecto al Calibra se basa, principalmente, en las plazas traseras, que en el Calibra son suficientes para salir de un apuro, pero que en el Audi resultan casi tan amplias como en la berlina de la cual deriva. En cuanto a maleteros no hay grandes diferencias. El del Calibra es más plano, mientras que el del Audi es algo más profundo.

El Audi cuesta un millón de pesetas más que el Calibra, sin que en los equipamientos haya una gran diferencia entre uno y otro. Si bien la presentación y calidad de acabado en el coche de los cuatro aros es superior a la del Opel, pero la diferencia no llega en ningún caso a justificar un precio tan dispar.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez.

DATOS DEL COMPRADOR

AUDI Importador SEAT, S.A. Pau Claris 162 08 032 Barcelona Teléfono (93) 215 81 53 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa** 1 052 puntos de asistencia en toda España
OPEL Fabricante/ Importador: General Motors España Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid Teléfono (91) 597 30 00 **Garantía** Un año sin límite de kilometraje **Red de postventa** 545 puntos de asistencia en toda España

FORD SEEKA

NUEVO CONCEPTO DE FAMILIAR

Ford, en un largo «tour» por toda Europa, que comprende un total de doce países, en los que están incluidas exposiciones en diversos salones del automóvil, está presentando lo que ellos denominan un nuevo concepto de coche familiar para el tiempo libre, al que han bautizado con el nombre de Seeka.

ESTE prototipo de vehículo familiar está desarrollado a partir de la base del Ford Escort Familiar. Sobre esa base el equipo de Desarrollo de la marca, en colaboración con los estudios Ghia de Ford en Turín han realizado un vehículo sorprendente, ideado para disfrutar de los escasos ratos de ocio disponibles hoy en día. Sobre la carrocería ya conocida del Escort han adaptado una serie

También en el exterior destaca sobre el techo un curioso y eficaz portaequipajes, con un diseño muy aerodinámico, que en el lado derecho del coche dispone de sitio para llevar maletas y en el otro lleva un toldo enrollable que puede resultar muy útil en el campo. Este portaequipajes se puede desmontar fácilmente, y en ese caso se puede disfrutar de un techo solar de cristal tintado, que ocupa toda la longitud



VAMOS DE PIC-NIC
El Ford Seeka está ideado para disfrutar del tiempo libre. Buena prueba de ello es su equipamiento, que incluye una práctica mesa plegable de campo con sus sillas, que junto a la barbacoa y la nevera están instaladas en el maletero.

de elementos de plástico, que le dan un aspecto totalmente diferente. Cabe destacar los paragolpes de un diseño especial, las molduras laterales y el frontal del coche con una realización exclusiva. Además de todo esto le han adaptado unos originales faros suplementarios, uno de ellos es desmontable y se puede utilizar como linterna. Los espejos retrovisores, en su parte delantera, llevan también unos focos que proyectan un haz de luz estrecha, que se pueden orientar con el mando eléctrico de los propios espejos, y que son útiles para alumbrar señales o algún objeto al borde de la carretera o camino.

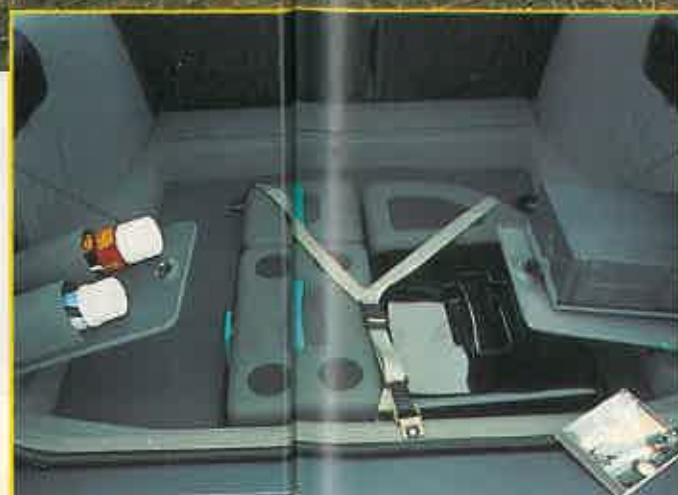
del techo y que se puede deslizar por medio de un mando eléctrico. También como alternativa se pueden montar unos porta esquís o unos soportes para bicicletas.

El interior dispone de una gran capacidad y cuenta con una realización muy original. Los asientos son muy envolventes y están realizados con una tapicería exclusiva de color verde con un curioso estampado que reproduce las huellas de los neumáticos. En los traseros cabe destacar un asiento para niños, integrado en el respaldo y fácilmente desplegable.

Lo más curioso es el equipo suplementario que acompaña al Seeka, en total con-



DETALLES EXCLUSIVOS
Las patas de la barbacoa están alojadas en un sitio estratégico del portón trasero. Los altavoces se pueden instalar en el exterior. Los retrovisores disponen de unos focos.





INTERIOR MUY PARTICULAR
Los asientos de un diseño exclusivo disponen de una tapicería muy original. Uno de los focos auxiliares se puede desmontar y utilizar como linterna.



PRACTICO PORTAEQUIPAJES
Encima del techo dispone de un amplio portaequipajes, en el que está incluido un toldo enrollable.

sonancia con la filosofía del coche. De esta forma en el maletero, oculto, dispone de un compartimento de gran profundidad en el que podemos encontrar una útil mesa de campo plegable, con un juego de cuatro sillas, una barbacoa con patas desmontable, un contenedor ideado para llevar una bombona pequeña de camping, una nevera y un termo.

Otra de las curiosidades de este vehículo es su equipo de sonido, dispone de un magnífico compact disc, con una capacidad de diez discos. Por medio de un ingenioso sistema, con unas tomas en la moldura lateral del lado del conductor, se pueden acoplar en las puertas los altavoces traseros, lo que permite disfrutar de la música desde el exterior. También dispone de un teléfono «manos libres», situado en el reposabrazos central y de un aparato de fax, simulado en el salpicadero.

El motor que han elegido para el Seeka es el nuevo turbodiesel de Ford de 1,8 litros, que gracias a un intercooler (radiador que sirve para enfriar el aire de la admisión) proporciona una potencia de 90 caballos, este motor estará en un corto espacio de tiempo disponible en la gama Escort. Debido a que es un coche pensado para el campo, para desenvolverse mejor por pistas sin asfaltar dispone de tracción a las cuatro ruedas y las suspensiones son 50 milímetros más altas que las del Escort. Cuenta también en su equipamiento con unos neumáticos de contacto de perfil bajo, en medida 205/55 montados en unas originales llantas de aluminio.

M. Madrid

Fotos: A. J. Nieto y J. Robledo

FORD SCORPIO

OFICINA MOVIL

COINCIDIENDO con la presentación del Seeka, Ford ha presentado un equipamiento específico para el Scorpio con carrocería de tres volúmenes, que lo convierte en una auténtica oficina móvil. De esta forma en desplazamientos en coche, se puede estar perfectamente conectado con la oficina y seguir desarrollando el trabajo sin contratiempos. Dispone de dos teléfonos, fax, un ordenador e impresora. El ordenador está integrado en el respaldo del asiento delantero de la derecha, que por medio de una bandeja fácilmente desplegable se convierte en mesa de oficina.

El respaldo del asiento del conductor también cuenta con una bandeja similar y sirve de escritorio. Además tras el respaldo de los asientos traseros tiene unos compartimentos que sirven para guardar el papel del fax, etc. También tiene otro compartimento ideado para guardar los disquetes del ordenador, y por supuesto cuenta con un sofisticado equipo de música, en el que está incluido un Compact Disc. En definitiva un equipo que traslada la oficina al coche y que se puede adquirir sobre pedido a Ford por un precio suplementario de 10.000 Libras (1.850.000 ptas.)

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

<ul style="list-style-type: none"> Alfa 75 1.8 a.a. 26.000 km. Audi 200 Quattro 52.000 km. BMW Z-1 3 meses uso. BMW 325i 46.000 km. BMW 735i Full 23.000 km. BMW 730i año 87. BMW 535i año 89. BMW M3 42.000 km. BMW M5 año 90. Citroën AX 1.4 TRD 25.000 km. CX GTI 2.5 año 84. Citroën BX 1.9 turbo diesel 22.000 km. Ford Sierra Cosworth 13.000 km. 	<ul style="list-style-type: none"> Ford Sierra 2.0 is 43.000 km. Ford XR3i 67.000 km. Ford Escort Diesel año 85. Ford Scorpio 2.8i 4x4. Jaguar XJ6 4.2 año 82. Lancia Thema V6 año 86. Lancia Delta 1.6i 40.000 km. Málaga Inyección 5 meses uso. Mercedes 300 E año 88 Full. Mercedes 300 CE Full Equip. Mercedes 190 E 58.000 Km. Mercedes 230 E Full año 88. Mercedes 190 D 2.5 81.000 km. Opel Kadett 1.6 A.A. año 87. 	<ul style="list-style-type: none"> Opel Corsa 1.3 GL 22.000 km. Opel Omega 43.000 km. Peugeot 405 SRI año 88. Peugeot 205 GTX año 88. Peugeot 309 GT a.a. 22.000 km. Peugeot 309 GL año 89. Porsche 944 43.000 km. Renault R11 Turbo 58.000 km. Renault R11 TXE a.a. año 86. Renault R18 Diesel Familiar año 84. Volvo 264 GLE Full Equip.
--	--	---

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

PORSCHE 911 SC 204 CV susceptible someterlo cualquier prueba técnica. Impecable 2.600.000 extras. Azcona, 62. CAN. S.A. 256 17 17.
NISSAN Bluebird GTI M-KB 1989 20.000 km todos extras, 1.700.000 ptas. Facilidades hasta 60 meses. Azcona, 62.

FORD Escort Cabrio XR3i estrenar 2.150.000 ptas. Capota eléctrica. Azcona, 62.
LANCIA Integrale 30.000 km. 2.220.000. Garantía 18 meses. Perfecto estado. Rojo techo corredizo.
VW Escarabajo 1.300, precioso motor nuevo

M-Gy, 550.000 ptas. Azcona, 62.
CAN S.A. Azcona, 62, oferta todas marcas especialidad BMW, VW, Audi, Mercedes, Lancia, Azcona, 62.
BMW 325 ix Aire, servodirección, ABS, techo, llantas, buen estado, garantía 12 meses, precio interesante. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Golf GTI techo corredizo M-LU sin estrenar, precio ocasión, Azcona, 62.

2.800 ptas. Import Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia), teléfono (968) 61 21 26. Oficina, fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
NISSAN Terreno 2.7 TD 3 ptas. Disponible en Tecnipauto S.L. c/ Rioja 4, Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62.
LANCIA Delta Integrale 16 V perfecto estado M-KG 981-24 81 55. José Luis.
VOLKSWAGEN Escarabajos 1303 - 1303 L 1303 S perfectos. Últimos modelos: (91) 884 50 17.
MERCEDES 190E, 2.3 16 válvulas, muchos extras año 87, 3.600.000 ptas. Telf.: (91) 450 44 10.
FIAT Tipo 16V, 12 meses aire, recaro, hasta 500.000 ptas. en extras, perfecto estado. 1.700.000. Tel.: (93) 421 18 38.
VOLKSWAGEN Corrado G-60 rojo nuevo importado M-LU 2.000 km. s/n

rodaje todos extras ABS AC Hifi con seis baffles techo eléctrico, alarma con mando. 3.600.000 ptas. Telf.: 675 79 31. Verónica.
PARTICULAR vende Rover 3.500 Vitesse, pocos kilómetros. Precios a conpauto S.L. c/ Rioja 4, Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62.
TRIUMF TR-7 versión americana, 15.000 MM, todo origen, único. Telf.: 976-53 12 05.
VOLKSWAGEN Golf GTi, año 1988, aire acondicionado, ABS, llantas «BBS», impecable. Telf.: (968) 13 53 88.
309 SR Duerme en garaje M-IV, 1.050.000. Telf.: 552 36 35.
SAAB 900 turbo 16 válvulas, impecable, blanco, techo solar, 4 elevallas, cierre centralizado, lavafaros, precio: 1.500.000. Telf.: (976) 53 61 17, 21 52 61.
BMW 325 i Cabrio, ABS, piel, dirección asistida, cierre centralizado, lavafaros, suspensión M3, esté-

¡¡ NUEVO TELEFONO !!
ERICSSON POCKET
SERIE 900 DIGITAL

EN EL COCHE, EN LA CALLE, EN CASA, EN CUALQUIER LUGAR, VD. SOLO NECESITA ESTE PEQUEÑO TELEFONO PARA HABLAR CON TODO EL MUNDO

¡¡ AHORA TAMBIEN EN BARCELONA !!
INSTALAUTO-PSO. DE GRACIA 7 - AVDA C.R. 08007
TEL: 3 01 35 35 - 3 01 36 76. FAX: 3 18 34 23 BARCELONA

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIA
- LINEA INMEDIATA

INSTAL AUTO

MIGUEL ARACIL, 66
(PENA GRANDE)
Tels. 3 73 82 56 - 3 73 84 56
FAX: 3 73 84 56 - 28035 MADRID

Hotline ERICSSON

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

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 108 Telf: 561 48 00 Fax: 561 48 36 2807 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



AUTO PEREZ del SUR Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

PEUGEOT 205 GTI 1900 M-W 1.100.000 ptas. Garantía 6 meses

Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Ford Escort RS Turbo	1.150.000
Opel Kadett 1.8 GT	1.250.000
Volkswagen Sirocco A/A	800.000
P-205 GTi	1.050.000
Suzuki Santana	650.000
R-5 GT Turbo	775.000
R-Fuego GTX	825.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

reo, clarión extraíble, llantas, alarma, precioso, negro metalizado con piel beige, pocos km, incluye libro de mantenimiento. Inf.: (976) 53 61 17, 21 52 61.

PORSCHE 928 S plata metalizada, matrícula M-EM, 3.500.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97. Di. Técnica.

PORSCHE 944 rojo, 1.975.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97. Di. Técnica.

PORSCHE 944 turbo, gris metalizado, matrícula M-KI, full equipo, llantas BBS, cuero, aire, etc. 4.600.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97. Di. Técnica.

AUSTIN Healey, plata metalizado y negro impecable. 5.600.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97. Di. Técnica.

MG TD perfecto estado, crema, 5.600.000. Telf.: (91) 658 11 97.

VOLKSWAGEN Corrado G60, negro, a estrenar, 0 km, full equipo, ABS, techo eléctrico, volante cuero etc., 3.800.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97. Di. Técnica.

JEEP Cherokee Limited gasolina blanco, 3.850.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97.

JEEP Cherokee Limited gasolina, burdeos metalizado, 4.000.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97.

JEEP Cherokee Limited gasolina, gris metalizado

4.000.000 ptas. Telf.: (91) 658 11 97.

JEEP Cherokee Limited gasolina, gris metalizado, 3.900.000 ptas.

MERCEDES 300 CE 36.000 km. ABS-ASD cuero techo color granate. Telf.: (93) 204 23 69. B-KD.

F. TOME S.A. Seat Málaga GLX 1.2, noviembre 89. Garantía 18 meses. 945.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Renault 25. Año 86. Garantía 12 meses. 1.390.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Citroën BX 19 GT. Año 86. Garantía 12 meses. 795.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Rover 2.600 Vanden Plas. Año 86. Garantía 12 meses. 975.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

MERCEDES 300D, 1 año, último modelo, 27.000 km, reales, aire, techo eléctrico, apoyabrazos trasero eléctrico, antena eléctrica, pintura metalizada, ABS, Salamanca. Telf.: (927) 25 52 57.

VENDO Lancia Thema Turbo IE, 63.000 km. 1988. Impecable, todos extras. 2.400.000. Telf.: (953) 35 11 06, 25 52 57.

ALFA 33-1.7 B-ID color negro alarma, faros anti-niebla, radio casete, extras garaje, Lauro. Telf.: 205 05 61. Oficina.

COMPRO coche en buen estado, hasta 400.000 ptas. Telf.: (91) 754 26 51. (Noches). Preguntar por Antonio Pacheco.

F. TOME S.A. Citroën AX T.ZS. Garantía 12 meses, año 87 ¡¡¡825.000!!! Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Seat Marbella Special. Abril 90, sólo 575.000. Garantía vehículo nuevo. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

AUDI 204, 68.000 km. todos extras. 549 64 71.

BMW 633 CSi, año 82, cuero, aire, llantas. 549 57 88.

RENAULT R-11 Turbo, año 86, muy cuidado. 549 64 71.

VOLKSWAGEN Classic 58.000 km. 590.000 ptas. 549 57 88.

PARTICULAR descapotable Mercedes 280 SL negro antracita, MA-AH. Año 77. Carlos. Telf.: (952) 46 20 57/ 37 13 24.

PARTICULAR vende Alfa

75 2.0 Twing Spark, año 89, 50.000 km., llantas aleación, alarma, muy cuidado. Telf.: (93) 889 13 68.

SIERRA Cosworth, 13.000 km. 549 64 71.

F. TOME S.A. BMW 732i «oportunidad» por sólo 590.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

dos los extras, rojo, garaje, 30.000 km. Vendo. Tel.: (943) 11 12 13.

VENDO Fórmula Fiat Uno, perfecto. Tel.: (93) 692 18 24.

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y fax: (07) 3140/5919.

CARAVANA 4 plazas. 160.000 ptas. Revisada. Tel.: (93) 849 40 97.

F. TOME S.A. Opel Ascona 1.6. Año 84. Garantía 6 meses. 495.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Seat Ibiza. Año 90. Garantía 18 meses, desde 675.000. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluímos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

PORSCHE 944, año 86, cuero, A.A., 58.000 km. Teléfono: 549 61 71.

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

PORSCHE 944 Turbo, M-X. 2.000.000 ptas. en extras. 5.500.000 ptas. Impecable. Teléfono: (91) 549 35 78.



AUTOMOVILES

TEO

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



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



CORVETTE 84, automático, negro. Precio: 3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 356 66 60.

MERCEDES 230 CE, tapicería y techo de cuero, ABS, ASD, asientos eléctricos, climatización automática, llantas de aluminio, suspensión deportiva,

techo eléctrico, madera en el salpicadero, cambio automático, cortinilla trasera eléctrica, compact disc. Teléfono: (911) 43 78 13.

CORVETTE 84, manual, bronce. Precio: 3.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

CHEVROLET Blazer V8 6.2 Diesel, 130 cv, aire, extras, particular, poquísimos kilómetros. 4.500.000 ptas. Teléfono: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

PARTICULAR vende Porsche 911 Turbo, año 82, full equip, perfecto estado. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18. Comidas.

PATROL corto 6 cilindros, diesel Top Line, pintado, B-IF, 58.000 km, 8 amortiguadores, gas autoblocante, defensas, luces esp., dirección asistida, radiocasete, alarma v. meta-críado y más extras. 2.200.000 ptas. a nego-

ciar. Año 87. Llamar 22 horas. Teléfono: (93) 351 38 41.

CORVETTE 90, automático, negro. Precio: 6.800.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

MERCEDES 350 SLC deportivo, 2 puertas, 1979, colección gris me-

AUTOMOVILES CHICA

ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



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

CLASICOS

Mercedes 300 Adenaver. Mercedes 220 SE Coupé Cabriolet. Mercedes 280 SE Coupé. Mercedes 220 SE Coupé. Mercedes 300 SEL 6.3 1969. Rolls Roice Silver Shadow. LE IMPORTAMOS SU COCHE NUEVO O USADO

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

¡ANUNCIASE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letra mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula 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 a nombre de Cambio-Ruecos (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



ELECTRIC

RALLYE MANZANARES

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

«ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL»

Alzacristales y cierres centralizados. Juegos originales equipados con motores Bosch y accesorios. Un modelo para cada vehículo. Alarmas vía radio. Con accionamiento a cierres y alzacristales. sirena de alta potencia y módulo ultrasonidos Electro Life - Patrol Line.



Enviamos a provincias

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: Sies, Mora Echevarría Corpas, Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

MÁS SERVICIOS
POR MENOS

talizado, elevalunas eléctrico, techo corredizo eléctrico, llantas aluminio. Precio interés. Teléfono: (96) 579 15 70. A partir de las 20 horas.

BMW 525i, moderno, año 88. Teléfono: (911) 43 78 13.

CORVETTE 90, ZR-1, manual, rojo. Precio:

VENDO Triumph TRG, clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches.

VENDO Triumph TRG, clásico. Teléfono: (977) 64 34 18. Noches.

PORSCHE 930, negro, piel blanca, techo, motor nuevo. ¡UNICO!, 4.500.000 ptas. Tel.: 733 73 97.

CHEVROLET Blazer V8 6.2 Diesel 130CV, aire, extras, particular, poquísimos km, 4.500.000 ptas. Tel.: (91) 639 27 46. Comidas y noches.

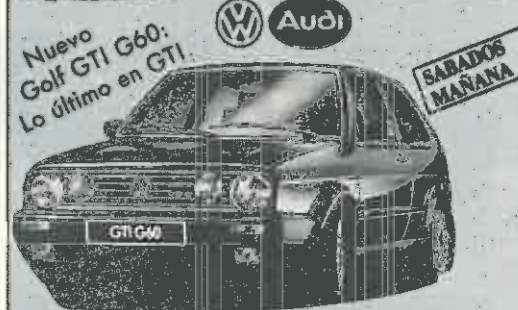
VENDO Fórmula Fiat Uno, perfecto. Tel.: (93) 692 18 24.

¡OCASION! Mercedes 300E y 190E, todos los extras, perfecto estado, oficina (968) 61 21 26, particular (968) 64 11 59.

¡BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, Fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

TOYOTA Supra semientreno 3.0, Targa, 4.500.000 ptas., full, equipo, garantía 18 meses y 25.000 km, blanco. Teléfono: 733 73 97.

Motor Retiro



Nuevo Golf GTI 16V. Lo último en GTI.

• 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.

VW Golf GTI 16V, kit, Zender, rojo, muy buen estado, 1.350.000 ptas.

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

MERCEDES 190 E, año 87, azul, techo. 2.200.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 549 64 71.

mática, llantas de aluminio, suspensión deportiva, techo eléctrico, madera en el salpicadero, cambio automático, cortinilla trasera eléctrica, compact disc. Tel.: (911) 43 78 13.
BMW 325i Cabrio, aire, recaro, ABS, servodirección, impecable, llantas BBS. Azxona, 62.



ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

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

13.300.000 pesetas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

DODGE Custom Van, año 90, azul, 4.100.000 ptas. J&R. Teléfono: (91) 355 66 60.

CARAVANA 4 plazas, 160.000 ptas. Revisada. Teléfono: (93) 849 40 97.

SEMINUEVO Ronda System Porsche, llantas aleación, 60.000 km, siempre en garaje. 550.000 ptas. negociables. Teléfono: (988) 64 72 45.

KARTS competición e infantiles, recambios y accesorios. Teléfono y Fax: (07) 3140/5919.

PARTICULAR vende Porsche 911 Turbo, año 82, Full Equip, perfecto estado, Miguel Angel, Tel.: (93) 422 43 18 (comidas)

NISSAN Bluebird GTI M-KB, 1989, 20.000 km, todos extras, 1.700.000 ptas., facilidades hasta 60 meses. Azcona, 62.

VENDO BMW M 635 CSi 286CV. Full equip. Negro ceniza, impecable, 4.700.000 ptas., admito inferior como parte de pago. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

MERCEDES. 230 CE, tapicería y techo de cuero, ABS, ASD, asientos eléctricos, climatización auto-

BMW 316i, 4 puertas, como nuevo. Tel.: 255 86 21.

LANCIA Integrale, 30.000 km, 2.220.000 ptas., garantía 18 meses, perfecto estado, rojo, techo corredizo.

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



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

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



AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !

JEEP CHEROKEE 4 x 4

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



IMPORTADORES

DITECNICA

HUERTAS DE ABAJO, S/N

PARACUELLOS (MADRID) - TEL.: (91) 658 11 97 - FAX: (91) 658 13 60

GARANTIA SERVICIO POST-VENTA

JEEP WRANGLER 4 x 4

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



OPORTUNIDAD
PORSCHE 928 S
 AIRE, CUERO,
 TECHO, TEMPOMAT,
 2.900.000 PTAS.
 IMPECABLE
 TEL: (981) 45 25 04

PORSCHE 944 Serie 2
 Cabriolet, blanco, autoblo-
 cante, 10.000 km, proce-
 dente dirección empresa,
 matriculado a su nombre
 por primera vez,
 7.600.00 ptas. Teléfono:
 733 75 98.
RENAULT R-5 Oasis,
 3.000 km. Tel.:
 549 57 88.

BMW 850 i
 FULL-EQUIP Y
BMW Z1
 ROJO
 VENDE,
 NUEVOS
 A MATRICULAR
 TEL: 943 - 216985

VOLKSWAGEN Clasic,
 58.000 km, 590.000
 ptas. Teléfono:
 549 64 71.
PORSCHE 911 SC, 204
 CV, susceptible someterlo
 cualquier prueba técnica,
 impecable, 3.600.000
 ptas., extras. Azcona, 62.
 C.A.N., S.A. Tel.:
 256 17 17.

IMPORJAPAN
 VENDE
TOYOTA SUPRA
TURBO TARGA, 235
CV 3.000 i
 NUEVO A MATRICULAR
 P.V.P. 5.800.000.
 TEF: (974) 42 80 11

VOLKSWAGEN Escara-
 bajo, precioso, 1.300,
 motor nuevo, M-GV,
 550.000 ptas. Azcona,
 62.
C.A.N., S.A. Azcona, 62,
 oferta todas marcas, espe-
 cialidad BMW, VW, Audi,
 Mercedes, Lancia.
ATENCIÓN. profesiona-
 les C.A.N., S.A. liquida pre-
 cios interesantes: Opel
 Ascona, VW, R-5, R-11,
 R-9, Alfa GTV 2.0 y 2.5,
 BX, GTi, Ford Escort, 205
 GTX, Nissan Patrol, BMW
 316, aire, llantas, etc., re-
 petimos, buenos precios y
 buena calidad. Azcona,
 62.
VENDO Land Cruiser «LJ
 70 Turbo», aire acondicio-
 nado, Full Equip, está
 como nuevo. Teléfonos:
 (96) 535 63 98 y
 535 67 50 (oficial). Paco
 hijo.
BMW 525i, moderno,
 año 88. Tel.: (911)
 43 78 13.
COLECCIONISTAS Peu-
 geot 201 M-47167, todo
 original. Tel.: (985)
 20 16 01. Oviedo.
PEUGEOT 504 Diesel,
 impecable, M-DN,
 250.000 ptas. Teléfono:
 (91) 407 26 22. Pregun-
 tar por Isidoro.
405 MII G, rojo, techo
 ABR, alarma, climatizador,
 36.000 km, año 89, nue-
 vo, urge, 2.700.000 ptas.
 Teléfono: (976)
 23 05 79.
RENAULT Alpine A. Pre-
 cio a convenir, vendo. Te-
 léfono: (941) 18 07 81.
MERCEDES 190 E 2.3,
 16 válvulas, muchos ex-
 tras, año 87, 3.800.000
 ptas. Teléfono: (91)
 450 44 10.
FIAT Uno SX, año 89,
 17.000 kms., techo solar,
 perfecto estado, garaje,
 975.999 ptas. Luis Mi-
 guel. Teléfono: (91)
 256 85 82. Mañanas.

PORSCHE
911 SC
CARRERA.
 EXTRAS. 3.200.000 PTAS.
 TEL: (981) 45 25 04

MERCEDES 280 SEL,
 ABS, cuero, aire, 30.000
 kms. demostrables. Telé-
 fono: (91) 415 91 24.
PORSCHE 924 Autom.
 A.A. lava faros, limpia tra-
 sero, cristales tintados. Al-
 fonso. 643 90 85.
SIERRA Cosworth,
 13.000 kms. Teléfono:
 549 57 88.

GOLF GTI 16 V
 AÑO 88
 ROJO
 FULL EQUIP
 1.900.000 PTAS.
 TEL: 4 50 95 47
 4 50 46 40

PORSCHE 911 SC, 204
 CV, susceptible someterlo
 cualquier prueba técnica,
 impecable, 3.600.000,
 extras. Azcona, 62. Can.
 S. A. Teléfono: (911)
 256 17 17.
KARTS competición e in-
 fantiles. Recambios y ac-
 cesorios. Tel y fax: (07)
 3140/5919.

300 ZX TURBO
NISSAN NEGRO
B - JJ 30.000KMS
 VENDE POR
 PROBLEMAS FAMILIARES.
LLANTAS BRAID, ALARMA
COBRA, NEGRO, ETC.
 (PARTICULAR)
LLAMAR AL 2 01 32 45



ORIS
 Sistemas de transporte
 para esquís, bicis,
 cajas porta-todo, windsurf, etc.

La superior calidad de ORIS
 y su sistema WINDPROFIL
 en aluminio.

Fabricado en Alemania bajo la garantía de

IMPORTADOR:
Turisport

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

URGE VENTA
SUZUKI 750 F
 7.500 km.
 GARAJE, AÑO y MEDIO
 Tel.: 250 53 12/17/20
FERNANDO

VENDO
CORRADO G - 60
NEGRO. 8 MESES.
14.000 KMS.
VENDO POR NECESIDAD
 (PARTICULAR)
LLAMAR AL
(93) 2 01 32 45

SEAT Lezauto

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

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

Julian Camarillo. 7
 28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
 Srta. Virginia.

Sr. Lozano.
 Teléfono: 327 03 56

OPEL Ascona 1.6, 4
 puertas, como nuevo.
 550.000 ptas. Merece la
 pena verlo. Azcona, 62.
 255 86 21/22.
OPEL Ascona 1.8i, 4
 puertas, 115 cv, garanti-
 zado, perfecto estado me-
 cánico y aspecto.
 800.000 ptas. Facilita-
 des incluso sin entrada.
 Azcona, 62.
RENAULT 11, seminue-
 vo, impecable, cuidado/si-
 mo, llantas Braid, amorti-
 guadores Selex, todo
 blanco, ensanchado, si te
 gustan los turbos éste te
 convendrá.
VENDO Alfa Romeo GTV
 2.500 con aire acondicio-
 nado, ventanillas eléctri-
 cas, 1 año de seguro,
 975.000 ptas. Teléfono
 contacto:
 457 86 52/658 28 63.
TALLER chapa pintura
 500 metros. Nuevos Mi-
 nisterios. Teléfonos:
 544 67 43 y 243 32 77.
RENAULT 11 GTL, 5
 puertas, color plata meta-
 lizado, regalo radiocasset-
 te y transferencia, año 86.
 725.000 ptas. Teléfono:
 468 55 80.
SEAT Ibiza Special 1.2,
 color blanco, regalo radio-
 cassette, año 89.
 775.000 ptas. Teléfono:
 468 55 80.
PORSCHE 944, año 86,
 cuero, A. A., 58.000 km.
 Teléfono: 549 64 71.
PEUGEOT 205 GTX 1.6,
 color blanco, spoilers, llan-
 tas aluminio, radiocasset-
 te Blaupunkt, año 87.
 875.000 ptas. Teléfono:
 468 55 80.
RENAULT 11 GTL, 5
 puertas, color plata mata-
 lizado, regalo radiocasset-
 te, año 86. 750.000
 ptas. Teléfono:
 468 55 80.
FORD Probe GT Turbo,
 año 90. Ford Mustang GT
 5.0, año 90. Marfí. Teléfo-
 no: (971)
 72 36 31/60 24 12.
MERCEDES 2.3 16 v.
 3.900.000 ptas. Impeca-
 ble, full equip, 53.000
 km reales, a matricular.
 Teléfono: (968)
 55 02 72. Cartagena.
VOLKSWAGEN Golf GTI,
 año 1988, ABS, aire
 acondicionado, llantas
 BBS, impecable. Teléfono:
 (968) 13 53 88.

LANCIA Delta Integrale,
 rojo, 30.000 km, 1988,
 impecable, garantía 18
 meses. 2.200.000 ptas.
 facilidades. Azcona, 62.
 255 86 21/22.
FORD Scorpio 2.4i, ABS,
 aire, M-KP, azul, 8.000
 km, garantía 18 meses.
 Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Escara-
 bajo cabriolet, original
 Karmann, negro, llantas,
 garantizado. Azcona, 62.
 Admitimos cambio.
R-11 TXE, impecable,
 M-HC, 55.000 kms. Urge
 vender. Tardes. Teléfono:
 323 40 09.
VOLKSWAGEN Escara-
 bajos, 1303-1303 SL,
 1303 S, perfectos. Últi-
 mos modelos. Teléfono:
 (91) 884 50 17.
¡BENEFICIESE! nueva
 baja de aranceles, cono-
 zca los trámites para im-
 portar toda clase de vehí-
 culos y motocicletas. In-
 cluimos precios, consejos,
 direcciones, etc. Por sólo
 2.800 ptas. Import Auto-
 moción. Apartado 375,
 30'500 Molina de Segura
 (Murcia). Teléfono:
 (968) 61 21 26. Oficina.
 Fax: (968) 64 11 78. Se-
 riedad absoluta.
VENDO Ford Scort
 1.400, rojo, MHN, extra,
 con 68.000 kms., muy
 cuidado, 800.000 ptas.
 Teléfono: 573 33 98.
MERCEDES 300 E,
 1987, aire acondicio-
 nado, ABS, ASD,
 3.600.000. Teléfono:
 (95) 464 62 03.
CORVETTE 90, automá-
 tico, negro. Precio:
 6.800.000 pesetas. J&R.
 Teléfono: (91)
 355 66 60.
MERCEDES 350 SLC
 deportivo, 2 puertas,
 1979, colección gris me-
 talizado, elevallunas eléc-
 trico, techo corredizo eléc-
 trico, llantas aluminio. Pre-
 cio interés. Teléfono: (96)
 579 15 70. A partir de
 las 20 horas.
BMW 525i, moderno,
 año 88. Teléfono: (911)
 43 78 13.
CARAVANA 4 plazas.
 160.000 ptas. Revisada.
 Teléfono: (93)
 849 40 97.
SEMINUEVO Ronda
 System Porsche, llantas
 aleación, 60.000 km,

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marcas y modelo	Año	Km	Precio	Marcas y modelo	Año	Km	Precio
Seat Martella	88	23.000	460.000	Citroën AX 14 TRD	89	17.000	890.000
Seat Trans	87	41.000	450.000	Citroën AX GT	90	12.000	1.050.000
Seat Ibiza SXi	89	16.000	1.245.000	Citroën AX Challenger	90	15.000	835.000
Fiat Uno 46 5 puertas	89	11.000	820.000	Citroën AX 14	89	21.000	845.000
Fiat Tipo 1.4	90	13.000	1.090.000	Citroën BX Diesel	89	30.000	1.390.000
Lancia Thema Turbo I.E. ABS F.E.	87	53.000	1.750.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5 puertas	89	17.000	890.000
Lancia Y 10	89	16.000	745.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	19.000	745.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	27.000	975.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	11.000	990.000
Renault Supercinco GTL 5 puertas	87	32.000	660.000	Ford Escort 1.6 GT	89	15.000	1.080.000
Renault 19 TXE a.a. D.A.	89	19.000	1.475.000	Ford Escort 1.8 Ghia	87	33.000	875.000
Renault 21 TXE a.a.	88	35.000	1.490.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	4.000	1.270.000
Renault 21 GTs 5 puertas a.a.	90	12.000	1.850.000	Ford Escort Cabriolet 1.6 Ghia i Tennis	90	1.500	2.030.000
Renault 21 GTs a.a.	89	17.000	1.325.000	Ford Escort 1.8 Ghia Cabriolet	89	13.000	1.650.000
Renault 21 GTs Nevada 7 plazas a.a.	87	32.000	1.350.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	32.000	1.100.000
Renault 25 TX a.a.	88	25.000	1.850.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	88	31.000	1.150.000
Opel Corsa 1.3 GT	88	31.000	790.000	Ford Sierra 2.0 GL	88	25.000	1.190.000
Opel Kadett 1.3 S 3 volúmenes	87	35.000	875.000	Ford Sierra 2.0 Ghia Full Equip 5 p.	89	21.000	1.850.000
Opel Kadett 1.3 CITY 5 puertas	89	19.000	875.000	Ford Sierra 1.5 a.a.	88	30.000	1.475.000
Opel Kadett 1.8 GLS	86	43.000	840.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	47.000	890.000
Opel Kadett CSI 16 válvulas	4 m.	8.000	1.870.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V. a.a.	89	30.000	1.270.000
Opel Kadett 1.7 Diesel 5 puertas	89	25.000	1.250.000	Alfa Romeo 33 1.3 S	87	35.000	845.000
Opel Omega 2.0 i CD Full Equip	87	39.000	1.750.000	Volkvo 344 a.a.	87	60.000	1.475.000
Peugeot 205 XSR	89	17.000	925.000	Volkswagen Golf GTI 16 V a.a. Rec. Tech.	88	23.000	1.760.000
Peugeot 205 Rallye	88	21.000	935.000	Volkswagen Golf GTI	89	17.000	1.575.000
Peugeot 406 GL	89	20.000	1.350.000	Volkswagen Polo Coupe GT	89	21.000	750.000
Rover 216 EFI AA	87	41.000	1.150.000	Volkswagen Polo Classic 1.3 Diesel	87	43.000	690.000

siempre en garaje.
 550.000 ptas. negocia-
 bles. Teléfono: (988)
 64 72 45.
PORSCHE 944 Turbo,
 M-X. 2.000.000 ptas. en
 extras. 5.500.000 ptas.
 Impecable. Teléfono: (91)
 549 35 78.
CORVETTE 84, manual,
 bronce. Precio:
 3.300.000 pesetas. J&R.
 Teléfono: (91)
 355 66 60.
CORVETTE 84, automá-
 tico, negro. Precio:
 3.300.000 pesetas. J&R.
 Teléfono: (91)
 355 66 60.
VENDO Triumph TRG,
 clásico. Teléfono: (977)
 64 34 18. Noches.
VENDO Triumph TRG clá-

sico. Teléfono: (977)
 64 34 18. Noches.
CORVETTE Coupe, ma-
 nual, año 84, oro, full
 equip, 3 meses.
 3.300.000 ptas. J&R. Te-
 léfono: 355 66 60.
VOLKSWAGEN Escara-
 bajo Cabrio, impresionan-
 te, llantas, precioso. Azco-
 na, 62.
ALFA Romeo GTV 2.500.
 Azcona, 62.
LANCIA Delta Integrale,
 rojo, 30.000 km, 1988,
 impecable, garantía 18
 meses. 2.200.000 ptas.
 facilidades. Azcona, 62.
PORSCHE 924 Autom.
 A.A. lava faros, limpia tra-
 sero, cristales tintados. Al-
 fonso. 643 90 85.

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

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

© HUERTAS DE ABAJO, S/N. PARACUELLOS (MADRID)
 TEL: (91) 886 11 97. FAX: (91) 858 12 80.

DITECNICA



BANDA AZUL AQUAGLIDE

WILKINSON ha lanzado al mercado una nueva generación de banda lubricante que ha recibido la denominación «Aquaglide». Este producto destaca por su capacidad para absorber el agua sin deformarse ni dejar restos grasientos sobre la piel, lo que se traduce en una reducción de la fricción durante el afeitado y en una mayor suavidad.

PREMIO FORD PARA ARRAN

FORD Motor Company ha concedido el premio Q-1 a la calidad a la empresa metalúrgica Arran, en reconocimiento al nivel tecnológico y profesional demostrado por esta empresa a lo largo de su colaboración con Ford.

Arran, S.A., es una empresa metalúrgica creada en el año 1960 y especializada en la fabricación de piezas estampadas en frío que suministra a las principales empresas de auto-



WHISKY DE CALIDAD

El whisky de malta Glen Deveron, en sus dos modalidades de 5 y 12 años, se ha presentado en el mercado internacional con una nueva línea. Su etiqueta está realizada en papel verjurado con perfil de metal oro, y recoge, al igual que el estuche, una ilustración de la destilería escocesa McDuff, junto al río Deveron, donde se elaboran, siguiendo la más antigua y clásica tradición, los auténticos «Pure Single Malt» Glen Deveron. Este whisky se caracteriza por su sabor puro y suave.



moción españolas y a varias sociedades punteras en el sector de la informática.



THORR, CON EL PARIS-DAKAR

SALVADOR Serviá ha acudido a la recién terminada edición del Rallye París-Dakar con un cronógrafo Thorr que le entregó Pedro Quera, propietario de la joyería Quera de Gerona.

Este reloj destaca por su mecanismo suizo de cuarzo de tercera generación, su carencia de pulsadores externos para evitar enganches, esfera con mayor legibilidad nocturna, cristal que se aclara u oscurece en función de la luz ambiental, correa ultrarresistente de caucho reforza-

da por kevlar y cierre con autorregulador para que la correa se ajuste exactamente al tamaño de la muñeca.

Además de Salvador Serviá, otro piloto español, Agustín Vall, también ha acudido al París-Dakar llevando en su muñeca un cronógrafo Thorr.

CRONO CUARZO RADIANT DAKAR

LA serie Radiant Dakar se caracteriza por la resistencia de su caja de acero, su sumergibilidad hasta 100 metros de profundidad y sus correas intercambiables e hidrófugas.

A esta serie hay que añadir un nuevo modelo crono cuarzo de esfera negra, con cronómetro capaz de contar desde 1/5 segundos hasta 30 minutos, esfera adicional para 24 horas y escala de taquímetro.



Su tarjeta de presentación ostenta un título orgulloso, el título que corresponde al coche de serie más rápido del mundo. El RJD Tempest presume con razones irrefutables.

RJD TEMPEST

HIJO DEL TRUENO

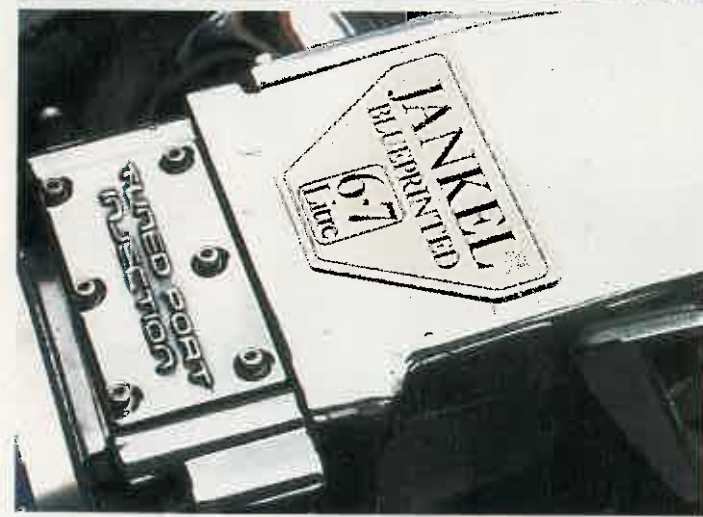
ACELERA de cero a cien kilómetros por hora en 3,3 segundos, cubre los cuatrocientos metros con salida parada en 11,7 segundos y es capaz de alcanzar los 193 por hora tan sólo tres décimas de segundo más tarde; este misil supera los 322 por hora de punta con facilidad desconcertante.

El poseedor de estas marcas rotundas, salvajes, no luce un escudo de origen alemán, ni italiano, ni japonés; se trata de un coche inglés, nacido en la localidad de Weybridge, muy cerca de Brooklands, el primer circuito permanente del mundo, con más de noventa años de historia sobre su asfalto. La chapa identificativa de este





MAGIA METALICA
Las entrañas del Tempest encierran energía en estado puro. El motor del Corvette L-98, un motor de ocho cilindros en V con 6,7 litros de cubicaje, ha recibido cientos de retoques minuciosos, mejoras y cambios que sitúan la potencia final por encima de los quinientos treinta caballos. El compresor Carroll, bien combinado con la inyección de agua, pone la pimienta en una mezcla explosiva.



biplaza, una chapa nada escueta, dice Tempest 6,7 litre by (hecho por) Robert Jankel.

Los aficionados con mejor memoria recordarán, de inmediato, el nombre de Robert Jankel, fundador de la sociedad Panther, creadora de modelos tan inolvidables como los J-12, con apariencia de Jaguar, los De Ville, imitación perfecta de los Bugatti más sugestivos, o los Lima más recientes, predecesores de los Kallistas descapotables ya descubierto en otras páginas de nuestra publicación.

Jankel, un cerebro en ebullición constante, vendió su marca, Panther, a un grupo coreano en los primeros años ochenta para centrarse desde entonces en tareas de consultor de ingeniería y diseño; su sociedad, RJD, no sólo ha trabajado para constructores automovilísticos de todo el mundo, para constructores de la talla de Volvo

y Honda, sino que se ha lanzado, también, a la producción de coches de lujo muy especiales, de Rolls-Royce, de Bentley, de Jaguar o de Mercedes superlativos. Esta actividad, característica de RJD, permite calificar a Jankel de constructor especializado en coches para reyes y presidentes.

Jankel inició los trabajos relacionados con el Tempest tres años atrás; el padre de los J-12, De Ville y Lima quería crear un coche de prestaciones excepcionales, un coche super enérgico capaz de callejear, eso sí, con toda soltura; la realidad final ha superado las pretensiones iniciales. El propio Jankel ha dicho «en honor a la verdad, no creí que fuera posible conseguir tal objetivo».

El parecido del Tempest con el Chevrolet Corvette no es casual, ni mucho menos. El último modelo británico está construido sobre la base del coupé americano

PERFECCION
Todos los detalles del Tempest hablan de una minuciosidad especial, de un trabajo artesanal hecho de forma impecable.



más legendario, del modelo L-98, enérgico pero algo menos brutal que el fascinante ZR-1.

La fiereza del deportivo británico está basada en un motor poderoso, un ocho cilindros en V con 6,7 litros de cubicaje, que se ensambla en los Estados Unidos, en uno de los talleres especializados en la preparación de versiones para carreras.

Culatas, pistones, bielas, válvulas y muelles de válvulas han recibido atenciones espectaculares, atenciones de montaje y fabricación acordes con las prestaciones de un modelo tan exclusivo.

Jankel no ha querido conformarse con estos motores en versión atmosférica, quería algo más y ese suplemento de poder ha llegado de la mano de un compre-

sor Carroll preparado para insuflar una sobrepresión de 0,7 bares. El resultado final en el banco de pruebas, más de quinientos treinta caballos de potencia conseguidos a 5.250 revoluciones por minuto, deja sin aliento a cualquier amante de las prestaciones.

Una caja de cambios manual con seis velocidades, la caja ZF utilizada por los

Corvette ZR-1 y los Opel Omega Lotus, completa el panorama. Se puede optar, también, por una versión retocada de la transmisión automática GM, con cuatro marchas y supervisión electrónica.

El Tempest de Jankel conserva la suspensión original del Corvette L-98, con su sistema automático de control, que permite seleccionar tres niveles diferentes de



FABULOSO. Robert Jankel ha puesto a punto una máquina superlativa. Sus prestaciones asombran al conductor más experimentado. El Tempest alcanza aceleraciones laterales violentísimas, capaces de castigar a sus ocupantes con una fuerza equivalente a 1,2 veces su peso. Se puede decir lo mismo de la fuerza de frenada. El interior es impresionante, está confeccionado con pieles de primerísima calidad.



firmeza adaptados a distintos tipos de conducción: tranquila, deportiva o de competición. El toque peculiar del especialista británico se aprecia en detalles exquisitos: en los brazos de soporte, hechos en aluminio, o en los muelles, reforzados con filamentos de fibra de carbono.

Pero los elementos más impresionantes del Jankel son, sin duda alguna, los neumáticos, cuatro bloques descomunales de goma montados sobre llantas Compomotive, exclusivas para este modelo. Tales llantas, de 17 pulgadas de diámetro y 9,5 pulgadas de anchura de garganta, acogen unas cubiertas Michelin Sport XGT Plus de 275/40-17 en el tren anterior y de

FICHA TECNICA

Motor	8 cilindros en V y 6,7 litros de cubitaje.
Potencia	530 CV a 5.250 r.p.m.
Alimentación	inyección electrónica, compresor Carroll y descarga de agua.
Velocidad Máxima	322 km/h.
Aceleración de 0 a 100	3,3 segundos.
Aceleración 400 m	11,7 segundos.
Precio	Más de 18.000.000 ptas

315/35-17 en el tren posterior, valores dignos de un prototipo de circuito.

Se puede discutir la apariencia que Robert Jankel ha dado a su modelo, un prodigio mecánico cuyo precio en Inglaterra supera ya los dieciocho millones de pesetas, pero no se puede discutir la calidad del trabajo, impecable, como corresponde a una empresa que produce versiones especiales para la propia Rolls-Royce. Jankel ha conseguido su objetivo, el Tempest supera a cualquier descapotable en aceleración, velocidad punta, frenada o manejabilidad en curva.

Ian Adcock
Fotos: Mike Valente



Guillermo Moreno de Carlos. Participante Rally Paris-Dakar 90-91

Antonio Boluda, Campeón del Rally Paris-Dakar 89-90. Categoría Marathon.

GRACIAS ANTONIO



AfricaTwin

Así es la Honda Africa-Twin, una moto capaz de ir del Concesionario al Rally Paris-Dakar.



MOTUL con HONDA



PHILIPS DC 794/R

CORAZON DE CUARZO

El último producto de Philips reúne los más modernos sistemas aplicados en el autosonido, incluyendo un decodificador de tráfico.

El sintonizador digital PLL Cuarzo es una de las últimas propuestas de Philips. Una combinación de auto-radio que integra los más avanzados sistemas de sintonización, amplificación y seguridad, así como un mando de control remoto y un decodificador de tráfico.

La sección de radio depende de un microprocesador controlado PLL Cuarzo. Tiene un sistema que automáticamente sintoniza y almacena las 8 emisoras más

potentes de FM y Onda Media. Además reemplaza las emisoras no requeridas y tiene un sistema de búsqueda rápida de emisoras. También posee una memoria electrónica adicional para 32 emisoras, 8 por banda. Tres niveles de búsqueda automática en ambos sentidos y lectura sobre LCD de toda la información.

La pletina de cassette soft-touch está controlada por un microordenador con avance y retroceso rápidos.

Por su parte, el amplificador de potencia de 50 W incorpora filtro MPX y los más avanzados sistemas electrónicos.

Todo esto está complementado con una antena Diversity para evitar la distorsión. Tampoco falta un decodificador que recoge los mensajes de tráfico transmitidos por las emisoras de FM. Se suministra con una unidad extraíble y un código de seguridad para disuasión de los ladrones de auto-radios.

AVANZADO
Los más avanzados sistemas de sintonización, amplificación y seguridad están presentes en este DC.



CARSOUND COMPO LINE

TECNOLOGIA ESPECIAL

La firma Roadstar comercializa la Carsound Compo Line, una serie de siete altavoces de diversos tamaños y versiones, para satisfacer los gustos y necesidades de cada usuario. Así, el altavoz estrella de esta línea es el WO-300, realizado en fibra de carbono, con 300 milímetros de diámetro y con una potencia máxima de 250 vatios. Este WO-300 evita distorsiones mecánicas y proporciona una mejor calidad de sonido. El resto de la gama tienen potencias máximas menores hasta llegar al más pequeño, el Hi-Efficiency Tweeter con conmutación incorporada y 50 vatios de potencia máxima.

“Prohibir el patrocinio del deporte del motor a la industria del tabaco es frenar la buena marcha de los campeonatos!”

“Esto es algo que no sólo me preocupa a mí como piloto, sino que debería preocupar a todos los aficionados a este deporte.

Si España ha conseguido posicionarse en primera línea en los Campeonatos Mundiales del Motor ha sido debido, en gran parte, al patrocinio de las marcas del tabaco que nos han ayudado económicamente.

Este es un tema que se debería tener en cuenta a la hora de legislar. La industria del tabaco gasta mucho dinero en promoción, y no sólo a nivel federativo, sino individual. De esta industria depende en gran parte nuestro futuro, el futuro del deporte español.

Antes de llevar a cabo las restricciones, se deberían sopesar las ventajas que aporta el patrocinio del tabaco a este deporte y los inconvenientes que, para ellos, representa su publicidad, limitada hoy a la colocación de un simple logotipo de la marca en vehículos y vestuario. De ninguna manera eso puede considerarse como una invitación a fumar.”



REACCIÓN EN CADENA

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

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

Kindvox
CAR AUDIO

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



KX 500 R

Carlos Sainz
CAMPEON MUNDIAL DE RALLIES 1990



Coche del año 1991
en Europa.

Autopista. Vi Bilagore. AM.
Auto Visie. Stern.
Sunday Express Magazine.
L'Equipe.

FUERZA

en 3 puertas.



Más de 1.950 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes **elf**



* Precio Península y Baleares,
IVA y transporte incluidos.

No puedes disimularlo. Eres joven y rebelde, tienes temperamento. Vives en un mundo en el que hay que saber reaccionar con energía. Por eso sabes lo que quieres y siempre lo consigues.

Aquí lo tienes. Es el Clio que esperabas. Con tres puertas y tu misma fuerza. 5 motorizaciones, gasolina y diesel con toda la potencia que necesitas. Dos motores Energy de gasolina, ágiles y

flexibles: de 60 cv. y 80 cv., de muy bajo consumo y altas prestaciones. Y además el conocido motor Renault de 92 cv. Equipados de encendido electrónico integral y caja de cambios

de 5 velocidades. Y si lo prefieres, el gran Diesel Clio de 65 cv. Por su carácter, no parece un diesel. Tu fuerza tiene respuesta en Clio. Materia viva en 3 puertas. Desde **1.045.000 Ptas.**

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Clio

MATERIA VIVA



LA CARA Y LA CRUZ

Citroën se impuso finalmente en el Paris-Dakar de la mano de Vatanen. Cada por su parte no pudo repetir su éxito del Faraones. La prueba se vistió de luto con la muerte a tiros de Charles Cabbanes, efectuados por militares del ejército de Mál.



CALIENTE, CALIENTE

Jackie Ickx se quedó con las ganas de llegar a Dakar, su coche se incendió y no pudo salvar nada. Algo que ha asombrado de Citroën han sido los medios con los que ha contado. Al final de cada etapa una legión de mecánicos esperaba para poner a punto los coches.

VATANEN CON CITROËN

NUEVO RECORD

Tal y como se preveía prácticamente desde el inicio de la trece edición del Rallye Paris-Dakar, Citroën ha conquistado la victoria. Para la marca francesa supone su primer triunfo en carreras africanas y para Vatanen su cuarta victoria en el Dakar, lo que significa un nuevo récord en el palmarés de la prueba.

A PARTIR de Agadez se pudo comprobar que para Citroën, el Rallye Paris-Dakar iba a suponer un paseo triunfal hasta las playas del Lago Rosa. Se pudo vislumbrar un poco de emoción cuando en la etapa que unía Tillia con Gao, se quedaron fuera de carrera Ickx y Waldegard, al incendiarse sus respectivos coches y quedarse Vatanen como único representante de Citroën capaz de alzarse con la victoria. Esto supuso para el potente equipo francés re-

plantear una nueva estrategia: sin cometer fallos y poder llegar vencedores al final. Mitsubishi, único equipo con posibilidades de arrebatarse la victoria a Citroën, en el supuesto caso de que surgiera algún imprevisto en el coche de Vatanen, con los efectivos que tenían aún en carrera, muy superiores en número, se lanzaron en tromba, intentando forzar el ritmo del piloto finlandés para que cometiera ese esperado error.

Pero eso nunca sucedió. Vatanen bajó

considerablemente el ritmo y decidió dosificar la generosa ventaja que tenía sobre el primer clasificado del equipo japonés, que no era otro que Fontenay. Pero la fuerte siguió sin acompañar a este equipo: cuando todo parecía indicar que Vatanen tenía problemas en su montura y perdía tiempo irremediablemente, Fontenay experimentaba muchos más problemas y perdía posiciones, dejando a Lartigue tras la estela del Citroën ZX Rallye Raid de Vatanen. De nada sirvieron los esfuerzos



ZORRO DEL DESIERTO

JEAN Todt es un hombre de pequeña estatura, siempre inquieto y en casi todas las ocasiones de mal humor, pero en lo que se refiere a carreras de coches lo sabe todo. El nombre de Jean Todt comenzó a sonar a finales de los años setenta y primeros de los ochenta, al ser el copiloto de pilotos muy importantes de la época. Más tarde, como director deportivo de Peugeot, tomó las riendas del equipo que participó por primera vez en el 84 en el Mundial de Rallyes, con el Peugeot 205 Turbo 16 con Ari Vatanen al volante, con el que lograron importantes triunfos. Más tarde en el 85 y en el 86 conquistó con este mismo vehículo, pero con la Evolución 2, el Mundial de la especialidad con Timo Salonen y Juha Kankkunen a sus mandos. Una de las virtudes que exhibió Todt en este tipo de carreras fue la de una gran capacidad estratégica. En el 87, cuando la FISA prohibió los coches de GR. B en los rallyes, el equipo Peugeot se

retiró de esta especialidad y contemplaron también la posibilidad de participar en el publicitario y popular París-Dakar. Y así los hicieron, siempre con Jean Todt al frente consiguieron, por fin su primer gran triunfo en África. El vehículo que

ALTAS ESFERAS

Todt (en el centro) con el máximo responsable del grupo PSA, Calvet a la (derecha) y Frequelin a la (izquierda).

utilizaron fue un 205 Turbo 16 con Ari Vatanen al volante; aquí el equipo francés no concedió ninguna posibilidad a sus rivales. Desde entonces hasta el 90 Peugeot ha vencido en cuantas pruebas de este tipo ha participado, decidiendo en ese año retirarse de la especialidad para centrar sus esfuerzos en el Mundial de Sport Prototipos, para lo que le encomendaron a Todt la difícil tarea de crear un equipo y desarrollar un coche nuevo, el 905. Con todo esto parecía que el nombre de Todt iba a desaparecer del desierto, pero nada más lejos de la realidad. Al tomar el relevo el equipo Citroën con los ZX Rallye Raid equipados con la tecnología que impulsaba a los victoriosos Peugeot, Todt fue nombrado asesor deportivo de esta marca y en este último París-Dakar, se le ha podido ver al frente y es realmente quien mueve los hilos del equipo, siendo quien dicta las órdenes, mientras que Guy Frequelin, en teoría el Director Deportivo de la marca, las acata. **M.M.**



MEJOR IMPOSIBLE
José María Serviá y Jordi Sabater finalmente conquistaron la Clase T2. Además fueron los primeros españoles clasificados.



QUE MAL TRAGO
Riba (izquierda) comenta con Boluda los pormenores de su accidente. Finalmente Boluda no pudo vencer en la categoría Marathon al estimar la organización que su moto correspondía a Siluetas.



NO PUDO SER
Mitsubishi se esforzó por desbancar a Vatanen de la primera posición, pero sus esfuerzos no sirvieron de nada. Al menos fueron los que más etapas ganaron.



LA DUREZA DEL DESIERTO
Llegar a Dakar supone pasar a diario un sinfín de penalidades, que sólo superan los mejor preparados.



POR FIN LO CONSIGUIÓ
Peterhansel (foto grande) conquistó el triunfo en la categoría de motos. Bouchet por su parte con un Nissan Terrano se adjudicó en coches la categoría Marathon.

del equipo japonés, y por lo menos les quedó el consuelo de ser los que más etapas han ganado y flanquear en el podio final a Vatanen. Kenneth Eriksson, que debutó en esta carrera, dio muestra de una perfecta adaptación y contribuyó de forma decisiva en los triunfos parciales de su equipo, además de ser el piloto que más etapas ha ganado, cinco en total.

El tercer equipo en discordia, Lada, que

tras su triunfo en el pasado Rallye de los Faraones levantó mucha expectación, muy poco pudo hacer en la recta final de la carrera, y se tuvieron que conformar con un triunfo de etapa y al final su primer hombre clasificado fue Hubert Auriol en quinta posición. Entre los coches en la meta del Lago Rosa hay que destacar la actuación de Bouchet, que a los mandos de un Nissan Terrano se anotó el triunfo

en Clase Marathon, además de conquistar un sensacional octavo puesto en la clasificación general. Por lo que respecta a la categoría Diesel, el vencedor ha sido Sarrazin con un Toyota que logró clasificarse en novena posición.

Entre los españoles el mejor clasificado ha sido José María Serviá, que con un Range Rover de la Clase T2, en su primera participación en el París-Dakar ha rea-



PUNTO FINAL

No duermo desde que era pequeño y de vuelta a casa, me encuentro con que tampoco puedo dormir. Los cuento dieciocho días en África intentando enviar información diaria del París-Dakar y mientras tanto, un tipo loco se embarca en una aventura que puede acabar como el rosario de la aurora. Una aventura que ha podido herrar al raid más famoso del mundo. El tipo se llama Sadam y, en vez de darle por conducir un coche con George Bush de copiloto, quiere quedarse primero con el petróleo de Kuwait.

Pero tontorrón, ¡qué mejor aventura que atravesar el Ténéré al amor de las estrellas con la magnífica recompensa de llegar al Lago Rosa! Como decía un mecánico español. «¡qué pena que en vez de agua no fuera tintorro!» Y es que llegar a Dakar este año ha sido más complicado que nunca. Por ejemplo, Gonzalo Gil va y se parte la clavícula y ¿saben por qué resiste? Porque era la mejor manera de

homenajear a un amigo, Ramón Serra que en paz descansa, con el que no pudo llegar el año pasado a Dakar. Yo creo que el espíritu de Ramón, que murió en la

Vuelta al Atlas, se montó de paquete con Gonzalo y le dio las fuerzas suficientes para llegar. Dolorido, alegre y triste llegó Gonzalo hasta la meta. ¡Qué pena, que con la cantidad de tipos grandes que participan en el París-Dakar, como tú sin ir más lejos, el viejo, prometo no volver a decir nunca más su nombre, sea tan butre y tan impresentable! Pero, ¿es que no va a haber nadie que sea capaz de darle una colleja a este pájaro de mal agüero?

Si el año que viene hubiera un equipo español de motos, con Carlos Mas y Jordi Arcarons, yo haría el París-Dakar de rodillas. ¿Por qué no hacemos todos un esfuerzo? Porque lo de los italianos, y la manera de tratar a mi Jordi, no tiene nombre. Y la retirada de Nissan, ¿usted cómo lo vio, qué versión se cree, la buena o la mala? Las dos son válidas. Por último, José María Serviá y Jordi Sabater han demostrado que sin alharacas y con un saco lleno de seriedad y profesionalidad se puede conseguir lo que ellos: los primeros en T2, undécimos en la general y los primeros españoles. ¿Quién da más? Yo desde luego no, porque me acabo de acostar y los ojos me pesan más que el camión de Salvador Cañellas.

Ramón Rubiales



NO LE ACOMPAÑO LA SUERTE
Jordi Arcarons no pudo vencer entre las motos, dos caídas en las últimas etapas se lo impidieron. Ha demostrado que en próximas ediciones es un firme candidato a la victoria. Carlos Mas (foto grande) tampoco tuvo suerte en las últimas etapas.



HIZO SU CARRERA
Salvador Cañellas consiguió su objetivo, que no era otro que imponerse en la clase reservada a camiones de menos de diez toneladas de peso.



SIN RECOMPENSA
El esfuerzo del equipo Lada no tuvo la recompensa esperada, un sinfín de problemas mecánicos les acosaron y les apartaron de la victoria.



lizado una actuación sensacional, con unas clasificaciones en cada etapa muy buenas, que se han visto recompensadas con el puesto once al final de la carrera y con el triunfo de su clase. Salvador Serviá una vez superados algunos de los problemas que aquejaron a su coche en las suspensiones, pudo remontar posiciones y al final se situó en el puesto diecisiete. Juan Regas también con un Range Rover ha realizado una carrera magnífica, y con unos medios mucho más limitados que los de los dos primeros, consiguió su objetivo de llegar a Dakar, haciéndolo además en el puesto treinta y tres. Un poco más atrás se clasificaron el resto de nuestra representación, muy merinada tras la retirada del equipo Nissan: Bultó lo hizo en el treinta y nueve. Cañellas a los mandos de un Pegaso cruzó la meta en el puesto cincuenta y cinco y logró su principal objetivo que no era otro que imponerse entre los camiones de menos de diez toneladas. Finalmente, un poco más atrás, se clasificaron Franquesa, compañero de equipo de Cañellas, y también con un Pegaso y Palacios con un Range Rover.

La categoría de motos hasta el final ha sido la que se ha presentado más abierta. Ha supuesto la confirmación de Stefan Peterhansel, el joven piloto francés, en las ediciones anteriores, después de estar siempre entre los primeros, nunca pudo rematar con éxito su actuación. Por fin ha llegado su hora, no sólo ha demostrado que es capaz de ir muy rápido, además se ha comprobado que es un magnífico navegante, no en vano su triunfo se ha debido a un par de decisiones muy arriesgadas en las que la navegación fue clave. Además, en la categoría de motos ha supuesto un rotundo triunfo de Yamaha que con

UN MUNDO DE CONTRASTES

M I primer viaje a Dakar, quizás porque desde hace años voy siguiendo desde España el desarrollo del rallye, no me ha sorprendido demasiado porque ya sabía el gran despliegue que se mueve alrededor de la carrera. Tengo que confesar que la llegada al aeropuerto estuvo rodeada de incertidumbre, incertidumbre ante la avalancha de nativos que cayó sobre nuestro grupo. La sensación de ser una presa en una cacería desatada por lograr un regalo, ser el comprador de uno de los mil variados objetos que todo el mundo intenta vender, o al mínimo descuido saber que una mano está siempre dispuesta a coger lo que se le ponga al alcance, fue una sensación que se repitió varias veces a lo largo del viaje. Y eso que, según dicen los veteranos, la caravana del rallye ha estado este año más protegida que nunca. Así el famoso Lago Rosa a donde se desplaza una inmensa masa de gente estaba bastante tranquilo. Sin vallas ni alambreras, a golpe de látigo, los encargados del orden lograban que sus compatriotas se mantuvieran fuera de la zona acotada.

¡Qué diferente me pareció el lago cuando lo vi por primera vez dos días antes de que llegara la carrera! Entonces sus aguas eran verdaderamente rosas y sus alrededores tranquilos, con los nativos trabajando sin prisas en sus pequeños huertos, recogida de sal en las playas del lago, o en la construcción del podium, un podium que se derrumbó el día de la carrera antes de que todos los participantes hubieran pasado por él. Triste debe ser recorrer nueve mil kilómetros atravesando África para poder subirse en ese podium y volver a casa sin la foto de recuerdo.

Es tónica la frase «monsieur, cadeau» -señor, regalo-, pero es que si no hay «cadeau» por medio no se puede hacer ni una foto fuera del contexto de la carrera. Aunque cada vez es más normal que en vez del regalo pidan dinero directamente, porque para las gentes de las tierras que atraviesa el rallye la llegada de la carrera es un acontecimiento único y, después de trece largos años han aprendido a sacarle rendimiento. Con la llegada de la gran caravana los precios se disparan hasta límites insospechados y pudimos vivir varias anécdotas en este sentido, como pagar al mismo vendedor a primeras horas de la tarde más del doble de lo que costó por la mañana una botella de agua mineral.

Hombres, niños y mujeres, todos venden algo y todos quieren algo, sobre todo si es de color amarillo, porque para ellos el color amarillo es Camel y Vatanen su ídolo. El contraste es el montaje que supone la carrera en sí, los medios que se despliegan. Es sorprendente encontrarse a primeras horas de la mañana en lo que será un final de etapa. Un campo de aterrizaje vacío va convirtiéndose poco a poco en una pequeña ciudad de tiendas de campaña y aviones de los que van saliendo mecánicos, periodistas y gentes de la organización. Hasta veintisiete aviones pudimos contar, veintidós de la organización y el resto de empresas privadas como Citroën, Yamaha o La 5, la televisión francesa que tiene el monopolio de las imágenes y que desplaza a África casi un centenar de personas.

En pocos minutos las antenas parabólicas están montadas y los más sofisticados sistemas de comunicación en marcha. Es posible hablar con cualquier punto del mundo civilizado con más nitidez que desde el teléfono de casa. Eso sí, pagando a casi tres mil pesetas el minuto, pues no es un secreto para nadie que el Rallye París-Dakar es una máquina de hacer dinero.

M^º Jesús Beneit



LARGO Y DURO DAKAR
Tras las agotadoras etapas hay que recuperar fuerzas en una tienda de campaña. Gonzalo Gil con una clavícula fracturada consiguió llegar a Dakar a lomos de la Yamaha.

Lalay y Magnaldi han copado las otras dos plazas del podio. Los grandes derrotados han sido los pilotos de Cagiva, que presentaba un equipo de lujo. Tras los problemas de Neveu y los de Orioli, a Jordi Arcarons le tocó la responsabilidad de defender los colores del equipo italiano, configurándose como uno de los favoritos al triunfo, que al final no lo pudo conseguir; la mala suerte le persiguió en las úl-



MISION CUMPLIDA

Tras un buen número de problemas con las suspensiones, Salvador Serviá consiguió llegar al final, haciéndolo además en una buena posición.

timas etapas, y tras dos caídas en las que perdió mucho tiempo y su moto resultó dañada no pudo seguir el ritmo de los hombres de cabeza, debiéndose conformar con la quinta plaza. Le quedó el consuelo de ser el primer piloto español clasificado y de haberse impuesto en dos etapas, una de ellas la que llevaba a la ca-

rrera a su punto y final en el Lago Rosa. Carlos Mas, con Yamaha, fue el segundo español en la clasificación de motos, y a pesar de estar encuadrado en uno de los equipos más importantes no pudo conseguir la victoria; las caídas también le persiguieron en las últimas etapas y le alejaron de los puestos de cabeza. Al final se

clasificó en sexta posición. Antonio Boluda se quedó con las ganas de repetir su triunfo en la categoría Marathon, que no pudo ser, porque los preparadores de la Honda que pilotaba, hicieron algunas modificaciones y la organización los encuadró en la categoría Siluetas. Al final, con una moto menos competitiva que la de los hombres de cabeza, consiguió una meritoria décima posición. Otro piloto que ha llegado a Dakar por méritos propios y con un gran esfuerzo ha sido Gonzalo Gil con una Yamaha que tenía que rehacer prácticamente cada noche, ya que a falta de cuatro etapas para la meta se fue por los suelos y realizó esas etapas con la clavícula fracturada; pero al final vio la playa del Lago Rosa y llevó el nombre de su provincia, Lérída hasta Dakar. Otro piloto que llegó al final tras pasar un buen número de desventuras fue Agustín Fernández, que a pesar de todo se clasificó con

CLASIFICACIONES

DIA A DIA

Tchit-Kiffa

Segundo sector de la última etapa marathon, que se distinguió por tener zonas con mucha dificultad de navegación. Nuestros motoristas tuvieron un día aciago. Gil, Arcarons y Mas se fueron por los suelos, el primero de ellos sufrió una luxación de clavícula, mientras que los otros dos perdieron mucho tiempo.

Clasificaciones:

1º Eriksson (Mitsubishi), a 7.59.04. **2º Lartigue** (Mitsubishi), a 01.30. **3º Fontenay** (Mitsubishi), a 17.27. **4º Auriol** (Lada), a 35.33. **10º S. Serviá** (Range).

Motos:

1º Magnaldi (Yamaha), a 8.17.11. **2º Peterhansel** (Yamaha), a 12.12. **3º Orioli** (Cagiva), a 18.13. **4º Medardo** (Gilera), a 20.14. **8º Arcarons** (Cagiva). **12º Mas** (Yamaha). **13º Boluda** (Honda).

Kiffa-Tambacounda

Penúltima etapa de esta edición del Rallye París-Dakar. En motos sigue la lucha por la victoria, aunque parece difícil que alguien pueda arrebatársela a Peterhansel. Entre los motoristas españoles dura pugna entre Mas y Arcarons por ser el primer español. En coches Lada sorprende y consigue el doblete.

Clasificaciones:

1º Auriol (Lada), a 1.36.45. **2º Tambay** (Lada), a 00.17. **3º Eriksson** (Mitsubishi), a 1.51. **11º J.M. Serviá** (Range), a 41.59. **14º S. Serviá** (Range). **28º Bultó** (Range).

Motos:

1º Lalay (Yamaha), a 3.12.11. **2º Peterhansel** (Yamaha), a 14.09. **3º Cavandoli**

(Yamaha), a 19.47. **4º Mas** (Yamaha). **12º Arcarons** (Cagiva). **14º Boluda** (Honda).

Tambacounda-M'Bora-Dakar

Última etapa del 13º Rallye París-Dakar. Jordi Arcarons, para despedirse con un buen sabor de boca, consigue llegar el primero a la meta. En coches, el finlandés Vatanen, demostrando que es el vencedor, es el primero en llegar a las playas del Lago Rosa.

Clasificación:

1º Vatanen (Citroën), a 39.29. **2º Eriksson** (Mitsubishi), a 2.48. **3º Tambay** (Lada), a 3.50. **4º Fontenay** (Mitsubishi), a 4.48. **5º Lartigue** (Mitsubishi), a 6.48. **6º Auriol** (Lada), a 7.50. **7º Ratet** (Toyota), a 7.55.

Motos:

1º Arcarons (Cagiva), a 36.09. **2º Rahier** (Suzuki), a 00.23. **3º Morales** (Stalaven), a 00.57. **4º Merel** (Stalaven), a 1.24. **5º Lalay** (Yamaha), a 3.12. **6º Peterhansel** (Yamaha), a 3.39. **9º Mas** (Yamaha), a 3.50.

CLASIFICACION GENERAL

1º Vatanen (Citroën), en 32.20.50. **2º Lartigue** (Mitsubishi), a 2.42.27. **3º Fontenay** (Mitsubishi), a 3.24.06. **4º Eriksson** (Mitsubishi), a 4.54.36. **5º Auriol** (Lada), a 6.03.23. **11º J.M. Serviá** (Range). **17º S. Serviá** (Range). **30º Bultó** (Range). **40º Regas** (Range). **52º Cañellas** (Pegaso). **84º Franquesa** (Pegaso). **108º Palacios** (Range). **114º Maimi** (Mercedes).

Motos:

1º Peterhansel (Yamaha), en 73.55.55. **2º Lalay** (Yamaha), a 16.55. **3º Magnaldi** (Yamaha), a 25.52. **4º Morales** (Stalaven), a 55.46. **5º Arcarons** (Cagiva). **6º Mas** (Yamaha). **10º Boluda** (Honda). **18º Gil** (Yamaha). **35º Fernández** (Suzuki).



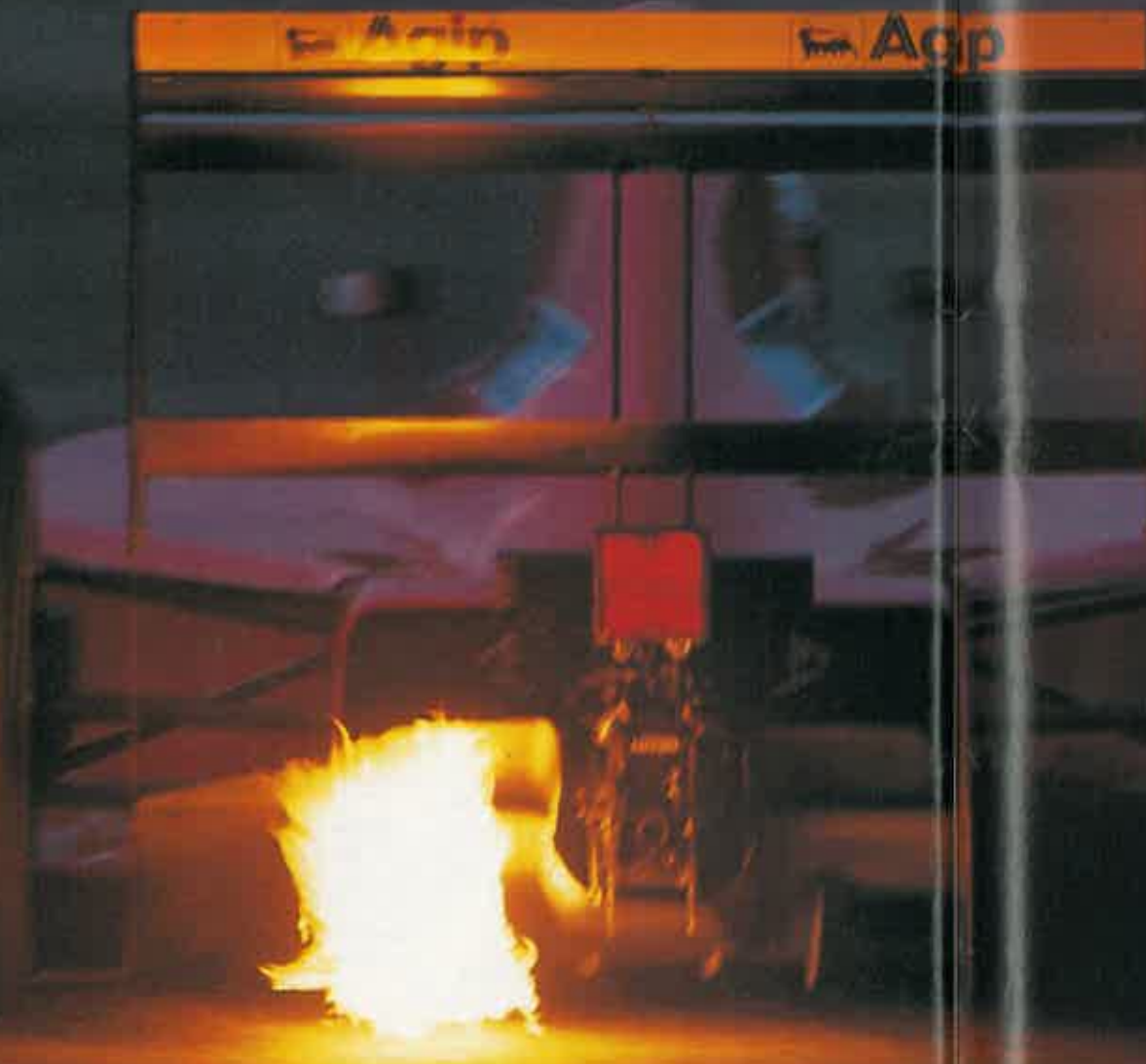
BRINDIS DE LECHE
Vatanen a su llegada a Dakar, como ya es tradicional brindó con leche por su victoria.

la Suzuki entre los primeros de la categoría Marathon. A dos días para finalizar la carrera tuvo que decir adiós Carlos Sotelo. El joven piloto de Gilera, tras realizar una sensacional actuación en su primera participación en esta carrera, sufrió un accidente que se saldó con la fractura del peroné izquierdo, y también, debido a una fuga de gasolina, se quemó el pie derecho. Una pena que tras su esfuerzo se haya quedado a las puertas de Dakar, pero ha demostrado que es un piloto con el que hay que contar en próximas ediciones. ○

Manuel Madrid
Fotos: DPPI

ENTRENAMIENTOS DE F-1 EN PAUL RICARD

RESPLANDOR DE VICTORIA



Con vistas a la temporada 1991 el equipo Ferrari ha emprendido una serie de ensayos a marchas forzadas. En Paul Ricard se ha podido presenciar el mayor despliegue de la escudería del Cavallino al alinear tres monoplazas. El nuevo 642 se pudo ver en su fase inicial, que se verá terminada en el Gran premio de San Marino.

CAMBIOS CONTINUOS
El nuevo Ferrari 642 es una evolución más del monoplaza anterior. Tanto Alain Prost como Jean Alesi han elogiado el nuevo monoplaza.



Gigi Corbetta
Enviado especial

DESDE la víspera del comienzo de los entrenamientos, el equipo Ferrari había alineado tres coches en los boxes del circuito del Paul Ricard. Nadie esperaba ninguna novedad relevante, aunque algo hacía sospechar el hecho de que dos de ellos descansarían bajo una lona roja que ocultaba totalmente su aspecto. En realidad, Ferrari había trasladado al Paul Ricard todo su potencial de pruebas, formado por un viejo 641/2 convencional, otro de iguales características pero con suspensión activa y por último un 642 híbrido, que de algún modo era la avanzadilla que correrá



MANO A MANO
La colaboración entre el Profesor y Alesi está construyendo un futuro esperanzador.

ALAIN PROST

EL FERRARI INTELIGENTE

GRAN parte del trabajo llevado a cabo por Alain Prost en Paul Ricard, se centró en la evolución del Ferrari 641/2 «laboratorio» dotado de las suspensiones activas todavía en fase de evolución. Al respecto, Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- guardó sigilosamente el secreto que rodea dicho sistema. Sin embargo, se ha logrado descubrir que los técnicos de Ferrari están trabajando sobre un sistema mixto hidráulico-neumático en parte regulado electrónicamente. Al contrario de lo que ocurre con el sistema adoptado por Williams y Benetton, el de Ferrari dispone de una curiosa solución al tener parcialmente separada la parte delantera de la suspensión de la posterior, aunque ambas responden a una misma central de regulación.

Sobre el sistema de suspensión activa, Prost se mostró totalmente a favor y puntualizó los siguientes aspectos:

-Es un error creer que el piloto no trabajará sobre la puesta a punto del coche como se hace ahora. Con las suspensiones activas, la labor será todavía más meticulosa, y en cada circuito habrá que adoptar un sistema ajustado a las exigencias del trazado con la misma precisión.

Respecto a la evolución del sistema Ferrari, el Profesor añadió:

-Estoy convencido de que en este aspecto Ferrari ha elegido el camino acertado. Todavía será necesario un año más de trabajo hasta lograr que la suspensión activa sea más eficaz que la tradicional y, sobre todo, que sea totalmente fiable.



SECRETO TOTAL
En la fotografía que ilustra este recuadro se puede ver parte del mecanismo de la suspensión activa del Ferrari. Aparentemente el sistema está basado en un mecanismo hidroneumático con control electrónico

-¿No considera que el futuro Ferrari con cambio semiautomático y suspensión activa, será demasiado sofisticada para alcanzar una total fiabilidad?

-También yo me he hecho la misma pregunta. Sin embargo, estoy seguro de que en el seno de Ferrari existen medios para lograr la fiabilidad total, como se ha conseguido con el cambio actual.

-¿Existirá una suspensión activa regulable en parte desde el habitáculo?

-Es probable. Por lo menos, nosotros estamos trabajando en ese sentido para poder compensar un desgaste imprevisto de neumáticos, la aparición repentina de lluvia o cualquier otro fenómeno generado por sorpresa.

en Phoenix el diez de marzo próximo. Evidentemente, el 642 era el centro de atracción por ser novedad y también por las soluciones aerodinámicas realizadas por Steve Nichols, actual director técnico de Ferrari. A primera vista, parecía que se había borrado todo el trabajo hecho por Enrique Scalabroni, ya que Nichols ha regresado a las tomas de aire rectangulares de los pontones, así como a la carrocería totalmente afilada y cuyo final recuerda totalmente al del 640 de John Barnard. Lo único que quedó de la labor de Scalabroni son las canalizaciones del aire de los timones del alerón delantero que, según todos los técnicos en aerodinámica, representan la mejor solución para separar el aire del alerón delantero del fondo plano del coche. Como es de suponer, Nichols adoptó el concepto ya existente del 641/2 a la nueva normativa impuesta por la FISA, que prevé más separación del alerón delantero desde el suelo, y la colocación del depósito del combustible a espaldas del piloto.

«Considero que la idea de Barnard aplicada al concepto del 641 es todavía muy válida -dijo Nichols- y este coche será competitivo seguramente dentro de dos años. La normativa FISA nos ha hecho perder un doce por ciento de efecto suelo en la parte delantera respecto al coche del 90, y sobre todo el factor CX se ve bastante empeorado. Jean Claude Migeot está trabajando muy duro al respecto».

Es de suponer que el actual embrión del 642, se verá retocado con la solución aerodinámica de la prolongación del fondo plano hacia adelante, como en el Tyrrell 019, también obra de Migeot. Para aprovechar al máximo el tiempo disponible, el equipo Ferrari trabajó sin interrupción hasta muy avanzado el atardecer. En un primer tiempo, Jean Alesi rodó con el 642, mientras que Prost centró su trabajo en evolucionar el motor 037 alimentado con la nueva gasolina, cuya forma responde al nuevo reglamento FISA. Siempre para acelerar el curso de los ensayos, en el coche de Prost se había instalado un mando que permitía al Profesor cambiar las regulaciones del motor sin necesidad de parar en los boxes. También en el coche de Prost se ensayó un nuevo tipo de embrague, capaz de soportar varias salidas, como ocurrió el pasado año en el Gran Premio de Bélgica.

En los días siguientes, Prost y Alesi se fueron turnando con los tres coches disponibles para contrastar conclusiones. Respecto al 642, Alesi elogió ampliamente el comportamiento del coche, y el Profesor lo definió así: «Este no es un coche nuevo. Se trata simplemente de una evolución



NUEVA OLEADA
El Minardi (arriba) M191 equipado con motor Ferrari logró el tercer mejor tiempo de los entrenamientos. Todavía el motor Porsche V12 (a la derecha) está en su fase más primitiva. La Scuderia Italia tiene puestas sus esperanzas en el B191 (abajo), que utiliza el nuevo motor Judd GV de diez cilindros.



del 641/2 que se verá terminada completamente para el Gran Premio de San Marino. Por lo que he podido comprobar, este monoplace es más competitivo en la salida de las curvas que el anterior. Todavía hay mucho que trabajar, tanto en el chasis como en el futuro motor 039».

En esta ocasión, el gratificante sonido del motor Ferrari no estaba reservado sólo a los coches de Maranello; en el Paul Ricard se encontraba también el nuevo Minardi-Ferrari M191. Pierluigi Martini y Gianni Morbidelli se alternaron a los mandos del monoplace, a pesar de las prolongadas paradas en los boxes. Por lo visto, el motor Ferrari 037, que para el Minardi se ha denominado M1, corresponde a la primera serie de los 037, con admisión por guillotina, y al tener el embrague

estudiado para funcionar en combinación con el cambio semiautomático Ferrari, causó varias averías y problemas de desplazamiento que dificultaron el funcionamiento del cambio. Al margen de este problema, los pilotos se mostraron satisfechos por el comportamiento del coche, que ha sido estudiado bajo la idea de la funcionalidad, sin recurrir a soluciones complicadas de poner a punto. Concretamente Martini en su tercer día de trabajo, logró rodar en el tiempo de 1.06.88, equivalente a los tiempos registrados por los pilotos de Ferrari en los días anteriores.

Estuvo presente también Eddie Jordan con su primer monoplace de Fórmula 1, con Bertrand Gachot a los mandos del mismo. Realmente se trata de un coche que encierra diferentes y curiosas soluciones aerodinámicas: el alerón delantero recuerda al Tyrrell 019; la parte delantera es similar a la del Leyton House, mientras que la parte posterior es enteramente de cosecha propia, al presentar una terminación semipiramidal y dos túneles como perfil extractor del aire. El «joven Jordan» se presentó luciendo el acabado de la fibra de carbono, sin decoración ni rastro de patrocinador alguno. Al margen de esto, sus posibilidades fueron mejorando paulatinamente, y el rendimiento del motor Ford F1-V8 serie IV demostró rápidamente su valía. Gachot sorprendió el jueves cuando rodó en el

FORMULA 1

PAUL RICARD EN BREVE

PARECE probable que las escuderías Larrousse y AGS se unan para formar un nuevo equipo en el que se centralizará el potencial técnico y humano de ambos. Al margen de todo esto, Larrousse utilizará un nuevo motor Cosworth DFR que Brian Hart ha transformado ampliamente.

Curiosamente, se ha descubierto que el sistema electrónico utilizado por la Cosworth en el motor Ford F1-Serie IV ha sido estudiado por el ingeniero Piero Campi que reside en Bolonia. A su vez, el técnico italiano sigue trabajando en la evolución del sistema electrónico que se utilizará a lo largo de la presente temporada.

A raíz de una orden llegada de la Chrysler, el ingeniero Mauro Forghieri deberá abandonar su colaboración en el proyecto del monoplaza Lambo 1. A partir de ahora, Forghieri se encargará únicamente del motor Lamborghini 3512.

El difícil momento económico por el que atraviesa la bolsa de Tokio, ha repercutido negativamente en la Fórmula 1. Según ha informado una agencia japonesa de «marketing», se han anulado treinta y seis operaciones de

patrocinio destinadas a las escuderías de Fórmula 1. En vista de lo ocurrido, en el «Gran Circo» se podría verificar un serio problema económico, causado por la retirada en masa de muchos posibles patrocinadores nipones.



En el último día de entrenamientos ocurrió algo imprevisto: una avioneta monomotor conducida por Jean Françoise Depaert, cámara de la televisión local francesa, se estrelló a pocos metros de la recta Mistral del Paul Ricard. La avioneta se estrelló a pocos metros de los hangares donde tienen sus talleres algunas escuderías de Fórmula 3.

BUEN COMIENZO
El monoplaza Jordan 911 ha demostrado estar a la altura de las circunstancias.

tiempo de 1.05.40., superando a Alesi y a todos los demás pilotos excepto a Prost. Hay que recalcar que el tiempo de Gachot ha sido equivalente al de Ivan Capelli en la clasificación del pasado Gran Premio de Francia.

Respecto a la Scudería Italia, no se puede decir lo mismo; el nuevo B191, diseñado por Nigel Coperthwaite, presentaba un curioso morro sumamente separado del suelo y dotado de un alerón provisto de unos voluminosos túneles canalizadores en los laterales. Emanuele Pirro fue el encargado de pilotar el nuevo monoplaza equipado con el motor Judd GV de diez cilindros. A pesar del esfuerzo del equipo, una sucesión de problemas eléctricos relacionados con el motor, no permitieron comprobar la efectividad del nuevo coche. Aparentemente, el propulsor Judd tiene la potencia deseada, según palabras del propio Pirro; por el contrario, carece del respaldo electrónico necesario y fiable.

Una vez más, Leyton House dedicó los cuatro días de pruebas a rodar con el viejo CG 901 equipado con el nuevo motor Ilmor que, como el pasado mes de diciembre en el circuito de Estoril, no acababa de dar los resultados esperados. Mario Illien, responsable del propulsor suizo, no paró de ensayar infinidad de regulaciones y de mantener largas charlas con Ivan Capelli, que parecía estar bastante decepcionado.

Algo similar ocurrió con Michele Alboreto, que desarrolló una serie de pruebas relacionadas con la evolución del motor Porsche V12. Por el momento, el propulsor de Stuttgart adolece de un peso excesivo, razón por la que los tiempos que se consiguen son peores que los registrados con el motor Cosworth DFR. Por el momento Hans Mezger, máximo responsable de Porsche, alegó que se está trabajando en una fase de diversas comprobaciones de rendimiento, y que el motor definitivo será más ligero y probablemente algo más corto.

MEJORES TIEMPOS

Alain Prost (Ferrari 642) 1.02.85. Jean Alesi (Ferrari 642) 1.03.59. Pierluigi Martini (Minardi-Ferrari M191) 1.05.06. Bertrand Gachot (Jordan 911-Ford) 1.05.40. Nigel Mansell (Williams Renault FW 13) 1.05.88. Eric Comas (Ligier-Ford JS 33B) 1.06.50. Ivan Capelli (Leyton House-CG 901 Ilmor) 1.07.07. Riccardo Patrese (Williams-Renault FW 13) 1.07.50. Gianni Morbidelli (Minardi-Ferrari M191) 1.07.88. Gabriele Tarquini (AGS-Ford JH 25) 1.09.49. Michele Alboreto (Arrows Porsche A11C) 1.09.80. Jarvi Lehto (BMS Dallara-Ford B190) 1.09.82. Alex Caffi (Arrows Porsche A11 C) 1.10.05



A TODO GAS

BOXES

● **Daniel Alonso**, el piloto asturiano que había dejado esta actividad por falta de presupuesto, volverá a participar en algunas pruebas correspondientes al **Campeonato de España de Rallyes**, con su habitual Ford Sierra grupo N.

● **Fernando Capdevila** tiene ya decidido su programa mundialista. Participará en **siete pruebas** con un **Sierra 4x4 Gr. N** preparado en Gran Bretaña por Nelson Motorsport y Dennis Moody y con el apoyo de un «pool» de empresas canarias.

● **Opel** tras una primera intención de acudir al **Rallye Bucles de Spa**, puntuable para el **Campeonato de Europa de Rallyes**, parece ser que ha abandonado el proyecto y **Moratal** debutará en el **Corte Inglés**. De todas maneras, se sigue adelante con la decisión de acudir a alguna prueba en el extranjero.

● **Problemas** para el rallye de **Montecarlo**. La **Guerra del Golfo** obliga a la **Gendarmería** francesa a establecer un estricto plan de seguridad que impedirá destinar agentes al cierre de carreteras. A última hora, el **Automóvil Club de Mónaco** ha logrado una promesa de la Gendarmería que apoyaría el rallye si la guerra no alcanza una situación aún más crítica.

● **Coronas** patrocinará a **Aspar** en la temporada que está a punto de comenzar. De esta forma Aspar deja a su sponsor de toda la vida, **Ducados**, con el que ha conseguido todos sus éxitos. Aspar disputará el **Mundial de 125** con una **JJ-Cobas** con motor Honda.



DESAFIO PEUGEOT

ENTREGA DE PREMIOS

UN año más, Peugeot ha celebrado su tradicional acto de entrega de premios y presentación del equipo oficial que la temporada 91 participará en el Campeonato de España de Rallyes.

Como nuestros lectores saben, este año será Josep Arqué el piloto oficial, tras haber vencido en el Desafío, después de una dura lucha con Sasplugas. Arqué utilizará el 309 GTi de 16 válvulas y 220 caballos con el que aspira a vencer en alguna de las pruebas y darle al equipo Peugeot el lustre que en las últimas ediciones había perdido. Un año más, el equipo estará patrocinado por MOTOR 16.

Josep Arqué ha sido piloto oficial de los equipos Opel y Seat y vuelve ahora a un equipo oficial tras un paréntesis de inactividad motivado por el servicio militar. Su triunfo en el Desafío ha sido providencial para Peugeot porque le permite disponer de un piloto de verdadera talla al que vale la pena poner al volante del nuevo coche. Un coche de notable sofisticación y precio, con el que el pasado año el francés Delacour llevó a cabo actuaciones meritorias, luchando en algunos rallyes con los BMW M-3 y Ford Sierra. En España, el Peugeot de tracción delantera se las verá con los Lancia oficiales y con el Opel Kadett de 16 válvulas y también tracción delantera, con el que debe establecerse un apasionante duelo.

En este mismo acto se presentó el reglamento del Desafío 1991, en el que se han incrementado los premios y se da entrada a los 309 GTi 16 válvulas en grupo N, que utilizarán varios pilotos.



ARQUE CON EL COCHE OFICIAL. Gracias a su triunfo en el Desafío.



Rally

El «Sport Calendar» de Marlboro ya está en marcha

Todo está preparado para arrancar otro año más con Marlboro.

Porque también en el 91, Marlboro regala su «Poster Calendario» de Rallyes, acompañado de adhesivos con varios motivos de nuestro deporte preferido.

En el próximo número de esta revista, podrá conseguir el «Sport Calendar» y así seguir de cerca todas las pruebas del Campeonato Mundial y Nacional de Rallyes.

No se lo pierda. El «Sport Calendar» de Marlboro ya está en marcha.



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.(91) 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

SALON DE AMSTERDAM

A partir del próximo día 7 de febrero y hasta el 17, se celebrará en la ciudad holandesa de Amsterdam el Salón Internacional Auto Rai '91, uno de los máximos exponentes de la industria automovilística europea, que desde 1895 abre sus puertas a toda la oferta internacional, dado que este país carece de industria automovilística propia.

En esta edición se darán a conocer la Serie 3 de BMW para 1991 y el nuevo Nissan Sunny.

Más información:
Teléfono: 07 31 20 549 12 12. Fax: 07 31 20 46 38 57.



RALLYE MONTECARLO

El día 26, comienza la 59 Edición del Rallye Montecarlo que finalizará el día 30 de enero y del que Televisión Española tiene previsto ofrecer informaciones unilaterales a lo largo de sus programas deportivos del sábado y el domingo. «Mec, Mec», el espacio del motor de los martes a las siete de la tarde en TVE-2, cuenta también en su contenido con reportajes de este Rallye.

POR TIERRAS AFRICANAS

TRANSPaña Internacional Organización prepara una nueva expedición por Marruecos y Argelia, en la que los inscritos tendrán la oportunidad de recorrer algunos de los tramos por los que discurre el París-Dakar, así como los desiertos de la zona central de Argelia, famosos por sus dunas de más de trescientos metros de altura. Este raid de carácter no com-

petitivo, se llevará a cabo del 19 al 31 de marzo y podrá realizarse con vehículo propio o coche de la organización.

Más información:
(964) 21 12 59
Precio: desde 99.000 pesetas.

VETERANOS

LA Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos celebrará el próximo día 3 del mes de febrero la II excursión a Fuendetodos, prueba valedera para todas las categorías.

Más información:
(976) 44 53 44

CURSOS

LA Escuela de Pilotos, creada por el también piloto Emilio de Villota, impartirá este próximo fin de semana un nuevo curso de conducción para turismos y monoplazas en el circuito del Jarama.

Precio: 89.000 pesetas
Más información: (91) 859 27 61.

ABECEDARIO DEL AUTOMOVIL

TRES volúmenes han sido publicados por nuestros colegas de la revista británica Classic and Sportscar, que consisten en un detallado catálogo de la producción mundial con fotografías de todos los coches y una breve descripción técnica de cada uno de ellos.

El primer tomo es el de los años treinta, el segundo va desde 1945 hasta 1970 y el tercero es de los años 70. «A-Z of Cars» se puede encontrar en librería Collector de Barcelona.

Tel: (93) 215 81 15
Precio: 5.500 ptas.



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 Torralba.
Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Victor Fisiione (Producto).
Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía).
Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía).
Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto.
Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas.
Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez.
Coordinación: Miguel Angel Turci.
Corresponsal en Cataluña: José Luis Asnar.
Corresponsales en el extranjero: Michel Millereay (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).
Documentación: Mary Mas.
Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.
Secretaría de Redacción: Ana María Pardo.
Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá.
Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes.
Jefe de Publicidad: Elvira Aricha.
Automercado: M^o Jesús Sánchez.
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero.
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calisain Ruá.
Automercado: Lloles Peyra.
Publicidad Norte: Rosana López.
Publicidad Andalucía: Rafael Marín Monilla.
Publicidad Levante: Ramón Medina.
Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.
Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez.
Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández.
Director de Producción: Antonio Toribio.
Autoedición: Yolanda Corrochano y José M^o Gómez-Morán (jefe).
Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios:
MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Telex: 49974 NYRE E.
BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51.
BILBAO: Berastegui, 1. 6^a Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 39. Fax: 324 80 03.
VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.
ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprenta: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcañal de Henares, Madrid. Distribuidor: IN-DISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 68 y 327 15 25.

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

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



NUEVO SEAT MARBELLA



MUEVETE EN JEANS

Este es un Jeans con un estilo muy personal. Versátil, práctico y económico. Es el NUEVO SEAT MARBELLA JEANS.

Su etiqueta lo distingue. Original. Auténtica. Grabada sobre piel. Inconfundible.

Asientos tapizados en Jeans. Duraderos. Cómodos. Forman cuerpo contigo, como tus vaqueros.

Bolsillos laterales y traseros cosidos al más puro estilo vaquero. Duros. Reforzados con remaches metálicos.

Y a un precio tan ajustado como los Jeans que tanto te gustan:

851.000 PTAS.

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



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

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



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



BOSCH

Motor 16

GRUPO

26 de enero de 1991

Núm. 379 • 325 ptas.

EUROPA BUSCA SU MINICOCHE



PROYECTO COMUN **SEAT, VOLKSWAGEN Y FORD**

OTRAS NOVEDADES



SE PERFILA EL POLO DEL 92



AL VOLANTE DEL NISSAN SUNNY '91



TEMPEST, EL CABRIO MAS VELOZ