

**EXCLUSIVA**



## BUGATTI SIGLO XXI

**GRAN CLASE**  
**NUEVOS MERCEDES SERIE S**



**OFENSIVA RENAULT**

**ESPACE**  
**MÁS EQUIPADO**  
**Y POTENTE**



**CLIO 16 V**  
**VERSIONES DE CALLE**  
**Y COMPETICIÓN**



**ALPINE A 610**  
**AHORA CON**  
**250 CABALLOS**





# LA GRAN CREACION



Cuando a la más avanzada tecnología se le suman el diseño más elegante, el equipamiento más completo y el más lujoso confort, el resultado es toda una gran creación: el Peugeot 605. La Gran Creación de Peugeot.

Y sólo una gran creación es capaz de dar completa satisfacción a las más rigurosas exigencias. En **gasolina** o en **diesel**. No en vano cuenta con la contrastada tecnología de los motores Peugeot, a inyección electrónica o turbalimentados. Con aportaciones tecnológicas de vanguardia como sólo un gran creador es capaz de ofrecer: la tercera válvula por cilindro del motor turbo diesel, un nuevo impulso al mundo del diesel, creado por el líder del sector, o el sistema exclusivo de admisión variable y la inyección multipunto secuencial del motor de 6 cilindros y 24 válvulas de 200 CV. DIN de potencia.

Un suma y sigue de grandes apar-

taciones al mundo del motor que se completan con una línea de armónica fluidez, una inigualable estabilidad de marcha y un espacio interior donde el confort y el lujo conviven en perfecta armonía, donde el cuero y la madera unen su nobleza a los más completos sistemas de equipamiento, desde la regulación electrónica integral de los asientos, al sofisticado sistema de acondicionamiento de aire "climate-control," volante con regulación en profundidad y altura, ordenador multifuncional de a bordo y ergonomía total de mandos.

Y ya en carretera, el Peugeot 605 despliega toda su grandeza con ayudas a la conducción tan sofisticadas como la dirección de asistencia variable según la velocidad, la firmeza suave de una suspensión a gestión electrónica y la impecable seguridad del sistema de frenado ABR servo-asistido.

Es así como el Peugeot 605 de-

muestra ser una gran creación. En **gasolina** o **diesel**. **Manual** o **automático**. Toda una gama de excelencia al servicio del placer de conducir.

La Gran Creación.

PEUGEOT 605	SRI/SVI SVI Automático	SV3.0 SV3.0 Automático	SV 24	SRDT/SVDT
Cilindrada (cm³)	1.998	2.975	2.975	2.088
N.º de cilindros	4	6	6	4
N.º de válvulas por cilindro	2	2	4	3
Potencia máx. a r.p.m.	130 a 5.600	170 a 5.600	200 a 6.000	110 a 4.300
Combustible (naturaleza)	Gasol. con o sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasoil
Alimentación	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyec. multipunto secuenc.	Inyec. y turbo compr.
Frenos (delant./tras.)	discos/discos	discos/discos	discos/discos	discos/discos
Velocidad máx. (Km/h.)	203/203 197	222/217	235	192

Modelo presentado: SV 24

 **PEUGEOT 605**

## SUMARIO

### 4 PUNTO DE MIRA

#### AL VOLANTE

Los nuevos Renault Espace han cambiado su fisonomía con un nuevo motor y unas líneas más redondeadas

### 14 LO ULTIMO

La primera unidad del Bugatti 110 ya ha rodado en Campogalliano. Esta unidad todavía experimental alcanzará una potencia de 750 caballos.

### 24 MERCADO

El mercado español de automoción ha experimentado en enero un retroceso de un veinte por ciento

### 36 LO ULTIMO

Los nuevos Mercedes Serie S combinan los detalles más sutiles con la mecánica y tecnología más avanzada

### 40 OFENSIVA CLIO

La comercialización del Renault Clio 16V en nuestro país es inminente

Son dos pequeños vehículos que proporcionan más de 130 caballos enfrentados entre sí: son el Clio 16V y el Ford Fiesta Turbo

El Clio Baccara tendrá unos detalles y un equipamiento de primera serie

Así será el Clio Copa 16V, el coche encargado de tomar el relevo de los R-5 GT Turbo

El Rover 216 GTI 16V es la versión más deportiva de la serie 200

Emilio Aragón se ha presentado a las pruebas de selección para el próximo Camel Trophy

A todo gas



## EDITORIAL

# NO LE DE UN MAL AIRE

CON indudable buen criterio, una de las vallas publicitarias del Ministerio de Industria y Energía, anima a los conductores españoles a controlar la presión de los neumáticos. El efecto positivo de dicho control es indudable, no sólo por lo que influye en el consumo de combustible del automóvil, sino también en el comportamiento del mismo, en el desgaste uniforme de los propios neumáticos e incluso en la percepción de algún problema de alineamiento de las ruedas.

Es uno de los mejores consejos que se le pueden dar al automovilista. Campañas como ésta deberían ser más frecuentes y no esperar a que surja una circunstancia externa como la crisis del Golfo, para hacerlas públicas, ya que tienen suficiente interés por sí mismas.

La intención del Ministerio de Industria y Energía es loable, pero es de esperar que la campaña se complete con un riguroso control de los manómetros de presión de aire de las estaciones de servicio. De nada vale la campaña si no se ve respaldada por una inspección, que, hoy por hoy, es absolutamente necesaria.

El lavado de cara que se le ha dado a muchas estaciones de servicio ha sido beneficioso. Sin embargo, a los pocos meses hemos podido constatar en muchas de ellas que los



manómetros de aire han perdido su eficacia. Son delicados aparatos de control que no siempre reciben el mejor trato; razón de más para que sean controlados periódicamente. Y eso es lo que no se hace. Valga un ejemplo. A finales de enero, en una zona del extrarradio madrileño, tuve la ocasión de utilizar tres manómetros de diversas estaciones de servicio sin que ninguno de ellos, ni siquiera el que me «sopló» veinticinco pesetas, me proporcionara una información veraz sobre la presión de mis neumáticos. En tales casos, el remedio puede ser peor que la enfermedad y en vez de inflarnos a ahorrar podemos incluso llegar a sufrir un accidente. Así de claro.

Alberto Mallo

## CLASICOS



### RETROMOBILE '91

En la decimosexta edición del Retromobile parisino se han reunido un numeroso cúmulo de estrellas del pasado que son una parte importante de la historia del automovilismo mundial. (Pag. 68)

## DEPORTE



### RALLYE DE SUECIA

En un emocionante Rallye de Suecia, el piloto sueco Keneth Eriksson, a los mandos de un Mitsubishi, ha obtenido una apretada victoria sobre el también sueco Jonsson. (Pag. 74)

## MOTOS



### YAMAHA TDM 850

La nueva Yamaha TDM 850 es una moto creada para el gusto europeo. Se la puede definir como una trail adaptada totalmente al asfalto. Con una línea que algunos podrían calificar como «chocante» y con una mecánica derivada de la Super Ténéré, esta TDM 850 es una moto turística de brillantes prestaciones. (Pag. 64)

Motor 16 / 3





DESDE **TURIN**  
GIANCARLO PERINI

CON INYECCION  
**LEGA DE ITALIA**

**A** LFA Romeo prepara ya el lanzamiento en el mercado español de su 33 1.5 IE, con motor «Boxer» provisto de inyección electrónica Bosch L3 Jetronic; este motor, con 1,5 litros de cubitaje, da 98 caballos de potencia a seis mil revoluciones por minuto, siete caballos menos que el motor de carburadores. El Alfa 33 1.5 IE alcanza los 181 kilómetros por hora de velocidad punta, acelera de cero a cien en 10,2 segundos y cubre el kilómetro con salida parada en 31,8 segundos. Tendrá un precio próximo a 1.600.000 pesetas,



● EL Fiat Micro, el utilitario que reemplazará al 126, nacido en la década de los setenta, se fabricará en la planta que FSM tiene en Bielsko Biala antes de seis meses. La producción anual alcanzará las ciento sesenta mil unidades; cien mil de estas unidades podrían ser destinadas a los restantes mercados de Europa Occidental.

● FIAT puede convertirse en el mayor accionista de la industria polaca del motor si FSM se privatiza, objetivo que persigue el nuevo gabinete ministerial de aquel país. La noticia surgió tras la visita a Roma del nuevo presidente polaco, Lech Walesa.

● LA venta de vehículos nuevos en Italia ha registrado una nueva marca en el mes de enero. Según los primeros datos, los italianos han adquirido 240.458 coches nuevos, frente a los 236.738 del mismo periodo del año anterior.

● EL Grupo Fiat y la agencia estatal húngara, Autoker, han firmado un acuerdo conjunto para la venta en Hungría de turismos y vehículos comerciales eléctricos. Autoker será propietario del 80 por ciento de las acciones de la nueva empresa, aún sin denominar, que se encargará de la importación, distribución y servicio post-venta de los coches Fiat.

● LOS organizadores de la mítica prueba de las Mille Miglia han recibido ya cerca de setecientas solicitudes de inscripción para la edición 91. Los organizadores aceptarán menos de la mitad para tomar la salida del tradicional itinerario Brescia-Roma-Brescia.



ACEITE POR SEPARADO  
**CICLOMOTOR ECOLOGICO**

**E** L último ciclomotor de Derbi, el Variant Sport, ya está disponible en el mercado con un precio final que ronda las 147.000 pesetas. El Variant Sport más joven llama la atención por: su sistema de engrase separado, con depósito bajo el asiento y bomba de alimentación dispuesta en la tapa del cárter izquierdo, así como por el cuadro de mandos, con cuentakilómetros, indicador de luz larga, indicador de intermitentes e indicador de reserva de aceite, con pulsador para el chequeo.

**EL ULTIMO REGALO**



**E** L Porsche 944 Turbo Cabrio, modelo estelar de la marca alemana para el inminente Salón de Ginebra, quiere ser el broche de oro para una dinastía gloriosa, la dinastía de los 944, que dará paso a sus herederos, los Porsche 968, durante los primeros compases del otoño. Porsche sólo fabricará mil unidades del 944 Turbo Cabrio, con techo accionado por motor eléctrico, aire acondicionado y sistema ABS de serie. El precio final, próximo a los once millones de pesetas, no será obstáculo para los amantes de los deportivos con techo de lona.

**VERDE Y ROJO**



● El Ayuntamiento de Barcelona estudia la posibilidad de habilitar aparcamientos nocturnos, tras una experiencia positiva en unas calles de la Ciudad Condal. Los responsables de la circulación de la capital catalana hacen gala de una imaginación que lamentablemente falta en otros municipios españoles.

● La policía municipal madrileña sigue demostrando su ineficacia todos los fines de semana, cientos de calles quedan colapsadas por desalmados que aparcan donde quieren. Los agentes cierran los ojos ante esos abusos y permiten que el centro histórico se cierre por completo a coches de bomberos o ambulancias. Se producirá una tragedia algún día.

● Un periodista como la copa de un pino, Javier Solano, nos deja para formar parte del equipo de Luis Mariñas, conductor del informativo de Tele 5, el mejor espacio de su categoría en la televisión nacional. La tarea impecable de Javier merece esa promoción.

● Dos personas merecen esta semana el más sonrojante de los semáforos: el ciudadano madrileño de nombre celosamente guardado que, borracho como una cuba, fue incapaz siquiera de soplar por el alcoholímetro. Y un taxista, también de la capital, que obligó a una pasajera (periodista para más señas) a bajarse de su vehículo porque no compartía sus criterios sobre la Guerra del Golfo: la Guerra de papá que dicen sus hijos.



DESDE **PARIS**  
EDOUARD SEIDLER

● FORD invertirá 6.290 millones de pesetas en la planta de Charleville-Mezières, al sur de Francia, planta que producirá catalizadores a partir de 1993. Tal inversión permitirá crear 375 puestos de trabajo nuevos, que se unirán a los cuatrocientos veinte ya existentes destinados a la fabricación de equipos de aire acondicionado y componentes térmicos. La totalidad de la producción se exportará.

● VALEO, el segundo fabricante mundial de equipos para automoción, hará una regulación de empleo que afectará a dos mil quinientos trabajadores, el 8,6 por ciento de su masa productiva. La regulación afectará a las plantas de Francia, Estados Unidos y Brasil. La compañía, que emplea 29.000 personas, con 16.000 de nacionalidad francesa, despidió 5.000 trabajadores durante 1990.

● Gracias a los resultados brillantes conseguidos en Alemania, país en el que Renault detenta un cinco por ciento del mercado gracias a unas ventas mensuales comprendidas entre quince mil y treinta mil unidades, Renault ha alcanzado el diez por ciento del total del mercado europeo pese a una caída bastante considerable de su mercado doméstico.



INGLES POR ITALIANO

**CAMBIO DE MECANICAS**

**L** OS dirigentes de MCA, de la marca nacida para conmemorar los cien años de existencia del Automóvil Club de Mónaco, acaban de anunciar el motor definitivo para su deportivo biplaza, el Centenaire. El primer modelo de la marca monegasca utilizará el motor Jaguar de doce cilindros en V y seis litros de cubitaje, un motor con más de cuatrocientos caballos, que tendrá muchos puntos en común con el motor utilizado por los recién nacidos XJR 15, monstruos del asfalto puestos a punto por Tom Walkinshaw. La mecánica Jaguar sustituirá a la de origen Lamborghini empleada en las cinco primeras unidades del MCA Centenaire. El promotor de la idea, Fulvio María Ballavio, un «play-boy» cargado de millones, está muy contento con los resultados de su coche, que permanecerá en el mercado hasta finales de los años noventa.

PIONEER PATROCINA EN F-1

**FERRARI EN LA ONDA**

**L** A conocida marca de autorradios Pioneer acaba de firmar un contrato millonario con Ferrari. Pioneer patrocinará con una cantidad por ahora desconocida de dinero el equipo de Fórmula 1 durante cinco años, del 91 al 95, ambos inclusive. La colaboración además ira más lejos desde el momento en que la firma de aparatos de alta fidelidad desarrollará junto con los técnicos italianos, un sistema de comunicación entre piloto y equipo muy sofisticado y efectivo.







DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

PORSCHE KOENIG C-62

DESAFIO BRUTAL

El biplaza que Koenig propone para el próximo Salón de Ginebra sólo admite superlativos. Su motor, un seis cilindros horizontales y opuestos sobrealimentado por dos turbos, pone en juego ochocientos caballos de potencia que impulsan los mil cien kilos del Koenig C-62 hasta los 380 kilómetros por hora; las aceleraciones quitan el sentido: este monstruo pasa de cero a cien por hora en 3,5 segundos y de cero a doscientos en diez segundos. Pero la gracia del Koenig no está en esas prestaciones sino en el lujo, en el equipo de aire acondicionado, de alta fidelidad... El precio del C-62 ronda los cien millones.



BATERIA A TRES BANDAS

PROYECTO AMERICANO

Los tres grandes americanos del automóvil: Chrysler, Ford y General Motors, han suscrito un acuerdo encaminado al logro de la batería idónea para el siglo XXI, imprescindible para encarar el coche eléctrico con posibilidades de éxito. El Consorcio Americano de Baterías de Vanguardia, USABC, presentará sus primeros resultados en enero de 1993.



EN VOZ BAJA



El lanzamiento en Francia de la versión turbodiésel del Peugeot 205, ha originado un éxito de ventas inesperado por los propios responsables comerciales. El 205 se ha convertido en el líder absoluto de ventas en el último mes, por delante del Clio.

Se conocen ya bastantes de las novedades que podremos ver en el próximo Salón de Ginebra (7 de marzo): Mercedes clase S; Alpine A-610; Renault Espace; Mazda MX3; Citroën ZX; Alfa 33 con tracción a las 4 ruedas permanente; y entre los carroceros, Pininfarina que mostrará el Chronos ya visto como maqueta en el Salón americano de Detroit

HAMANN BMW 735 TURBO

POTENCIA BIEN GUARDADA

Los especialistas del preparador alemán Hamann Motorsport han concluido ya su trabajo más discreto, acaban de transformar un señorial y reposado BMW 735i en un furioso familiar capaz de rodar a doscientos cincuenta por hora gracias al soplo «mágico» de un turbo; los doscientos veinte caballos de potencia del seis cilindros original se han transformado en trescientos «pura sangre», en un verdadero aluvión de energía que exigen ruedas del mismo calibre. El nuevo Hamann se caracteriza por sus llantas de aleación, con dimensiones 8,5x17 pulgadas en el tren anterior y 10x17 pulgadas en el tren posterior, calzadas con neumáticos Bridgestone RE 71 de medidas 245/40 ZR 17 delante y 275/35 ZR detrás.

SALUD FINANCIERA

EN PLENA FORMA

Las cifras financieras conseguidas por FASA-Renault en el 90 han descubierto una salud económica excepcional. FASA-Renault ha tenido una cifra de negocios de 430.000 millones de pesetas, con unos beneficios antes de impuestos del orden de los 1.400 millones de pesetas. El «cash flow» generado durante 1990 ha ascendido hasta 27.700 millones de pesetas, un 6,5 por ciento de la cifra total de negocios. Las inversiones han alcanzado un total de 23.500 millones de pesetas, dedicados a mejoras y modernización de las instalaciones industriales.



DISEÑO EN ALEMANIA

EL DESPLIEGUE DE IAD

Los estudios de diseño IAD están creciendo a marchas forzadas. La sede británica, especializada en trabajos industriales de grandes magnitudes, acaba de complementar sus tareas con la sociedad IAD radicada en Alemania, en la localidad de Morfelder, cerca de Francfort. La dirección de la nueva sede, con mil cuatrocientos metros cuadrados dedicados a la creación de carrocerías y a tareas de montaje, ha recaído en manos de Greg Greeson, un joven estilista americano formado en el Art Center College de California. Greeson ha desarrollado su carrera profesional en Chrysler, Opel y Volkswagen, antes de entrar en la sociedad británica IAD durante 1990.

CON EXACTITUD

MERCADO ESPAÑOL

Los últimos datos estadísticos del mercado español para el año 90 arrojan unas cifras de venta bastante más discretas que en el año 89. El desglose se resume así: Renault, líder, con 157.278 unidades vendidas; Ford, en segundo lugar, con 139.543 unidades; Opel, en tercera posición, con 122.193 unidades; Peugeot, en cuarta plaza, con 101.450 unidades; Seat, en quinto puesto, con 92.658 unidades; Volkswagen, en sexta posición, con 77.562 unidades; y Citroën, en séptima plaza, con 73.807 unidades. Los datos del grupo Fiat Lancia hablan, por su parte, de una facturación de 110.766 millones de pesetas.



BALLESTER



# ECONOMIA



# HOY



# UNO

Ahora la economía es igual a Uno. Fiat Uno. Desde 4,3 litros a los 100 km.  
Bajo mantenimiento gracias a su motor Fire. Hasta 204 km/h.  
Todo energía con poco esfuerzo. Facilidad de adquisición a través de Fiat Financiera.  
Pregunta en tu Concesionario por las 17 versiones  
de la nueva gama del Fiat Uno. Hoy. **P.V.P.: desde 1.020.000 Ptas.**

*Uno, che passione!*  
**FIAT**

CON O SIN  
PLOMO



## NUEVO RENAULT ESPACE

## MAS ESPACIO

Siete años después de la aparición del Renault Espace, el carismático automóvil francés cambia su fisonomía, incorpora un nuevo motor de seis cilindros y se posiciona en un segmento ligeramente superior.

**M**UY pocos podían sospechar en el verano del 84 que aquel vehículo que nos presentaba la firma Matra, iba a constituir no sólo un éxito de ventas, sino toda un nuevo concepto de automóvil, que paulatinamente sería seguido por otros fabricantes. El concepto monoespacio o monovolumen, que apenas tiene que ver con los break y con los van americanos, pero que participa de ambos.

Aquel Renault Espace, con los elementos estructurales y mecánicos heredados del R-18, se convirtió en un símbolo tan francés como la Torre Eiffel, el champagne o el Moulin Rouge.

Aunque por el momento la escasa competencia del Espace procede de algún japonés (como el Toyota Previa o el Nissan Prairie, lo cierto es que, a muy corto plazo, la mayoría de los fabricantes europeos están dispuestos a discutir la supremacía del francés. Antes de que los competidores comiencen a inquietar, en Renault-Matra han decidido modificar y poner el listón un poco más alto.

La filosofía del nuevo Espace define un coche más lujoso. Sus responsables ha-

blan de berlinizar el coche; horrible palabra con la que quieren decir que el nuevo Espace se parece más a una berlina de lujo, del tipo del R-25, del que hereda algunos elementos mecánicos. Lo cierto es que se han buscado unas líneas más redondeadas que nos hagan olvidar el aspecto de furgoneta que algunos usuarios pudieran encontrar en un coche cuyo tamaño (4,43 metros de longitud) es más pequeño que el de un R-21 aunque cueste creerlo. Una buena superficie acristalada y una forma original de resolver la aerodinámica de los retrovisores le da un aire más moderno, en la línea que han puesto de moda los diseñadores japoneses.

Las modificaciones de orden mecánico son pocas. La principal afecta al motor V6 que ahora puede montarse en el Espace. Es el mismo motor que utiliza el R-25, colocado también en la misma posición: longitudinalmente, por delante del eje delantero. No es la mejor forma de lograr un buen reparto de pesos homogéneo, pero lo cierto es que proporciona una excelente habitabilidad. Tampoco el eje trasero, semirígido, es un prodigio de la técnica, pero permite una plataforma plana para



**CONJUNTO MAS REDONDEADO**  
En las nuevas Renault Espace se han buscado unas líneas más redondeadas. También se ha procurado dotar a estos modelos de una mayor superficie acristalada

## FICHA TECNICA

	ESPACE 2.2	ESPACE V6	ESPACE TD
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.165	2.849	2.068
Arbol de levas	En cabeza	1 x 2, en cabeza	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección y turbo
Compresión	10,1 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	110 CV / 5.000	153 CV / 5.400	88 CV / 4.250
Peso máximo / r.p.m.	17,7 mkg / 3.500	23,4 mkg / 2.500	18,8 mkg / 2.000
<b>TRANSMISION</b>			
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 veloc.	Manual, 5 veloc.	Manual, 5 veloc.
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	12,4	12,4	12,4
<b>FRENOS</b>			
Sistema (Del./Tras.)	Disco vent. / Tambor	Disco vent. / Discos	Disco vent. / Tambor
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Semi-rígida	Semi-rígida	Semi-rígida
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg)	1.320	1.390	1.350
Largo/ancho/alto (mm)	4.43 / 1.80 / 1.70	4.43 / 1.80 / 1.70	4.43 / 1.80 / 1.70
Capacidad del depósito (l)	77	77	77
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	No comunicada	No comunicada	No comunicada
Velocidad Máxima (km/h)	175	195	160
Consumo Urbano (l/100 km)	11,8	15,4	8,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,5	8,6	5,6
A 120 km/h (l/100 km)	9,7	10,8	7,9

disponer los asientos en cualquier configuración. En todo caso, pese a la disposición del motor y el eje posterior, el Espace tiene un comportamiento irreprochable. Las mayores prestaciones que proporcionan los 153 caballos del motor V6 deben afectar al comportamiento, pero eso es algo que tendremos que verificar dentro de pocas semanas, cuando podamos efectuar las primeras pruebas. Y no es un tema que nos preocupe, porque el V6 se incorpora al Espace buscando más un confort de conducción (mejor recuperación y elasticidad del motor) que un incremento puro de las prestaciones. En todo caso, por lo que pueda ocurrir, a la versión V6 se le añaden unos frenos traseros de disco y ABS de serie. Este antibloqueo es opcional en la versión de motor 2.2 de gasolina y no se puede pedir en el turbodiésel.

Es en el interior donde las modificaciones son más importantes, sin que las cotas



**MAS LUJO Y COMODIDAD**  
Es llamativa la original forma de resolver la aerodinámica de los retrovisores. En el interior los asientos se pueden abatir hasta situarlos horizontalmente. El lujo está presente en todo momento y no falta una pantalla de televisión y vídeo para los pasajeros.



Quadra, con tracción a las cuatro ruedas, pero sólo disponible con el motor 2,2 litros de gasolina.

El nuevo Espace comenzará a vender-

se en Francia en la primera quincena de abril y un mes después en España. No hay aún nada decidido respecto a los precios; pero los responsables de Renault

nos han confirmado que será entre un 7 y un 10 por ciento más caro que las versiones equivalentes del anterior modelo. ○

J.M.C.

ALPINE A-610 TURBO

TAMBIEN EL ALPINE CAMBIA

EN el próximo Salón de Ginebra, Renault presentará al fin su nuevo Alpine, una berlineta mucho tiempo esperada e incluso anunciada. Su denominación será A-610 Turbo y es intención de Renault que el nuevo deportivo pueda competir en eficacia y prestaciones con los grandes deportivos de origen germano. Para ser claro, el A-610 es una bonita alternativa al Porsche 944, o eso es al menos lo que se pretende.

De momento, su potencia pasa a ser de 250 caballos, cifra más que respetable, que supone un incremento de 50 caballos sobre el anterior modelo. Este aumento de potencia se logra gracias a que la cilindrada del motor V6 se ha subido hasta los 3 litros. Tan importante como la potencia bruta es la forma en que se manifiesta, al igual que el par. Digamos que con una cifra máxima de 35,7 mkg a 2.900 vueltas, ya a 2.000 vueltas del motor se obtienen 34 mkg. Esto se traduce en una gran elasticidad y en un funcionamiento progresivo, que evita los continuos manejos de la caja de cambios.

Las suspensiones

se han rediseñado, buscando un buen comportamiento dinámico y estabilidad, sin sacrificar el gran confort que siempre ha caracterizado al coche francés.

Pese a ser un vehículo de carácter deportivo, el nuevo Alpine incorpora un equipamiento completísimo: ABS de serie, aire acondicionado, faros escamoteables, dirección asistida, elevalunas eléctricos y pintura metalizada o nacarada.

Como es tradi-

cional en la marca, la carrocería está realizada en material composite y fibra de carbono y se ancla sobre un chasis-bastidor en acero de alta resistencia y bajo peso. La comercialización en Francia se iniciará en abril.



de habitabilidad hayan cambiado de manera importante. Los asientos se han mejorado. Ahora pueden abatirse hasta su total horizontalidad, tanto los delanteros como los centrales y traseros. Son también reversibles todos ellos, con lo que las posibilidades de configurar espacios diferentes son casi infinitas.

Se ha mejorado también mucho la climatización y calefacción, aspecto éste importantísimo en un coche de grandes superficies acristaladas y con un enorme parabrisas, muy inclinado, por lo que el sol, en verano, castiga de lo lindo. El aire acondicionado es de serie en las versiones más equipadas y opcional en las restantes. Ya que hablamos de versiones, mencionar que se establecen tres niveles: RN (básico), RT (medio) y RXE (máximo). Con el motor V6 sólo hay las dos versiones más completas.

Mencionar también la existencia, dentro de las nuevas Espace, de las versiones





LO ULTIMO



BUGATTI 110

## LOS PRIMEROS PASOS DEL MITO

Aquellos que nunca creyeron en el proyecto del nuevo Bugatti, tendrán que reconsiderar su postura, puesto que la primera unidad de preserie ha dado sus primeras vueltas en el circuito de la zona.

**E**N los umbrales del siglo XXI, con la gran competencia que existe en el mundo del automóvil, parece una misión imposible hacer resurgir una marca de sus cenizas, pero lo cierto es que el tesón de unos hombres y un buen montón de millones lo han conseguido. Como prueba de esto hasta el hecho de que la primera unidad del nuevo

Bugatti 110 ya ha rodado, conducida por Jean Philippe Vittecoq, piloto de pruebas de la marca y hasta la fecha el único afortunado mortal que ha conducido el coche.

Esta unidad ya responde a las especificaciones técnicas que tendrán los coches de serie. Hasta ahora, todos los ensayos y pruebas de puesta a punto se habían realizado sobre un prototipo, que a pesar de su

parecido externo con el coche definitivo, tenía grandes diferencias en cuanto a sus especificaciones técnicas.

Las primeras pruebas se han realizado en el pequeño circuito de pruebas que la marca ha construido en sus instalaciones de Campogalliano y en otro en las proximidades.

Esta histórica unidad, con el número



**DISEÑO GENIAL**  
Las puertas se abren hacia delante, tal y como se vio en los primeros proyectos.



**HACER HISTORIA**  
Sin duda esta placa de identificación del chasis pasará a la historia.

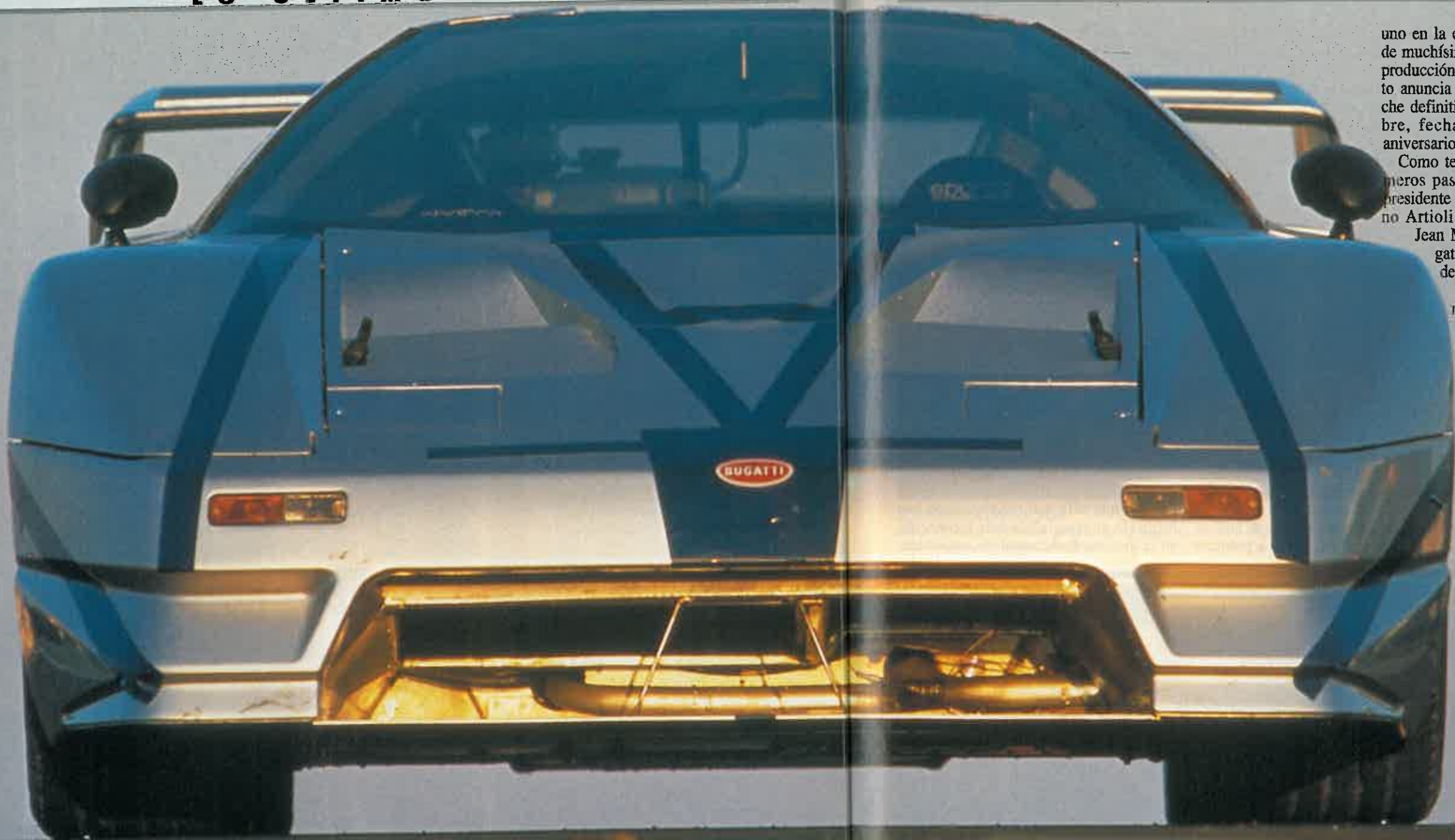


**LIMITE 750**  
Este motor es capaz de desarrollar 750 caballos de potencia. Sus prestaciones son todavía inimaginables.



**LISTO PARA RODAR**  
Este es el primer coche de preserie totalmente preparado para salir a la calle y rodar.





uno en la chapa del bastidor, será objeto de muchísimas pruebas para dar paso a la producción en serie. El calendario previsto anuncia la presentación oficial del coche definitivo el próximo 15 de septiembre, fecha que coincide con el 110 aniversario del nacimiento de Bugatti.

Como testigos de excepción a los primeros pasos de su criatura, estaban el presidente de Bugatti Automobili, Romano Artioli, sucesor de Paolo Stanzani; Jean Marc Borel, Presidente de Bugatti International y el nuevo jefe de proyectos, Nicola Materazzi.

En su primera aparición el motor de Bugatti disponía de las especificaciones de calle, con la potencia contenida en 550 caballos. No obstante los

**EL PRIMER PROTOTIPO**  
El pasado verano se materializó el primer prototipo sobre el que se ensayaron y se retocaron las soluciones técnicas que más tarde se han incorporado al modelo definitivo. Este coche es un laboratorio rodante que no saldrá de las instalaciones, aunque su línea es casi idéntica a la del coche final.



**COMO UNA GOTA**  
El estudio aerodinámico es de lo más avanzado de lo que hay en este momento.



ingenieros no tienen la menor duda que el poderoso doce cilindros con cuatro turbocompresores podrá alcanzar los 750 caballos, potencia para la cual ha sido diseñado.

Aunque todavía es muy pronto para determinar las verdaderas posibilidades de este nuevo monstruo del asfalto, todo apunta a que va a superar ampliamente todo lo que hasta ahora está en el mercado. La tracción es permanente a las cuatro ruedas. El sistema desarrollado está a la vanguardia de la técnica. La responsabilidad de su diseño ha recaído en Pavel Rajmis, antiguo ingeniero de Audi especializado en transmisiones y uno de los especialistas en cuestiones de sistemas de tracción integral más reconocidos del mundo. En principio, el reparto de par idóneo para este coche es de un setenta por ciento sobre el eje posterior y el treinta restante sobre el delantero, aunque, lógicamente, este reparto es variable en función de la adherencia de cada una de las ruedas.

Gracias a su sistema de transmisión, el Bugatti no tendrá ningún problema en transmitir la potencia al suelo. Otro de los aspectos interesantes del coche es su sis-

tema de suspensión que va a ser totalmente revolucionario. El desarrollo de la suspensión se ha realizado en colaboración con la firma Messier Bugatti que tiene una consolidada experiencia en estas cuestiones y que ha llegado a intervenir en grandes proyectos aeronáuticos, como es el caso del Concorde, cuyo tren de aterrizaje ha sido realizado por dicha firma. Esta suspensión es de las denominadas inteligentes, es decir que automáticamente se endurece o ablanda para adaptarse en cada momento a las circunstancias y conseguir el mejor equilibrio entre seguridad y confort. Está a medio camino entre el sistema desarrollado por Lotus y el sistema de suspensión hidractiva de Citroën. También en el primer coche se han podido probar las soluciones aerodinámicas incorporadas, en el primer prototipo. Lo que más llama la atención es el alerón móvil de la parte posterior, aunque lo más importante está bajo el coche, puesto que los bajos han sido carenados para producir el efecto suelo y que el coche se pegue al piso según aumenta la velocidad. Este punto ha sido objeto de un profundo estudio ya que las condiciones cambiantes de una carretera abierta, pueden llegar a producir

efectos muy desagradables, incluso peligrosos, por lo que la importancia del efecto suelo se ha minimizado y la sustentación del coche se realiza por los medios tradicionales, en lugar de por la depresión que se produce bajo él.

Todos estos elementos tienen un fuerte componente electrónico para controlarlos. Desde el sistema de tracción integral, hasta el alerón móvil, todo pasa por una central electrónica desarrollada en colaboración con la Aerospatiale francesa, que también ha sido responsable del excelente diseño aerodinámico.

Con la colaboración de esta firma francesa, parece que se repite la historia, puesto que ya en su día, los Bugatti tenían elementos franceses e italianos.

El chasis es una célula de fibra de carbono con una estructura tubular sobre la que se sujetan los diferentes elementos mecánicos. Aunque el uso de fibra de carbono en un coche de utilización diaria puede parecer arriesgado en cuanto a su fiabilidad en el tiempo, el ingeniero Nicola Materazzi (padre del Ferrari F-40) anuncia que para realizar este casco han recurrido al especialista más reconocido en la materia, la Aerospatiale, cuyos téc-



**EL PRIMER CONDUCTOR**  
Jean Philippe Vittecoq, probador de Bugatti, ha sido el primero en poder saborear las excelencias del nuevo producto.

nicos han dado todas las garantías en este aspecto. Además está claro que las solicitudes de este coche serán elevadas, pero nunca llegarán a ser las de un coche de competición.

Los resultados de los primeros ensayos sobre el primer coche de preserie, han sido muy satisfactorios puesto que no se han detectado fallos de importancia. A partir de ahora, la labor que hay que realizar sobre el coche se centra en la puesta a punto de los diferentes sistemas y en los ensayos de fiabilidad.

Curiosamente, dentro de lo difícil de la realización de un proyecto de esta envergadura, lo que parece que ha sido menos costoso ha sido la materialización del proyecto en un coche de verdad. Aún en agosto de 1990, cuando el primer prototipo inició su andadura, no se veía claro el desenlace de la operación. De los hombres que impulsaron inicialmente el proyecto, los de mayor peso específico se han quedado por el camino. Paolo Stanzani, auténtico impulsor del proyecto y responsable de que económicamente haya sido posible salió de la sociedad y su puesto ha sido ocupado por Romano Artioli que, sin restarle mérito a su actuación, se ha



**GT**  
**SERIE**  
**LIMITADA**



Alfa Romeo lanza una nueva serie del Alfa 33. Los GT, una serie especial, limitada y exclusiva. En la que se conjugan perfectamente la brillantez de sus motores y las altas prestaciones, con su línea elegante y la seguridad activa.

Una serie que resume toda la filosofía y personalidad que Alfa Romeo imprime a sus coches. Nuevos Alfa 33 GT. La nueva serie limitada de Alfa Romeo.

**ALFA 33 1.7 IE GT**

- Motor Boxer.
- Inyección Electrónica.
- 1.700 c.c.
- 110 CV.
- 190 Km/h.
- De 0 a 100 en 9,4 segundos.

**1.758.000 Pts.\***

**ALFA 33 1.7 16 VALVULAS GTS**

- Motor Boxer.
- Inyección Electrónica.
- 1.700 c.c.
- 137 CV.
- 16 Válvulas.
- 208 Km/h.
- De 0 a 100 en 8,2 segundos.

**2.058.000 Pts.\***

**EQUIPAMIENTO DE SERIE.**

- En ambas versiones:
- Servodirección.
  - Cierre centralizado.
  - Elevalunas eléctricos delanteros.
  - Cristales atérmicos.
  - Limpialuneta trasera.
  - Cinturones de seguridad delanteros y traseros.
  - Volante ajustable.
  - Dos espejos retrovisores exteriores (GTS).
  - Llantas de aleación ligera (GTS).

\* Precio recomendado en Península y Baleares. IVA incluido. En todos los modelos, un año de servicio en carretera Alfa Contact, a través de Europe Assistance. Escudo Alfa: Servicio opcional de mantenimiento y reparación durante 2 años o 35.000 Km.



**ALFA: LA PASIÓN DE CONDUCIR.**





**DEL PAPEL A LA REALIDAD**  
En un tiempo record, el Bugatti ha pasado de la mente de Marcelo Gandini a la realidad de un coche capaz de rodar. La aparición oficial, el próximo 15 de septiembre.

BUGATTI 110

## UN DOCE CILINDROS DE LUJO

Lo primero que salió a la luz del Bugatti del Siglo XXI, fue su motor, que desde su primera aparición ha sido objeto de una tenaz investigación para conseguir un mecanismo perfecto. Desde sus inicios este motor ha sido concebido para desarrollar una potencia salvaje de 750 caballos, aunque finalmente parece que la potencia con la cual saldrá a la calle es de unos 550 caballos. Con estas especificaciones ha rodado el primer coche de preserie y a juzgar por las primeras impresiones, parecen más que suficientes.

Se trata de un doce cilindros en V con dos culatas de cinco válvulas por cilindro. La capacidad del motor es de 3,5 litros, pero la potencia sube vertiginosamente gracias a la sobrealimentación de los cuatro turbocompresores.

En el banco se ha sometido al motor a los ensayos más duros y hasta la fecha los resultados son satisfactorios, por lo que no hay el más mínimo temor en cuanto a la fiabilidad de un motor que desarrolla una potencia tal. La única pega que se ha dejado entrever en las primeras pruebas, es la necesidad de un mantenimiento más frecuente que en otros motores, fundamentalmente debido a la sobrealimentación de los cuatro turbocompresores.

El fenomenal rendimiento del motor obliga a una refrigeración muy estudiada, por lo que ha sido necesario recurrir a los voluminosos extractores que caracterizan la parte posterior del coche.

encontrado con lo más difícil ya resuelto. En el apartado técnico también ha habido bajas. Sin duda la más relevante ha sido la de Marcelo Gandini, a cuya imaginación y genialidad se deben las líneas maestras del Bugatti, aunque su sustituto, Nicola Materazzi ha realizado una gran labor, dirigida hacia la racionalización del coche, para que verdaderamente pueda ser utilizado por la calle. Cuando Materazzi se hizo cargo del proyecto, siguió las pautas de Gandini, pero aportó su experiencia en modelos que ya ruedan como el Ferrari GTO o el F-40, en cuyos proyectos ha tenido un gran protagonismo. En este aspecto hay que decir que después de las primeras vueltas, su conductor, Jean Philippe Vittecoq, aseguró que se podría volver rodando tranquilamente a la fábrica, incluso a través de tráfico congestionado.

La otra duda que presidía el ambiente fue despejada por el propio Materazzi después de cambiar algunas impresiones con el piloto probador, ha declarado que no es nada descabellado pensar que en un futuro no muy lejano vuelva a haber un Bugatti de competición, como en los viejos tiempos.

Aunque lo más llamativo de todo este proyecto es el coche en sí, no hay que olvidar que las instalaciones del centro técnico y las plantas de fabricación también han salido de la nada y también requieren de un cierto tiempo de rodaje y puesta a punto. Todo parece indicar que el calendario se va a cumplir; en septiembre de este año se podrá iniciar la producción a un ritmo de 150 unidades al año.

Victor Piccione



**CORAZON DE LEON**  
El motor del Bugatti es una verdadera joya de la técnica. Su límite está en 750 caballos.

# Las Buenas Noticias de Mercedes en 1991 vienen en serie.



## Nuevos Precios. Nuevos Equipamientos de Serie Mercedes-Benz 1991.

Mercedes-Benz le ofrece en 1991 nuevos equipamientos de serie, ajustando los precios al nivel más competitivo del mercado. Aquí tiene ejemplos de equipamiento y precios:

### CLASE 200-300 DESDE 4.300.000 PTAS.

Aire acondicionado • ABS • Servodirección • 5 velocidades • 2 elevallas eléctricas • Bloqueo central de cerraduras • Espejo exterior derecho calefactable • 5 cinturones de seguridad • Cristales tintados • Luneta térmica • Catalizador en versiones de gasolina de más de 2 litros • Faros antiniebla traseros y delanteros.

### CLASE 190 DESDE 3.856.000 PTAS.

A partir del 190 E 2.0:

ABS • Bloqueo central de cerraduras • Faros antiniebla traseros y delanteros • 5 velocidades • Servodirección • Espejo exterior derecho calefactable • 5 cinturones de seguridad • Luneta térmica • Cristales tintados • Catalizador en versión gasolina de más de 2 litros.

### MERCEDES 190 E 1.8 DESDE 2.990.000 PTAS.

Ahora los Mercedes están más cerca de usted.

Vea los nuevos equipamientos de serie en su Concesionario Oficial Mercedes-Benz.

IVA y Transporte incluido. Precios recomendados para Península y Baleares.



Mercedes-Benz



# Comfort Diesel.



## Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el más extremado confort. En todos los modelos Diesel de Renault no perderás ni un centímetro cuadrado de comodidad y espacio. Ni un sólo detalle de placer interior.

Hacía falta ser mucho más generosos en el equipamiento de un Diesel, cuando se conocen todos los secretos de un gran coche. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel, sin privarte de todos los detalles que prefieres para sentir el confort más atractivo. Relájate. Se rueda en Renault Diesel.

**Renault 21 Diesel. 5 Puertas, Tricuerpo y Nevada.**  
3 versiones: GTD 74 CV, 2.068 c.c., consumo 4,5 l\* • Velocidad máxima: 170 Km/h. • TURBO D y TURBO DX: 88 CV, 2.068 c.c., consumo 5,0 l\* • Velocidad máxima: 177 Km/h.  
Consumos y velocidades correspondientes al Renault 21 Cinco Puertas y Tricuerpo.

**Renault 19 Diesel. 5 Puertas y Chamade.**  
3 versiones: TD - GTD - TDE • 65 CV, 1.870 c.c., consumo 4,6 l\* • Velocidad máxima: 161 Km/h. • El más alto nivel de equipamiento.

**Renault Clio Diesel. 3 y 5 Puertas.**  
3 versiones: RL - RN - RT • 65 CV, 1.870 c.c., consumo 4,1 l\* • Velocidad máxima: 161 Km/h. • Mayor potencia en el segmento.

\* Cada 100 Km. a 90 Km/h.

*Este mes Renault te ofrece importantes ofertas personalizadas para toda su gama Diesel.*

**RENAULT**  
*El placer de vivir  
en Diesel.*

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones RENAULT a su Servicio. RENAULT recomienda lubricantes elf



MADRID

**CITROEN BX GTI**, a la venta en Cova Venecia, calle Ferrocarril número 39. El Citroën es de color gris y se matriculó en el año 88. Desde ese año ha recorrido 40.000 kilómetros. El precio de venta es de 1.300.000 ptas, aunque si se financia a 5 años se pagan 34.800 ptas. Cova Venecia regala con el coche 1 año de seguro



**ROVER 216 EFI**. También en Cova Venecia. El Rover cuenta con un completo equipamiento en el que destacan el aire acondicionado y la dirección asistida. Se matriculó en 1989 y sólo tiene 23 000 kilómetros. El precio de venta es de 1.300.000 pesetas y cuenta con un año de seguro

**PEUGEOT 205 GTX**. Es la última oferta de Venecia. El Peugeot es de color gris plomo y se matriculó en 1987. Desde ese año se han recorrido con él 47 000 kilómetros. Dispone de radio y se vende en 950 000 pesetas, aunque si se financia a cinco años se pagan 25.400 pesetas al mes. Cova Venecia regala con este coche un seguro de un año.

BARCELONA

**AUSTIN HEALY SPRITE**. Un clásico a la venta en Mobil Kultur, calle Vilaros número 3. El Healey es del año 60 y es de color verde. Cuenta con portaequipajes de maletas, radio, dos capotas y hard-top. Este modelo se comercializa en 950.000 pesetas



**FIAT UNO 60 S**. También en Mobil Kultur. El Fiat fue matriculado en 1987 y su indicador marca 40.000 kilómetros. La garantía con que cuenta este modelo es de un año y como extra más destacable cuenta con radiocassette. El precio de venta es de 675.000 pesetas

**MERCEDES 350 SLC**. Otro clásico a la venta en Mobil Kultur. El Mercedes es de color verde y cuenta con un tapizado en piel. Dispone de radiocassette, antena automática, dirección asistida... Los kilómetros recorridos son 60.000 y el precio en que se vende es de 2.000.000 de pesetas

## EL MERCADO EN ENERO OTRA CATASTROFE

LOS EJOS de mejorar, el mercado español de automoción ha vuelto a registrar en el pasado mes de enero un resultado calificado de «catastrófico» por el propio sector. En efecto, y tal y como adelantamos la pasada semana, las ventas totales de automóviles ascendieron a 65.975 unidades, cifra que representa un retroceso del 20,46 por ciento respecto al mismo periodo del pasado año en que se vendieron 82.942 unidades. Para las marcas nacionales agrupadas en ANFAC la caída fue del 22,33 por ciento, mientras que para las de ANIACAM -los importadores- fue del 9,02 por ciento.

Sólo se salvó de la quema Fasa-Renault que como se puede apreciar en el cuadro adjunto vio crecer sus ventas en un 10,41 por ciento, consiguiendo hacerse con el 22,88 por ciento del mercado tras alcanzar unas ventas de 13.860 unidades. El Renault Clio se ha convertido en el nuevo líder del mercado español con 5.341 unidades vendidas, lo que supone una penetración del 8,1 por ciento del total de ventas, mientras que el Renault 19, segundo tras el Clio, también es líder en su segmento con la cantidad de 4.903 unidades y una penetración del 7,43 por ciento.

El resto, como se ve, ha acrecentado su mala racha respecto al cierre del pasado ejercicio. El grupo PSA registra una baja global del 33,55 por ciento (10.871 coches vendidos), debido a la caída de un 33,58 por ciento en Citroën (4.371 vehículos) y del 33,30 por ciento, de

Peugeot-Talbot (6.491 vehículos); Ford, con unas ventas de 8.686 unidades, retrocede un 27 por ciento; Opel, con 8.037 vehículos, cede casi un 40 por ciento, y el grupo Seat-Volkswagen-Audi, con un total de 11.880 unidades, cae cerca de un 20 por ciento, con un retroceso en la marca Seat de un 32,97 por ciento después de vender en enero 4.918 vehículos.

En el capítulo impor-

tador, al que también le han llegado los resultados negativos, destaca el retroceso del grupo Fiat, con un 26 por ciento menos de ventas tras colocar en el mercado 4.971 vehículos. A resaltar la caída de Alfa Romeo, con prácticamente un 40 por ciento menos de ventas y del 25 por ciento en la propia Fiat, que sólo ha conseguido vender 3.343 unidades. BMW, con un 16 por ciento de retroceso tras unas ventas de 1.046 unidades,



### VENTAS TOTALES EN ENERO

	ENERO 91	ENERO 90	% 91-90
CITROEN	4.371	6.581	-33,58
PEUGEOT	6.491	9.731	-33,30
GRUPO PSA	10.871	16.359	-33,55
FASA-RENAULT	13.860	12.553	+10,41
FORD	8.686	12.030	-27,80
OPEL	8.037	13.392	-39,99
SEAT	4.918	7.337	-32,97
VOLKSWAGEN	5.818	6.061	-4,01
AUDI	1.144	1.414	-19,09
GRUPO SEAT-VW-AUDI	11.880	14.812	-19,79
MERCEDES	1.049	1.290	-18,68
NISSAN	910	659	+38,09
SUZUKI	55	167	-67,07
ALFA ROMEO	676	1.119	-39,59
FIAT	3.343	4.453	-24,93
LANCIA	952	1.184	-19,93
GRUPO FIAT	4.971	6.761	-26,40
BMW	1.046	1.247	-16,12
PORSCHE	38	43	-11,63
ROVER	1.238	1.199	+3,25
SAAB	118	94	+25,53
VOLVO	626	469	+33,48
IMPORTADOS JAPON	2.441	1.699	+43,67
IMPORTADOS DEL ESTE	576	518	+11,20
TOTAL MERCADO	65.975	82.942	-20,46



también sufre el efecto de la crisis mientras que el resto de las marcas capean el temporal, de momento. Tal es el caso de Rover, que ve crecer sus ventas un 3,25 por ciento mientras que los crecimientos de Saab y Volvo son de un 25,53 y un 33,48 por ciento, respectivamente. No hay que perder de vista las 2.441 unidades importadas de Japón, capítulo que crece un 43 por ciento, y el mantenimiento de las compras realizadas en los países del Este europeo, con un aumento en el periodo analizado del 11,20 por ciento.

En el aspecto importador hay que señalar que durante enero las ventas de turismos alcanzaron las 27.258 unidades, de las que a las empresas agrupadas en ANIACAM corresponden 10.627 unidades. Pese a la reducción citada del 9,02 por ciento, su participación en el mercado doméstico español ha llegado en enero al 41,3 por ciento.

En las dos asociaciones del sector -ANFAC y ANIACAM- se destaca el impacto psicológico producido por la Guerra del Golfo en los potenciales compradores de automóviles, además de los factores «casi coyunturales» que vienen denunciando desde hace tiempo: restricciones moneta-

rias, alto precio del dinero y el disparatado tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido, sobre todo a los modelos más modestos del mercado. Todo ello significa que la desaceleración del mercado no sólo mantiene la tendencia del pasado año, sino que se está agravando sin que las circunstancias actuales permitan vislumbrar un cambio en esta evolución al menos en el primer semestre del actual ejercicio.

Lo más grave del caso es que la exportación de turismos, la clásica válvula de escape del sector español de automoción, está comenzando a sufrir en sus propias carnes esta crisis generalizada. Hay que recordar que en el pasado año se destinó a los mercados exteriores más del 60 por ciento del total de coches fabricados en nuestro país. Estas ventas, que crecieron un 15 por ciento, sirvieron para compensar la caída del mercado doméstico y permitieron cerrar el año con un pequeño aumento -pero aumento al fin- de la producción.

Ahora las tornas han cambiado y ya se comienza a hablar de un retroceso global de la producción. Las exportaciones crecieron entre enero y agosto del pasado año casi un 20 por ciento, mientras que en diciembre último el in-

cremento fue de tan sólo un 9 por ciento, mientras que los primeros indicios oficiosos apuntan a una estabilización en lo que va de año. Y es que en Europa las cosas tampoco marchan bien como lo demuestra el hecho de que el mercado británico cayera un 12 por ciento en el pasado año, mientras que la disminución en el italiano era de un 1 por ciento.

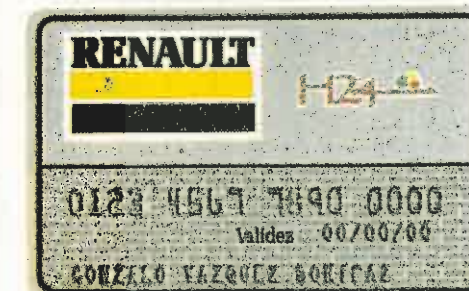
En Francia y Países Bajos el crecimiento oscilaba entre el 1,5 y el 0,9 por ciento respectivamente, mientras que sólo el mercado alemán demostraba una cierta pujanza, con un crecimiento del 8 por ciento, y ello gracias a las ventas registradas en los cinco «lander» que conformaban la ya desaparecida República Democrática Alemana.

El sector, en su conjunto, ha vuelto a repetir la necesidad de que «todos los agentes implicados en esta actividad económica aúnen esfuerzos para aplicar medidas, cada vez más urgentes, que permitan reactivar el mercado». En este sentido, se pide a la Administración «que tome conciencia de la verdadera magnitud de la crisis que padece el sector para adoptar las soluciones necesarias».

Raúl R. Sáez

## EXITO DE LA TARJETA RENAULT

DURANTE el pasado ejercicio la Tarjeta que Renault comercializó ha cosechado un rotundo éxito. En este año se comercializaron más de 41.000 tarjetas, lo que supone una penetración del 20 por ciento. Esta tarjeta ofrece a sus poseedores la ampliación de la garantía de un vehículo nuevo hasta cinco años o 100.000 kilómetros, la prolongación del servicio de asistencia en el mismo periodo, la posibilidad del pago en más de 1.500 gasolineras adheridas al servicio H24. Además esta tarjeta permite pagar en la totalidad de la red Renault nacional.



## COVA NUEVA JUNTA

DURANTE la celebración de la Asamblea General Extraordinaria de la Cooperativa de Vendedores de Automóviles (COVA) se procedió a la renovación de la junta gestora. La nueva Junta estará presidida por D. Jesús Manzanares con D. Alfonso Liñan como Vicepresidente y D. Antonio Peña y D. Juan José Rodríguez como secretario y tesorero respectivamente.

## CITROËN NUEVO AX SATISFACTION

CITROËN ha iniciado la comercialización de una nueva serie limitada del AX que recibirá la denominación de Satisfaction. La nueva serie contará con un total de ocho versiones, con potencias que oscilarán entre los 55 y los 85 caballos. Así mismo se va a comercializar una versión diésel con 53 caballos de potencia. Los precios irán desde 1.040.000 pesetas, hasta 1.361.630 que costará el modelo más potente.





NUEVOS MERCEDES SERIE S

# GRAN CLASE

Hacer unos coches así sería el sueño de cualquier marca norteamericana o japonesa. Los nuevos Mercedes incorporan la tecnología más avanzada, pero además tienen una clase inimitable.

**L**a nueva gama alta de Daimler Benz, la de los Mercedes Serie S, será presentada en el Salón de Ginebra, que abrirá sus puertas el próximo día 7 de marzo. El espectáculo está, pues, servido para los asistentes a la muestra suiza.

Mercedes ha dado el «do» de pecho con estos coches. No tenía más remedio ante el acoso de BMW, que hace unos años decidió entrar en su terreno y, sobre todo, por el hecho de que los antiguos Serie S aparecieron hace más de once años. Había, por tanto, mucha tecnología que incorporar. Pero la marca de la estrella ha

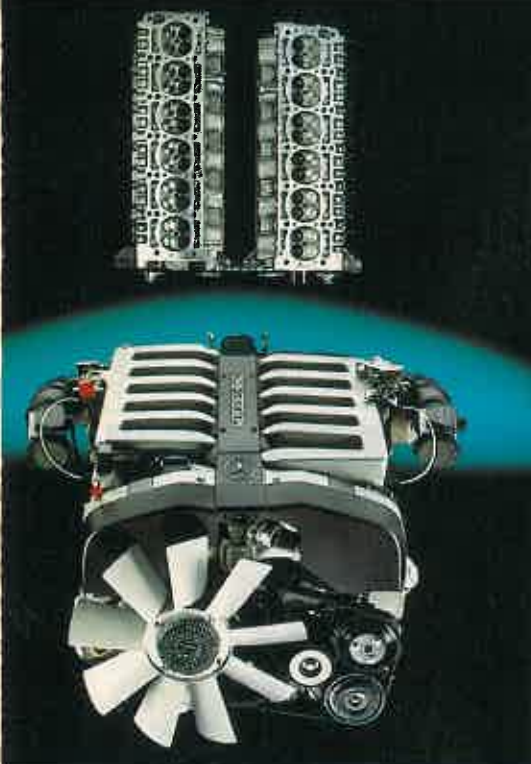
dado un paso más y ha aplicado sorprendentes soluciones en un automóvil que es una auténtica vitrina de lo que se puede hacer en este final del siglo XX.

Exteriormente, la carrocería sigue la tendencia de los modelos intermedios, los 200-300. Es más perfilada y tiene un coeficiente de penetración en el aire (Cx) de 0,31, que sube a 0,32 en el 600 SEL. El habitáculo se ha diseñado con unos nuevos conceptos, en base a dar la mayor comodidad a los pasajeros, sea cual sea su estatura. Por ejemplo, los asientos delanteros tienen infinidad de reglajes, precisamente con esa idea de satisfacer las más diversas anatomías.

La capacidad del maletero es espectacular: 525 litros, frente a los 505 del modelo antiguo. En conjunto, es un coche más capaz. No en vano es más grande, básicamente 9 centímetros más largo. La longitud de la versión normal pasa de 5,02 metros a 5,11, mientras que la versión L de batalla larga, disponible con todas las motorizaciones, pasa de 5,16 a 5,21 metros. La distancia entre ejes ha crecido proporcionalmente: de 2,93 a

**OBRA MAESTRA**

Todos los Mercedes Serie S llevan las culatas de cuatro válvulas por cilindro. En la foto, el motor de 12 cilindros en V. Su potencia son 408 caballos. La velocidad máxima se ha autolimitado voluntariamente a 250 kilómetros hora.



**MÁS AMPLIOS**  
La Serie S ha crecido en tamaño para lograr una mejor capacidad interior. Estos coches son todavía más habitables que sus predecesores. En el volante se puede apreciar el nuevo «airbag» o cojín de aire de seguridad anticollisiones, que es ahora de dimensiones más reducidas.

3,04 en la versión normal y de 3,07 a 3,14 en la versión L de carrocería larga.

Para la mecánica, Mercedes ha explorado en su banco de órganos. Ha utilizado los motores de seis cilindros en línea y de ocho en V, ya conocidos, a los que se añade, ahora en primera, el doce cilindros en V, la última creación, que sube aún más la categoría de es-





tos modelos. Son todos motores de cuatro válvulas por cilindro, con un elaborado sistema de purificación de los gases de escape, alimentados por inyección electrónica y contruidos en aluminio a excepción del seis cilindros, que es de fundición gris. Pese a todo, son coches que se sitúan en torno a las dos toneladas de peso. Por esta razón, se ha optado por diseñar el motor de doce cilindros, que se aproxima a los seis litros de cilindrada, ya que según los técnicos alemanes era una de las soluciones más adecuadas al nivel de prestaciones que busca el conductor de este tipo de automóviles. Son más de 400 caballos de potencia, que hacen del 600

SE / SEL una auténtica fortaleza volante, capaz de acelerar sin complejos frente a los más rápidos Ferrari o Porsche, con poco más de 6 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora.

Frenos de disco, autoventilados los delanteros, con sistema antibloqueo, amortiguadores de gas y el famoso puente trasero de brazos múltiples, deben asegurar un comportamiento ejemplar. Así mismo, la comodidad de los ocupantes quedará a salvo de intempestivos bamboleos, gracias al sistema que limita la inclinación longitudinal de la carrocería en las arrancadas y frenadas más decididas.

Ese nivel de confort que Mercedes

siempre ha considerado como una de las razones de ser de sus modelos, se ha elevado considerablemente con detalles como los cristales dobles, que son aislantes e impiden la formación de vaho. El aire acondicionado dispone de un filtro de polvo, gases, polen e incluso olores. La climatización es individual para los ocupantes de un lado u otro, con control del calor residual. Los cinturones de seguridad son de ajuste automático con dos grados de tensión para que no opriman el cuerpo, etc. En definitiva, los detalles más sutiles pasan a combinarse con la mecánica más avanzada.

Alberto Mallo



FICHA TÉCNICA				
	300 SE	400 SE	500 SE	600 SE
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	8, en V	12, en V
Cilindrada (c.c.)	3.199	4.196	4.973	5.987
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica	Inyec. electrónica
Potencia máxima (Kw) / r.p.m.	231 CV (170)/5.800	286 CV (210)/5.700	326 CV (240)/5.700	408 CV (300)/5.200
Pai máximo (Nm) / r.p.m.	31,6 Mkg (310)/4.100	41,8 Mkg (410)/3.900	48,9 Mkg (480)/3.900	59,1 Mkg (580)/3.800
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios (Nº de marchas)	Manual (5) ó Autom. (4)	Manual (5) ó Autom. (4)	Automática (4)	Automática (4)
<b>DIRECCION</b>				
Sistema	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Diámetro de giro (m)	12,1	12,1	12,1	12,1
<b>FRENOS</b>				
Sistema(Del/Tras) con ABS	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera	Trapecios articulados	Trapecios articulados	Trapecios articulados	Trapecios articulados
Trasera	Brazos múltiples	Brazos múltiples	Brazos múltiples	Brazos múltiples
<b>RUEDAS</b>				
Llantas (pulgadas)	7,5J X 16	7,5J X 16	7,5J X 16	7,5J X 16
Neumáticos	225/60 HR 16	225/60 HR 16	225/60 HR 16	225/60 HR 16
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>				
En orden de marcha (kg)	1.890	1.990	2.000	2.180
Largo/ancho/alto (mm)	5.113/1.886/1.497	5.113/1.886/1.497	5.113/1.886/1.497	5.113/1.886/1.497
Capacidad del depósito (l)	90	90	90	90
<b>PRESTACIONES</b>				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9	7,7	6,7	6,1
Aceleración 1.000 m desde 0 Km/h (s)	29,4	28,0	26,6	25,4
Velocidad Máxima (km/h)	230	250	250	250

**COLOSAL**  
Cinco metros y veintidós centímetros de coche. El nuevo 600 SEL recupera una denominación que hizo historia en la marca alemana en los años sesenta. Para los noventa, su principal argumento es un motor de doce cilindros que capitanea la más avanzada tecnología.



**ENTRE DOS BMW IGUALES  
PUEDE HABER TANTAS DIFERENCIAS  
COMO USTED QUIERA.**



**Sólo hay un placer de conducir: BMW. Y mil formas distintas de disfrutarlo:**

**Accesorios Originales BMW.**

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su

automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión

BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

**Recambios y Accesorios Originales**





# COMO UN HURACAN

RENAULT  
CLIO 16 V



**E**l último deportivo de Renault, el Clio 16V, irrumpirá en el mercado español durante los últimos días de abril con la fuerza de un huracán, con la fuerza de un motor ágil y energético, capaz de liberar sus ciento cuarenta caballos mecánicos en un suspiro, bien combinada con la agresividad

de un precio fuera de cualquier crítica, un precio que se moverá entre 1.850.000 y dos millones de pesetas, en función del equipamiento final.

El Clio 16V es un concentrado de energía pura que alcanza, según datos oficiales, los 212 kilómetros por hora de velocidad punta, que acelera de cero a cien en 7,8 segundos y cubre los mil metros con salida parada en 28,9 segundos, valores

de primera línea capaces de eclipsar a coches con nombres mitológicos y precios escandalosos.

El descendiente más joven de la gama Clio consigue esas marcas espectaculares sin mostrar, en ningún momento, los rasgos de brutalidad que caracterizaban a su predecesor, el R-5 GT Turbo. El Clio 16V es un coche muy manejable con un comportamiento excepcional, un coche fácil

de conducir que no exige las habilidades de un piloto para rodar muy deprisa.

Un tren delantero muy eficaz, que responde de inmediato a las órdenes dadas por la persona sentada al volante; un tren trasero obediente, sin movimientos extraños; unas suspensiones energéticas, que sacrifican ciertas dosis de confort en aras de la efectividad o una dirección precisa y bastante rápida, sobre todo en caso de

montar la servoasistencia, combinan a las mil maravillas con unos frenos contundentes, con cuatro discos que actúan con auténtico poderío, así como con un motor que sube de vueltas con una facilidad prodigiosa y libera todos sus caballos con una facilidad casi desconcertante.

Los Clio 16V juegan fuerte en dos aspectos clave para coches de pretensiones velocistas, juegan fuerte en peso y en

aerodinámica. Arrojan 975 kilos sobre la balanza, utilizan aletas delanteras hechas en un plástico especial que soporta choques de hasta quince kilómetros por hora sin perder su forma inicial. La aerodinámica del Clio 16V también merece elogios. El coeficiente de resistencia al aire es de 0,33. Los Clio 16V llegan con argumentos contundentes.

Angel Marco



PRUEBA

Motor 16



## VIRTUDES

- Motor energético y progresivo
- Nivel de acabado
- Sujeción de asientos

**FORD FIESTA TURBO**  
PRECIO: 2.008.045 PTAS.

- Comportamiento delicado
- Pérdidas de tracción
- Antibloqueo frenos mecánico

## DEFECTOS

## VIRTUDES

- Estabilidad a toda prueba
- Nivel de acabado
- Cambio rápido y preciso

**RENAULT CLIO 16V.**  
PRECIO ESTIMADO 1.925.000

- Recuperaciones lentas
- Mecánica ruidosa en alta
- Suspensión algo incómoda

## DEFECTOS

RENAULT  
CLIO 16 V  
FRENTE A FORD  
FIESTA TURBO

# EL QUE NO CORRE VUELA

Son pocos kilos de coche por un precio bastante elevado, pero estos aparentes utilitarios de andar por casa reservan a sus propietarios algunas emociones que otros vehículos más caros, más potentes y más grandes no son capaces de ofrecer.

**E**SPERADO desde que el primer Clio de Renault pisó suelo español, la versión 16 válvulas, la más deportiva y potente de la gama y del segmento, llega a nuestro país con la fuerza de la novedad y con un gran número de atractivos. Aunque el Clio 16V conserva la estructura y rigidez de chasis de sus hermanos de gama, estaba claro que había que efectuar algunos cambios en la suspensión para que admitiese una conducción más agresiva y ágil. El refuerzo general de todos los elementos de suspensión proporciona al Clio más potente una estabilidad de primera, aspecto que marca las mayores diferencias con su rival más directo, el Ford Fiesta Turbo.

Tras recorrer con el Ford más de mil quinientos kilómetros, de los que más de la mitad estuvieron pasados por agua, se puede decir que el terreno donde mejor se mueve el Fiesta es en las autovías o autopistas uniformes, en las que mantener una velocidad elevada parece no cansarle.

Fuera de ese terreno comienzan a surgir algunas pegadas siempre referidas al comportamiento. El tren delantero digiere mal





la entrega de potencia, transmitiendo al conductor una sensación de inseguridad en las reacciones poco agradable. Pérdida de motricidad en las curvas más cerradas y sensación de flotabilidad en el volante son los mayores problemas con los que se puede encontrar un conductor rícing en el Fiesta Turbo. Por otro lado, cuando se levanta el pie en pleno apoyo es la zaga la que decide escaparse hacia el exterior. En definitiva un tipo de conducción que en el

**ACEITE MIMADO**  
Los tres relojes adicionales del Clio 16V informan al conductor de la presión, temperatura y nivel de aceite. El volante deportivo es muy agradable.



de tortuga. Analizados estos aspectos hay que decir a favor del Fiesta Turbo que cuenta con una mecánica brillantísima.

No cuesta nada encontrarse cara a cara con los 133 caballos de potencia. Un tamaño del turbocompresor muy acertado permite que la entrega de potencia se realice de una manera progresiva y desde pocas revoluciones. Su suavidad de funcionamiento junto con el peculiar y hasta cierto punto atractivo sonido del turbo -en concreto la inercia de éste al dejar de acelerar-, encandila a cualquiera.

Agrada mucho contar con una potencia de reserva utilizable en todo momento, no tener que cambiar de 4º a una marcha inferior para adelantar, sobre todo si circulamos a baja velocidad (60 km/h a 2.100 rpm.) o no tener que deshacernos de la 5º velocidad cuando llega un repecho. Como prueba de la increíble elasticidad, decir que el par máximo se consigue tan sólo a 2.400 revoluciones por minuto.

La mecánica del Clio 16V proporciona un gran rendimiento pero siempre que se superen las 3.000 revoluciones. En baja y sobre todo en recuperaciones, la pereza típica de este tipo de mecánicas no deja que el Clio más potente se muestre tan brillante como cuando la aguja del cuentavueltas se sitúa entre las 4.000 y las 6.500 revoluciones, margen en el que se desata la verdadera personalidad del sustituto del R-5 GT Turbo.

En los interiores se han instalado asientos deportivos, asientos tipo baquet que impiden en los fuertes apoyos que el cuerpo «baile» en el habitáculo. Los Recaro del Fiesta «abrazan» más a conductor y acompañante. Los del Clio, utilizados también en el 19 más deportivo, permiten mayor movilidad pero no sujetan tanto.

Una vez al volante, el conductor del Renault tiene acceso a una información más completa, gracias a los tres relojes de presión, temperatura y nivel de aceite situados en la parte central del salpicadero. En cambio el Ford mantiene la misma estructura en su cuadro de instrumentos, sin reforzar de manera alguna la información referente a los aspectos mecánicos. No nos ha gustado la ubicación de los mandos de elevalunas eléctricos en el Fiesta, en la consola central y algo alejados del volante.

Hay que elogiar sin embargo el diseño de los volantes, con un tacto, grosor, y tamaño excepcionales en ambos modelos. La dirección de serie (suponiendo que en el Clio 16V la asistencia sea opcional) es bastante pesada tanto en el Renault como en el Ford a coche parado por la gran medida de neumáticos, pero mientras que en

FICHA TECNICA		
	FIESTA TURBO	CLIO 16V
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.596	1.764
Arbol de levas	Uno, en cabeza	Dos, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Iny. elect., turbointecool	Iny. elect. y Catalizador
Compresión	8,2 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima (Kw) / r.p.m.	133 CV (98) / 5.500	137 CV (99) / 6.500
Par máximo (Nm) / r.p.m.	18,7 Mkg (183) / 2.400	16,5 Mkg (158) / 4.250
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	9,1 / 13,8 / 20,0	8,6 / 14,5 / 20,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,8 / 33,5	27,7 / 33,7
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera	Cremallera, asist. (Opc.)
Vueltas de volante	3,75	3,6 (Man.) y 3,2 (Asist.)
Diámetro de giro (m)	9,8	11,3
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Discos
Antibloqueo	SCS (Opcional)	Bosch (Opcional)
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semi-independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Aleación (5.5J X 14)	Aleación (6.5 X 15) Op
Neumáticos	185/55 VR 14	185/55 VR 15
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg.)	920	975
Capacidad del depósito de combus.	42	50

Fiesta Turbo queda reservada a unas manos expertas.

No podemos referirnos en los mismos términos al hablar de su oponente, el Clio 16 válvulas. Facilidad de manejo y nobleza, dos palabras con las que se resume todo un comportamiento.

El pequeño deportivo francés lo aguantan todo, incluso en mojado. Es mucho más fácil de conducir en cualquier condición y se puede mantener un ritmo bastante elevado sin ejercitarse demasiado al volante.

Fuera brusquedades y malabarismos, el Clio obedece más a su conductor aunque éste exprima al máximo la mecánica. En agua los comportamientos quedan antes al descubierto y entonces mientras que la tendencia del Renault a subvirar se muestra progresiva cuando se intenta rodar como en seco, sin pérdidas apreciables de tracción, el Fiesta se vuelve intratable al menos mientras que se intenta no ir a paso

**AIRE DEPORTIVO**  
Los asientos y el motor se heredan del 19 16V, una mecánica brillante desde las 3.500 vueltas. Durante nuestra prueba, las condiciones meteorológicas nos impidieron realizar la totalidad de las pruebas habituales. Sin contar que se trataba de una unidad dotada de catalizador.

PRESTACIONES		
	FIESTA T.	CLIO 16V
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	208,3	204,5
<b>ACELERACION</b>		
400 m salida parada (seg.)	15,8	16,2
1.000 m salida parada (seg.)	28,5	29,2
0-100 km/h (seg.)	8,1	8,4
Metros recorridos	131	-
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	17,0	-
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	-
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	30,3	32,4
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	35,0	36,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,2	8,1
Metros recorridos	173	-
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	7,8	14,3
Metros recorridos	221	-





MECANICA	
FIESTA TURBO	1ª Se combina un rendimiento del motor extraordinario con una caja de cambios bastante precisa y unos desarrollos bien adaptados a la mecánica
CLIO 16V	2ª Es otra manera de ver las cosas, otra solución para conseguir 140 caballos perfectamente válida y brillante. También en este caso la mecánica se acompaña de un cambio muy preciso

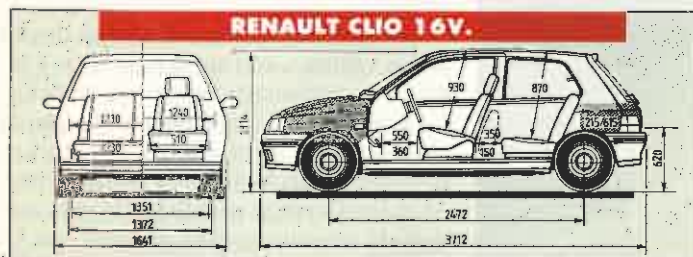
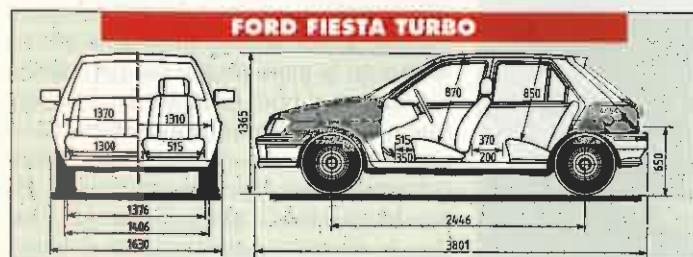
COMPORTAMIENTO	
FIESTA TURBO	2ª El sistema de suspensiones no es capaz de contener la fúria del motor. El comportamiento del coche es demasiado nervioso y su conducción se vuelve delicada por momentos
CLIO 16V	1ª Lo aguanta todo. Tanto en seco como en mojado el comportamiento del Clio 16V no presenta reacciones bruscas. A la hora de subir, ya al límite, lo hace progresivamente

CONFORT	
FIESTA TURBO	1ª Dejando a un lado el sonido algo alto del motor y los rebotes secos de la suspensión, pegas habituales en estos coches, lo cierto es que los asientos sujetan perfectamente
CLIO 16V	1ª Los asientos también son cómodos y sujetan, aunque menos que en el Ford, bien el cuerpo en las zonas más viradas. Ninguno de los dos modelos admite el aire acondicionado

RENDIMIENTO	
FIESTA TURBO	1ª Con menor número de caballos, el Fiesta, gracias a un turbo muy eficaz, es capaz de situarse por delante del Clio en todos los valores
CLIO 16V	2ª El Clio 16V de nuestra comparación contaba con catalizador y un menor número de caballos. Sin embargo sus prestaciones, aunque peores que las del Ford, alcanzan un nivel interesante

CARROCERIA	
FIESTA TURBO	1ª La calidad que Ford proporciona a sus modelos está fuera de toda duda y el Turbo no es una excepción. La habitabilidad del Fiesta es de las mejores del segmento
CLIO 16V	1ª El Clio es de por sí atractivo y lo es mucho más esta versión deportiva. Suficientemente habitable y con una extraordinaria calidad de terminación, el 16V competirá en lo más alto

ECONOMIA	
FIESTA TURBO	1ª Todo parece indicar que el Ford superará en precio al nuevo Renault. Sin embargo el Fiesta Turbo no resulta demasiado gastón mientras que se realicen medias razonables
CLIO 16V	1ª Si se confirman las intenciones de los dirigentes de la marca francesa, el Renault Clio 16V contará con un precio final muy atractivo a base de rebajar el equipamiento a lo básico



el Clio la asistencia al menos se puede disfrutar en opción con sobreprecio, en el Fiesta Turbo esta posibilidad no existe.

En nuestro primer y corto encuentro con el Clio 16V, la dirección asistida nos ha parecido razonable, dotada del tacto suficiente y capaz de trasladar al conductor las sensaciones suficientes para que éste valore en su justa medida los movimientos del coche.

La opción del antibloqueo de frenos

**ALEACION**  
Si se confirma el equipamiento del Clio, los dos modelos contarán con llantas de aleación de serie.



**PLASTIFICADOS**  
Los dos modelos utilizan los elementos plásticos casi sin límites. Es el caso de los faldones traseros que mejoran el coeficiente de penetración.

hay que valorarla positivamente, siempre que el sistema no impida un tipo de conducción más agresiva de lo normal. El ABS Bosch del Clio 16V cumple su cometido acertadamente, aguantando antes de entrar en acción las frenadas más fuertes. Y es en este aspecto donde el Fiesta se encuentra otra vez algo acorralado. El sistema mecánico SCS deja que desear en este modelo ya que alarga la frenada más de la cuenta trasladando poca sensación de seguridad. Casi con seguridad el precio del Clio 16V no superará los dos millones de pesetas con un equipamiento medio, un precio atractivo para un conjunto bastante equilibrado. El Fiesta Turbo no termina de combinar bien sus elementos, una verdadera lástima puesto que ese motor se merece un chasis mucho más brillante. ○

Andrés Mas

Fotos: Alfonso J. Nieto



## RENAULT CLIO BACCARA EXQUISITO

La madera noble que aparece en el cuadro de mandos, un cuadro más amplio y equipado, o en medallones dispuestos sobre los revestimientos de puerta, descubre el estilo exquisito del Renault Clio Baccara, un coche que llama la atención por el cuero que recubre los asientos, el volante o el pomo de la palanca de cambios. La gama Clio Baccara estará disponible en el mercado español a finales del mes de mayo con precios que rondarán los dos millones de pesetas.

Los nuevos Renault Baccara, identificables desde el exterior por sus originales llantas de aleación, por sus faros antiniebla integrados en el paragolpes o por los escudos con una B orgullosa situados en las aletas delanteras, saldrán a la luz en dos versiones diferentes; la primera versión destinada a los conductores de talante más deportivo utilizará el motor de 1,7 litros de cubricaje con 92 caballos de potencia, acoplado a una caja de cambios manual con cinco velocidades, mientras que los usuarios más cómodos podrán recurrir al motor Energy de 1,4 litros de cubricaje con ochenta caballos y provisto de un catalizador, un motor que irá asociado

a un cambio automático con tres marchas. Los Baccara harán gala de un equipamiento espectacular con la dirección asistida y el aire acondicionado servidos en

serie. Las dos únicas opciones serán: el techo practicable y la alarma antirrobo.

Los utilitarios más lujosos de la gama Renault se servirán en cinco colores exclusivos, tres tonos metalizados: gris oscuro Tungsteno, gris claro Iceberg y verde Jade, junto a otros dos tonos nacarados: verde Atlántida y negro. ○

Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto





RENAULT COPA CLIO 1.6 V

# GUERRERO IMPLACABLE

Un interior desnudo, desprovisto de cualquier rastro de tapicería, un asiento de competición impecable, una jaula de seguridad que genera la máxima confianza desde el primer momento y un volante recubierto de cuero son algunos de los elementos que descubren las intenciones del Clio Copa 16V, el coche encargado de tomar el relevo de los R-5 GT Turbo en los pelotones más aguerridos de los circuitos españoles; son elementos que aceleran el ritmo de la respiración, que disparan el nivel de adrenalina vertido en nuestro caudal sanguíneo.

**A**CELERACIONES fulgurantes, estabilidad fabulosa y frenos de primera son los datos distintivos de un guerrero del asfalto, un concentrado de energía pura que castiga los brazos con mucha más contundencia que la sesión de halterofilia más salvaje.

Las apariencias no engañan y el Clio Copa responde con fidelidad a esa imagen de velocista hecho y derecho, de velocista sin concesiones, que llama la atención desde el primer vistazo. Los neumáticos gigantes, las suspensiones rebajadas y los adhesivos chillones ponen la nota picante en una combinación repleta de agresividad. El último modelo de competición puesto a punto por Renault rebosa energía por todos sus poros.

Las primeras vueltas de tanteo a los

mandos del Clio Copa, las primeras vueltas al circuito de Jerez, descubren el verdadero carácter de un misil que avanza en medio de un rugido poderoso. En los instantes iniciales salta a primer plano la fiereza del motor atmosférico, del cuatro cilindros de 1,7 litros de cubicaje coronado por una culata de dieciséis válvulas, de un motor que libera sus ciento cuarenta caballos mecánicos en cuanto se superan las cinco mil revoluciones por minuto; también impresionan: la energía explosiva de los cuatro frenos de disco, que anima a apurar más y más antes de encarar cualquier curva; la precisión de la palanca de cambios, que sólo flaquea cuando el conjunto está demasiado caliente; y la dureza de la dirección, que pone a prueba hasta el último músculo de cada brazo.

El Clio Copa genera un aluvión de sensaciones cuando rueda a buen ritmo por su medio natural, por una pista rápida que incita a jugar con los límites. El aplomo del conjunto en las rectas, cuando se avanza a más de ciento setenta por hora, y en las curvas, sea cual sea su radio, impresiona con toda contundencia; la rigidez del chasis, el buen trabajo de las suspensiones y la eficacia de un «calzado» más que generoso permiten atacar con plena confianza.

Los primeros modelos disponibles en nuestro país, con reglajes básicos más enfocados hacia la seguridad que hacia la eficacia, sorprenden por su forma de aferrarse al asfalto. El tren anterior entra en las curvas con rapidez, sin titubeos, mientras el tren posterior sigue la trayectoria



**DESAFIANTES**  
Los dos Renault Clio 16V muestran sus poderes en la pista de Jerez.





**MUSCULOSO**  
Suspensiones rebajadas y neumáticos generosos, dos factores que generan un comportamiento impecable.

**PUESTO DE MANDO**  
Con todo el sabor de un automóvil de competición.

**RECONFORTANTE**  
La imagen de la jaula de seguridad, cuidada al máximo en todos sus detalles, anima a rodar con alegría.

elegida sin mostrar el menor síntoma de desobediencia. Ese estilo dócil, ideal para un conductor medio, da mucha confianza y anima a aumentar el ritmo; ese equilibrio no sólo permite frenar mucho más tarde, sino acelerar con energía en cuanto se atisba la recta de menor longitud.

Las ruedas directrices del Clio Copa se agarran al asfalto con desesperación y transmiten todos los caballos mecánicos al suelo, sin desperdiciar ni uno sólo con derrapajes inoportunos. Esa adherencia espectacular, característica clave de los Clio, obliga a aferrarse al volante con los cinco sentidos. Cada bache, cada irregularidad, se siente en las muñecas con la intensidad de una descarga eléctrica.

El tren delantero, impresionante por su rapidez de respuestas a la entrada de cualquier curva, se va haciendo más y más pezooso a medida que el coche se aproxima al punto medio del recorrido. El frontal del Clio Copa 16V tiende a salir por la tangente si el conductor no afloja la presión sobre el acelerador; para que las «aguas» vuelvan a su cauce es necesario girar más el volante en el buen sentido o, en última instancia, levantar el pie derecho, medida que será poco seguida por los «furiosos pilotos coperos».

El motor del Clio Copa 16V, un motor ecológico provisto de catalizador de tres vías y alimentado con gasolina sin plomo, seduce por sus subidas fulgurantes de régimen; los ciento cuarenta caballos muestran todo su poderío cuando la aguja del cuentavueeltas ronda las siete mil revoluciones por minuto; empuje que se corta entre las 7.200 y 7.300 rpm., límite máximo para la seguridad mecánica.

Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto



# 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

EMPRESA VENDE:  
JAGUAR XJ 12  
SERIE 1  
VERSION ESPECIAL  
TODOS EXTRAS  
AÑO 87

FORD FIESTA 1.1  
CL AÑO 89  
CUATRO AÑOS  
SEGURIDAD  
MECANICA FORD  
20.000 KMS  
OPORTUNIDAD  
(91) 556 00 40

PARTICULAR VENDE

**R - 9 GTL**

M - GT  
CUATRO FAROS  
ROJO  
PERFECTO ESTADO  
TEL: (91) 556 00 04

## 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 XJ 4.0 Sovereign.  
Furgoneta Chevrolet, 9 plazas (Microbús) completo, extras.

CLASICOS

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

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

TOYOTA SUPRA, por siniestro total, se venden restos en conjunto a partir de la valoración de piezas útiles. Telf.: (94) 639 00 00. Sr. Vivanco, horas oficina, excepto lunes por la mañana.  
NISSAN TERRANO 2.7 TD y 5 puertas. Disponible en Tecnipauto S. L. C/

Rioja, 4. Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62.  
VENDO BMW M 635 CSI 286 CV full equip, negro ceniza impecable. 4.700.000 ptas. Admito coche inferior como parte de pago. Telf.: (911) 22 11 11.  
PORSCHE 944 aire elevalunas, espejos, faldón

**PORSCHE CARRERA 4 MAYO 89 23.000 KM. ROJO. PARTICULAR TEL: (947) 27 62 80**

precioso, año 83. Telf.: (91) 894 51 95 894  
61 13, Juan Antonio. 2.500.000 ptas.  
LANCIA Integrale Delta, enero 1989. Techo y aire acondicionado. 2.550.000 ptas. Noches. Telf.: (93) 204 13 26.  
PORSCHE 930 Turbo 3.3 año 1980, color pla-

ta, todos los extras, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Telf.: 218 88 19, noches.  
KARTS nuevos y usados, monos, botas, etc. Telf.: (93) 692 18 24.  
VENDO R-21 TXE año 88, 55.000 km., aire acondicionado. Llamar noches. Telf.: 307 13 68.

## 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



**AUTOMASER**

Lancia Thema 2.0i, Full Equip, 88	1.400.000
Citroën AX/GT, 80	750.000
Ford Sierra 2.0 Ghia, 86	1.200.000
Opel Kakett GSI, 85	985.000
Ford Escort 1.6 GT, 89	975.000
Fiat Uno TIE, 87	775.000
Peugeot 205 GTI, 87	1.050.000

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



AUTO PEREZ del SUR  
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

POLO COUPE M-JW  
año 89, bastantes  
extras, 850.000 ptas.  
6 meses garantía

Tels.: 690 40 89-690 60 21

**Valderribas Motor S.A.**

C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Tel. 561 48 00. Fax. 561 48 36. 28007 Madrid

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

FINANCIACION  
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION  
REVISADOS Y GARANTIZADOS

**BENEFICIESE!** nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluidos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia) Telf.: (968) 61 21 26. Oficina fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**VENDO** Fórmula Fiat Uno y Karts competición. Telf.: (93) 692 18 24.

**AUDI** 100 CD 5E Full Equip Automático. 590.000 ptas. Impecable. Telf.: (91) 270 83 82.

**COUPE** Mercedes 250 CE, cuero llantas. 1.190.000 ptas. Noches. Telf.: (91) 331 48 48.

**FIAT** Uno 70 SX, techo solar, 2 años. 850.000 ptas. (91) 270 11 18.

**COSWORTH** cuatro puertas año 88. 2.400.000 ptas. Telf.: (965) 30 68 33. Noches.

**VENDO** BMW 320 I, dirección asistida, techo alarma BMW, color gris oscuro metalizado, impecable, 47.000 km., verlo, buen precio. Telf.: 401 46 95. Jesús. Pref. (91).

**PARTICULAR** vende Corvette rojo ZR1 tapizado piel roja, 12.000 km., matrícula extranjera, con toda clase de extras. Telf.: 815 09 84.

**OCASION** particular Mercedes 300 D, moderno, azul metalizado, seminuevo. 2.700.000 ptas. 3 años. Telf.: 739 24 87. Sr. Núñez.

**F. TOME** S.A. Ford Fiesta XR2, año 84, garantía 12 meses. 775.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**F. TOME** S.A. Seat Málaga GLX, año 89, garantía 18 meses. 895.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**F. TOME** S.A. Renault 25 GTX, año 86, garantía 12 meses. 1.100.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**F. TOME** S.A. Opel Ascona 1.6 S, garantía 6 meses. 450.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**SUZUKI** Vitara J1X nuevo, a estrenar, M-LU, impecable, azul metalizado, techo metálico, dirección asistida, elevallas y cierre fabuloso. 1.650.000 ptas. Telf.: (91) 888 04 92.

**BMW** 320 I 3/86, 2 puertas, ordenador, gris metal, techo, radio casete, 4 altavoces, antena eléctrica, espejos, etc. 1.380.000 ptas. ¡Garantía! 80.000 km. Telf.: (96) 584 43 51.

**DE TOMASO** pantera rojo único, 400 HP, ruedas 285/345, impecable. Telf.: (93) 322 03 73.

**LANCIA** Delta Integrale 16V, blanco, B-KS, 24.000 km., techo, alarma con mando a distancia. 2.750.000 ptas. Telf.: (93) 358 76 92. Héctor.

**F. TOME** S.A. Renault 11 TXE a.a., año 86, garantía 12 meses. 775.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**F. TOME** S.A. Seat Ibiza 1500 GXL, año 88, garantía 12 meses. 775.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**RENAULT** 5 TX B-FB perfecto estado. Preinstalación radio, negro, antiniebla. Pasada ITV 93. Telf.: (93) 347 57 98. Contestador automático. Dejar teléfono contacto. Precio a convenir.

**ROLLS** Royce Limousine. Admito como parte Mercedes 560 o similar. Telf.: (91) 814 12 49.

**PEUGEOT** 405 SRI, año 88. 24.000 km. Telf.: 549 64 71.

**MALAGA** inyección, siete meses uso, negro. Telf.: 549 57 88.

**CLASICO** TVR Grantura 1.800 S, gran turismo, 1.800 S del año 66 y Jaguar XJ6 2.8, también del 66, totalmente originales. Telf.: (943) 52 17 35.

**F. TOME** S.A. Citroën BX 19 GT, año 86, garantía 12 meses. 750.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 47 82 00.

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

**F. TOME** S.A. Renault 18 GTD Familiar (precioso), año 83, garantía 6 meses. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Telf.: (91) 747 82 00.

**BMW** Cabrio 320i Baur Semi-Targa 1987, casi nuevo, cuero ABS, servodirección, elevallas, llantas, etc. 2.600.000 ptas. Garantía 12 meses. Admitimos cambio.

**BMW** M-6, impresionante, C.A.N. S.A. Azcona, 62.

**AUDI** Quattro, total equipo impresionante. 2.400.000 ptas. Azcona, 62.

**VW** Golf GTi 16 Válvulas, M-IV, llantas, perfecto estado. Azcona, 62.

**PORSCHE** 911 SC, 3 litros, aire, cuero, llantas, alerón, techo eléctrico, buen estado. 2.900.000 ptas. Admito cambio. Azcona, 62.

**F. Tomé**

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

**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

- 2.0 TURBO 190 CV. 4 WD
- 2.0 TURBO 190 CV.
- 2.0 16V 135 CV.

NUEVO MITSUBISHI  
**ECLIPSE**  
¡YA A LA VENTA!



DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

**IMPORT-DIR S.A.**

C/ Antonio Leyva, 23  
28019 MADRID  
Telf.: 2 69 34 15 - 4 69 78 06  
Fax: 4 69 22 70

BUSCAMOS DISTRIBUIDORES. Interesados escribir a IMPORT - DIR

C/ Antonio Leyva, 23 28019 MADRID

**LANCIA** Delta inyección turbo, 30.000 km., seminuevo, 1988, asientos recaro, aire acondicionado, techo. 1.500.000 ptas. Facilidades, admitimos cambio. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Passat M-LD 16 válvulas, servodirección, etc. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Cabrio 1303, última serie. 1.950.000, negro precioso. Azcona, 62.

**FORD** Escort Cabrio XR3i, capota eléctrica. 2.150.000 ptas. A estrenar, 0 km. Azcona, 62. Admitimos cambio.

**SUBARU** Coupé 1988, todos extras, cuatro ruedas motrices, azul, como

nuevo. Azcona, 62. Telf.: 256 17 17.

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

**BMW** M-3, año 88. 22.000 km. Full. Telf.: 549 57 88.

**AUDI** 200 Quattro. 68.000 km. Todos extras. Telf.: 549 64 71.

**BMW** 633 CSI, año 82, cuero, aire, llantas. Telf.: 549 57 88.

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

**SIERRA** Cosworth. 13.000 km. Telf.: 549 57 88.

**SCORPIO** 2.9 I. Full equipo. 62.000 km. Telf.: 549 64 71.

**MERCEDES** 190-E. 52.000 km., blanco, techo. Telf.: 549 57 88.

**COSWORTH** cuatro puertas año 88. 2.400.000 ptas. Teléfono (965) 30 68 33, noches.

**NISSAN** 200 SX 180 CV 230 KM/H rojo 41.000 km., nuevo, extras: techo,

lavafaros, super hi-fi, Pioneer. 3.000.000 ptas. Alfonso, 8 a 9 noches. Telf. (91) 622 13 63.

**VENDO** BMW 320 I dirección asistida, techo, alarma, BMW 47.000 km. impecable, color gris oscuro, precioso, a toda prueba. 1.750.000 ptas. Telf.: 401 46 95. Jesús.

**BMW** 320 I, 3/86, 2 puertas, ordenador, gris metal, techo, radio-cassete, 4 altavoces, ant. elect., espejos, etc. 1.380.000. ¡Garantía! 80.000 km. Telf. (96) 584 43 51.

**¡ANUNCIASE HOY!**

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 8.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 89.

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

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


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

Nombre y apellidos  
Domicilio  
Teléfono

Firma

**CASTELLANA MOTOR**  
LAS OCASIONES  
MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Pañacoba

**UNA OCASION DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.  
P.º de la Castellana, 278. Telf.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S. A.**

1.190.000 - 3.940.000  
1.900.000 - 4.500.000



# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

**ESTA SEMANA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	88	27.000	460.000	Peugeot 206 GTI a.a.	89	17.000	1.425.000
Seat Ibiza 1.2 GLX	88	30.000	775.000	MG Metro 1.3	89	12.000	825.000
Fiat Uno 46 5 puertas	89	17.000	820.000	Citroën AX GT	89	21.000	990.000
Fiat Tipo 1.4	90	12.000	1.080.000	Citroën AX 14 TRD	89	18.000	890.000
Fiat Slaley 4 x 4 Descapotable	8/90	7.000	850.000	Citroën AX Challenger	90	17.000	790.000
Lancia Thema Turbo IE. Full Equipo	87	53.000	1.750.000	Citroën AX 14 TRR	89	23.000	845.000
Lancia Delta Integrale HF Turbo	89	23.000	2.350.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	90	7.000	890.000
Lancia Y10	88	12.000	745.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	26.000	690.000
Renault Supercinco GT Turbo	88	32.000	975.000	Ford Fiesta 1.4 CLX 5 puertas	90	14.000	990.000
Renault Supercinco GTL 5 puertas	87	31.000	690.000	Ford Escort 1.6 GT	89	20.000	1.080.000
Renault 19 GTS	89	12.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	13.000	1.250.000
Renault 19 Txe a.a. DA	89	23.000	1.475.000	Ford Orion 1.6 Diesel Ghia	88	36.000	990.000
Renault 19 TSE	89	16.000	1.225.000	Ford Orion 1.6 GT	90	10.000	1.180.000
Renault 19 TXI a.a. DA	12/90	4.000	1.725.000	Ford Sierra 2.0 CL	89	28.000	1.190.000
Renault 21 Txe a.a.	88	37.000	1.490.000	Ford Sierra 2.0 i	88	31.000	1.325.000
Renault 21 GTS a.a.	89	28.000	1.350.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia Full	89	20.000	1.850.000
Renault 21 GTS 5 puertas a.a.	90	16.000	1.650.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	65.000	890.000
Renault 21 TI ABS. Llantas	89	19.000	1.725.000	Alfa Romeo 33 1.7 a.a.	89	21.000	1.270.000
Renault 21 GTS Nevada a.a. 7 plazas	87	31.000	1.350.000	Alfa Romeo 33 1.7 i.e. 16 V a.a.	12/90	4.000	1.825.000
Opel Corsa 1.2	89	30.000	745.000	Alfa Romeo 33 1.5	90	13.000	1.125.000
Opel Corsa 1.2	89	18.000	845.000	Alfa Romeo 33 1.3 a.a.	89	21.000	1.125.000
Opel Corsa 1.3 GT	89	36.000	790.000	Volvo 344 a.a.	87	53.000	1.350.000
Opel Corsa 1.4 S 5 puertas	90	7.500	925.000	Volkswagen Golf GTI 16 V 5 p.a.	89	20.000	1.790.000
Opel Kadett 1.3 S 5 puertas	89	17.000	975.000	Volkswagen Golf GTI	89	18.000	1.575.000
Opel Kadett 1.3 S 3 puertas	87	38.000	875.000	Volkswagen Golf GTI 16 V	88	31.000	1.575.000
Opel Kadett 1.6 GLS 3 volumenes	86	45.000	840.000	Volkswagen Golf GTI Cabriolet Quarter	88	27.000	1.725.000

**VENDO** Mercedes 280 SE automático ABS techo eléctrico, color metalizado, ruedas aluminio. Precio 1.500.000 ptas. Telf. (972) 32 43 48, noche. **PARTICULAR VENDE** Corvette rojo ZR1 tapizado piel roja, 12.000 km., matrícula extranjera, con toda clase de extras. Telf. 815 09 84. **OCASION** particular Mercedes 300 D. Moderno azul metalizado seminuevo, 2.700.000, 3 años. Telf. 739 24 87. Sr. Núñez. **SUZUKI** Vitara J LX nuevo a estrenar M-LU impecable azul metalizado techo metálico, dirección asistida, elevalunas y cie-

rre fabuloso. 1.650.000. Telf. (91) 888 04 92. **VENDO** Fórmula Fiat Uno y Karts competición. Telf. (93) 692 18 24. **DE TOMASO** Pantera rojo único 400 HP ruedas 285/343 impecable. Telf. (93) 322 03 73. **VENDO** Buguy competición, mando foto 350.000. Palencia (988) 87 04 53. **MERCEDES** 300 E vende particular. Muchos extras, impecable. V-CE. 3.900.000. Telf. (964) 28 00 56. **MINI** Leyland 1000 LS. Origen, tapicería nueva, impecable. 180.000. Brel y auto. C/ Dracena, 21. Telf. 250 62 91.

**PARTICULAR** vende Alfa 75 2.0 Twing Spark, año 89. 50.000 km., llantas aleación, alarma, muy cuidado. Telf. (93) 889 13 68. **VENDO** BMW M 635 csi 286 cv. Full equipo negro ceniza, impecable. 4.700.000 ptas. Admito inferior como parte de pago. Telf. (91) 22 11 11. Horas oficina. **FIAT** Uno 70 SX. Techo solar, 2 años. 850.000. Telf. (91) 270 11 18. **VW** GOLF GTI 16 válvulas, rojo fuego, 53.000 km., llantas de aleación, equipo Blaupunkt. MHD. Impecable. 1.475.000 precio total Brel y Auto. Telf. 250 62 91.

**CITROËN** BX, año 87, impecable, 47.000 km., único dueño toda prueba, siempre en garaje. **BMW** 528i, total equipado, bien cuidado. Azcona, 62. **AUDI** 100 CD 5e. Full Equipo. Automático. 590.000, impecable. Telf. (91) 270 83 82. **COUPE** Mercedes 250 CE cuero. Llantas. 1.190.000, noches (91) 331 48 48. **VENDO** Lancia Integrale. Acepto cambio inferior. Telf. (953) 25 24 33. **NISSAN** Terreno 2.7 TD 3 puertas disponible en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Telf. (948) 26 27 62. **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 Segura (Murcia). Telf. (968) 61 21 26. Oficina. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta. **PORSCHE** 930 Turbo 3.3, año 1980 color plata, todos los extras, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Telf. 218 88 19, noches. **BMW** 535 i, Full Equip, 88. 3.950.000. Telf. (972) 56 02 38. **BMW** M3, negro. 3.450.000. Telf. (972) 56 02 38. **VW** Golf Turbo diesel, azul tasmania, 70.000 km., año 85, techo equipo. 1.125.000. Telf. 250 62 91. **PORSCHE** 944. Aire, elevalunas, espejos, faldón precioso, año 83. Telf. (91) 894 51 95 / 894 61 13, Juan Antonio. 2.500.000.

**TERRANO** 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas disponible en Tecnipauto S.L. C/Rioja, N.º 4. Pamplona. Telf. (948) 26 27 62. **PORSCHE** 911 S Carrera Targa, año 1967, blanco buen estado. Telf. (943) 45 15 80, comidas precio convenir. **VENDO** neumático Continental 185/60 R14, sin estrenar. Telf. (974) 30 10 22. **PORSCHE** 944 Turbo Cup 88, 250 CV. Full Equip. 5.750.000. Telf. (972) 56 02 38. **LANCIA** Integrale Delta. Enero 1989. Techo y aire acondicionado. 2.550.000 ptas. Noches. Telf. (93) 204 13 26. **MOTOR** 944, turbo 88. Compl. 500.000. Telf. (972) 56 02 38. **TOYOTA** Celica 2.0 GT, 89, muchos extras rojo, impecable, gasolina sin plomo, llamar (956) 48 01 06, noches entre semana. **C.A.N.S.A.** Automoción, coches, motos. **C.A.N.S.A.** Náutica, embarcaciones fibra, neumáticas, concesionario oficial Suzuki. Tomos. Sessa. **C.A.N.S.A.** Muchas oportunidades automóviles. Azcona, 62. Telfs. 255 86 21 y 255 86 22. **PATROL** CORTO 6 c. diesel, color: Top Line: azul plata, B-3143-IF, año 87, 58.000 km., 8 amortiguadores, gas con tirantes, dirección asistida con biela especial competición, diferencial autoblocante en ruedas traseras, defensas especiales delante y detrás, luces anti-niebla y larga distancia, vidrio delantero metacrilato competición, radiocasete, alarma, bandeja trasera, protector dirección a toda prueba, 2.200.000 ptas. Telfs. (93) 351 38 41 y

**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) 658 11 97. FAX: (91) 658 13 60

**DITECNICA**

**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.**







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

**Mickey Thompson**  
PERFORMANCE TIRES

**NEUMATICOS**

Baja belted hp  
Baja belted 4x4

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. **IMPORTADO EN ESPAÑA POR AMR IBERICA, SA.**

Polígono industrial Bufalvent  
C/ Ramón Farguelli, s/n. MANRESA.  
Tel. y Fax: (93) 873 52 50.

352 56 05. Toni (Barcelona). **KADETT** GSi 2L 16 válvulas, B-7717-KN, rojo, 3 puertas, techo solar, dirección asistida, llantas aleación, alarma y cierre centralizado con mando a distancia, radiocasete Blau Punkt a toda prueba, 14.000 km., año 89,

techo 1988, rojo, impecable, aire acondicionado, llantas, 1.470.000 ptas., garantía 18 meses. Azcona, 62. **VOLKSWAGEN** Golf GT 90 CV, único dueño, rojo, 1987, impecable, 1.150.000 ptas., coche interesantísimo por su estado. Azcona, 62.

**LANCIA** Integrale Delta, enero 1989, techo y aire acondicionado. Ptas. 2.550.000. Noches. (93) 204 13 26. **VENDO** Porsche 930 Turbo 3.3, año 1980, color plata, todos los extras, perfecto estado. 4.500.000 ptas. Telf.: 218 88 19. Noches.

**PARTICULAR** vende Alfa 75 2.0 Twin Spark, año 89, km. 50.000. Llantas aleación, alarma, muy cuidado. Telf.: (93) 889 13 68. **TOYOTA** 4-Runner 150 cballos estrenar, equipado lujo. 4 años garantía. 5.500.000. Roberto. (91) 352 12 75.

**FIAT** Uno 70 SX, techo solar, 2 años. 850.000. (91) 270 11 18. **BMW** 328 i, buen estado, muchos extras, precio interesante. Azcona, 62. **TERRANO** 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas, disponible en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, n.º 4, Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62.



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

Julian Camarillo. 7  
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56  
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS  
SABADOS MAÑANA

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

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

Sr. Lozano.  
Teléfono: 327 03 56

2.000.000 ptas. Telfs. (93) 351 38 41 y 352 56 05 (Toni). **BMW** Coupé M-6, total equipado gris delfín. Azcona, 62. **BMW** 320i Cabrio «Baur» 639 00 00. Sr. Vivanco, horas oficina excepto lunes por la mañana. **PORSCHE** 911, 3 litros, super ocasión, aire, cuero, techo, elevalunas, etc., negro metalizado, baratísimo, 2.900.000 ptas. Azcona, 62. **ALFA ROMEO** 33 verde 105 CV, antracita, único dueño, llantas, impecable, libro revisiones, 700.000 ptas., facilidades. Azcona, 62. **LANCIA** Delta HF Turbo i,

**TOYOTA SUPRA** por siniestro total se venden restos en conjunto a partir de la valoración de piezas útiles. Telf. (94) ABS, cuero, servodirección, 1987, precioso, 2.600.000 ptas., garantía 12 meses. Azcona, 62. **VOLKSWAGEN GOLF** GTI M-LV sin estrenar precio interesante. Azcona, 62. **PORSCHE** 944, aire, elevalunas, espejos, faldón, precioso, año 83. Telf.: (91) 894 51 95 / 894 61 13. Juan Antonio. 2.500.000. **ALFA** G.T.V. 2.0, buen estado, 600.000 ptas. Telf.: 534 56 64.

**AUDI** 100 CD 5E. Full Equipe, automático. 590.000, impecable. (91) 270 83 82. **TECHO** alarma BMW 47.000 km. Impecable, color gris oscuro, precioso, a toda prueba. 1.850.000 ptas. Telf.: 401 46 95. Jesús. **VENDO** BMW H 635 csi 288 cv Full Equipe negro ceniza impecable. 4.700.000 ptas. Admito inferior como parte de pago. Telf.: (911) 22 11 11. Horas oficina. **VOLKSWAGEN** Golf GTI año 88, techo, llantas, volante mono, parrilla kahei, cuatro altavoces, amplif., 1.350.000 ptas. Telf.: (91) 738 63 04.

**COMPRO** Nissan King-Cab, precio según estado. Telf.: (96) 352 28 75. **VENDO** Lancia Integrale, acepto cambio inferior. (953) 25 24 33. **NISSAN** Terreno 2.7 TD 3 puertas disponible en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62. **MERCEDES** 300 CE 36.000 km ABS-ASD cuero, techo, color granate. Telf.: (93) 204 23 69. B-KD. **VENDO** Fórmula Fiat Uno y karts competición. Telf.: (93) 692 18 24. **COUPE** Mercedes 250 CE, cuero, llantas. 1.190.000. Noches (91) 331 48 48.

**BUENDIAUTO** Citroën CX 25 GTI serie 2, M-HW. Lancia Thema 2.0 ie, M-HG. Saab 9000i 16V, M-GX. Peugeot 505 GR familiar 7 plazas, MHC. Renault 25 GTX, M-GL. Peugeot 205 SRD a.a., M-HF. Seat Málaga Inyección, M-IM. Audi 200 Turbo (no importado), M-HJ. Peugeot 205 GTI, M-GH. Renault 21 TXE Nevada 7 plazas, M-B. **SAAB** 9000 I, gris metalizado, año 88, extras, perfecto estado, 40.000 km. Telf.: (974) 36 40 05. **ALFA** Romeo Twin Spark, aire, servodirección, etc. M-JV, garantía 18 meses, ilimitada, seminuevo, buen precio. Azcona, 62.



**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!



**NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900**

- NO LIMITE SU NEGOCIO AL DESPACHO, Y
- OPERE DESDE CUALQUIER LUGAR
- CUANDO VD. COMIENZA UNA GESTION, OTROS YA LA HAN TERMINADO

Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo

- SIN INSTALACION
  - SIN INTERFERENCIAS
  - LINEA INMEDIATA
- DESDE 191.000 PTAS.  
SIN IVA



INSTAL  
AUTO

Kits Manos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line.

Miguel Aracil 66 P. de Gracia n.º 7, 4.º  
Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 35 35/36 76  
Fax: 373 84 66 Fax: 318 34 23  
28035 Madrid 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES *Hotline*

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

- Lamborghini Diablo-Nuevo
- Ferrari 328 GTS Nuevo
- Ferrari 348 TB/TS-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo-Ocasión
- Honda NS X-Nuevo
- Mercedes 500 SL/300 sl 24v. Nuevos
- Mercedes 190 E 16-evolución II
- Mercedes 500 E-Nuevo
- Porsche 964 Turbo-Nuevo
- BMW 850 (6 velocidades)

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



**GARCIA PROLOG**  
Automoviles

Marca y modelo	Año	Marca y Modelo	Año
Audi 100 2.2 Avant (baratísimo)	86	Nissan Sunny 4x4	87
Alfa 33 1.5	87	Renault 11 GTL	86
Audi 100 CD	87	Renault R 18 GTD	82
Alfa Romeo 75 2.0 Twin Spark	89	Renault R 12 TL	86
Alfa Romeo 33 1.7	87	Renault R 5 GT Turbo	88
BMW 325 i a.a.	87	Renault R 5 GT Turbo	88
BMW 635 CSI 31.000 km	86	Opel Corsa	89
Citroën BX GTI 16 V	88	Peugeot 205 XR	87
Citroën C 15 D Combi	87	Peugeot 205 GTX	88
Citroën CX TRD Serie II	88	Fiat Uno Turbo IE	86
Citroën AX GT	88	Fiat Panda 4x4	90
Fiat Regata 70 S	88	Suzuki SJ 410	88
Ford XR2	86	Volvo 360 GLE	87
Ford Escort XR 3 Cabrio	87	Volkswagen Santana GX 5	88
Ford Escorpio 2.9 Ghia	88	Volkswagen GOLF GTI a.a. Tacho	88
Mercedes 300 Tc Full	87	Volkswagen Golf GTI 16 V	88
Mercedes Benz 190 E ABS Tech	88	Furgoneta Ebro 275	85
MG Metro Turbo	85		

COMPRAS

Si tiene su vehículo de importación, nacional, todo terreno, furgoneta o placa turística en buen estado se lo pagamos. El mejor precio del mercado al contado.

Juan Alvarez Mandizabal, 38  
28008 MADRID

Teléfono: 54 1 00 36  
35 1 88 81  
Teléfono: 54 1 97 10

**PARTICULAR**

Mercedes 300 D Caja 123, año 1982, blanco, perfecto estado, con alarma conectada a cierre centralizado, enganche remolque 1.200.000 ptas. Tel. 581 12 41, horas oficina y 573 15 20, noches.

**NISSAN** Bluebird GTI 1.8 Turbo Berlina, automóvil seminuevo sólo 28.000 km, bien cuidado, completo de extras, M-KB. 1.750.000, facilidades. Azcona, 62.

**MERCEDES** 190-E, 52.000 km, blanco, techo, 549 64 71. **C-15** Diesel Club, año 89, blanca, 22.000 km. 549 64 71.

**MALAGA** Inyección, siete meses uso, negro. 549 75 88.

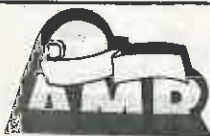
**BMW** Cabrio Baur (semi-targa-cabrio) 320i, servodirección, ABS, cuero, llantas, impecable estado, garantía 12 meses, blanco ¡¡¡precioso!!!, admitimos cambio. Azcona, 62.

**FORMULA CLUB BUSCA,**  
para estructurar su equipo en España:

— 1 MECANICO DE COMPETICION de 25 a 30 años. Experiencia en monoplazas, dispuesto a viajar. Preferible conocimiento de francés, con permiso de conducir camiones articulados C1 y C2. Condiciones a convenir.

— 1 ASISTENTE de 18 a 20 años, buen nivel cultural, conocimiento de inglés y francés, dispuesto a viajar y con carnet de conducir. Condiciones a convenir.

Mandar carta y foto a **FORMULA CLUB Torre Picasso, planta 19, Modulo A, MADRID, antes del 28 de febrero de 1991.**



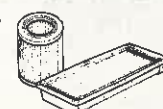
**devil**  
TODO PARA LA COMPETICION

**PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO**

Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.



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



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





CONSULTOR DE PLANETA-AGOSTINI

La última novedad editorial de Planeta-Agostini se llama «Consultor». Es ésta una obra de consulta que facilita el camino para resolver cualquier problema sobre impuestos, alquileres, trámites judiciales, créditos, hipotecas, contratos, operaciones bancarias, vehículos, turismo...

Consultor se publica en 80 fascículos semanales. Contiene 1.100 fichas temáticas distribuidas en 21 secciones y la clave de su éxito, aparte de los temas de indudable interés, es su facilidad de manejo y localización de cualquier cuestión.



ELF CON J.J. COBAS

La empresa Elf Lubricantes ha firmado un contrato con el piloto Luis Pérez-Sala y J.J. Cobas para la formación de un equipo de Fórmula Renault que participará en el recién creado Campeonato de España de 1991.

Luis Pérez-Sala asumirá la dirección deportiva del equipo Elf, que estará compuesto por dos pilotos, responsabilizándose el ingeniero catalán, J.J. Cobas, de la dirección técnica de dicho proyecto.

UNION BOSCH-FEMSA

Se ha constituido recientemente la sociedad Robert Bosch, S.A., empresa surgida como consecuencia de la fusión de la Fábrica Española Magnetos, S.A. (FEMSA), y Robert Bosch Comercial Española, S.A.

Con este acuerdo, el grupo Bosch apuesta por el reforzamiento de sus actividades en nuestro país, de cara a mejorar la competitividad ante la próxima entrada en vigor del Mercado Unico Europeo.



PIONEER KEH - M 7000 B

ALTA POTENCIA

La sofisticación de los equipos de radiocassette para el automóvil está llegando a cotas difícilmente superables, sin embargo tras cada nuevo e impresionante modelo aparece uno aún más perfecto e impactante. La gama KEH de Pioneer tiene su más alta cota en el modelo 7000 B, un radiocassette con las máximas prestaciones y amplificador de 4x25 vatios de potencia incorporado. Además es totalmente compatible con el sistema de CD múltiple.

El cassette ofrece unas magníficas prestaciones con unas características técnicas que podríamos resumir en su cabezal SLX de doble acanalamiento, Dolby B y CNR para una mejor reproducción del sonido, control Full Logic Autoreverse y función útil de intercepción de radio.

Además posee un sistema para control de equipos con múltiples altavoces, a su criterio mediante un Fader seleccionable y a la salida de Preout. Además incluye un mando a distancia por infrarrojos y iluminación dual conmutable verde/naranja.

El sintonizador del M 7000 B y de todos los aparatos de la serie KEH, incorpora el sistema RDS (Sistema de Datos de Radio) que proporciona una multiplicidad de servicios de información y de sintonización automática. Este sistema RDS funciona con una señal digital inaudible que

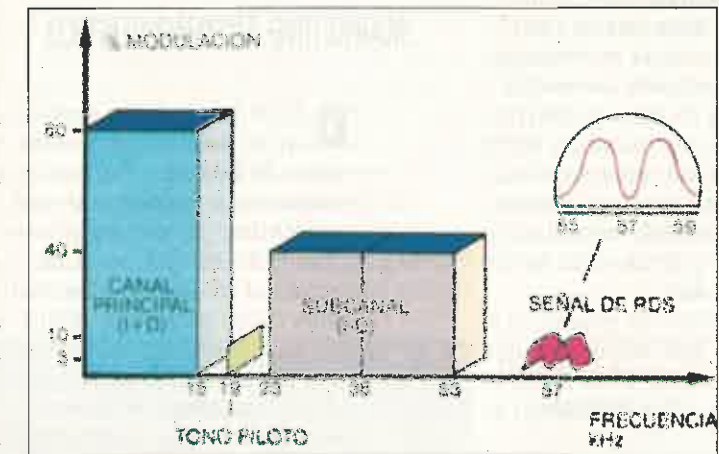
se superpone a la transmisión FM normal. Esta señal mejora la recepción y permite recibir informaciones sobre el tráfico.

El sistema, que ya ha sido adoptado por las principales emisoras de FM europeas, funciona de la siguiente manera: La función de seguimiento de cadena del sintonizador RDS busca constantemente las fuentes emisoras más potentes y resintoniza automáticamente el sintonizador a medida que se acerca a otra zona de radiodifusión.

La siguiente función de este sistema, Display de Nombre de cadena indica en todo momento el nombre de la emisora que se está escuchando.

Además el sistema cuenta con la función de Información de Tráfico que recoge los parámetros sobre las vicisitudes del tráfico y las meteorológicas transmitiendo automáticamente el mensaje sobre la música que se esté escuchando, esta función está en servicio incluso con el volumen a cero.

Las altas prestaciones de este sintonizador incluye 24 presintonías, búsqueda automática de emisoras preseleccionadas y memorización de las mejores emisoras. F.C.



**NUEVA SERIE KEH**  
El sintonizador incluye el sistema RDS que superpone los mensajes a la señal de FM y Display con el nombre de la emisora sintonizada.

Motor 16  
Suscribase a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.



Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Apróvese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de 12.480 ptas. deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficio del 20% de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
- Giro Postal Nº \_\_\_\_\_ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid.

Dirección \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tfn. \_\_\_\_\_

Prede suscripción Motor 16

España	13.520	Portugal	14.378 ptas	América	21.216
		Europa	16.848 ptas	Resto del mundo	24.856



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.



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



KX 500 R





## COPA GILERA

**H**ACE unos meses me compré una Gilera SP-01 y me enteré de que esta marca celebra una Copa de promoción. Me gustaría que me proporcionasen el calendario, así como los requisitos necesarios para tomar parte en la misma.

**Raul Pérez**  
Madrid

R.- Gilera organiza por segundo año la Copa monomarca en colaboración con la Real Federación Motociclista Española. En esta copa habrá dos categorías: debutantes, en la que se podrán inscribir 108 pilotos y la categoría de expertos en la que tomarán parte 50 pilotos.

Los debutantes necesitarán en primer lugar una de estas licencias: Licencia de Velocidad de la Federación, Juvenil B ó Junior 1º y 2º año y podrán participar pilotos nacidos a partir del año 68. Los pilotos considerados como expertos necesitarán la licencia de Velocidad Junior, 1º, 2º y 3º año y Senior sin límite de edad.

El calendario de pruebas es el siguiente: 3 de marzo Calafat, 6 de junio Jarama, 22 de noviembre Jerez y 17 de diciembre Cataluña.

## POLICIAS PASOTAS

**E**N un tiempo en el que los responsables de tráfico del Ayuntamiento de Madrid están acometiendo una política de sanciones, restricciones y control sobre los conductores creo que estas insignes mentes deberían proceder a revisar el fun-

cionamiento de las personas sobre las que se supone que cae la responsabilidad de velar por el cumplimiento y el buen funcionamiento del tráfico en nuestra ciudad. Me refiero a la Policía Municipal. Un cuerpo en el que muchos de sus integrantes han caído ya en un pasotismo impresionante. Y es que no resulta difícil ver a las patrullas montadas en sus flamantes R-19 obstaculizando el tráfico y desentendiéndose de las aglomeraciones y atascos o cuando están parados dirigiendo la circulación y ven acercarse un ciclomotor con dos pasajeros volviendo la cabeza para evitarse complicaciones. Eso sí, cumplen con el código a rajatabla y cuando se comete una pequeña infracción, que en muchos casos no implica ningún tipo de riesgo, estos señores se muestran inflexibles y sancionan de acuerdo a la ley. Una ley que tiene muchas interpretaciones y que, desde luego, sólo aplican con afán sancionador. A ver si se enteran de que su trabajo consiste en hacernos a todos más soportable el desplazarnos por nuestra ciudad.

**F.G.S**  
Madrid

## MARKETING AUTOMOVILISTICO

**D**ESPUES de haber recibido en mi domicilio dos «mensajes» de Renault y Peugeot invitándome a la compra de sus vehículos, yo me pregunto ¿Tan mal están las cosas en el sector del automóvil? ¿Tan mal están como para verse obligados a hacer ese derroche de dinero en busca de la venta directa? Un «cassette» de Renault y tres minirrevistas de Peugeot, con todo lujo tipográfico, incluidos comics y sorteos, me hacen pensar que la industria del automóvil no pasa por su mejor momento. Hemos caído, como leí recientemente en su revista, en la trampa de los detergentes ¡Demasiado bajo, para un producto tan noble! El coche, pienso yo, es más. Para comprarse un coche no basta con la información «partidista»

de un folleto publicitario. En mi caso y como comprador de automóviles en cuatro ocasiones me he fiado siempre de las revistas del motor, que en esencia, son la mejor guía para el que está dispuesto a gastarse una cantidad de dinero tan importante como la que supone una operación de este tipo.

**Roberto Lavilla**  
Madrid

## MATRA MURENA

**H**ACE unas semanas adquirí un Matra Talbot Murena 2.2. Mi problema radica en la falta absoluta de información sobre el mismo, por lo que me pongo en contacto con ustedes para que me proporcionen todos los datos que les sea posible.

**J. Ramón García**  
Valladolid



R.- El Matra Talbot Murena ha sido uno de los deportivos más atractivos fabricado en Francia. El Murena cuenta con un motor central transversal de cuatro cilindros en línea con 2.156 centímetros cúbicos y 118 caballos de potencia. La alimentación corre a cargo de un carburador invertido de doble cuerpo con un embrague de diafragma. La tracción es trasera, mientras que las suspensiones son por ruedas independientes. El Murena dispone de frenos de disco a la cuatro ruedas equipados con servofreno. La dirección es de cremallera y pesa en vacío 1.050 kilogramos. La velocidad máxima que podía alcanzar este coupé era de 195 kilómetros por hora con un consumo de 9,5 litros.

**CON 16 VALVULAS**  
El Rover 216 GTI 16V es la versión más deportiva de la serie 200, con un motor de 130 caballos y una nueva carrocería de tres puertas que, convenientemente adornada, le confiere un carácter deportivo muy fuerte.



**ROVER**  
**216 GTI**  
**16V**

# A 200 POR HORA

**D**ENTRO de unos días, los concesionarios de Rover en España, comenzarán la venta de tres nuevas versiones de la serie 200, en donde la novedad más reseñable es la carrocería de tres puertas que hasta ahora no estaba disponible en estos modelos. Estos tres coches son el Rover 214 Si y los Rover 216 GTI 16V con carrocería de tres y cinco puertas.

La estética agresiva y el carácter deportivo son los ingredientes de estos nuevos modelos. Destaca principalmente la versión de tres puertas del Rover 216 GTI

16V, al que se le ha equipado con el motor de origen Honda que ya utiliza el Concerto. Este propulsor con culata de dieciséis válvulas, 1.590 centímetros cúbicos, doble árbol de levas en cabeza e inyección multipunto, desarrolla una potencia de 130 caballos a 6.800 revoluciones por minuto y es capaz de llevar al Rover 216 GTI a una velocidad punta de 200 por hora y acelerarlo de cero a cien kilómetros por hora en nueve segundos, según datos oficiales.

Exteriormente está realzado con unas llantas de aleación de quince pulgadas de diámetro y un alerón trasero que marcan

el carácter deportivo del modelo, mientras que en el interior se ha incluido un completo equipamiento que deja solamente el aire acondicionado como opción. También las suspensiones y los frenos se han adaptado a las nuevas prestaciones y el sistema antibloqueo de frenos ALB está disponible a un precio opcional de 206.000 pesetas.

El precio de las nuevas versiones es de 1.766.068 pesetas en el Rover 214 Si de tres puertas, 2.411.014 pesetas el 216 GTI 16V de tres puertas y 2.491.013 pesetas esta misma versión con cinco puertas. ○



## FICHA TECNICA

**Motor:** Cuatro cilindros en línea, dieciséis válvulas y doble árbol de levas en cabeza. **Cilindrada:** 1.590 centímetros cúbicos. **Alimentación:** Inyección electrónica multipunto. **Potencia:** 130 CV a 6.800 rpm. **Cambio:** Manual de cinco marchas. **Frenos:** Discos ventilados delante y discos detrás con sistema ALB en opción. **Suspensión:** Independiente en las cuatro ruedas. **Dirección:** Cremallera asistida. **Velocidad máxima:** 200 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 9 segundos. **Consumo a 90 Km/h:** 6,5 litros. **A 120 Km/h:** 8,5 litros. **En ciudad:** 9,9 litros.





**SHOWMAN**  
Emilio Aragón constituye por sí solo todo un espectáculo. También todas sus aficiones tienen un marcado carácter espectacular.

EMILIO ARAGON

## AVENTURA VIP

ENTRE los cerca de cien candidatos a participar en el Camel Trophy del presente año, hubo una cara conocida: conocidísima diríamos, porque lo cierto es que Emilio Aragón se ha convertido en muy pocas semanas en uno de los hombres más populares de este país. Showman, humorista, presentador, cantante, compositor... Emilio, de una familia dedicada por entero al mundo del espectáculo, ha vivido entre candilejas desde que dejó el chupete.

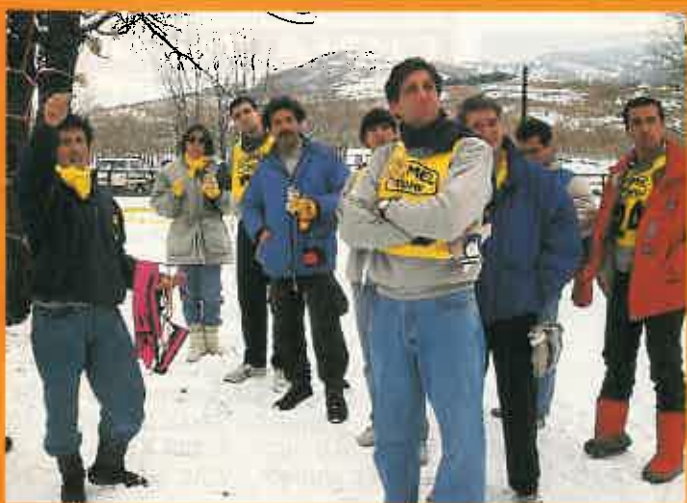
Pocos saben que, además de todo esto, Emilio es un verdadero entusiasta de todo lo que huele a gasolina. Desde que se ini-

ció el Camel Trophy, hace doce años, Emilio ha seguido este certamen con verdadero interés y en esta ocasión, al fin habiendo dado el paso adelante y sacando el tiempo de donde no lo tiene, se ha presentado a la preselección. Con un frío de mil demonios y con la nariz colorada como en sus mejores años de payaso (dicho sea con el mayor respeto y cariño del mundo hacia los payasos), ha llevado a cabo las diferentes pruebas para elegir a los mejores.

Desde muy joven se interesó por las motos. Sus padres le compraron una Montesa Cota 249 con la que llegó a participar en algunas competiciones de trial juvenil.

Según el mismo, no se le daba nada mal. Pero lo dejó pronto, porque se apasionaba por otro deporte, el Beisbol. Con un bate en las manos, a punto estuvo de ser fichado para el equipo que representará a España en las Olimpiadas del 92 (como deporte de exhibición). Como no le seleccionaron, se pasó al fútbol... bueno, la verdad es que compaginaba ambos deportes, llegando a realizar una prueba para el Atlético de Madrid infantil aunque la verdad es que los estudios le impidieron seguir la carrera deportiva.

Unos estudios que le llevan a casi finalizar Aviación Comercial. Le faltan dos asignaturas que espera poder terminar algún día, cuando el tiempo le deje tranquilo. Con los pies en el suelo (alas al margen), decide que la conducción es algo mucho más serio de lo que parece y decide hacer un curso de conducción en la Escuela de Emilio de Villota. Esta experien-



**AMOR POR LA AVENTURA**  
Entre sus amigos incondicionales Emilio cuenta con el apoyo de Miguel de la Cuadra Salcedo. Emilio tuvo serios problemas con el montaje de su rueda.



cia en monoplaça hace que se apasione por el automovilismo como deporte y decida correr en la Copa Renault, pero de nuevo todo se queda en un proyecto.

Y de nuevo el proyecto del Camel Trophy. Emilio no iba en plan figura, sino con la humildad de quien sabe sus limitaciones. Y lo cierto es que lo hizo mucho mejor de lo esperado. Podría incluso haber entrado entre los preseleccionados que irán a Portugal, a la Sierra de la Estrella, pero «se atascó» en el montaje de una rueda.

Comenzó muy bien, pero al final perdió demasiado tiempo. Pero esto era lo de menos. Lo importante fue pasar un rato agradable y divertido en el que Emilio volvió a demostrar su cordialidad, su sentido del humor y su enorme naturalidad. Otra vez será. ○

A. J. Nieto



**MEJOR DE LO QUE SE ESPERABA**  
Emilio estuvo a punto de ser preseleccionado para ir a Portugal.



YAMAHA TDM 850

# CON ESPIRITU EUROPEO

La nueva Yamaha TDM 850 es la primera de una nueva línea de motocicletas que el fabricante japonés quiere implantar. No es una idea revolucionaria, sino que los técnicos de la marca han palpado lo que una gran parte de público quería y se lo han dado. Y lo que es más importante: ese público es el de Europa.

Enviados especiales

José Luis Aznar y José Robledo

**E**N el inmejorable marco de la agreste Fuerteventura hemos podido tomar contacto con la última criatura de la marca de los diapasones: la TDM 850. Es esta una moto de carretera con vocación de pionera puesto que su in-

tención es ser la primera de una nueva línea de productos de dos ruedas. Yamaha ha dado el paso final y ha hecho la moto que muchos hubiesen querido hacer y no podían. Han adaptado una trail al asfalto. Tanto es así que la moto resultante sólo

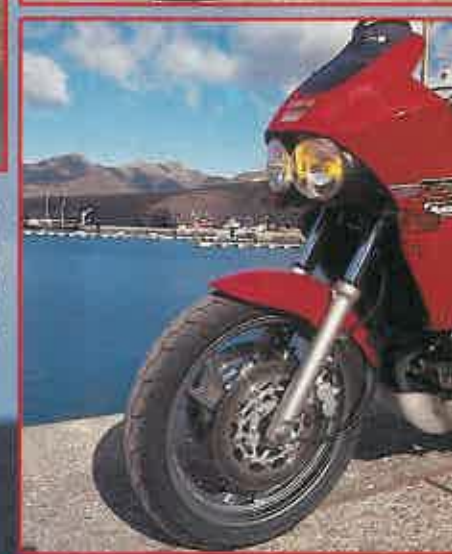
recuerda ligeramente a sus orígenes e incluso en Yamaha hablan de nueva moto, de «new-concept» más que de adaptación.

La génesis de la TDM ha partido de Yamaha Europa que ha sido quien ha trazado las líneas maestras que luego los ingenieros de Japón se han encargado de terminar de pulir. Por ser la base del motor de la Super Ténéré se tiene tendencia a pensar que esta moto es una extrapolación de aquella. Evidentemente muy en el fondo lo es, pero cambian tantas cosas que se puede hablar de novedad absoluta. A partir del citado propulsor se ha trabajado a fondo inyectándole mucha tecnología FZR, es decir de los modelos más «R» de la casa. Para empezar, la culata de este bicilíndrico paralelo de 850 centímetros cúbicos es de diez válvulas, técnica inaugurada en la FZ 750. Dos carburadores Mikuni de 38 milímetros se encargan de alimentarlo, incorpora un mecanismo de contrabalanceo para evitar vibraciones y el cambio de cinco velocidades ha sido cuidadosamente revisado. Con ello tiene una fantástica respuesta a cualquier régimen pudiendo acelerar prácticamente a



menos de dos mil revoluciones y subiendo con fuerza hasta sobrepasar las 8.500 revoluciones. Su curva es plana, con un par fantástico por lo que siempre empuja firme, sin titubeos, sin tirones y tampoco

**CARACTER EUROPEO**  
Con esta Yamaha TDM 850 se ha buscado un nuevo concepto de motocicleta para carretera, mezcla de trail y deportiva. El resultado final ha sido una buena moto rutera.





## FICHA TECNICA

TDM 850	
<b>MOTOR</b>	
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	849
Diámetro X Carrera	89,5 x 67,5
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	4, Mikuni BDSI 38
Encendido	Digital T.C.I.
Compresión	9,2:1
Potencia máxima (1 p.m.)	77/7.500
<b>TRANSMISION</b>	
Primaria/ Secundaria	Engranajes/ Cadena
Caja de cambios	5 velocidades
Embrague	Multidisco en seco
<b>EQUIPO ELECTRICICO</b>	
Batería	12 V/10 AH
Arreglo	Eléctrico
<b>CHASIS</b>	
Tipo	Deltabox
<b>FRENOS</b>	
Delantero	2 discos 298 4 piston
Trasero	1 disco 245 2 piston
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Horquilla telescópica
Trasera	Monoamortiguador
<b>RUEDAS</b>	
Llantas	Aluminio
Neumático delantero	110/80-18 58H
Neumático trasero	180/55-17 69H
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En vacío (kg.)	199
Largo/ancho/alto (mm)	2.225/780/1.260
Capacidad del depósito (l)	18

**UN NUEVO CONCEPTO**  
La TDM se comercializará en dos colores, negro, y bicolor. La dureza de la suspensión puede ser regulada de forma manual mediante un mando ubicado debajo del asiento.

por culpa de la longitud de la horquilla delantera. Si la carretera era muy rápida y de asfalto perfecto, en los apoyos largos pudimos sentir algún baile trasero. Aquí hay que decir que ésta es una moto turística de brillantes prestaciones, pero no una moto para correr rallyes de asfalto. Las suspensiones se mostraron muy eficaces en cuanto el piso se rizaba: ahí los baches eran absorbidos con eficacia y la moto seguía obediente por la trayectoria fijada.

No hemos hablado de los frenos y es que pasan desapercibidos porque cumplen con toda corrección y en especial el doble disco delantero. Lo que no pasa desapercibido es el ropaje de la moto que desperta opiniones encontradas. Es diferente y agresiva, sobre todo a causa del doble faro que tiene un peculiar tratamiento estético. El acabado es excelente y si un pero hay que ponerle al equipamiento es que no estaría de más un reloj de nivel de combustible, un poco más de generosidad en la cúpula y que el manillar fuese un pelín más plano con lo que el cuerpo quedaría un poco más inclinado hacia delante. Con ello la posición seguiría siendo cómoda y relajada pero permitiría sentirse «más cerca» de la rueda delantera.

Esta moto estará en las tiendas en primavera a un precio razonable que rondará el millón de pesetas. Yamaha ha lanzado un reto con su «new-concept» europeo que quiere recrear las viejas sport de principios de los setenta pero con toda la tecnología de los noventa.



modidad y se ha pensado en una utilización tranquila. En esas condiciones cumplen sobradamente, pero si se quiere apurar aprovechando las posibilidades del motor y del chasis nos parecieron blandas al menos en el tarado ofrecido y que no pudimos endurecer para la toma de contacto. En carreteras muy viradas, en los cambios de apoyo, nos pareció perezosa

sin que al final pegue ese «do» de pecho característico de los musculosos cuatro cilindros que tienen un margen de utilización más reducido. Este bicilíndrico tira siempre y permite reducir el número de cambios de velocidades a lo mínimo si uno quiere hacer una conducción tranquila. Si lo que se le pide es guerra, entonces muestra su energía con franqueza y sin temor a que se nos desmande, pero eso sí, no debemos olvidar que llega a dar 77 caballos. El cambio tiene un escalonamiento correcto y su funcionamiento es suave mejorando el de la Super Ténéré. Con todo ello la moto es capaz de rozar los doscientos por hora y ofrece unas fantásticas aceleraciones.

En cuanto al chasis es un Deltabox en forma de «U» con lo que también nos encontramos con la experiencia deportiva. Su rigidez es excelente y no se pone en evidencia sobre todo porque antes se acababan las suspensiones que el chasis. Estas, convencionales, tienen un recorrido más bien largo puesto que se ha buscado co-

## CODIGO ALFA.

TODOS LOS DERECHOS DE QUIEN ELIGE ALFA ROMEO.



Cuando se compra un Alfa Romeo, no sólo se adquiere un automóvil, también se adquiere un servicio. Porque, de la misma forma que cada Alfa Romeo incorpora soluciones y tecnología de vanguardia, también cuenta con un amplio abanico de servicios, diseñados para satisfacer cualquier necesidad de su propietario. Alfa Romeo investiga continuamente nuevas formas de atención al cliente. Más modernas y sofisticadas. Y, ahora, ha englobado todas ellas bajo la denominación Código Alfa. Todos los derechos de quien elige Alfa Romeo.

**GARANTIA CONTRACTUAL**

Todos los vehículos están cubiertos contra cualquier anomalía de funcionamiento, incluyendo materiales y mano de obra durante 12 meses sin límite de Km. desde la fecha de matriculación.

**GARANTIA ANTICORROSION**

La carrocería está garantizada por 6 años contra la corrosión.

**GARANTIA DE LAS REPARACIONES**

Cualquier reparación realizada durante el primer año disfrutará de una garantía adicional de 12 meses desde el momento de la intervención.

**GARANTIA DE RECAMBIOS**

Los recambios y accesorios originales instalados en la Red General de Alfa Romeo están garantizados por 12 meses.

**SUPERPROTECCION**

Servicio opcional que se ofrece en las mismas condiciones que la garantía contractual por el segundo año o 70.000 Km. o por segundo y tercer año o 100.000 Km.

**ALFA CONTACT**

Un año gratis de servicio de Asistencia en carretera durante 24 horas, en España y en Europa. Asistencia desde el Km. 0 y coche sustitutivo durante 7 días si el tiempo de la reparación es superior a 4 horas.

**ESCUDO ALFA**

Servicio opcional y exclusivo de Alfa Romeo en España que asegura durante 2 años o 35.000 Km. el mantenimiento y las reparaciones, incluyendo el material y la mano de obra del vehículo.

**COCHE DE CORTESIA**

En período de garantía contractual se puede disponer gratuitamente, en toda la red de concesionarios Alfa Romeo, de un coche de cortesía si el vehículo tiene que permanecer más de 4 días inmovilizado por intervención mecánica.

**PRECIOS TRANSPARENTES**

Servicio rápido que permite conocer con antelación el presupuesto exacto de las intervenciones (recambios y mano de obra) que se vayan a realizar en su vehículo.

Todos estos servicios, y otros más, conforman el Código Alfa.

Un compromiso con nosotros mismos y con el cliente.

Una forma de ser de la que ya disfrutaban miles de clientes Alfa Romeo en toda Europa.

Algo, en definitiva, de lo que todo nuestro personal y nuestros más de 200 puntos de asistencia se sienten orgullosos de ofrecer.

**CODIGO ALFA. POR UNA CUESTION DE PRINCIPIOS**



# ESTRELLAS DEL PASADO

José Luis Aznar  
Enviado especial

Por decimosexta vez el parisino Retromobile ha sido el lugar de cita de los amantes de la historia del mundo del motor. Es éste un salón en el que no hay novedades pero sí una apabullante concentración de estrellas. Son las estrellas del pasado que hoy brillan con un fulgor todavía más intenso que cuando fueron creadas.

**E**L Retromobile de París es una de las mayores exaltaciones al culto de la historia del automovilismo que pueda verse en el mundo. Junto con las italianas Mil Millas o el germano Oldtimer Grand Prix y algunos concursos o reuniones británicas o americanas tales como Pebble Beach, es uno de los hitos anuales. Así, en las instalaciones de la Puerta de Versalles se dieron cita ochocientos expositores que no sólo mostraban bellas mecánicas, sino libros, recambios nuevos y originales, arte relacionado con el mundo del motor, juguetes, maquetas y un sinfín de alicientes para satisfacer a los aficionados. Cuando se sabe lo que cuesta en España montar algo semejante, aunque en escala reducida con respecto al modelo parisino, la envidia -sana envidia por supuesto- se apodera del cronista que ve cómo la afluencia de público llena a rebosar el salón y cómo marcas y clubes, comerciantes y todos aquellos cuya actividad tiene que ver con ese mundo maravilloso se vuelcan con un entusiasmo absolutamente inimaginable en nuestra piel de toro. Por el momento, pese a los esfuerzos de algunos precusores, tener algo semejante en nuestro país es aún algo casi utópico pues la mayoría de las manifestaciones pasan con casi absoluta indiferencia.

Pero volvamos a la capital del Sena, que es lo que de momento nos importa. Difícil discernir el honorífico título de es-



**GLORIAS DE OTRO TIEMPO**  
En la foto superior, un Ferrari 250 MM Berlina de 1953. De izquierda a derecha: Hispano Suiza H6 C de 1924 carrozado por Neu Port en madera. Bugatti Tank 57 F, con el que ganó R. Benoist las 24 Horas de Le Mans en 1937.





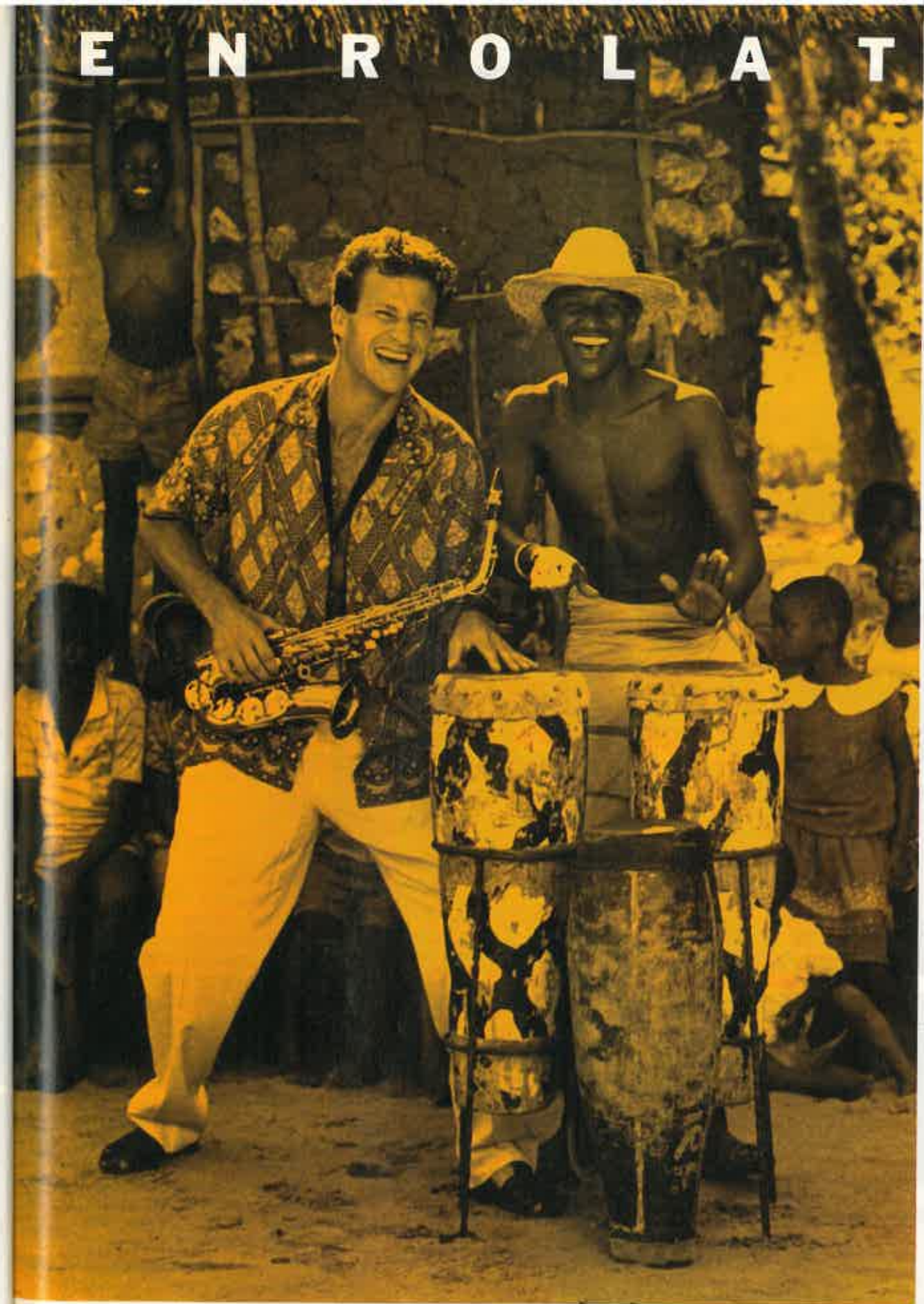


**LA DISTINCION DE LOS GRANDES**  
 Arriba, un Talbot Lago restaurado impecablemente por la firma Lecoq.  
 Abajo, Porsche 550 Spyder de 1954 junto a la vieja gloria del automovilismo francés,  
 Jean Pierre Beltoise



trella del salón pero sin duda éste hay que otorgarlo por su espectacularidad típicamente yanqui a la «Blackhawk Collection», aunque el Bluebird III de Donald Campbell o las aportaciones de algunos clubes o marcas como Alfa Romeo, Mercedes, Peugeot, Panhard o restauradores de renombre no le iban muy a la zaga.

Si empezamos por la colección americana, el lugar de honor estaba reservado a dos exclusivos ejemplares de Bucciali, singular marca gala de los años treinta con innegables delirios de grandeza. Por un lado estaba el cabriolet de 1930 carrozado por Saoutchik, y por otro el chasis de demostración «Double Huit» que construyeron los dos hermanos parisinos y que no llegó a pasar de mero prototipo pese a su espectacular monumentalidad al tener dos motores de ocho cilindros uno junto al otro. Si hablamos de desmesura es obligado citar otros dos coches de esta colección: el Hispano Suiza H6 C que perteneciera a André Dubonnet y con el que terminó quinto en la Targa Florio de 1924 y que con posterioridad fue recarrozado por la firma aeronáutica Nieuport con recubrimiento en madera y el Cadillac V-16



**6:30 P.M. Madagascar. Rock, Blues, Jazz y Tam-Tam.**  
 Estaba buscando un sonido en mi cabeza y lo encontré en una esquina de Africa. Era un sonido rítmico y elegante como la finta de un boxeador. Manú me ayudó a encontrarlo, a expresarlo, a sentirlo. Las ranas croaban, empezó a llover y le invité a un Cutty Sark. Pagaría lo que fuese por repetir aquello.

**CUTTY SARK**  
  
 SCOTS WHISKY





**CENTENARIO**  
Los 100 años de la firma Panhard tuvieron como exponente en este Retromobile, este curioso coche que no pasó de ser un mero estudio, montaba un motor de 605 centímetros cúbicos y data de 1948.



**COCHE RECORD**  
En la foto central observamos un Peugeot 404 de 1965 que batió nada menos que cuarenta récords del mundo. En la foto de abajo, Paul Bracq junto a algunas de sus magníficas obras.



de 1937 cuyo propietario hizo carrozar por Hartmann a fin de obtener el más largo cabriolet del Mundo: ¡más de seis metros de delirantes formas de metal!

Más largo, diez metros, y el récord mundial de velocidad en tierra de 1964, con 649 kilómetros por hora, estaba el Bluebird III de Donald Campbell. Su motor de turbina con compresores de 12 niveles da una potencia de ¡4.250 caballos!

Sin dejar la espectacularidad hemos de hablar de las hermosísimas carrocerías Figoni-Falaschi sobre base Delahaye, o bien Saoutchik sobre Delahaye, o los Talbot-Lago excepcionalmente restaurados por Lecoq, o los modestos pero elegantísimos Peugeot Darm'Lat o el innovador Panhard Dynavia de 1948. Si es cuestión de recordar las carreras hay que comenzar por el homenaje a Robert Benoist, campeón de Europa en 1927, cuyo Delage 1500 estaba presente así como el Bugatti 57 S «Tank» con el que ganase en compañía de Wimille las 24 Horas de Le Mans de 1937. Otros genuinos representantes del deporte eran el Porsche 550 Spyder que ganase su categoría en la Carrera Panamericana de 1954 y diese lugar a la saga de los «Carra» de la marca alemana, el Ferrari 250 MM Berlinetta de 1953 participante también en la Panamericana, o los legendarios Mercedes W 165 de 1939 y Alfa Romeo P-3 de 1932, ambos presentados por los respectivos clubes de las marcas. En otro terreno hay que ir a los Peugeot de récord o de rallyes como el que venciera en 1967 el East African Safari, a los Cottin-Desgouttes Sahara con su peculiar radiador y que cruzaron el Ténéré en 1930, y eso sólo por citar algunos. En el campo de las dos ruedas destacaba la monográfica presencia de motocicletas checoslovacas con más de veinte ejemplares. Resaltar la revolucionaria Bohmerland de 1927 apta para tres plazas y con ruedas monobloc, la estilizada Bekamo de 1927, o las victoriosas, tanto en motocross como en velocidad, Jawa y CZ de los años sesenta. En otro orden de cosas cabe calificar de importantísima la presencia de obras artísticas como la de las pinturas de Paul Bracq y tantos otros, las miniaturas de Patrice de Conto, los millares de libros, catálogos de época, juguetes, recuerdos y cualquier cosa que tenga relación con el mundo del motor. No podemos cerrar sin citar el activísimo mercado de piezas y la oferta de especialistas gracias a los cuales aquellos entusiastas dispuestos a restaurar viejas glorias pueden alcanzar su objetivo que si bien es particular va mucho más allá puesto que no hacen más que salvaguardar un patrimonio de la humanidad como es la historia de la automoción. ○

AUTOCATALOGO

COCHES

Núm. 27 • 1991 750 Ptas

CATALOGO  
Motor 16

AUTOS  
91



TODOS LOS MODELOS  
QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

FICHAS TÉCNICAS

LOS QUE LLEGARON EN EL 91

ESTADÍSTICAS  
DEL MERCADO ESPAÑOL

OPCIONES



- TODOS LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA
- CARACTERÍSTICAS Y FICHAS TÉCNICAS
- LAS NOVEDADES DEL 91

CORRE A COMPRARLO ¡YA EN TU QUIOSCO!





## RALLYE DE SUECIA

# ERIKSSON CONTRA EL RELOJ

Penalizado con un minuto por anticiparse al tomar la salida en uno de los tramos, el sueco Kenneth Eriksson fue el digno triunfador de un rallye de Suecia en el que finalmente la nieve acudió puntual a su cita, tras un interesante mano a mano con su compatriota Mats Jonsson.

Enviado Especial

**Esteban Delgado**

**D**ESPUES de haber tenido que ser suspendida la edición de 1990 por falta del blanco elemento, el rallye de Suecia recuperaba su lugar en el calendario mundial habiendo tenido que trasladar el recorrido los organizadores más al norte, hasta la estación de esquí de Falun, para no verse de nuevo sorprendidos por la climatología.

La inscripción era de lujo para una prueba válida sólo para el mundial de Pi-

lotos. Mitsubishi, Mazda y Subaru con sus equipos oficiales al completo y Lancia con Didier Auriol, se sumaban al excelente plantel de pilotos locales especialistas de la conducción sobre el hielo y la nieve.

«Son unas pruebas muy rápidas, demasiado, que conviene conocer muy bien para anticipar la trazada en todas las curvas», reconocía el debutante Auriol. Beneficiado por su alto número de salida, el primer líder era Mats Jonsson con su Toyota Celica Gt-Four oficial quien ya sorprendiera en el último RAC de Inglaterra al encontrarse las trazadas limpias por



el paso de sus predecesores. No obstante, ya en el segundo tramo, la primera posición pasaba a ser del piloto de Mitsubishi Kenneth Eriksson para perderla en el siguiente al «tragarse» un cruce y calar el motor. Ambos recuperaron y perdieron esa posición nuevamente durante la primera etapa antes de verse sorprendidos por el finlandés Timo Salonen que después de encontrarse con un Galant VR 4 más ligero que su muleto y pedir una suspensión más blanda lograba llegar a Falun con 14 segundos de ventaja respecto a su compañero y con veinticuatro sobre el piloto de Toyota.

El segundo tramo de la segunda etapa, Skog, resultó nefasto para Mitsubishi. En el rallye de Suecia las salidas de tramo se efectúan con un reloj que se muestra a los pilotos para que tomen la salida y colocando una bandera sobre el parabrisas. Sin embargo, cuando Eriksson fue a tomar la salida no hubo coordinación entre ambas siendo penalizado el piloto de Mitsubishi con un minuto al partir con la bandera bajada a pesar de que el crono indicase que podía hacerlo. Contrariamente, su compañero Salonen era obligado a partir cuando no estaba listo, lo que desconcentraba a un furioso finlandés que acababa saliéndose al coronar un rasante, como dos años antes cuando dejaba la victoria a su compañero Carlsson.

«Babyface» (cara de niño) Eriksson no se arredra ante esta situación que incluso le espoleaba a reducir los 41 segundos de desventaja frente a Jonsson hasta colocarse líder por cuatro segundos en el último tramo de la segunda etapa. Las posiciones no se alteraron para nada durante el último día a pesar de los esfuerzos del piloto de Toyota que acababa sin neumáticos en el penúltimo tramo, de forma que Kenneth Eriksson lograba finalmente su segunda victoria en el mundial de rallyes después del Costa de Marfil de 1987 con Volkswagen y que pone fin a un largo tiempo de espera tras su paso por Toyota y Mitsubishi.

La tercera plaza era para un excelente Markku Alen, autor de una magnífica segunda etapa en la que restaba cerca de un minuto al resto de participantes para acabar a tan sólo 22 segundos de Eriksson, viéndose obligado a cambiar el turbo de su Subaru Legacy al principio y al final de un tramo, sufriendo problemas de cambio en la última etapa. En cuanto a su compañero François Chatriot tuvo las normales dificultades para un piloto de asfalto en un rallye como el sueco.

Con un Hannu Mikkola enfermo con un fuerte resfriado y contrario a tomar medicinas, además de ser penalizado como



**A LA CAPTURA DE ERIKSSON**  
Tanto Mats Jonsson (arriba), como Markku Alen trataron de dar caza al Mitsubishi Galant de Kenneth Eriksson sin mayor resultado.



**EX-COMPAÑEROS**  
Poca suerte tuvo Salonen que tuvo que abandonar de nuevo en Suecia cuando era líder, mientras Carlsson fue cuarto.



**POR DELANTE DE LOS OFICIALES**  
Björn «Nalle» Johansson estuvo gran parte de la prueba por delante de los hombres del Mazda Rallye Team Europe.



Eriksson y un Ingvar Carlsson obligado a limpiar la nieve de la carretera al lucir el número 1 en su Mazda 323 GT-X, afectados además ambos por problemas con el líquido de los amortiguadores, la mejor posición era la ocupada por Bjorn «Nalle» Johansson. El cuatro veces campeón de Suecia cometió sin embargo errores de

neumáticos en la segunda etapa, viéndose superado por Carlsson. Entre los Lancia la mejor posición la ocupaba el experimentado Per Eklund, mientras que Didier Auriol lograba entrar entre los diez primeros después de sufrir dos salidas, la última de las cuales le costaba más de tres minutos. El grupo N era dominado inicialmente

por Soren Nilsson con su Mitsubishi, pero el tres veces ganador de la categoría en el rallye de Suecia volcaba en el tercer tramo, dejando la primera posición al finlandés Tommy Makinen y su nuevo Ford Sierra Cosworth. Desafortunadamente la rotura del motor daba la victoria al Mitsubishi Galant de Stig-Olof Walfridsson. ○

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR 4), 4 horas, 56 minutos, 16 segundos; 2º Jonsson-Backman (Toyota Celica GT-Four), a 20s; 3º Alen-Kivimaki (Subaru Legacy RS), a 1m 04s; 4º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 GT-X), a 5m 39s; 5º Lampi-Kuukkala (Mitsubishi Galant VR 4), a 6m 41s; 6º Johansson-Olsson (Mazda 323 GT-X), a 9m 20s; 7º Mikkola-Johansson (Mazda 323 GT-X), a 9m 54s; 8º Eklund-Bohlin (Lancia Delta Integrale) a 10m 42s; 9º Auriol-Ocelli (Lancia Delta Integrale 16V) a 12m 43s; 10º Asterhag-Billstam (Toyota Celica GT-Four), a 14m 09s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Jonsson; TC 2, Eriksson; TC 3, Jonsson; TC 4, Eriksson; TC 5-7, Jonsson; TC 8-10, Salonen; TC 11-21, Jonsson; TC 22-29, Eriksson

MUNDIAL DE MARCAS

1º Toyota, 20 puntos, 2º Martini-Lancia, 17, 3º Ford, 14; 4º Mitsubishi, 4

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz y Kenneth Eriksson, 20 puntos; 2º Massimo Biasion y Mats Jonsson, 15, 5º Markku Alen y François Delecour, 12, 7º Ingvar Carlsson y Armin Schwarz, 10, 9º Juha Kankkunen y Lasse Lampi, 8

COPA FIA GRUPO N

1º Christian Spiliotis y Stig Olof Walfridsson, 13 puntos, 3º Eric Mauffrey y Kenneth Backlund, 11 puntos

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Eriksson	15	8	5	1	-	-
Jonsson	7	11	7	4	-	-
Alen	5	4	12	5	2	-
Salonen	3	4	1	-	1	1
Carlsson	1	2	2	8	3	4
Eklund	1	-	-	-	6	3
Johansson	-	1	-	1	1	5
Lampi	-	-	3	5	9	3
Auriol	-	-	-	2	-	7



**DISTINTA SUERTE**  
Hannu Mikkola estuvo aquejado de una fuerte gripe durante toda la prueba, mientras Didier Auriol no pudo luchar con su Lancia Delta Integrale con los especialistas locales.



● **KIKO CIMA**, vencedor de las dos últimas ediciones de la Copa Renault, aún no tiene decidido su programa para el 91. Quiere correr con un **Clio 16 válvulas grupo A**. El coche, elaborado en Francia por Renault Sport, desarrolla cerca de **165 caballos** y se supone tan competitivo como el Kadett 2.0 16 válvulas.

● **CAPI SAIZ**, uno de los animadores del **Desafío Peugeot**, va a seguir disputando este trofeo pero con una montura distinta a la habitual. En el 91 ha decidido correr con un **309 GTI 16 válvulas**. Con este vehículo es uno de los favoritos al triunfo final.

● **BALBA CAMINO**, flamante campeona de España de Clásicos Deportivos, disputará la temporada 91 de **Formula Renault** al volante de un monoplace **Swift**. Balba Camino ha estado durante quince días en Inglaterra para conocer a los preparadores y fabricantes de coches de carreras de aquel país, ocasión que ha aprovechado para degustar el puesto de pilotaje de un Leyton House CG90. El Swift 91 de Balba ya está



EQUIPO CORONAS

EL MUNDIAL A SU ALCANCE

La marca tabaquera canaria Coronas va a estar presente un año más en el Mundial de Motociclismo. Pero esta temporada los responsables de la firma quieren que sus motos ocupen los primeros puestos y para conseguir este objetivo no han dudado en montar un equipo de primer nivel con Jorge Martínez Aspar y Julián Miralles que repite patrocinio.

Aspar que tomará parte en el Mundial a lomos de una JJ-Cobas TB7 equipada con un motor Honda, dispondrá de un kit especial para conseguir el máximo nivel de competitividad. Aspar manifestó durante la presentación del equipo, realizada en Tenerife, que «las negociaciones con Coronas han sido largas y se han llevado con un mutismo total para evitar complicaciones». Con respecto a la moto, el piloto de Alcira mostraba una confianza total «de momento la moto no está del todo a punto pero en el momento en que dispongamos del nuevo kit confío en que los resultados no tarden en hacer su aparición, además tengo que reconocer que la gente de JJ ha realizado un trabajo impresionante ya que en menos de tres meses han realizado una moto totalmente nueva».

Por su parte Julián Miralles dispondrá de otra JJ-Cobas aunque su moto contará con un propulsor Rotax. De todas maneras Miralles también aspira a realizar una buena temporada y buena muestra de ello es que ha fichado al ingeniero Dolph van der Woude que ha trabajado anteriormente con Rotax y Gazzaniga para que se encargue de evolucionar su moto.

El presupuesto con que contarán ambos pilotos rondará los 200 millones y aunque trabajarán de manera independiente ambos equipos contarán con la coordinación de Luis Serra.

RALLYES

BMW SIGUE EN LA BRECHA

La información aparecida la semana pasada sobre la venta del BMW M-3 de Bassas no es del todo correcta. Esta unidad, la más elaborada y con sólo el Rallye Corte Inglés en su cuentakilómetros, todavía está en el garaje de Vic. Es casi seguro que la utilizará José Mari Ponce para hacer cinco rallyes en la Península, con el apoyo de la estructura del equipo del año pasado, reforzado con dos mecánicos canarios.

La unidad utilizada en la mayoría de los rallyes del 90 se quiere alquilar a Juan Carlos González para hacer un par de rallyes regionales. Este piloto gallego había utilizado el primer M-3 que vendió el equipo oficial y que ahora tiene Urbano Villanueva. Finalmente, el también gallego «Chano» Carrera ha comprado el mulero y quiere correr el Rallye de Portugal con este coche.



en territorio español y ha hecho sus primeros entrenos en la pista del Jarama.

● EL pasado viernes se estrenó deportivamente el **Circuito de Cataluña. Sito Pons y Luis Pérez Sala** a los mandos de una moto y de un coche de calle se encargaron de la inauguración uniéndose así sus nombres a la **naciente historia** del circuito. Bordillos, drenajes, pasos inferiores y edificios, serán el siguiente paso para la terminación del proyecto.

Ganele caballos a su motor

... con productos garantizados por IRESA.

Equipos disponibles:

Colectores de escape, escapes deportivos, ejes de levas, equipos de carburación, mejoras de culata, mariposas de inyección para VW, turbos para motores diesel etc.

Ejemplos prácticos:

Golf 16 V + 15 CV DIN - Fiat Uno + 18 CV DIN (Con colector y eje levas en ambos casos).

Solicite información indicando vehículo y producto de su interés.

Servicio de montaje en nuestras exposiciones:

IRESA MADRID, c/ Coslada, 4 (Fco. Silveira / Avd. América)

IRESA BARCELONA, c/ Riera Sant Miquel, 11 (Diagonal / P. Gràcia)

IRESA ELCHE (Alicante)

Tel. 96 - 542 44 82 Pasaje Alejandro Ramos Folqués, 5



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492 Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

Pida catálogo IRESA, enviando 900 Pts. en sellos o por giro postal.



**TELEFONOS DE EMERGENCIA**

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

**CAMPSA**  
Tel.(900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13

**ADA**  
Tel.(900) 10 08 99

**AHSA**  
Tel.(91) 441 71 17

**DYA**  
Tel.(91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44

**RACE**  
Tel.(91) 593 33 33

**RACC**  
Tel.(93) 200 07 55

**ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22

**BMW**  
Tel.(900) 10 04 82

**CITROEN**  
Tel.(91) 450 11 11

**FIAT**  
Tel.(91) 450 11 50

**FORD**  
Tel.(900) 14 51 45

**HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80

**LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50

**MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25

**MERCEDES-BENZ**  
Tel.(91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel.(91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel.(91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel.(91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel.(91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel.(900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel.(900) 13 65 24

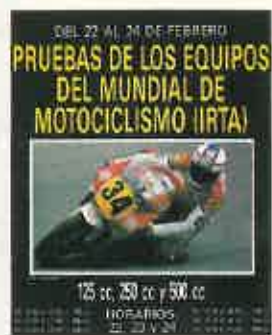
**CURSOS PARA PILOTOS**

**D**URANTE los meses de febrero, marzo y abril, la Escuela de Pilotos Emilio de Villota realizará varios cursos de competición destinados a los pilotos que quieren prepararse de cara a la próxima temporada. Se llevarán a cabo en algunos de los circuitos españoles, con una duración de dos y cuatro días. Los pilotos participarán con sus coches de competición, aunque de no ser así, la propia escuela pondrá a su disposición vehículos preparados.

**Tel. (91) 858 25 85**

**ENTRENAMIENTOS EN JEREZ**

**D**EL 22 al 24, y por segundo año consecutivo, los equipos miembros de la Asociación de Equipos del Mundial (IRTA), realizarán unas pruebas conjuntas con sus nuevas monturas en el circuito de Jerez, donde tanto los pilotos como las escuderías que toman parte en el



Series Black Shadow de 1949, Matchless G9 de 1954, BSA DBD34 Gold Star de 1960 y Triumph T120 Bonneville de 1962. Es una novedad de Video Colección que se vende en grandes almacenes.

**Precio: 1.995 pesetas.**



**PROGAMACION DE TELEVISION**

**D**OMINGO Deporte, de TVE-2 ofrecerá las pruebas IRTA en directo a partir de las 12:00 y «Mec, Mec», también de TVE-2, el día 26 a partir de las 19:00. Este mismo programa ofrecerá el martes 19 de febrero, resúmenes de la primera prueba del Campeonato de España de Motociclismo en Albacete y las 24 Horas de Chamónix.

Mundial de Motociclismo tendrán la oportunidad de comprobar las modificaciones que las diferentes marcas han logrado de cara a la nueva temporada. La entrada cuesta 1.500 pesetas, con la que los aficionados también tendrán acceso a la segunda prueba del campeonato nacional, que se celebrará en el circuito de Jerez el próximo 10 de marzo.

**GLORIAS BRITANICAS**

**E**L veterano John Surtees, campeón mundial de motociclismo en siete ocasiones, presenta cinco motos clásicas que reflejan el poder y la gloria de la industria británica: Norton International modelo 30 de 1948, Vincent

**SU MAJESTAD EL NIÑO**

**L**A firma británica ATOM lleva muchos años «metiéndose en el bolsillo» a los chavales de entre siete y catorce años con cualquiera de sus magníficas réplicas que reproducen, con todo lujo de detalles y excepcional calidad de acabado, deportivos y todo terrenos de alto nivel. ATOM completa este año su oferta con la nueva versión junior del 500 SL, equipada con motor Honda de cuatro tiempos de 83 centímetros cúbicos, 2,2 caballos de potencia y caja de cambios de dos velocidades y marcha atrás. Para que no haya problemas, la velocidad puede ser regulada desde los 8 a 22 kilómetros por hora.

**Precio: 4.000 Libras (728.000 pesetas), gastos incluidos. Para otros modelos consultar. Dirección: Hope Works, High Street, Sunningdale, Ascot, Berks SL5 ONG, Reino Unido. Tel. 07 44 344 20 001.**



**Motor 16**



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

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

**Director adjunto:** Gigi Corbetta.  
**Subdirector:** José María Cernuda.  
**Director de Arte:** Olegario Torralba.  
**Redactores jefes:** Angel Marco (Información) y Victor Piccione (Producto).  
**Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía).  
**Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía).  
**Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto.  
**Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas.  
**Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez.  
**Coordinación:** Miguel Angel Turci.  
**Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar.  
**Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tschéner (Alemania).  
**Documentación:** Mary Mas, Secretaria de Dirección: Nieves de Vicento, Secretaria de Redacción: Ana María Pardo.  
**Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (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 Vina (Náutica).

**Director Comercial:** Concha Durá.  
**Director de Publicidad:** Juan Antonio Suanzes.  
**Jefe de Publicidad:** Elvira Aricha.  
**Automercedo:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez.  
**Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguerao.  
**Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calasina.  
**Rue. Automercedo:** Lotes Peyra.  
**Publicidad Norte:** Rosana López.  
**Publicidad Andaluza:** Rafael Martín Montilla.  
**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<sup>o</sup> 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. **Tellex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 61. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 38. **Fax:** 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7<sup>o</sup> 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. Alcalá de Henares, Madrid. **Distribuye:** INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 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. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

**ofensiva uno**

**CORRE HACIA EL TRIUNFO**



*La Federación Española de Automovilismo, en colaboración con Fiat Auto España y Cepsa, busca jóvenes pilotos de formula. Si tienes madera de campeón y entre 15 y 19 años, corre al Concesionario Fiat más próximo y solicita las bases de inscripción. Tú puedes ser uno de los tres elegidos para participar, con todos los gastos pagados, en la temporada 91 del Campeonato de España de Formula Fiat Uno. Corre, date prisa, porque el plazo de inscripción termina el 25 de Febrero.*





SALVAJE 100 x 100

ROVER  
16 VALVE

NO TE ASUSTES. ES EL NUEVO ROVER 100 GTi 16 V INYECCION. UN PEQUENO CON EL MOTOR DE LOS GRANDES ROVER. CAPAZ DE ALCANZAR LOS 180 KM/H CON TODA SEGURIDAD. DOMINALO. TIENE TU GENIO. PUEDE SER MUY TRANQUILO O CONVERTIRSE EN UN SALVAJE SI LLEGAS HASTA EL FINAL. PORQUE ES UN ROVER 100 x 100. Y UNICAMENTE TE OBEDECE A TI. SI TE ATREVES, ES TODO TUYO. DISFRUTALO POR SOLO 1.555.000 PTAS.\*



NUEVO ROVER SERIE 100

ROVER 100 x 100

MOTOR: 1.1 L (16 V y 95 CV). Equipamiento de serie: Reloj digital, 2 espejos retrovisores regulables desde el interior, cuentarrevoluciones, cierre centralizado, llantas de aleacion, elevavidrios electricos delanteros, spoiler trasero, cinturones de seguridad traseros, asientos deportivos, ajuste lumbar, asiento trasero abatible 60/40. Otras versiones disponibles: 1.1 L (60 CV) y 1.1 L (76 CV) desde 1.130.000 ptas.\*  
\* Precio final recomendado, IVA y transporte incluidos.

ROVER

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

23 de febrero de 1991

Núm. 383 • 325 ptas.

**EXCLUSIVA**



**BUGATTI SIGLO XXI**

**GRAN CLASE**  
**NUEVOS MERCEDES SERIE S**



**OFENSIVA RENAULT**

**ESPACE**  
**MAS EQUIPADO**  
**Y POTENTE**



**CLIO 16 V**  
**VERSIONES DE CALLE**  
**Y COMPETICION**



**ALPINE A 610**  
**AHORA CON**  
**250 CABALLOS**

