

SAINZ
INTERNACIONAL
CAMPEON
DEL MUNDO
DE RALLIES



EXCLUSIVA: EL LIBRO DE CARLOS SAINZ

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

EXCLUSIVA

30 de marzo de 1991

Num.388 • 325 ptas.

MERCEDES FRENTE A BMW

EL 600 SE, EL NUEVO RIVAL DEL 750i



NOVEDAD

MICRO, UN FIAT PARA LA CIUDAD



PRUEBAS

✓ FORD ESCORT 1.300

✓ NISSAN PRIMERA 1.600



15.000 KMS

**EL CLIO 1.2 RT
COMO UN RELOJ**

F-1 EN BRASIL • G.P. MOTOS EN JAPON • RALLYE CANARIAS

PEUGEOT LIDER MUNDIAL EN DIESEL.

Nº1 MUNDIAL EN VENTAS

POR TECNOLOGIA.

La tecnología Diesel Peugeot ha creado la tercera válvula por cilindro. Un impulso definitivo al mundo del Diesel creado por Peugeot.

POR FIABILIDAD.

Experiencia y vanguardia unidas bajo un denominador común: Peugeot. La tranquilidad de dejarse llevar por el líder.

POR ECONOMIA.

Ser líder en ventas Diesel significa dominar la economía: Desde 3,9 litros a los 100 Kms. y más de 1.600 Kms. de autonomía.

POR CONFORT.

Cuando el líder se pone en marcha, la suavidad, el confort, el equipamiento y la potencia se hacen notar. El resto, es silencio.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

SUMARIO

4
PUNTO DE MIRA

10
LO ULTIMO
Las líneas del Fiat Micro se van definiendo cara a su presentación en enero del 92

14
AL VOLANTE
La nueva clase S de Mercedes se caracteriza por su gran confort y por su comodidad de conducción

20
FRENTE A FRENTE
Son dos de los más completos vehículos existentes en la actualidad. Son el Mercedes 600 y el BMW 750i comparados entre sí

26
MERCADO
Las Fiat Ducato han recibido una profunda remodelación

38
ACTUALIDAD
En el mundo del autocar sigue primando la estética sobre la seguridad de los viajeros

44
BAJO LA LUPA
Renault Clio 1.2 RT

46
A FONDO
Ford Escort 1.3 Prima

59
CUENTENOS SU CASO

60
A FONDO
El Nissan Primera 1.6 SLX cubre dignamente la parte baja de la gama Primera

64
DEPORTE
Primer capítulo de la autobiografía de Carlos Sainz

67
Fórmula 1: G.P. de Brasil

72
Motos: El japonés Ueda, Luca Cadalora y Kevin Schwantz fueron los triunfadores en el Gran Premio de Japón

76
El italiano Fabrizio Tabaton impuso su ley en el Rallye El Corte Inglés, prueba dominada totalmente por Lancia

80
A todo gas

82
AGENDA



EDITORIAL

AUTOMOVIL EN SOCIEDAD

CUANDO los fabricantes de automóviles lanzan modelos como los nuevos Mercedes de la Clase S, convendría pregonar a los cuatro vientos el resultado de tan importante inversión tecnológica en beneficio de la sociedad. Pero no son una, sino todas, las marcas que destinan importantes sumas de dinero y materia gris en el desarrollo de algo tan vital para la civilización actual como es el automóvil.

Mucho antes de que determinados partidos políticos se preocuparan de hacer campaña a costa del automóvil, los centros de investigación y desarrollo estaban dando a luz nuevas tecnologías en materia de motores, transmisiones, suspensiones o frenos, cuyos resultados han cristalizado en los últimos años y cuyo ejemplo más reciente es el citado modelo de Daimler Benz. Hoy día, no se concibe un nuevo automóvil sin la prioridad del reciclaje de sus materiales. En la actualidad, los coches tienen unos bajísimos niveles de emisión de humos.

El caso del Mercedes es en la actualidad un ejemplo de élite. Pero sus enseñanzas van a ser aprovechadas por las marcas de gran difusión. Y lo mismo que los superventas de hoy incorporan para el gran público lo que hace diez años era patrimonio de marcas de excepción, las soluciones más brillan-



tes de la nueva Clase S, pasarán con el tiempo a ser de dominio público; serán patrimonio de una cultura automovilística, que asímala con aplicación las cosas buenas y desecha sin falsa modestia lo que es mejorable.

La industria automovilística es la que más ha evolucionado en los últimos diez años. Ha sido una revolución en beneficio de la sociedad y sus efectos se van a notar aún más en los años que vienen.

Alberto Mallo

A FONDO



FORD ESCORT PRIMA

Un completo equipamiento y un carácter familiar definen a la primera versión de los Escort. Se trata del Ford Escort 1.3 Prima, vehículo que destaca por su consumo y manejabilidad. (Pag. 46)

DEPORTE



FORMULA: GRAN PREMIO DE BRASIL

Con la victoria obtenida en el circuito de Interlagos, el brasileño Ayrton Senna, aparte de afianzarse como líder del Mundial, logra su primer triunfo en casa. (Pag. 67)

BAJO LA LUPA



RENAULT CLIO 1.2 RT

Mecánica muy fiable, confortabilidad destacada y buena realización son las características fundamentales que ha presentado en los primeros 15.000 kilómetros el Renault Clio 1.2 RT. De todas formas, la prueba a fondo de este vehículo no terminará hasta que se llegue a los 30.000 kilómetros. (Pag. 44)

Motor 16 / 3



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

● LA crisis de ventas también ha llegado al mercado italiano, a lo largo del mes de febrero. Las ventas de coches nuevos han caído un seis por ciento, bajaron de los 230.500 coches de 1990 hasta los 215.478 del mismo periodo del año 91. Los automóviles de origen italiano han conseguido un 47,8 por ciento del mercado, un 19,6 por ciento menos que el año pasado.

● ROBERT Eaton, presidente de General Motors Europa, ha anunciado que el cabriolet derivado del ya próximo Opel Astra, el sustituto del Opel Kadett actual, se construirá en las instalaciones de Carrocerías Bertone a finales de 1992. Eaton ha añadido que el nuevo convertible se caracterizará por «algo muy innovador y especial».

● LA presentación del Lamborghini pequeño, el modelo designado con las siglas P.140, se ha retrasado. El sustituto del Jalpa no verá la luz hasta finales de 1993 y no en 1992 como se había anunciado. El equipo técnico de Lamborghini está muy ocupado con la industrialización del Diablo, del que se están construyendo 2,5 unidades al día. El P.140 estrenará un motor de diez cilindros en V y cuatro litros de cubricaje.

● LEONARDO Fioravanti, de 53 años, padre de coches tan fabulosos como los Ferrari Dino, 308 GTB, 512 Berlinetta Boxer, 365 Daytona o GTO, ha dejado Fiat el pasado día 1 de marzo. Fioravanti, que creó una sociedad con su nombre en 1988, piensa mantener sus lazos con Fiat.



NISSAN 100 NX

EN EL MERCADO ESPAÑOL

EL último descendiente de la familia Nissan Sunny, el coupé 100 NX, ya está disponible en el mercado español con un precio próximo a los 3.300.000 pesetas. El nuevo modelo, animado por un motor de cuatro cilindros en línea con dos litros de cubricaje, culata de dieciséis válvulas y 143 caballos de potencia, alcanza los doscientos diez kilómetros por hora de velocidad punta y acelera de cero a cien en 8,2 segundos con consumos que se quedan en: 6,5 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a noventa por hora; 8,1 litros a ciento veinte por hora y 11,3 litros en ciclo urbano.

CABINAS CON DISEÑO



LA sociedad Quod, radicada en Barcelona, ha firmado las primeras cabinas de peaje con diseño, presentes en las autopistas españolas. Las cabinas creadas por el equipo Agulló-Pi-Morgui-Sandoval, hechas en acero y cristal, ya están dispuestas en la autopista A-2, en el acceso a Martorell, salida a Montserrat, y en la autopista A-19, en el acceso a Sant Ginés de Velassar, salida Isla Fantasia. Las cabinas de Quod se inscriben en un marco espectacular, en zonas de peaje decoradas con árboles característicos del litoral mediterráneo. La idea de la sociedad catalana de diseño consiste en identificar cada autopista con su sociedad explotadora, en este caso ACESA, patrocinadora del proyecto.

GASOLINAS

VUELTA A SUBIR

EN el momento de cerrar esta edición, el Ministerio de Industria había aprobado un aumento de los precios máximos de la gasolina de casi tres pesetas para la quincena del 26 de marzo al 9 de abril. Al mismo tiempo se registraba una reducción similar para los gasóleos. Las razones para esta evolución son estacionales: por un lado, la llegada del buen tiempo y de periodos vacacionales presionan al alza el precio de las gasolinas, mientras que el gasóleo recoge velas en los mercados.

SEMANA SANTA

LA DGT MAS SEVERA

A partir del martes día 26 de marzo se pone en marcha una gran operación planificada por la Dirección General de Tráfico de cara a la Semana Santa, que este año se prevé conflictiva. Se anuncia la imposición de severos controles de alcoholemia y la aplicación, con toda su dureza, de la Ley de Seguridad Vial. También se suspenderán las obras que realiza el MOPU.

VERDE Y ROJO



● El electoralismo de los actuales municipios madrileños se refleja en una carrera contra reloj por acabar unas obras que han consumido la paciencia de todos los conductores. Esa prisa por terminar unas obras faraónicas, unas obras que hacían mucha falta a la capital, traerá como consecuencia cientos y cientos de «chapuzas», de soluciones que sólo aguantarán el tiempo justo para «la foto» y después... otra vez a abrir para los arreglos, para los parches. Sería mejor un buen control de calidad y algo menos de rapidez a la hora de hacer las cosas mal.

● El esfuerzo de las emisoras de radio para hacer más llevadero el castigo diario del tráfico se merece el me-

● jor de los semáforos verdes. Los conductores de estas emisoras son los mejores amigos del conductor, son los ángeles salvadores que anuncian las rutas más congestionadas y las calles más despejadas.

● De nuevo RENFE nos bombardea desde la televisión pública con las ventajas de viajar en tren en estas Vacaciones. Eso no lo duda nadie si los trenes no fuesen los españoles. Porque, con los anuncios de huelgas y el servicio que proporciona la Red Nacional de Ferrocarriles, utilizarlo se convierte en toda una aventura. Que se lo pregunten sino a los pasajeros de Algeciras a los que les perdieron los coches... y no es ésta una excepción!



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

● EL modelo revolucionario que la marca francesa Renault está preparando para sustituir al veteranísimo R-4, un coche denominado X06 cuyos rasgos se inspiran en los mostrados por los Espace, estará presente en el Salón de París de 1992. El futuro utilitario se construirá en la factoría de Flins, dedicada ahora a la fabricación de los Clio.

● EL presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, ha dicho que las relaciones comerciales entre la Comunidad Europea y el Japón son un asunto de Jefes de Estado y no de unos empleados que trabajan en Bruselas. Calvet ha pedido una reunión personal con el propio François Mitterrand.

● LA rivalidad existente entre los grupos PSA y Renault no ha sido obstáculo para la firma de un acuerdo entre las dos sociedades para el diseño y la construcción de un motor nuevo de seis cilindros. Este motor, que se fabricará en la planta de Française de Mecanique situada en la ciudad de Douvrin, ocupará el lugar que estaba reservado para el motor de seis cilindros en línea lanzado por la marca sueca Volvo hace poquísimo tiempo. Este seis cilindros en línea es demasiado largo para situarlo transversalmente en un coche de tracción delantera.

ZENDER SWIFSTER

AL AIRE LIBRE

EL último proyecto de Zender, el especialista alemán en la personalización de todo tipo de turismos, ya es una realidad. Los Swifster, basados en los Suzuki Swift, están disponibles en Alemania con precios que arrancan en 1.700.000 pesetas, para los modelos animados por el motor de un litro de cubricaje y ascienden hasta los dos millones y medio de pesetas en las versiones más energéticas, con 101 caballos de potencia. Zender ha puesto a punto una estructura tubular, extendida por el cuadro de mandos y los vanos de puertas, para dar rigidez al conjunto. Los elementos que cubren el capó frontal, encargados de desviar el viento de la cara de conductor y acompañante, están contruidos en materiales de vanguardia, carbono y kevlar. Los Swifster utilizan suspensiones rebajadas en tres centímetros, llantas Zender y neumáticos 185/60 R-14.



PHILIPS DC 777

EN ONDA CORTA

EL último equipo de alta fidelidad comercializado por Philips en el mercado español, el Philips DC 777, se dirige a aquellos usuarios que cubren muchos kilómetros fuera de nuestras fronteras. El Philips DC 777 es un autorradio cassette digital con onda media, frecuencia modulada y onda corta, un complemento fundamental que permite sintonizar los partes informativos y meteorológicos en cualquier lugar del mundo. Los nuevos DC 777 van provistos de código antirrobo, con cuatro dígitos.





DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

CONTANTE Y SONANTE

Como ya es habitual por estas fechas, se ha convocado **huelga de gasolineras** del 8 al 11 de abril y en el puente del Primero de Mayo.

La filial de **Ercros Unión Española de Explosivos** acaba de adquirir la compañía **Bressel**, del grupo Fiat, por 300 millones de pesetas.

El **Gobierno sueco** ha autorizado al grupo **Volvo** a invertir unos

27.000 millones de pesetas de fondos estatales en sus centros fabriles.

El constructor holandés **DAF** perdió en el pasado año unos 12.000 millones de pesetas, frente a un beneficio de 9.000 millones en 1999.

El grupo **Daimler-Benz** está siendo investigado por la justicia alemana ante la sospecha de violación del embargo contra **Irak**, al que habría vendido vehículos militares

unos días antes de empezar la guerra.

Renault Vehículos Industriales va a mantener este año su política de reducción de puestos de trabajo en su factoría de **Villaverde**.

La marca nipona **Mitsubishi** está estudiando la posibilidad de ayudar financieramente a su «socio» **Chrysler**, que atraviesa serias dificultades económicas.



EL ÚLTIMO COSWORTH

EN BUSCA DE COCHE

Los técnicos de **Cosworth** acaban de presentar su último motor, un seis cilindros en V a noventa grados con 2,5 litros de cubaje que da 226 caballos de potencia a 7.500 revoluciones por minuto. El nuevo motor llama la atención por sus culatas de cuatro válvulas por cilindro, accionadas por árboles de levas con dispositivo variador de fase, por su sistema de encendido directo, con las bobinas de alta tensión acopladas a las bujías, y por el radiador de aceite incorporado en el conjunto. Sólo falta el coche.



EL COCHE DE BULGARI

CAMBIO DE PLANES

GIANNI Bulgari, el joyero que quiere comercializar un automóvil de lujo con su nombre, ha modificado parte de sus planes. El primer prototipo del **Bulgari**, un coche de cuatro metros de longitud total y con aires de furgoneta, desarrollado por **Lotus** en sus pistas de pruebas, dará paso a un modelo de líneas menos comprometidas que saldrán de los lápices del diseñador italiano **Emanuele Nicosia**, formado en **Pininfarina**. El **Bulgari**, animado por un motor **Opel** de dos litros de cubaje con culata de dieciséis válvulas y turbocompresor, motor similar al utilizado por los **Kadett GSi**, saldrá al mercado con un precio próximo a los siete millones y medio de pesetas. El joyero reconvertido a constructor de automóviles tiene prevista una producción de mil unidades anuales. **Karl Ludvigsen**, antiguo hombre fuerte de **Ford** y director del proyecto **Bulgari**, ha abandonado su cargo.

CARRETERAS

NUEVOS TRAMOS

A PROVECHANDO la Semana Santa, el **MOPU** ha abierto nuevos tramos de carreteras de su Primer Plan General. Entre ellos figuran el enlace de **Ademuz** con la **N-III** de la Autovía de Circunvalación de **Valencia**, y el enlace de **Puxeiros** de la Autovía **Vigo-Frontera Portuguesa**. Otro tramo de autovía es el acceso a **Almería** desde el aeropuerto. Dentro del Programa de Acondicionamientos figuran los tramos **Ripoll-Ribes de Freser**, en **Gerona**; **Villanueva del Arzobispo-Arroyo Ojanco**, en **Jaén**, y la variante de **Ciudad Real**. El presupuesto global de estas obras asciende a 10.182 millones de pesetas.

HONDA CONCERTO

EL PRECIO JUSTO

EN el número 387 de **MOTOR 16** se deslizaron dos erratas en la ficha del **Honda Concerto** (página 54), se le atribuyó una cilindrada de 2.616 centímetros cúbicos y un precio de 6.485.550 pesetas. El **Concerto** tiene 1.590 centímetros cúbicos y cuesta 2.794.014 pesetas.



RENAULT 19 TXI DYNAMIC

CON TODA ENERGIA

LA gama **Renault 19** crece día a día, el último componente de esta familia llega al mercado con la denominación **R-19 TXI Dynamic** y su precio ronda el 1.800.000 pesetas. El **R-19 TXI Dynamic** se caracteriza por su carrocería, de tres puertas, así como por su motor, de 1,7 litros de cubaje con inyección electrónica de carburante y 107 caballos de potencia. El tono deportivo y jovial de los **R-19** más jóvenes se refuerza con unas bandas decorativas situadas en sus flancos, con llantas de aleación, tipo **Diamant**, y por sus colores específicos; blanco glaciar, rojo vivo, negro nacarado, gris iceberg y tungsteno. Las opciones disponibles son: aire acondicionado, 146.500 pesetas; pintura metalizada, 28.000 pesetas y el conjunto compuesto por elevelunas, cierre centralizado y asiento trasero abatible, 70.000 pesetas.

EUROPA

FRENO A JAPON

LOS fabricantes japoneses no controlarán más del 15 por ciento del mercado comunitario de automóviles hasta diciembre de 1999, según un acuerdo de los productores europeos de **ACEA**. Esta asociación recomienda a la **Comisión Europea** un periodo transitorio hasta que el mercado comunitario se abra totalmente a los japoneses; así se conseguirá que los japoneses se abran al comercio europeo.



Cosworth 4x4 16 V.



Al poder oculto de su potente motor, de 220 CV, con turbocompresor Garrett, el Sierra Cosworth agrega la sorprendente estabilidad que le proporciona su tracción permanente a las cuatro ruedas.

Estableciendo nuevos niveles de excelencia en el exclusivo mundo de los supercoches.

Cosworth, el mítico nombre de la Fórmula 1 y de los rallies, asociado ahora a un sedán exquisitamente equipado, une lo mejor de la verdadera conducción deportiva a la máxima sofisticación de un coche de lujo.

Y todo lo que se diga es poco. Por supuesto, lleva ABS de serie. Así como aire acondicionado, techo solar, cierre centralizado,

llantas de aleación, asientos Recaro, elevalunas eléctricos y dirección asistida.

Todo lo que usted desee. Hasta un novedoso sistema de alarma anti-robo de serie. Porque el Cosworth es una verdadera tentación.

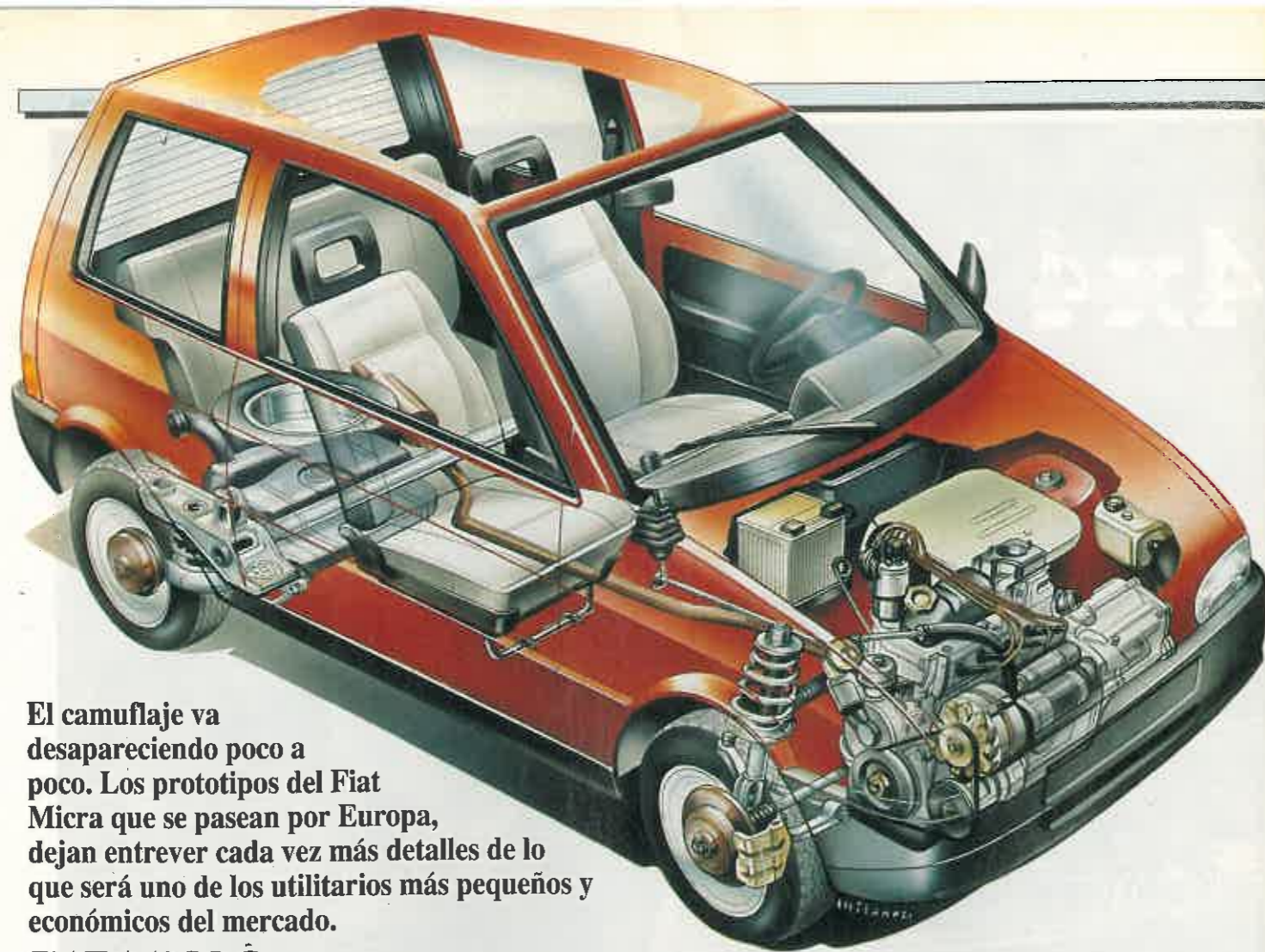
Naturalmente usted puede escoger tapicería de cuero opcional.

Pero lo más importante del Cosworth es su brillantez mecánica, que los entendidos sabrán apreciar.

Precio recomendado Ford Sierra Cosworth 4 x 4 16 V. desde 4.355.000 pesetas. (IVA y Transporte incluido).

Sierra Cosworth
Poder Oculto





El camuflaje va desapareciendo poco a poco. Los prototipos del Fiat Micro que se pasean por Europa, dejan entrever cada vez más detalles de lo que será uno de los utilitarios más pequeños y económicos del mercado.

FIAT MICRÒ

TAMBIEN PARA EL 92

El estreno oficial será en enero del 92, coincidiendo con numerosas manifestaciones de importancia y sin duda atraerá la atención de aquellos usuarios que se enfrentan diariamente con el tráfico urbano más intenso, con las plazas de parking más pequeñas, en definitiva con una situación extrema que sólo se puede hacer frente con instrumentos como el Fiat Micro.

En las últimas fotos del Micro quedan ya definidas la forma y amplitud de las ventanillas traseras, con una superficie amplia que dará una luminosidad importante al habitáculo.

También la forma de los faros parece ser definitiva, con los pilotos de intermitencia y posición esquinados y formando un conjunto homogéneo con el faro.

Su familiaridad con el Lancia Y-10 es indudable: ángulo del portón trasero, manillas de las puertas, retrovisores, asientos, tamaño o filosofía.

Los argumentos del pequeño Micro serán sin embargo más poderosos al contar con una variante extremadamente econó-



DISEÑO PRACTICO
En este dibujo se aprecian las líneas sencillas del cuadro del nuevo Fiat Micro.

RATON DE CIUDAD
El Fiat Micro arrasará gracias a su diminuto tamaño y su mínimo consumo.



mica. Será el Fiat Micro dotado de la mecánica bicilíndrica de los 126, con tan sólo 25 caballos de potencia y 704 centímetros cúbicos. Este motorcito capaz de propulsar al Micro a una velocidad cercana a los 120 kilómetros por hora, funcionará a su antojo en pleno atasco, y permitirá que, con un bajísimo consumo -unos cuatro litros a los 100 kilómetros- esta

miniatura cuente con una agilidad portentosa.

La otra opción, mecánicamente hablando, será con toda probabilidad el conocido motor de 903 centímetros cúbicos y 45 caballos, el mismo utilizado por los Uno y los antiguos 127. Al Micro dotado de esa mecánica no le costará tanto salir a carretera para realizar un largo viaje, ni adelan-

tar o superar un puerto, sin embargo las cifras de consumo no serán tan espectacularmente bajas como las de la versión básica.

El Fiat Micro tendrá una longitud de 3,2 metros, unos centímetros menos que el Y-10, y una anchura mínima que no superará el metro y medio. Sin embargo en su habitáculo se podrán acomodar cuatro

SENCILLO Y ECONOMICO
El Micro estará animado por motores entre los 25 y 45 caballos de potencia.





MICROESPACIO
Cuatro adultos no encontrarán problemas en el Micro para acomodarse. Se ha ganado espacio por todos los sitios.

personas sin estrecheces gracias a un diseño en el que se aprovecharán al máximo los huecos más inverosímiles. El coeficiente de resistencia a la penetración en el aire rondará los 0,31 -el mismo del Lancia- gracias a una aerodinámica muy estudiada y unos elementos aerodinámicos -deflectores integrados en los grandes paragolpes y en portón trasero- bien dispuestos.

Su estructura será la tradicional en estos casos, motor y tracción delanteros, dirección de cremallera, suspensiones independientes y frenos mixtos, es decir discos combinados con tambores.

El precio, todavía sin establecer del nuevo Micro, será sin duda de lo más competitivo y asequible, un precio atractivo, sobre todo para los más jóvenes, que podrán invertir en un vehículo urbano sobre todas las cosas, un microcoche muy especial.

**NUEVO FIAT UNO
PARA EL 94**

OTRA novedad que Fiat reserva al público, en este caso para el año 1994, será el sustituto del Uno. El modelo perteneciente al proyecto Trio, saldrá de los talleres IDEA de diseño con una gama amplia de motorizaciones que destacarán por su baja potencia y mínimo consumo en una clara tendencia por los coches urbanos, de mecánicas sencillas y económicas.

El comprador podrá elegir entre un Uno con motor de 34 caballos, otro con 45, también con 56 e incluso una mecánica totalmente nueva con 80 caballos de potencia.

Las versiones con cambio automático e incluso con tracción total estarán disponibles desde los primeros momentos de la comercialización, dando lugar a una gama extensa y muy completa con modelos para todos los gustos.



**EL PLACER DE CONDUCIR.
EL PLACER DE VIAJAR.**

GUIA BMW 1991. GASTRONOMIA Y TURISMO EN ESPAÑA.

En cada rincón de España hay algo que merece la pena ser disfrutado. BMW lo sabe bien y por eso le ofrece cada año un viaje a través de la gastronomía española, junto a los más pintorescos parajes y la riqueza de nuestro patrimonio cultural.

Un análisis objetivo y profesional que viene respaldado por la fiabilidad y el rigor característicos de la marca.

Un equipo de más de 40 expertos inspecciona los más destacados restaurantes de España para seleccionar sólo lo mejor. Desde la gastronomía lo-

cal a la alta cocina. Y, por supuesto, los más bellos entornos donde degustarlas.

Lleve siempre consigo la Guía BMW y disfrutará, allá donde vaya, de la otra cara del placer de conducir. El placer de viajar.



Guía BMW 1991. 10.241 direcciones de interés: 2.145 restaurantes, 1.184 hoteles y otras direcciones útiles, que incluyen museos, monumentos, centros de artesanía, compras gastronómicas, etc. Mapa de localización de los restaurantes más destacados.

Enviado Especial

Alberto Mallo

El Mercedes 500 parece un coche pesado. Los nuevos conceptos estilísticos de la Clase S le dan un aire refinado, pero poco dinámico. Sin embargo es el más completo de los engaños. El Mercedes oculta sus cartas, tiene todos los ases a disposición del conductor, hasta del menos habilidoso, que se encontrará con un automóvil capaz de rodar a velocidades de hasta 250 kilómetros por hora sin exigirle unas dotes de campeón. Pero en verdad no se sabe quién disfrutará más al volante de esta máquina, si el usuario antes citado o un piloto de Fórmula 1, tal es su increíble comportamiento en terrenos tan dispares como una autopista o una carretera de montaña, cuando se le exige al máximo.

La nueva Clase S se ofrece con motores de seis, ocho y doce cilindros, respectivamente para los 300, 400 / 500 y 600. Del primero, no vamos a descubrir ahora sus cualidades de potencia y suavidad de funcionamiento. Los 400 y 500 ofrecen ese incremento de fuerza que les hace alcanzar el más completo de los equilibrios, mientras que el 600 es el refinamiento elevado a su máxima expresión, con un motor que no se siente, pero que resulta todavía más contundente.

Estos modelos, que se encuentran en fase de homologación en nuestro país, serán comercializados a la vuelta del verano o antes, incluso, si el citado proceso se adelanta. El 600 llegará a comienzos de 1992, pero no es este modelo el que piensan vender más los responsables de Mercedes, que han previsto la siguiente demanda: 50 por ciento del 300, 30 por ciento de los 400 / 500 y 15 por ciento del 600.

Lo que está claro, después de haberlos conducido, es que ningún comprador se sentirá insatisfecho. Desde el punto de vista del confort de utilización, el resultado final es difícil de mejorar. Las suspensiones son ideales para cuidar con esmero a los ocupantes, aunque se circule por carreteras de montaña, con curvas, baches o badenes. La conducción es suave, sin requerir esfuerzos físicos o psíquicos y los elementos mecánicos restantes funcionan con silencio y eficacia inusual.

Desde el punto de vista del disfrute de la conducción, las críticas son pocas. La postura del conductor es excelente en base a la disponibilidad de todos los reglajes que pueden influir en ella. El volante (de un diámetro más reducido y razonable que en la anterior Clase S) se regula en altura y profundidad con un simple botón que acciona un motor eléctrico. Los asien-

MERCEDÉS CLASE S

EQUILIBRIO FUNDAMENTAL

Si el nuevo Mercedes 600 SE / SEL con motor doce cilindros constituye una aportación difícil de igualar en la historia del automóvil, el perfecto equilibrio de su hermano de gama 500 SE / SEL de ocho cilindros, valora todavía más el esfuerzo realizado por Daimler Benz. La marca alemana ha hecho absolutamente lo necesario para crear una gama perfecta.



LA MEJOR SUSPENSIÓN
La nueva Clase S dispone del sistema ADS, que adapta la amortiguación a las características de la conducción y la endurece en cuanto se da un brusco golpe de volante, hay un fuerte apoyo en una curva, etc. Comportamiento y nivel de confort son lo mejor que se ha visto hasta la fecha en grandes berlinas.





A LA CARTA. El interior se puede personalizar al gusto de cada uno. Las plazas posteriores son, bien para dos, bien para tres personas y reglaje individualizado en el primer caso. Dicho reglaje es en altura y longitud del asiento y en inclinación del respaldo.

tos tienen reglaje manual, incluido en altura, en la versión básica, pero los que disponen de reglaje eléctrico, cuentan además con la posibilidad de regular longitudinalmente el asiento (la banqueta) con independencia del respaldo. Se obtiene así mayor o menor soporte longitudinal para las piernas. Todos estos reglajes son

posibles gracias a una multitud de motorcitos eléctricos, responsables de accionar también los asientos traseros, las antenitas de referencia para aparcamiento situadas en las aletas posteriores, el tirador de apertura del maletero, la cortinilla parasol, los reposacabezas posteriores, etc. La mayoría de estos sistemas de mando eléctricos



co son opcionales, siguiendo una directriz lógica de que cada comprador personalice el coche a su gusto.

Una vez en marcha, el aislamiento acústico es excelente, pero lo mejor es el perfecto equilibrio que se logra entre motor y transmisión. Los técnicos de Mercedes son capaces de los mejores resultados

cuando se trata de conjugar un motor y un cambio automático. La suavidad de funcionamiento de la transmisión y su rápida respuesta enamoran al más ferviente defensor de los cambios manuales.

Tanto el 400 como el 500 y el 600, existen únicamente con cambio automático, un cambio que si se acciona manualmente sigue siendo suave y permite una conducción deportiva, aunque este término pueda parecer excesivo en estos coches. Sin embargo, sus suspensiones tienen tal grado de eficacia que no protestan cuando se abusa de ellas. Mercedes ofrece además opcionalmente la suspensión autonivelante y el sistema ADS.

En autopista, el comportamiento del 500 y del 600 no ofrece mayores diferencias que el mejor equilibrado, con ausencia total de vibraciones, y la superior capacidad de aceleración de este último. Concretamente en las autopistas de la Costa Azul y circulando a 200 kilómetros por hora, el 600 tiene fuerza suficiente co-

SUPERLUJO
Los espejos de cortesía se accionan hidráulicamente. Los pasajeros de atrás tienen su propio aire acondicionado. Abajo, detalle de los mandos de climatización y de la soberbia autorradio Becker.

mo para responder con presteza si se pisa el acelerador a fondo. La aguja del velocímetro no tiene ninguna pereza para subir hasta los 260, todo esto sin que el coche manifieste la más mínima tendencia a desviarse de su trayectoria. Es a partir de los 200 kilómetros por hora cuando se aprecia la diferencia de potencia, pues por debajo de esa cifra el 500 es un auténtico dragster.

En carreteras de montaña, ambos modelos se defienden con gran agilidad, pero llevados hasta sus límites es más divertido el 500. En cualquier caso, los dos son fáciles de conducir cuando se decide ir a buen ritmo. La dirección nunca resta sensibilidad al conductor, que ve como estas grandes berlinas se llevan como si fueran utilitarios. Si acaso, habrá quien critique su comportamiento excesivamente aséptico, en el sentido de que son coches que difícilmente derrapan del tren trasero gracias al sistema antipatinamiento. Cuando una rueda tiende a perder tracción, el sis-

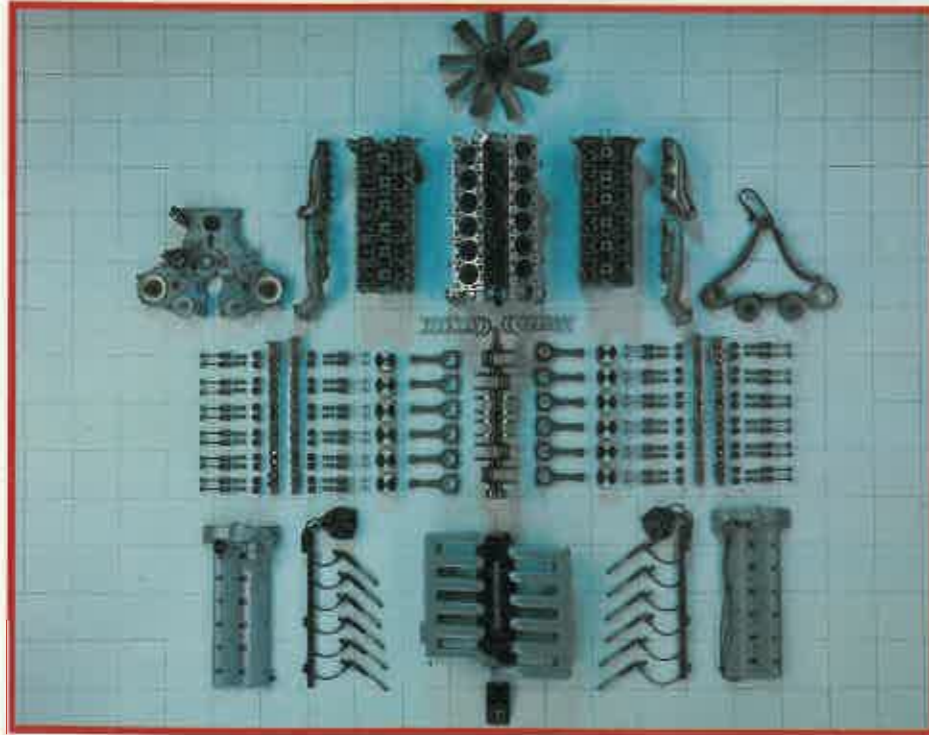


MENOS MERCEDES. La parrilla delantera ha cambiado mucho respecto a anteriores modelos. Es menos característica, menos sobresaliente y para más desapercibida. Los retrovisores exteriores se pliegan eléctricamente.



FICHA TECNICA

	300 SE	400 SE	500 SE
MOTOR			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3 199	4 196	4 973
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica	Inyec. electromecánica
Potencia máxima (Kw) / r.p.m.	231 CV (170)/5.800	286 CV (210)/5 700	326 CV (240)/5 700
Par máximo (Nm) / r.p.m.	31,6 Mkg (310)/4.100	41,8 Mkg (410)/3 900	48,9 Mkg (480)/3 900
TRANSMISION			
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios (Nº de marchas)	Man.(5) Autom. (4 ó 5)	Automática (4)	Automática (4)
DIRECCION			
Sistema	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Diámetro de guio (m)	12,1	12,1	12,1
FRENOS			
Sistema(Del/Tras) con ABS	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos	Discos ventilados/ Discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Trapecios articulados	Trapecios articulados	Trapecios articulados
Trasera	Brazos múltiples	Brazos múltiples	Brazos múltiples
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	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
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	1.890 (1.900 el SEL)	1.990 (2.000 el SEL)	2.000 (2.010 el SEL)
Largo/ancho/alto (mm)	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
PRESTACIONES			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9	7,7	6,7
Aceleración 1 000 m desde 0 Km/h	29,4	28,0	26,6
Velocidad Máxima (km/h)	230	250	250
La longitud del SEL es 5.213 mm.			



tema entra en acción y limita el patinamiento, bien frenando la rueda que tiende a girar *loca*, bien cortando la inyección. De esta manera, la trayectoria del coche no se ve alterada ni el conductor tiene que enfrentarse a desbandadas del tren posterior. También tiene bloqueo de diferencial.

Los frenos emplean un sistema antibloqueo doble. Aunque se les someta a un esfuerzo continuado en un tramo de montaña y a pesar del humo que en tal caso puedan desprender las pastillas, no pierden eficacia ni se alargan las frenadas.

Las únicas pegas que pueden ponerse estriban en una visibilidad posterior escasa, que no se resuelve con las antenitas de referencia de las aletas, en un maletero de capacidad limitada en relación con la longitud total; y en un acceso al habitáculo mejorable para las personas de baja estatura, cuyas piernas rozan con el marco inferior de las puertas.

Estos no son sino simples detalles en un automóvil que lo tiene todo para complacer al más exigente de los conductores o de los pasajeros. Viajar en una de estas extraordinarias berlinas en el asiento de atrás, tiene también enormes atractivos. ○

EL MOTOR ES LA ESTRELLA. En la foto del motor V-12, se aprecian: colectores de escape, culatas, bloque, cadena de distribución, válvulas, árboles de levas, pistones, bielas, cigüeñal, bujías y colectores de admisión. Un mundo en movimiento.

GROSSER MERCEDES

SU PROPIO ESTILO

Los grandes Mercedes siempre han sido coches para impresionar, coches cuyo aspecto ha seducido a jefes de estado, actrices, play boys o pilotos famosos. Hoy, el estilo de la marca alemana lo define un italiano, Bruno Sacco, que ha sido el responsable de la nueva Clase S. Sacco ha hecho evolucionar un estilo con soluciones como la nueva parrilla o detalles que se daban por perdidos, como los cromados que rodean las ventanas y los angulosos pilotos traseros. Parece un coche pensado más para el mercado americano, con concesiones incluso en los colores de la tapicería.

DINASTIA
El nuevo modelo, con los dos anteriores Clase S. El aire de familia se conserva, pero los coches cambian más de lo que parece. El coeficiente aerodinámico de penetración en el aire (Cx) se sitúa entre 0,30 y 0,31.



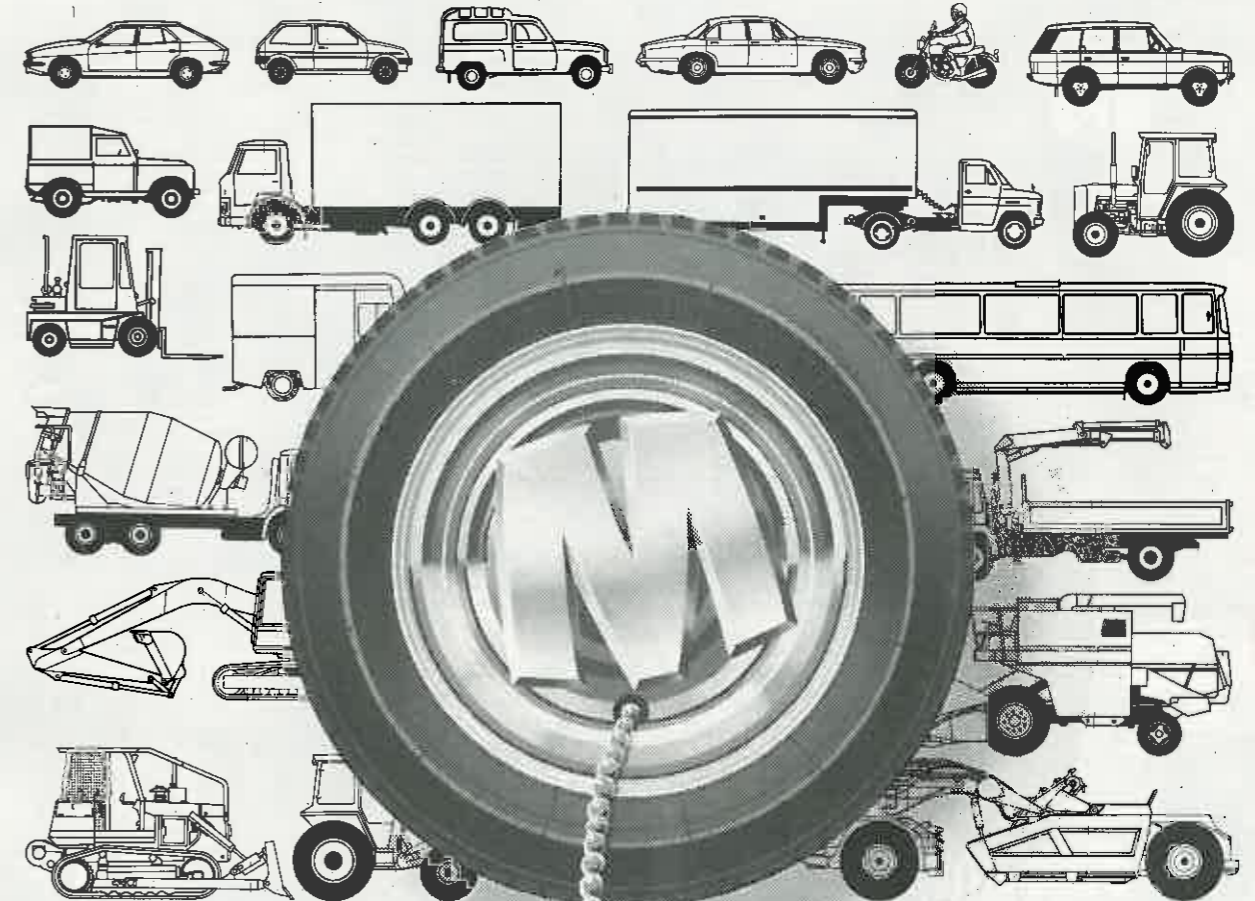
ANTECEDENTES. Hace medio siglo Mercedes tuvo ya un motor de doce cilindros en V a sesenta grados con cuarenta y ocho válvulas, que utilizó en monoplasas de Gran Premio. Sin embargo, la denominación 600 apareció en 1964 en el coche de las fotografías. Era un modelo tan espectacular como el actual 600, pero se conformaba con un motor de ocho cilindros en V.



MOTOROCASIÓN

MERCADO DEL VEHICULO Y MAQUINARIA DE OCASION

Automóviles / Vehículos Industriales / Maquinaria de obras y movimiento de tierras / Elevación y transporte / Maquinaria Agrícola



Zaragoza le ofrece en este Mercado del Vehículo y Maquinaria de Ocasión miles de oportunidades para elegir, probar y adquirir:
AUTOMOVILES, VEHICULOS INDUSTRIALES, MAQUINARIA DE OBRAS Y MOVIMIENTO DE TIERRAS, ELEVACION Y TRANSPORTE, MAQUINARIA AGRICOLA.
Y todos aquellos equipos y vehículos dotados de motor.
Con la total garantía de las más importantes marcas *¡y se lo lleva allí mismo!*
Además, sectores de: complementos y accesorios, servicios permanentes, servicios financieros, gestoría, etc...

Venga a MOTOROCASION, es su mejor oportunidad.

22-26 Mayo 1991
ZARAGOZA



FERIA DE ZARAGOZA

Carretera Nacional II, km. 311
E 50012 ZARAGOZA
Teléfono (976) 70 11 00*
Télex 58186 FEMU-E
Telefax (976) 33 06 49
Apartado de Correos 108
E 50080 ZARAGOZA

Horario: De 10 a 21 horas ininterrumpidamente.

Autobuses gratis desde plaza Emperador Carlos a Feria.



MERCEDES 600 SE FRENTE A BMW 750i

MAXIMA EXPRESION

La suma perfección de la ingeniería automovilística ha sido redefinida. Su nombre: Mercedes 600 SE / SEL. Indudablemente no son buenas noticias para su archienemigo BMW, principalmente porque es difícil ver como el último logro de uno puede ser mejorado. Para averiguar hasta dónde puede llegar el nuevo Mercedes, lo hemos comparado precisamente con el BMW 750i.

20 / Motor 16

A pesar de los meses de intensa publicidad de Mercedes Benz sobre «una nueva dimensión de conducir», llamada la «nueva clase S», el coche es toda una sorpresa. Al fin está aquí. No sólo es más grande y pesado que nunca, sino también más silencioso, más lujoso, discreto y distinguido que cualquier otra cosa que la ilustre fábrica alemana haya puesto nunca sobre cuatro ruedas. Lo cierto es que nunca habríamos esperado que los investigadores de Mer-

cedes se acercaran tanto al concepto de perfección.

Todo está tranquilo. La aguja apunta claramente los 130 kilómetros por hora. El paisaje del suroeste de Francia vuela hacia atrás, como en el cine. ¿Es cierto que nos estamos moviendo? Desde luego que sí, pero de un modo que nunca habíamos experimentado. El roce de los neumáticos sobre el asfalto es el único sonido que se escucha cuando el acorazado se mueve a velocidad de crucero. A unos

160 kilómetros por hora el viento empieza a acariciar las ventanas de doble acristalamiento y a velocidades por encima de los 200, los pasajeros sólo sienten un susurro.

Estamos hablando del modelo más desarrollado de la última gama de Mercedes: el 600 SE / SEL, con un motor de doce cilindros en V, 6 litros de capacidad y un total de 408 caballos de potencia. No puede haber duda de que estos datos han dado donde más duele en Munich, donde

Motor 16 / 21

**DOCE ES EL NUMERO**

Los dos rivales disponen de motores de doce cilindros, aunque el Mercedes tiene más cilindrada. En los cuadros se aprecia la excelente disposición de los mandos.

**LUCHA DE PODER**

Al BMW le ha salido un serio rival. El nuevo Mercedes tiene un aire característico de familia, pero con una línea renovada y muy moderna.

el archienemigo BMW se queda atrás con tan «sólo» 300 caballos, procedentes de 5 litros de cubaje. Demasiado para herir la vanidad en la industria automovilística. En una comparación entre los supremos campeones automovilísticos Mercedes y BMW, una cosa está clara: el motor Mercedes doce cilindros de la Clase S supera al de la Serie 7. Y esto también incluye el precio. En el mercado alemán, el Mercedes 600 SE cuesta 12.275.000 pesetas, mientras que el BMW 750 i se mantiene en 7.275.000 pesetas.

Hay que admitir que una comparación directa entre los dos V-12 alemanes no es una comparación justa. En términos de precio y prestaciones el 500 SE (7.200.000 pesetas en Alemania) debería ser el enemigo adecuado del gran BMW. Con su motor V-8, el 500 SE está por encima del bien y del mal. Pero en nuestra

lucha por lo absoluto, no tenemos más remedio que llevar la comparativa a sus límites. Después de todo, Mercedes espera que sólo quince de cada cien compradores de la Clase S se decante por un doce cilindros. Y aparte de esto, parece que los compradores tendrán que enfrentarse a largos periodos de entrega, inicialmente de unos cuatro años.

Conducir el nuevo Mercedes hace aparecer de alguna forma el espíritu de Rolls Royce. No sólo porque la alta estructura de la carrocería es una débil reminiscencia del noble inglés, sino también porque la limusina de dos toneladas tiene su propio modo de girar en cada ocasión. Es cierto que los rumores surgidos antes de su aparición nos hicieron esperar un nuevo Clase S enorme y muy pesado, con unas características de manejo de un acorazado en plena batalla. Pero lo que ha

surgido es bastante opuesto: el manejo rápido y confortable está a la orden del día. Esto es lo más sorprendente del nuevo Clase S, incluso en el opulento 600, que parece encogerse a cada kilómetro.

Al volar entre las montañas hacia el interior de la Costa Azul, la gran nave se vuelve cada vez más insinuante. Es fácil de llevar incluso en curvas muy cerradas. Por su parte, la baza del BMW es su ligereza, con lo que ello supone de positivo en carreteras de montaña. Su dirección es de tacto más ligero. Las ventajas del Mercedes son un mejor agarre a la carretera y su menor sensibilidad a los baches. No tiene el mismo sentimiento maligno y quisquilloso del deportivo SL, que tiende a provocar un leve derrape de las ruedas posteriores.

La suspensión en el Mercedes es más equilibrada. El 600 SE oculta todo. Al

compararlo, el sistema de amortiguación en el BMW parece duro.

En lo que se refiere a estabilidad, los dos están a la par. Con la ayuda de sofisticados sistemas electrónicos de control, Mercedes y BMW han desarrollado un diseño a toda prueba. El Mercedes, con su nueva suspensión delantera, reacciona ante una excesiva velocidad de paso en curva con una leve inclinación de la carrocería sobre las ruedas delanteras y con una momentánea interrupción de la potencia decretada por los sistemas electrónicos de ayuda a la conducción. Su elevado peso no aparece como desventaja en ninguna situación y la tendencia al balanceo ha sido prácticamente suprimida. Por supuesto, el BMW V-12 no ha pasado a ser un mal coche de la noche a la mañana y sus casi 400 kilos menos de peso son una ventaja, aunque en utilización incluso rá-

pida por carreteras de segundo orden, el 500 resulta manejable como un deportivo. Después de todo, la Serie 7 ha estado por encima durante cinco años. En sólo dos años, cuando la próxima generación de la Serie 7 sea presentada, las cartas se barajarán nuevamente. El 750 i es muy confortable, pero su sonoridad mecánica está por encima del Mercedes 600 SE.

Cuando nos referimos a potencia y prestaciones, el V-12 bávaro no es capaz de mantener el paso del motor de mayor cilindrada de Mercedes. Esto se hace más notorio cuando se acelera desde bajas revoluciones, momento en el que el BMW resulta menos ligero en su respuesta.

Como en todos los motores de esta gama Mercedes, el V-12 dispone de cuatro válvulas por cilindro y los árboles de levas que accionan las válvulas de admisión se ajustan de forma variable a las exigen-

cias precisas del momento, según el régimen de giro del motor. Así, su respuesta es siempre inmediata con un tremendo empuje.

En cuanto a las prestaciones, lo primero que pensamos es en los 408 caballos de potencia que residen bajo el capó. Nos han acostumbrado a esperar esta cantidad de caballos amontonados en los coches deportivos de pura raza y en la variedad de peso ligero, pero no en el peso pesado que es indudablemente el Mercedes 600. Esto significa que conducirlo no es una experiencia endemoniada, sino algo supremo, elevado a la máxima potencia: De 0 a 100 kilómetros por hora en 6 segundos, velocidad máxima de 250 kilómetros por hora, autolimitada voluntariamente. El BMW alcanza la misma velocidad máxima (también limitada voluntariamente), sólo que en una más sonora ascensión.



BUENA MEMORIA
El Mercedes tiene el sistema tradicional de regulación del asiento, con memoria.



TODO DETALLE
Se han cuidado hasta los mínimos detalles, tal y como el sistema para abrir el maletero, con un tirador escamoteable que no se ensucia.



NUMERO MITICO
De nuevo vuelve a aparecer la cifra 600 en la parte posterior de un Mercedes. Todo un mito. Nótese la antena que sirve de referencia del extremo del coche para facilitar las maniobras de marcha atrás.



ESTILO DE ULTIMA HORA
Junto con detalles de acabado en madera, aparecen elementos tales como este completo ordenador

Consigue los 100 kilómetros por hora en 7,4 segundos.

Traer el tema del consumo bajo estas circunstancias parece una blasfemia, pero aquí esta: el Mercedes tiene una media de 15,4 litros cada 100 kilómetros y el BMW de 13,4 litros.

Si nos referimos al espacio disponible y al diseño del habitáculo, el nuevo Clase S se coloca por encima de todos en lo que respecta al lujo. El compartimento de pa-

sajeros tiene proporciones de salón de baile incluso en el «corto» SE. El incremento de altura ha significado no sólo una gran amplitud interior, sino también un acceso más fácil al interior para todos aquellos que odian separarse de su sombrero. El BMW no puede enorgullecerse de unas condiciones de espaciosidad llevadas a unos límites tan exagerados, sobre todo en lo que se refiere al espacio para las piernas en la parte de atrás.

En BMW, el diseño del puesto de conducción de sus grandes berlinas ha sido tradicionalmente un punto de énfasis especial. El conductor del 7 opera desde una posición en la que claridad, organización y buen acabado son las notas dominantes, pero el 600 muestra cómo se puede alcanzar la perfección con la interacción de aspectos funcionales, estéticos y ergonómicos. Sin embargo, el BMW dispone del indicador de intervalos



HABILABILIDAD MEJORADA
El espacio interior ha sufrido un notable incremento en el nuevo Mercedes. El del BMW no es malo, pero es algo más justo en las plazas traseras. En ambos modelos las fotografías corresponden a las versiones de carrocería larga.



FICHA TECNICA

	MERCEDES 600SE	BMW 750i
MOTOR		
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	12 en V	12 en V
Cilindrada (c.c.)	5 987	4 988
Arbol de levas	2 x bancada	1 x bancada
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión/Combustible	10 a 1/Gasolina sin plomo	8,8 a 1/Gasolina sin plomo
Potencia máxima / 1 p.m.	408cv(300Kw)/5 200	300cv(220Kw)/5 200
Par máximo / r.p.m.	59,1mkg(580Nm)/3.800	45,9mkg(450Nm)/4 100
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática de 4 vel.	Automática de 4 vel.
DIRECCION		
Sistema	Recirc. bolas. Asistida.	Recirc. bolas. Asistida
Diámetro de giro (m)	12,1	11,8
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Disco vent/Disco ABS	Disco vent/Disco vent. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Doble trapezio articulado	Brazo transversal
Trasera	Multibrazo	Brazos oblicuos
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	2 180	1 800
Largo/ancho/alto (mm)	5 113/1 886/1 497	4 910/1 845/1 411
Capacidad del depósito (l)	90	102
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1	7,4
Velocidad Máxima (km/h)	250	250
Consumo Urbano (l/100 km)	20,7	19,8
A 90 km/h (l/100 km)	11,8	8,8
A 120 km/h (l/100 km)	13,7	10,9

de servicio y del espejo retrovisor derecho con sistema de inclinación para ver el bordillo en maniobras de aparcamiento.

Con todo, sigue siendo un misterio por qué los técnicos de Mercedes continúan juntando en una misma palanca los mandos que accionan los intermitentes y limpiaparabrisas.

Se puede preguntar ¿hay algo que criticar? Quizá los ridículos indicadores de distancia posteriores del Mercedes, diseñados para facilitar las maniobras de aparcamiento y tener un fácil punto de referencia en estos casos.

En los próximos meses, BMW ofrecerá lo que va a ser la innovación total de la solución para aparcar con un sistema de aviso electrónico de distancia. Mercedes no ha tardado en asegurar que ya ha estado experimentando con soluciones de ultrasonido de este mismo tipo, pero no es sin un ligero aire de autosuficiencia y una elevación de cejas hacia Munich que lo ingenieros de Stuttgart dicen: «Nosotros no lo presentaremos hasta que funcione perfectamente».

Rolf Haring
Motor 16 / 25

BARCELONA

FERRARI MONDIAL T. Está a la venta en Serena, Avenida Dragón número 582. Este Ferrari se matriculó en el año 90 y solo tiene 9.000 kilómetros. Dispone de tapicería color marfil y va completamente equipado. La garantía con que cuenta es por un año y el precio de venta es de 15.000.000 de pesetas.

FERRARI 348 TS. Un deportivo de toda la vida que también puede comprarse en Serena. El Ferrari se matriculó en 1990, es de color rojo y cuenta con tapicería de color negro. Únicamente ha recorrido 5.000 kilómetros y tiene un año de garantía. Su precio es de 16.500.000 pts.



FERRARI MONDIAL CABRIO T 3.2. Es la última oferta de Serena. El Ferrari está tapizado en beige, cuenta con un año de garantía y únicamente ha recorrido 8.000 kilómetros. El equipamiento de este modelo es súper completo y el precio en que se vende es bastante interesante, 16.000.000 millones de pesetas.

VOLKSWAGEN SCIROCO. Es la primera oferta de Cataluña Wagen, Gran Vía número 140. El Volkswagen indica 0 kilómetros y fue matriculado hace unos días. La garantía es de fábrica y tiene vigencia por un año. El precio de venta es de 2.250.000 pesetas.



FORD SIERRA 4X4. También a la venta en Cataluña Wagen. El Ford es del año 86 y tiene 48.000 kilómetros. Dispone de aire acondicionado y ABS y cuenta con 12 meses de garantía. El precio en que se vende es de 1.595.000 pesetas.

JAGUAR XJS 3.6 COUPE. Lo vende Fiol Roca, calle Diputación número 43. El Jaguar es del año 89 y es de color granate. Dispone de un amplio equipamiento en el que destaca el ABS, el climatizador y tapicería de piel. El Jaguar tiene 30.000 kilómetros y cuenta con un año de garantía, se vende por un precio de 4.800.000 pesetas.

MERCADO



FIAT DUCATO: NUEVOS HORIZONTES

Diez años después de su lanzamiento, las Fiat Ducato han recibido una profunda remodelación que afecta a la capacidad de carga de estos vehículos, a la estética exterior y a la parte mecánica gracias a un nuevo propulsor 2,5 turbodiesel intercooler de inyección directa.

Las modificaciones exteriores se concretan en una rejilla frontal de una sola pieza en la que van encastrados los faros, las puertas de la cabina con el borde de la cintura inclinado hacia adelante para aumentar la visibilidad. Una de las peculiaridades externas de las Ducato es que las ruedas tienen una caracterización diferente según la misión que vaya a desempeñar el modelo, así las furgonetas destinadas a transporte de mercancías incorporan un tapacubos que cuenta ya con los esparragos, por su parte la versión «Panorama» dispone de unos nuevos embellecedores grandes para las ruedas de 14 pulgadas mientras que conserva los actuales para las ruedas de 16 pulgadas. En el interior las Ducato han cambiado el color de las cabinas que ahora

es gris. También se han incorporado nuevos revestimientos interiores, un cuadro de instrumentos actualizado, un conmutador de mando de la columna de la dirección y una nueva empuñadura para la palanca del cambio.

Las Ducato y los Talento ofrecen seis tipos de motorizaciones, dos de gasolina y cuatro de gasóleo. Las potencias de las versiones de gasolina son de 75 y 85 caballos, mientras que los modelos diesel cuentan con potencias de 70, 75, 82 y 95 caballos. Precisamente este último motor es la gran novedad mecánica de la gama. Un propulsor en el que se ha aumentado la cilindrada hasta 2.500 centímetros cúbicos, se ha modificado la cámara de combustión y se ha realizado un nuevo reglaje de inyectores. Además Fiat comercializará una versión equipa-

da con el motor 2.000 ecológico que se comercializará únicamente bajo pedido.

En el tiempo que llevan en el mercado, las Ducato y Talento se han configurado como dos de los vehículos industriales de mayor aceptación en toda Europa, lo que ha motivado que Fiat haya tenido que ampliar las plantas de producción, dos en la actualidad, incrementándose a 700 el número de unidades que se fabrican diariamente.

La nueva gama está compuesta por 46 versiones que con las modificaciones específicas alcanzan las 180 versiones, la oferta más amplia del mercado.

En materia de precios, éstos oscilan entre 1.590.000 pesetas del modelo Scudato diesel y los 3.395.000 del Super Combi Turbo Diesel.

Gonzalo Serrano



VESPA CONTINUA LIDER

DURANTE 1990, Motovespa ha vuelto a colocarse como el primer fabricante nacional con 120.633 unidades comercializadas. En segundo lugar se coloca Derbi con 91.770 unidades, seguida a mayor distancia por Suzuki, 52.426 unidades, y Honda con 43.741 unidades. El quinto puesto

fue para Yamaha con 33.276 unidades, mientras que Motogac acabó el año con 21.822 unidades. Rieju consiguió colocarse en séptima posición con 12.587 motos, mientras que Peugeot comercializó 14.923 motocicletas. La novena posición fue conseguida por Kawasaki que logró vender 11.008 unida-

des, mientras que BMW vendió 2.552 unidades. El monto total de motocicletas y ciclomotores que fueron comercializados durante este año ascendió a 424.799 unidades lo que ha supuesto un crecimiento aproximado del 5,21 por ciento con respecto a las mismas fechas del año anterior.



SEGURIDAD INFANTIL

MICROTINA Ltd, empresa británica especializada en seguridad acaba de perfeccionar un dispositivo de control computarizado que acciona luces de destello para resaltar las señales de la carretera. Mediante el sistema Programable Safety Zone se controlan las luces amarillas montadas sobre las señales que indican «cruce de niños». Las luces están sincronizadas con los horarios de entrada y salida de los niños del colegio y cuando se activa el sistema las luces se encienden y apagan de manera intermitente llamando la atención de los conductores.

Este sistema puede ser adquirido al completo o sólo como dispositivo de control para ser agregado a las luces de aviso ya existentes. Para más información pueden dirigirse a Microtina Ltd, 6 Jesmond Road, Newcastle Upon Tyne, Gran Bretaña. Teléfono: 44.91.281.1171.



NUEVO CONCESIONARIO MASERATI

DESDE hace pocos días Maserati e Innocenti cuentan con un nuevo concesionario oficial en Barcelona, automóviles Tresserras. Este concesionario situado en la calle Balmes número 262 se encargará de realizar la cobertura de ambas marcas en las cuatro provincias catalanas.

FIAT MAS GARANTIAS

BAJO la denominación de Fiat Plus Service se engloban las nuevas prestaciones de garantías Fiat. Estas prestaciones son: Fiat Assistance con asistencia en carretera gratuita durante el primer año, coche sustitutivo, garantía antiperforación, garantía de pintura, garantía de reparación cualquiera que sea la antigüedad del Fiat, servicio de emergencia y asistencia en vacaciones. Además los usuarios de Fiat dispondrán de un teléfono de información durante 24 horas. El teléfono es el (91) 5191616.

OFERTA EN LEZAUTO

EL concesionario de Seat, Audi, Volkswagen, Lezauto acaba de poner a la venta 20 unidades de Seat Ibiza en versiones diesel y gasolina de 3 y 5 puertas con un 16 por ciento de descuento, más de 50.000 pesetas si el coche se financia con Fiseat a más de 3 años y el importe de la financiación es superior a 500.000 pesetas. En el caso de que el coche no se financie con Fiseat se mantendrá el 16 por ciento de descuento.

PREMIO PARA EL CALIBRA

LA emisora Radio Popular de Cataluña de la Cadena Cope ha elegido al Opel Calibra «Coche Deportivo de 1990». Esta elección se realizó entre los oyentes de la emisora que manifestaron sus preferencias bien por carta, bien mediante llamadas telefónicas a lo largo de los últimos meses del pasado año.

AUTOCARES SINIESTRADOS

BONITOS Y FRAGILES

Muchas de las víctimas de los accidentes de autocar podrían evitarse si los vehículos dispusieran de unas estructuras más rígidas. Desgraciadamente, en este tipo de transporte sigue primando la estética sobre la seguridad.

La opinión pública se ha visto conmovida a lo largo de los últimos meses por una serie de espectaculares accidentes en los que se han visto involucrados autocares. El día 28 de diciembre pasado, un autocar Mercedes-Benz, de la empresa Raul Sarriá de Monforte de Lemos, ocupado por treinta y ocho pasajeros, tomó el desvío desde la M-30 de Madrid hacia la carretera de La Coruña. El vehículo patinó y se estrelló contra un poste de cemento que sujetaba señales informativas. A consecuencia del golpe el techo del vehículo quedó sesgado con tal perfección, que algunos medios informativos dijeron que había sido cortado por los bomberos. Murieron doce personas y veintiséis heridos tuvieron que ser trasladados a centros asistenciales.

El día 26 de febrero de este año, otro autocar, matrícula M-3614-LN, que transportaba a un grupo de turistas japoneses de Sevilla a Córdoba, colisionó contra el pilar de un puente, en el kilómetro 476 de la N-IV. En el siniestro resultaron afectados los diecisiete pasajeros, con un balance de nueve muertos. La carrocería del vehículo quedó totalmente deformada.

El pasado otoño, una furgoneta ocupa-

da por pasajeros de nacionalidad marroquí chocó frontalmente con un autobús en la provincia de Córdoba. Murieron los ocho ocupantes de la furgoneta, aunque afortunadamente no se produjo ninguna víctima en el autocar, a pesar de que la baka de la furgoneta atravesó longitudinalmente el autobús como si se tratara de una cortina de humo. «Por suerte», en el vehículo sólo viajaban niños de baja estatura.

Si nos ceñimos a las estadísticas, el transporte de viajeros en autocar es el medio más seguro de acuerdo a los índices de siniestralidad. Sin embargo las cifras no evitan que cada vez que se produce un accidente tenga una gran repercusión social ante un dantesco espectáculo de masacre colectiva. Estas mismas estadísticas también determinan que algo más de un treinta por ciento de las víctimas mortales de los accidentes de autocares son consecuencia del vuelco del vehículo, cuya carrocería se deforma como una hoja de papel, aprisionando al pasajero contra la estructura y los asientos.

Todos hemos podido contemplar el tipo de autocar que circula por Estados Unidos, país que se precia en ser el más exigente del mundo en materia de seguridad.

Esos vehículos, absolutamente feos, son, sin embargo, los más seguros, primando este último aspecto sobre la «belleza» o la línea.

Tras el análisis de estos datos surgen varias interrogantes: ¿Es posible que el diseño actual de los autocares, con amplios ventanales y perfiles pequeños para sujetar el techo, garantice la plena seguridad del pasajero? ¿No hay ningún medio de crear estructuras más rígidas que eviten la deformación del vehículo, una vez ocurrido el accidente?

Estas mismas interrogantes se las planteó las Naciones Unidas en 1986 y redactó -a instancia del Reino Unido y Hungría- un nuevo reglamento en el que se establecen los límites de resistencia de la estructura en caso de vuelco. A pesar de la existencia de esta normativa, son muy pocos los países que a lo largo de los últimos años se han adherido a él.

En aquel momento, España tomó la decisión de realizar previamente una serie de investigaciones mediante un banco de ensayo para, que en primera instancia, garantizara la viabilidad de las medidas que establece el reglamento número 66 de Ginebra, y en segundo lugar, redactar un in-



forme que sirviera de anteproyecto a una nueva directiva que prepara la Comunidad Económica en materia de seguridad, que obligará a los fabricantes internacionales a crear el llamado «espacio de supervivencia» para los pasajeros.

La investigación se ha llevado a cabo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales (ETS) de Madrid, con fondos de la Dirección General de Tráfico, y en coordinación con el Ministerio de

Industria. También ha contado con el apoyo de la mayoría de los fabricantes de autocares que facilitaron muestras de perfiles y piezas de carrocerías.

Ha sido preciso diseñar, construir y poner a punto un laboratorio de ensayo, capaz de simular el vuelco real de un autocar, para analizar sus consecuencias. Se han realizado tres ensayos de vuelco con las monturas facilitadas por las empresas Hispano Carrocera de Zaragoza, Camelsa

de Pamplona y Castrosua de Galicia, hasta que se logró el resultado óptimo de resistencia. Esta escuela realizó un vídeo en el que se muestran claramente los efectos de las deformaciones y el modo de evitarlo, que será emitido en un futuro próximo por el programa «Stop, Seguridad en Marcha» de Televisión Española.

Después de tres años de investigaciones, el equipo, dirigido por el ingeniero Francisco Aparicio, ha creado una estruc-

AUTOCARES: ASI SE LA PEGAN

AÑO	ACCIDENTES MORTALES	VICTIMAS MORTALES		HERIDOS GRAVES	
		TOTAL MUERTOS	USUARIOS AUTOCAR	TOTAL HERIDOS	USUARIOS AUTOCAR
1985	101	143	17	456	320
1986	109	159	37	524	458
1987	112	208	76	541	480
1988	122	194	64	487	408
1989	100	155	40	434	367
1990	120	152	47	605	506



tura que cumple perfectamente con los términos establecidos en el reglamento 66, mediante la adaptación de un dispositivo de absorción de energía a la carrocería original. Con ello, España se convierte en uno de los pocos países que dispone de tecnología propia para afrontar los problemas de vuelco.

Según ha declarado Francisco Aparicio a MOTOR 16, «la Escuela ha hecho público un extenso informe con los resultados obtenidos y de esta ha puesto a dispo-

España es uno de los pocos países que posee tecnología propia para afrontar los problemas de vuelco de un autocar.

cibido por el momento ninguna respuesta positiva».

Ignacio Delgado, director técnico de la empresa Camelsa, uno de los carroceros que colaboró estrechamente en las investigaciones de la ETS, ha participado recientemente en unas jornadas para explicar a los carroceros y transportistas cómo instalar los dispositivos de seguridad, con la mínima repercusión en el precio final del vehículo. «Desgraciadamente -comenta Delgado a esta revista- el transportista

SEGURIDAD VIAL
Según las estadísticas, el transporte de viajeros en autocar es el medio más seguro. Sin embargo, los accidentes en los que se ven involucrados tienen una gran repercusión social.



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



sición de los fabricantes españoles la tecnología necesaria para la producción de autocares más seguros, con sólo un coste adicional de 150.000 a 200.000 pesetas por unidad, y un reducido sobrepeso de 80 kilos. Cuantías que resultan casi anecdóticas si consideramos que un autocar puede costar del orden de los veinte millones de pesetas, y que su peso supera las doce toneladas. Sin embargo, y a pesar de tener la solución en la mano, no se ha re-

CUESTION DE DINERO
Un autocar con mayores medidas de seguridad costaría de ciento cincuenta mil a doscientas mil pesetas, con un sobrepeso de ochenta kilogramos.



está dispuesto a afrontar una serie de gastos siempre y cuando aumenten la imagen de su servicio: vídeo, cafetería, aire acondicionado, aseo, decoración exterior bonita, etc. Está claro que hasta que el reglamento 66 no sea de cumplimiento obligado no hay nada que hacer».

El secretario general de Asintra (Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros), Lorenzo Chacón, señala, por su parte, que «todos sus asociados es-

tán de acuerdo en que se establezca una normativa a nivel comunitario que determine las condiciones de construcción así como los términos necesarios para garantizar la seguridad de los usuarios. Sin embargo no hay que olvidar que actualmente el sector está pasando por una fuerte crisis, por lo que también sería conveniente el apoyo de otros sectores como las compañías aseguradoras que ofrecieran una reducción de tarifa por disponer de este ti-

po de estructuras, al igual que lo hacen con el sistema ABS».

El subdirector de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Adalberto Perea, (también presidente del Grupo de Seguridad General de Naciones Unidas) declara a MOTOR 16 que su Departamento ha comenzado ya los trámites para la adhesión a los reglamentos 66 y 80 de Ginebra, aunque es difícil precisar cuando entrarán en vigor ya que previamente tienen

REGLAMENTOS DE SEGURIDAD

OBLIGADO CUMPLIMIENTO

En 1984 se registraron un gran número de accidentes de autocares con víctimas mortales, producidas en muchos casos por el aplastamiento del techo del vehículo. En aquel momento cundió la alarma en Ginebra, y en 1986 las Naciones Unidas redactaron una serie de normativas que contemplan aspectos sobre la seguridad de los pasajeros.

En España están actualmente en vigor los reglamentos número 36 y número 52, que afectan a aspectos de tipo general como el acondicionamiento interior, la resistencia al fuego en el habitáculo del motor, salidas de emergencia, etcétera.

Sin embargo, los carroceros españoles no están obligados, por el momento, al cumplimiento de los otros dos reglamentos existentes, aunque sí lo hacen cuando exportan sus productos a otros países como Alemania o Bélgica: el número 66 que se refiere a la resistencia al vuelco del vehículo, y el número 80, que establece las características que deben cumplir los asientos y anclajes

que pasar por el Consejo de Ministros y por el Parlamento. «Aunque España ya disponía de laboratorios de ensayo e información práctica en esta materia desde hace unos meses, estábamos esperando la nueva directiva de la Comunidad Económica, que será en definitiva por la que nos tendremos que regir. A la vista del retraso -añade Perea- hemos decidido acogernos lo antes posible a los reglamentos de Naciones Unidas».

Parece evidente que ninguna de las partes implicadas está dispuesta a tomar la iniciativa mientras no exista una legislación que les obligue al cumplimiento de estas normas de seguridad. ○

Lourdes Bravo

MEDIO AMBIENTE

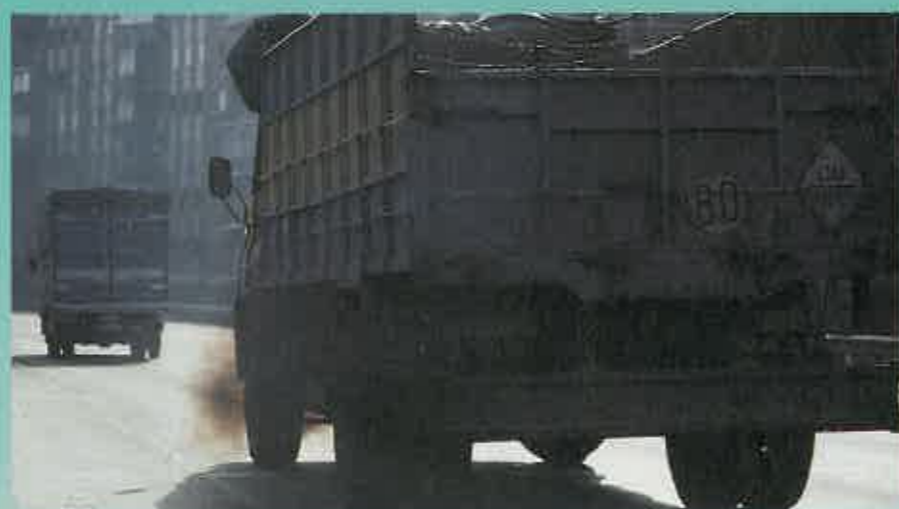
LA COMUNIDAD EUROPEA APRIETA

La Comunidad Europea sigue adelante en su política a largo plazo para atajar la cada vez más preocupante degradación del medio ambiente en su área de influencia. Y ahora le ha llegado el turno a los vehículos pesados.

En la pasada semana, el Consejo de Ministros de Medio Ambiente de la CE, al que acudía por primera vez el flamante titular del Ministerio de Infraestructuras, José Borrell, aprobaba una directiva que impone límites reducidos a la emisión de gases tóxicos de camiones y autocares, medida que comenzará a aplicarse gradualmente desde el primero de julio del próximo año 1992, y que exigirá una norma comunitaria que obligue a poner a la venta en el mercado petrolero un gasóleo con menos contenido en azufre.

El plazo del primero de julio citado para el «camión limpio» afecta a los nuevos modelos que salgan de las cadenas de montaje, aunque la medida se impondrá de hecho para las nuevas matriculaciones a partir del primero de octubre del año siguiente, es decir, 1993.

Las normas que pretenden establecer las autoridades comunitarias y que limitarán los topes de emisión de monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno y residuos de hidrocarburos, constituyen sólo un primer paso, ya que el control será más riguroso en una segunda fase -a partir de octubre de 1995 para los nuevos modelos y de octubre de 1996 para los vehículos de serie matriculados- que representará la equiparación de la norma comunitaria a la que rige en Estados Unidos que, como ya es sabido, es muchísimo más ri-



gurosa en su alcance que la norma europea.

Los vehículos afectados por estas normas que actualmente están en circulación no se verán afectados y como la renovación para cumplir la norma siempre tiene su costo, la directiva comunitaria ahora aprobada permitirá que cada Estado miembro incentive fiscalmente o de la forma que sea la compra de camiones, furgonetas y autocares de nueva construcción.

Otra de las consecuencias de esta directiva afecta al combustible. De ahí que los ministros del Medio Ambiente hayan llegado al acuerdo de estudiar la urgente aprobación de otra norma que imponga la distribución de gasóleo con bajo contenido en azufre, disposición que tendrá una incidencia relativa en los costes del sector del refino

R.R.S

SI QUIERES LLEGAR HASTA AQUI...



CITROËN ZX RALLYE RAID. CAMPEON DEL PARIS - DAKAR 1991.

Si tienes más de 16 años. Si quieres iniciarte en el apasionante mundo de la Competición automovilística. Si quieres llegar a compartir podium con Ari Vatanen, campeón con el Citroën ZX Rallye Raid en el París-Dakar, con Waldegaard, con Ickx...

EMPIEZA POR AQUI.

Si eso es lo que quieres, empieza por aquí; empieza por participar en el Campeonato Citroën AX GT. La modalidad de más éxito en los circuitos españoles se ha revelado como la mejor escuela de formación de pilotos.

Esta temporada puedes debutar en la competición con las ventajas que te ofrece Citroën: Descuento de hasta un 22% en la compra del coche; primas de salida, premios de clasificación, precios especiales en kits de competición y en piezas, etc...

Para empezar la carrera de tu vida, envíanos el cupón.



CITROËN AX: CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLIES EN TIERRA 1989 Y 1990.



Citroën Competición

Valdeportillo, 1. Polígono Industrial Alcobendas. 28100 Madrid.

NOMBRE _____
 APELLIDOS _____ EDAD _____
 DIRECCION _____
 CIUDAD _____
 PROVINCIA _____ CODIGO POSTAL _____

¡Genial!





RENAULT CLIO 1.2 RT

LOS PRIMEROS 15.000 KMS.

El Renault Clio 1.2 ha sido el modelo elegido para nuestra prueba de fiabilidad de 30.000 kilómetros. Durante los primeros 15.000 kilómetros el coche ha dado muestras de un sensacional rendimiento, mostrándose como un utilitario muy confortable y bien realizado, equipado con una mecánica fiable.

EL Renault Clio es el modelo que ha permitido a la marca del rombo mantener el tipo en esta crisis que está viviendo el automóvil, no en vano, desde que fue elegido Coche del Año en Europa, ha ocupado los primeros puestos de las listas de ventas. Además de ser un vehículo totalmente nuevo, éste ha sido uno de los motivos más importantes

por el que nos hemos decidido a realizar una prueba de fiabilidad de 30.000 kilómetros. Para esta prueba la versión que hemos elegido es la que equipa el motor de 1,2 litros, que es de toda la gama la que cuenta con el motor más novedoso y el único que no ha pasado aún por nuestro banco de pruebas. De las tres versiones disponibles que existen con esta

motorización nos hemos decidido por la RT, que es la mejor equipada, con cierre centralizado y elevelunas eléctricos.

En los primeros kilómetros de la prueba, el coche a pesar de su poca cilindrada, ha causado una sensacional impresión a los conductores que han colaborado en ella. La opinión más generalizada ha sido que el Clio 1.2 es un coche que se desenvuelve perfectamente en ciudad, en este entorno es donde mejor se mueve su pequeño motor y a la vez permite una perfecta utilización en carretera, con una velocidad punta buena, pero que hay que acostumbrarse a su poca potencia, que unido a unos desarrollos finales un poco largos ofrece unas recuperaciones lentas,

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	5.000 km.	15.000 km.
CIUDAD		
A 30,5 km/h de promedio	7,7	7,1
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,8	6,0
En conducción rápida	9,3	9,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,0	9,4
A 140 km/h de cruceo	9,6	9,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,2	7,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	542	560

PRESTACIONES		
	5.000 km.	15.000 km.
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	147,7	150,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,9	20,2
1.000 m. salida parada (seg.)	37,6	38,2
0-100 km/h (seg.)	16,3	17,3
Metros recorridos	297	314
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	20,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,1	22,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,5	39,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	43,0	42,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	18,8	18,9
Metros recorridos	533	538
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	23,7	24,2
Metros recorridos	669	678



POCOS PROBLEMAS
Durante los primeros 15.000 kilómetros al Clio se le despegó una esquina del guarnecido del salpicadero del cuadro de mandos de la calefacción.



UN BUEN UTILITARIO
El Clio 1.2 se muestra como un utilitario perfectamente utilizable en ciudad y en carretera.

lo que hace que el espacio de los adelantamientos se alargue un poco más de lo deseado. Con respecto a las prestaciones en nuestras dos primeras mediciones con el «correvit», a los 5.000 y a los 15.000 kilómetros, el coche en la segunda ganó un poco en velocidad punta, mientras que el resto de los valores se mantuvieron prácticamente similares.

Otro de los aspectos que ha causado muy buena impresión ha sido su habitabilidad, para tratarse de un coche del segmento más bajo, cuenta con un espacio interior muy bueno y con una capacidad de maletero excelente. También hay que destacar la buena presentación y magnífico acabado del coche, durante los primeros kilómetros de la prueba tan sólo se despegó una pequeña parte del guarnecido negro del cuadro de mandos de la calefacción y no se apreció ningún tipo de ruido.

Por lo que respecta a los consumos, desde el inicio de la prueba, el coche se ha utilizado en todo tipo de circunstancias y en diferentes tipos de carreteras. Desde superar atascos en ciudad, hasta circular por autopistas, y desde conducir con nieve hasta hacerlo con lluvia o viento. En resumen los consumos se han mantenido dentro de unos márgenes aceptables, al igual que las prestaciones se realizaron varias mediciones y se pudo comprobar que de 5.000 a 15.000 kilómetros el consumo prácticamente no varió, en la segunda medición mejoró el consumo medio ligeramente, debido a un menor gasto en ciudad. También hay que decir que el consumo medio de estos 15.000 primeros kilómetros fue de 8,5 litros cada cien kilómetros. Es en este sentido el único momento, pero hay que buscárselo a la hora de utilizar el acelerador a fondo, en el que el consumo se dispara un poco más de lo deseado.

Por otro lado hay que decir que siempre a lo largo de la prueba, al coche se le realizaron las revisiones marcadas en el libro de mantenimiento en un servicio oficial de la marca, al respecto tenemos que decir que el trato siempre fue muy bueno y tan sólo cobraron el aceite y las bujías que utilizaron en su puesta a punto.

En términos generales, durante los primeros quince mil kilómetros de que consta la prueba, el Renault Clio 1.2 ha salido airoso y se muestra como un buen utilitario.

Más adelante una vez finalizada la prueba de 30.000 kilómetros y después de que nuestros mecánicos desmonten por completo el coche podremos ofrecer cifras de desgaste de la mecánica. ○

FORD ESCORT 1.3 PRIMA

CIUDADANO MEDIO

Hace apenas un año que comenzó la comercialización del nuevo Ford Escort y ya empiezan a aparecer nuevas versiones. En este caso se trata del Ford Escort Prima. Es una versión económica con el motor de 1.297 c.c. y 63 caballos de potencia que equipaba el anterior modelo, pero con un equipamiento más completo y un carácter meramente familiar. Sus dos principales argumentos son económicos por excelencia: tiene un consumo envidiable por muchos otros modelos similares y es un ciudadano de primer orden.



CON una mecánica sencilla sin grandes pretensiones que goza de una amplia oferta en nuestro país, el Ford Prima viene a hacerse un hueco en el mercado nacional.

El pequeño motor que equipa el Prima es muy suave de funcionamiento, quizá demasiado, tarda bastante en subir de vueltas aunque gran parte de culpa se de-

be a su cambio de velocidades. Este, con unos desarrollos excesivamente largos, hace que las recuperaciones sean lentas para las condiciones de tráfico de las carreteras españolas. Esta falta de rendimiento tiene su contrapartida, sobre todo, en los consumos que son bastante bajos en carretera y en ciudad. El cambio, ayudado por una palanca de tacto agradable,

está bien sincronizado, excepto cuando el motor está frío y se cambia rápido.

Otra de las mejoras de este modelo se encuentra en las suspensiones. En el anterior modelo, el corto recorrido de la suspensión limitaba mucho el comportamiento y el confort en cuanto el coche llegaba a su plena carga. Ahora, al haberse modificado su sistema con un eje torsional mu-

VIRTUDES

- Consumos bajos
- Precio ajustado
- Buena habitabilidad

FORD ESCORT 1.3 PRIMA
PRECIO: 1.576.499 PTAS

- Desarrollos largos
- Frenos poco resistentes al uso
- Asientos delanteros blandos

DEFECTOS



cho más rígido, se puede permitir unas reacciones progresivas y confortables.

En cuanto a confort se refiere, su comportamiento es irreprochable, tiene un alto nivel de marcha con unos asientos cómodos, en las plazas traseras caben perfectamente tres adultos en condiciones razonables con espacio suficiente para las piernas. Esta mejora no ha mermado en

ningún momento la capacidad del maletero; por el contrario, se ha visto incrementado ligeramente y su nivel de carga con respecto al suelo ha bajado considerablemente. Todo ello, junto con una buena insonorización y ausencia de vibraciones en su acabado, permiten que el Ford Escort Prima destaque en este aspecto.

Sus líneas más redondeadas exterior-

mente y su nuevo interior, el cual se ha visto mejorado en su decoración, le da un cierto aire de familia, alegre y más agradable respecto a las anteriores versiones a las que el paso del tiempo no perdonó.

Exteriormente no tiene grandes diferencias con respecto a sus hermanos de gama, sólo un anagrama en letras grandes en la parte trasera marca la diferencia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.297 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 74,96 milímetros. Carrera: 75,48 milímetros. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 63 CV (44 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 10,3 mkg (101 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial central de tipo Ferguson. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera. Vueltas de volante entre toques: 4,3 vueltas.

FRENOS: De doble circuito en diagonal y accionamiento hidráulico. Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Servofreno con sistema antibloqueo electrónico opcional de dos canales. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson sobre brazos en L, montados sobre doble casquillo vertical. Muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos. Trasera: Semiindependiente con brazos arrastrados conectados a un eje de torsión.

RUEDAS: Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 920 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.



AIRE FAMILIAR
A la izquierda un primer plano del cuadro de mandos con todo lo indispensable. Más a la derecha el interior, en el que destaca la calidad de los materiales y su terminación, son dos de sus principales argumentos.

electrónico en lugar del mecánico que montaban las anteriores versiones con lo que podremos hacerlos más efectivos. El equipamiento es el mismo del CLX y está por encima de lo que es normal en versiones de similares características, con cuentarrevoluciones, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, etc...

La utilización de este vehículo será satisfactoria para todo el que busque un coche cómodo, fácil de conducir y con una buena capacidad interior, dejando a un lado las pretensiones deportivas y buscando, por encima de todo, la economía y una buena relación calidad/precio. ○

Antonio Montañés
Fotos: Ramón Rodríguez

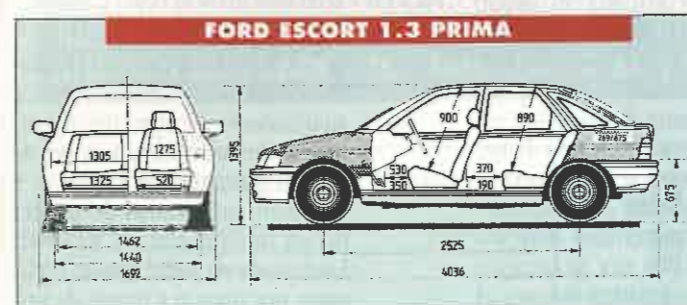
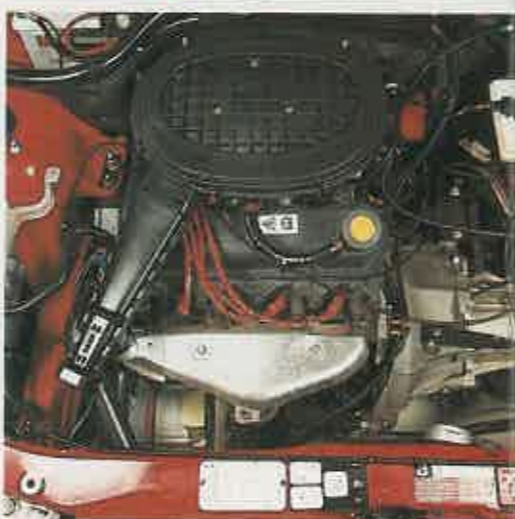
CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio.....	7,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	5,2
En conducción rápida.....	8,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	7,9
A 140 km/h de cruceo.....	8,5
A 180 km/h de cruceo.....	--
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	6,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	820

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		153,1
Km/h.....		
ACELERACION (seg.)		20,1
400 m salida parada.....		38,0
1.000 m salida parada.....		16,7
De 0 a 100 km/h.....		303,2
Recorrido (metros)		
RECUPERACION		21,1
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		22,8
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		39,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		44,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		20,0
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		566,9
recorriendo (metros)		28,7
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		817
recorriendo (metros)		



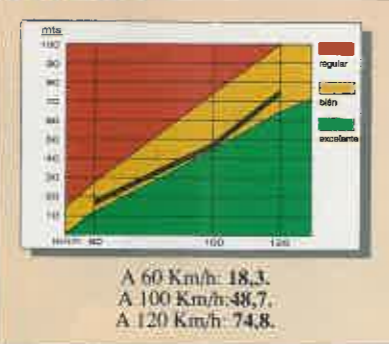
FRENTE A SUS RIVALES

No hay que olvidar que el uso de este coche es principalmente familiar, por lo tanto uno de los factores que más puede pesar a la hora de decidimos por uno u otro es su espacio interior. Aquí, encontraríamos al Fiat Tipo 1.4 por casi cien mil pesetas más, seguido del Peugeot 309 GR. Este último tiene un motor más enérgico casi por el mismo precio. El Opel Kadet 1.3 y el Renault 19 TR, por lo que demuestran las ventas, son también dos de los modelos más equilibrados.

EQUIPAMIENTO

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

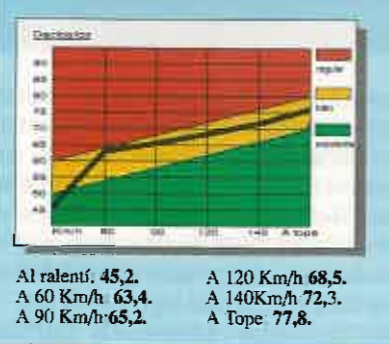
FRENOS



MOTOR MAS POTENTE
El motor ha ganado tres caballos pero sigue siendo perezoso.

En cambio, lo que no está a la altura es la resistencia de los frenos. El coche frena bien y el tacto del pedal permite una buena dosificación, pero cuando se dan tres o cuatro frenadas un poco fuertes, las distancias aumentan más de la cuenta, por lo que debemos dosificar los frenos en pendientes prolongadas. En este sentido, hay que comentar que, en opción, la casa Ford ofrece un sistema antibloqueo de frenos.

SONORIDAD



DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Ford España S. A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. **Teléfono:** (91) 571 14 44. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 400 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES: Techo solar practicable 69.000 ptas. Radiocassette ESRT 32PS 90.000 ptas. Sistema electrónico antibloqueo de frenos 103.000 ptas. Pintura metalizada 26.000 ptas.

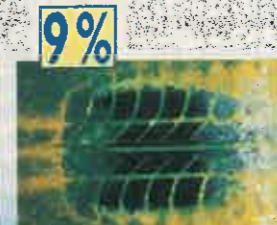
KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. En seco, en mojado, en curva, en frenada, durante miles de kilómetros, el MXT aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.

nuevo
MXT MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa, el MX1 Michelin.

FICHAJE SOPRAL

El conocido piloto madrileño Pepe López, que durante años ha participado en los campeonatos nacionales de enduro y raids, ha entrado a formar parte de la empresa de lubricantes Sopral en calidad de responsable de relaciones exteriores.

Pepe seguirá participando en los campeonatos nacionales de ambas especialidades sobre una Honda CR 125, compaginando esta faceta con la difusión de la imagen de Sopral en el mundo de las dos ruedas.



BIANCHI NUEVA GAMA

La marca de bicicletas Bianchi, dependiente del grupo Motovespa y una de las más prestigiosas en el mercado europeo, comercializa en España su amplia gama de modelos específicos para Mountain Bike. Estas bicicletas se caracterizan por el empleo en su construcción de los materiales más sofisticados y por sus avanzados diseños que permiten obtener el máximo rendimiento de cada pedalada.

La geometría de su cuadro y de su horquilla son realmente innovadoras. También se ha cuidado especialmente la imagen estética de estas atractivas bicicletas.

SEAT TENIS CLUB

Ya se está celebrando el II Circuito Internacional de tenis femenino «Seat Tennis Club», puntuable para la Asociación de Tenis Femenino (W.T.A.) y con 30.000 dólares en premios. El primer torneo se inició el pasado 5 de marzo en Murcia para continuar, este fin de semana, en Alicante y finalizar el día 31 de este mes en el Real Club Jolaseta de Getxo (Vizcaya).



CESVA CONTROL ACUSTICO

La empresa Cesva especializada en la fabricación de analizadores de espectro acústico, sonómetros y limitadores de ruido, presenta un nuevo y completo analizador de espectro en tiempo real, el RC-401. La entrada de señal puede realizarse por línea o a través de micrófono.

Para la visualización de datos dispone de una pantalla de LCD y comunicación bidireccional con PC.

F.M.-MOTO GAS RACING TEAM

Uno de los equipos que en la primera parte del Campeonato de España ha causado buena impresión ha sido el integrado por Carlos Muñoz en superbikes, sobre una potente RC-30 oficial Honda España y José C. Morillas en supersport, con una de las nuevas Honda CBR 600. De la dirección técnica del equipo se encargan José Ramón Belart y Carlos Acosta. El servicio de talleres corre a cargo de Top Power y Moto Gas.



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

- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 7364, Full, 23.000.
- BMW 7304, año 87.
- BMW M-3, 42.000 km.
- BMW 5204, 22.000 km.
- BMW 633, 92.000 km.
- BMW M-5, año 89.
- Citroën AX 11 RE, 25.000 km.
- Citroën AX 11 RE, año 91.
- Citroën CX GTI 2.5, año 84.
- Ford Sierra Cosworth, 13.000 km.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Ford XR3i, 67.000 km.
- Ford Scorpio 2.84 4x4.
- Ford XR-2, año 88.
- Fiat Uno 45, año 88.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Lancia Delta 1.64, 40.000 km.
- Lancia Prisma Simbol, año 88.
- Malaga Inyección, cinco meses uso.
- Mercedes 300-CE, Full Equipo.
- Mercedes 190-D 2.5, 81.000 km.
- Mercedes 300-TD, 32.000 km.
- Mercedes 300-E, año 88.
- Opel Kadett GSI 16V, año 90.
- Opel Kadett 1.6 4p, 19.000 km.
- Peugeot 205 GT. A.A., 22.000 km.
- Porsche 944, 43.000 km.
- Renault R-21 TXE, año 89.
- Renault R-11 Turbo, 58.000 km.
- Renault R-11 TXE. A.A., año 86.
- Renault R-18 Diesel familiar, año 84.
- Seat Ibiza SXI, 24.000 km.
- Volkswagen Golf GTI, 36.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equipo.

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

ATENCION COLECCIONISTAS

Imperial Crown último modelo fabricado por la Casa «Imperial» 1970 al terminar la fabricación por cierre. Estado igual que nuevo. Unico ejemplar en Europa.



MAZDA
MX 5
FULL EQUIP

TEL: 4 50 95 47
4 50 4640

Y
YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

NIVEA FOR MEN

La amplia gama de productos para el afeitado de Nivea integrada por la espuma y la crema de afeitar además de los productos para después del afeitado, como el bálsamo y la crema, se incrementa ahora con un nuevo producto; la loción alcohólica After Shave.

Esta nueva loción además de cuidar la piel, gracias a su bajo contenido en alcohol (50 por ciento), la tonifica y la refresca, calmando la irritación producida por el afeitado y proporcionando una agradable sensación gracias a su fresco aroma.



JAVEX MUELLES DEPORTIVOS

- MANTIENEN EL CONFORT
- ASEGURAN LA CONDUCCIÓN
- COMPATIBLE CON LOS AMORTIZADORES ORIGINALES
- PROPORCIONAN UN ASPECTO DEPORTIVO Y ELEGANTE
- LA MÁS COMPLETA GAMA DE MUELLES

Kits "SPORTSLINE"
de Muelle y Amortiguador
Para BMW; FORD; OPEL; SEAT;
PEUGEOT Y VOLKSWAGEN

¡¡ GARANTIA DE POR VIDA !!
Precios desde 51.500 Pts.

EJEMPLOS DE P.V.P.

ALFA 33	20.500	OPEL CORSA GSI...	9.800
ALFA 75	12.000	OPEL KADET GSI...	7.400
AUDI 8090.	17.700	OPEL VECTRA.....	15.100
BMW 3	17.900	OPEL OMEGA.....	26.500
BMW 5	17.900	PEUGEOT 205 GTI..	9.900
CITROEN AX.....	8.900	PEUGEOT 309.....	15.200
FIAT UNO.	16.100	PEUGEOT 405.....	8.900
FIAT TIPO	19.500	PEUGEOT 605.....	24.000
FORD FIESTA	15.400	RENAULT 5 GT.....	9.300
FORD ESCORT.....	15.400	RENAULT 19	12.100
FORD SIERRA.....	17.900	RENAULT 21	12.000
LANCIA DELTA.....	20.400	SEAT IBIZA	12.900
LANCIA DEDRA.....	19.500	SUZUKI SWIFT.....	23.900
LANCIA THEMA.....	22.700	VW GOLF GTI.....	13.500
NISSAN PRIMERIA.....	15.100	VW POLO	17.900
MERCEDES 190.....	17.200	VOLVO 460	24.600
MERCEDESW124.....	16.900	MITSUB. MONTERO..	15.900

Europarts

DITCSA	ALICANTE	Tel: 95 544 36 11	SEMAUTO S.A.	GALICIA-LEON	Tel: 987 41 05 95
LAMINAUTO SPORT	BADRID-SUR	Tel: 91 643 18 30	KIMU	VIZCAYA	Tel: 94 630 01 59
TECSEER	GIJUZUA	Tel: 943 46 05 23	AUTOSCRATCH	BALEARES	Tel: 971 46 40 00
DUCS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel: 93 424 34 11	FLYEN C.FIRELOCKES	ARAGON	Tel: 974 25 25 54
MASA ACCES VILLARI	MADRID-NORTE	Tel: 91 630 77 82	REPUESTAS GUALSAN	OVIEDO	Tel: 983 38 39 00
GRAELX	DEL ANDALUCIA	Tel: 954 20 50 06	AUTO-RECAIBO FM	VALLADOLID	Tel: 983 39 30 34
ECARTI S.A.	VALENCIA	Tel: 96 374 54 41	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel: 942 37 27 54

Valderribas Motor S. A.

C. Valdemas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS



VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

RENAULT 11 TSE 5 velocidades. 575.000 ptas. Tel. (91) 570 11 18.

TERRANO 2.7 TD, Nissan, 3 y 5 puertas. Disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

KARTS nuevos y usados. Monos, botas, etc. Tel. (93) 692 18 24.

KARTING. Lo tenemos todo, somos especialistas. Tel. (93) 692 18 24.

NISSAN Prairie 7 plazas. Terrano 2.7 TD máxima 3.0 V6 SX 200. Disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62. Garantía 3 años o 100.000 km.

ALPINE V6 año 86. 2.400.000 ptas. Tel. (977) 23 60 27, 23 07 01. Tarragona.

BMW 535 I, agosto 1989, 2 unidades, blanco o negro metalizado, cuero, techo eléctrico, radio-casete Hi-fi, alarma con mando, 20.000 km o 30.000 km. Llamar noches. Tel. (91) 331 89 25, 266 74 77.

MERCEDES 250 C Coupe, blanco marfil, impecable. Tel. (93) 338 05 26. Noches.

ROLLS Royce Limousine. Casi regalo. Tel. (91) 819 12 99.

PORSCHE 911 E Targa, año 1969, blanco, 20 cc. 130 CV. ITV 1.600.000 ptas. Javier. Tel. 858 94 71. Comidas.

MB 190 E 2.3 16 V, Sec. Full Equipe B-LH. 3.500.000 ptas. Porsche 944 Turbo Targa Full Equipe, interior cuero, asientos y techo eléctrico, pocos kilómetros. 4.500.000. Tel. (93) 664 15 92.

PIEZAS para Porsche 924, 944, 911 seminuevas, llantas, chapa, mecánica, portones, spoiler. Tel. (93) 664 15 92.

JAGUAR XJS 3.6 Coupe, año 90, nuevo, particular. 5.500.000 ptas. Tel. (91) 250 13 48. Noches.

VENDO Porsche 944 S, techo solar eléctrico, anti-niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año 85.

Alfa Romeo

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

AUTOMASER

Citroën CX TRD T. Full Equipe, cuero, 85 1.075.000
Peugeot 205 1.6 A/A, 88 910.000
Opel Kadett 1.6 GLS, 87 1.050.000
Seat Ibiza SXL, 88 875.000
Alfa Romeo 75 2.5 V6 A/A D/A, 87 1.100.000
Renault Fuego GTX D/A C/C, etc., 85 825.000
Furgoneta GMC Trans-América A/A, 89 2.490.000

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

- 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
Telef: 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



Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

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



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

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

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

F. TOME, S. A. Seat Ibiza, año 90, garantía 18 meses. Desde 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

AUDI 100 CD 5 E Full Equipe. 550.000 ptas. Tel. (91) 570 15 15.

LANCIA Delta Integrale 16 V, blanco, portaesquís. 2.750.000 ptas. Hector (93) 358 76 92.

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana, año 84. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME, S. A. Peugeot 205 XLD, año 86, garantía 12 meses. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME, S. A. Ford Fiesta 1.1, año 88. 625.000 ptas. Garantía 12 meses. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME, S. A. Alfa Romeo 75 2.0, año 86. 890.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

¡BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. In-

cluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio sport, autoblocante, cuero negro Recaro, llantas Hartge 8x16, suspensión sport M-Technics, volante Momo, 85.000 km reales. 3.600.000 ptas. (918) 22 98 50. Horas oficina.

FORD Escort Ghia 1.6. 475.000 ptas. Techo solar. Tel. (91) 570 10 96.

VENDO Vectra GT, llantas BBS, casete, A.A. 36.000 km. B-JY, blanco. Tel. (93) 799 48 04 y particular (93) 799 10 13. De 21 h. a 24 h.

OPORTUNIDAD Alfa 33 17 QV, exclusivo, llantas Braid 195/60, amortiguadores Belstein, cierre alarma, equipo música, kit spoiler, perfecto estado, color rojo, B-JZ. Tel. (977) 66 37 76.

OPEL Corsa TR, 4 puertas, M-HK. Tel. (91) 570 83 82.

LANCIA 4x4, vendo o cambio inferior. Tel. 55 16 48.

PORSCHE 944, rojo 83, B-T, particular, perfecto estado. Tel. (93) 313 02 62.

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

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



C/ HUERTAS DE ABAJO, SIN. PARACUELLOS (MADRID). TEL.: (91) 608 11 97. FAX: (91) 666 13 60.

DITECNICA

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MAÑANA

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

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

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

¡ANUNCIASE HOY!

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 5 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 89.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noble es, 39
Madrid-28037

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Ruecon, S.A.

CADA SEMANA 5 12.000 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

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



SPORT LINE S

Un **RECARO** para cada uso
Un **RECARO** para cada necesidad
Un **RECARO** para cada gusto

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

PRECIO DESDE 77.560 PTAS. IVA INCLUIDO

RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de **KELLIP** S. A.

THULE

PORTAEQUIPAJES ESPECIALES PARA COCHES CON Y SIN VIERTEAGUAS CON ACCESORIOS PARA:

- Ciclismo
- Navegación.
- Ski.
- Cargas especiales.
- Todo terreno.
- Cerraduras de seguridad.
- Portatodo combi box.



Con la garantía de distribución de **KELLIP** S. A.

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

TOP SLIDER manual (basculante y corredero).
TOP SLIDER eléctrico (basculante y corredero).
STANDARD TOP M (basculante).
JUNIO TOP (basculante).
Accesorios (persianas quitasol).

- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 99% de rayos ultravioleta.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar las ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitando turbulencias y ruidos.
- Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.
- Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



Webasto

INSTALACION INMEDIATA

Con la garantía de distribución de **KELLIP** S. A.

PARTICULAR vende Nissan Patrol corto, en perfecto estado, todos los extras. Precio verlo para convenir. Tel. (967) 180489. Noches. **VENDO** Golf 16V, llantas, BIM, 54.000 km, blanco. Teléfono. (93) 799 48 04 y particular (93) 797 10 13.

PARTICULAR VENDE 911 CARRERA 3.2 TODOS EXTRAS FABRICA PERFECTO ESTADO TEL:(91) 4 31 15 15

MERCEDES 500 SE, negro, año 83, varios extras. 3.400.000 ptas. Tel. 476 43 61.
BMW 735 iL, negro, año 88, Full Equipe. 5.000.000 ptas. Tel. 476 43 61.
CARAVANA 4 plazas. 125.000 ptas. Tel. (93) 849 40 97.

KAWASAKI GPX 600 R IMPECABLE ESCAPE 4 EN 1 YOSHIMURA NEUMATICOS MICHELIN RADIAL MATRICULA B-ID TEL:(93) 4 23 46 01 (93) 7 52 23 56

LANCIA Delta Integrale 16V, rojo, perfectorio 89. José Luis. Tel. (981) 24 81 55.
JEEP Comando HD, azul metalizado, techo, lona, negro, llantas amazonas, neumáticos anchos, ITV, motor OK. Otros extras. B-DU. Tel. (93) 790 49 18.

SON MUCHISIMOS LOS QUE ESCUCHAN POQUISIMOS LOS QUE SABEN ESCUCHAR



XR-7100 Radiocassette con control de Compact-Disc y alta potencia 20w x 4. TUNE: Sintetizador PLL-SSIR. 24 presintonías: 18 FM-6 AM. Automeory. Memory Scan. CASSETTE: Autoreverse. Dolby B. Metal. AMS. ATA. Respuesta de frecuencia: 20-20.000 Hz. 0-100% Manual Search. GENERAL: Pre-out. Loudness. Iluminación: verde-ámbar. Extraíble.

Combinado de radio-cassette **SONY** y reproductor de compact-disc-**SONY**, PVP: 92.000 ptas. (+ IVA)



CDX-A15 Reproductor de Compact Disc de 10 discos. Funciones de control en radiocassette o mando a distancia. Filtro digital de 16 bits reduce la frecuencia de muestreo. Protección señal/ruido > 90 dB. Distorsión armónica < 0,005%. Instalable en posición vertical y horizontal.

Distribuidor oficial de Car Hi-Fi Sony



Car Hi-Fi Sony

Car Hi-Fi Sony

DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevallunas eléctrica ✓ Equipo de música ✓ Llantas especiales ✓ Cuero ✓ Asientos eléctricos ✓ Cabrestante eléctrico ✓ Enganche, etc.

EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
564 56 31

HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h.
Ininterumpidamente
Sábados. Mañana / Tarde
Domingos: Mañana



JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER



TALLERES:

C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

- ✓ Motor 2,5 litros inyección ✓ Servodirección ✓ Descapotable/Techo lona ✓ Descapotable/Techo duro, etc.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA

**EMPRESA
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella 5 velocidades	87	21.000	460.000	Opel Corsa 1.2 TR 4 puertas	88	15.000	790.000
Seat Ibiza 1.2 GLX	89	18.000	775.000	Opel Kadett 1.6 GLS 3 volúmenes	89	21.000	1.125.000
Seat Ibiza 1.5 CL 5 puertas	88	17.000	725.000	Opel Kadett GSI A.A.	85	43.000	1.225.000
Seat Ibiza 1.5 Inyección	88	25.000	925.000	Opel Omega 2.0 I.A.A.	90	20.000	2.160.000
Fiat Uno 45 5 puertas	89	14.000	760.000	Opel Senator 3.0 E Full Equip	89	30.000	2.950.000
Fiat Uno 45 S	90	5.000	840.000	Peugeot 205 Junior	90	7.000	825.000
Fiat Uno Turbo LE	90	13.000	1.325.000	Peugeot 205 XR	86	45.000	725.000
Fiat Tipo Turbo Diesel D.A.	89	27.000	1.495.000	Peugeot 205 XR	91	1.000	1.150.000
Lancia Thema Turbo I.E. Full Equip	87	50.000	1.750.000	Peugeot 305 Lacoste A.A.	87	37.000	875.000
Lancia Y 10 GT	90	11.000	1.125.000	Peugeot 309 GTI A.A. D.A.	90	14.000	1.625.000
Lancia Y 10 Fila	89	15.000	745.000	Peugeot 309 GLD	90	10.000	1.250.000
Renault Supercinco GTL Triana	90	18.000	795.000	Peugeot 309 SR D.A.	90	13.000	1.325.000
Renault 11 GTI	86	53.000	495.000	Peugeot 405 SRI A.A.	89	25.000	1.925.000
Renault 11 TXE A.A.	86	47.000	740.000	MG Metro 1.3	89	15.000	750.000
Renault 19 GTI	89	23.000	1.100.000	Citroën AX Challenger	90	14.000	740.000
Renault 19 TSE	89	25.000	1.225.000	Citroën AX GT	91	5.000	1.150.000
Renault 19 GTX	89	27.000	1.275.000	Citroën AX 14 T2S	89	20.000	790.000
Renault 21 TXE A.A.	88	36.000	1.380.000	Citroën BX 16 TRS Athena	88	36.000	950.000
Renault 21 GTI Manager A.A.	88	14.000	1.350.000	Ford Fiesta 1.1 Tripo	88	15.000	725.000
Renault 21 GTI Nevada A.A. 7 plazas	87	40.000	1.350.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	31.000	725.000
Renault 21 GTI 5 puertas A.A.	90	15.000	1.650.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	7.500	1.050.000
Renault 21 TI ABS A.A.	89	22.000	1.725.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	27.000	875.000
Renault 26 GTX Curo A.A.	86	56.000	1.250.000	Ford Fiesta XR2IS	90	11.000	1.375.000
Renault Fuego GTX A.A.	84	80.000	675.000	Ford Escort 1.4 Automático	90	6.000	1.250.000
Opel Corsa 1.2 Desaportable	90	15.000	945.000	Ford Escort 1.6 GT	89	17.000	1.050.000
Opel Corsa 1.2 S	89	13.000	745.000	Ford Escort 1.8 Diesel Ghia	90	19.000	1.330.000



DIPLOMATICO URGE VENDER PORSCHE 911 TARGA PREPARACION KOENIG RUEDAS TRASERAS 345 DELANTERAS 225 3.200CC. 230 CABALLOS UNICO EN ESPAÑA. COMPACT DISC PIONEER. INSTALACION TELEFONO INDELEC. 33.000 KILOMETROS. COLOR PERLA. A TODA PRUEBA EN TALLERES SABUGAL EN ANTONIO CASERO 10 TEL:5 74 78 30

MERCEDES 300 D, blanco, año 87, varios extras. 3.600.000 ptas. Tel. 476 43 61.
MERCEDES 300 SE, azul metalizado, año 86, Full Equip. 3.600.000 ptas. Tel. 476 43 61.
VOLSKWAGEN Golf 16V, V-CJ, rojo, 69.000 km, kaire, alarma, casete, año 88. 1.650.000 ptas. Tel. (96) 241 19 69.
CLASICO deportivo Lancia Fulvia Coupe 1.3 S, perfecto estado. Llamar noches. Tel. (922) 63 13 83.
HONDA Prelude 16 V, unico dueño, M-HU, cambio automático. Tel. (91) 522 45 71.

ORIS sistema WINDPROFIL en aluminio. para esquís, bicis, cajas porta-todo, windsurf, etc.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Reversados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mera Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

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

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio sport autoblocante, cuero negro, Recaro, llantas Hartge 8 x 16, suspensión Sport M-Technics, volante Momo, 85.000 km reales. 3.600.000 ptas. Tel. (918) 22 98 50. Horas oficina.

PORSCHE 944 Targa, parecido turbo, año 85, oro metalizado, 50.000 km, extras. Tel. (968) 13 53 88.

COUPE Mercedes 250 CE, estado impecable. 1.190.000 ptas. Cuero, llantas. Tel. 331 48 48.

VOLKSWAGEN Polo CL 1.300 cc. Color blanco, perfecto estado, B-GW. Tel. (93) 790 49 18.

SE VENDE REMOLQUE PORTACOCHÉ. PLATAFORMA HIDRAULICA TEL.: 269 82 31

TERRANO 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

KARTS nuevos y usados, monos, botas, etc. Tel. (93) 692 18 24.

KARTING. Lo tenemos todo, somos especialistas. Tel. (93) 692 18 24.

Motor Retiro

Nuevo Polo nunca te bajarás de él

SABADOS MAÑANA

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

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

STROMBERG

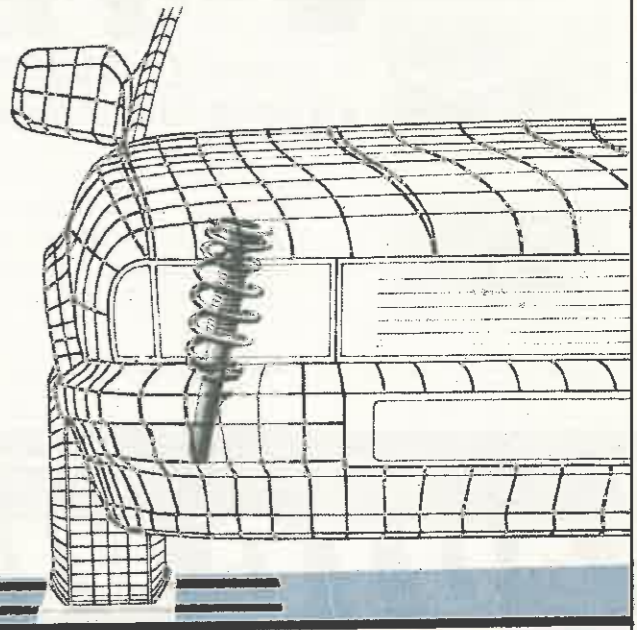


BDE-100 ELECTRONIC

TEST de la SUSPENSIÓN
Eficacia a 93km/h

Trab.	Wib.	Wib.	Est.
mm	75	75	0
C	A	C	B
70	56	14	C
A	A	C	B

● Diagnostico
A-correcto
B-cambio aconsejable
C-cambio necesario



STROMBERG
ELECTRONIC SUSPENSION COMPUTER

- Permite el ensayo del estado de los amortiguadores sin desmontar del vehículo, en maniobra automática
- No es un simple banco de medida de adherencia, ya que incorpora un microprocesador que determina el estado de los amortiguadores en función del peso por rueda, la amplitud máxima de oscilación y la frecuencia propia de la suspensión
- Los resultados se imprimen en ticket indicando si el cambio de los amortiguadores es «recomendable» o «necesario»
- El dispositivo «auto cero» evita los ajustes periódicos y las variaciones de resultados con la temperatura ambiente
- Montaje opcional sobre el piso o empotrado a ras del suelo. Maniobra de vibradores totalmente silenciosa
- Permite el ensayo de turismos y furgonetas.

Fabricado por BATANO S. A. Ctra. León-Astorga, km. 5 LEON
Telf.: (987) 22 36 77. Fax: (987) 23 66 15

Distribuido por STROMBERG INT., S. A. C/ Virgen de Africa, 40 - 28027 MADRID
Telf.: (91) 403 77 00/403 77 50. Fax: (91) 403 78 45

NISSAN Prairie 7 plazas, Terrano 2.7 TD máxima 3.0 V6 SX 200 disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62. Garantía 3 años o 100.000 km.

ALPINE V6, año 86, 2.400.000 ptas. Tel. (977) 23 60 27 / 23 07 01. Tarragona.

BMW 535 i, agosto 1989, 2 unidades, blanco o negro metalizado, cuero, techo eléctrico, climatizador eléctrico, radiocasete hi-fi, alarma con mando, 20.000 km. o 30.000 km. Llamar noches. Tel. (91) 331 89 25, 226 74 77.

PLYMOUTH Laser turbo

intercooler, 16 válvulas, 190 CV, dirección asistida, aire acondicionado, etc., único en España, a estrenar, sin matricular, precedente concurso TV, ver en Barcelona. Telfs. (923) 21 03 68 y 22 80 43.

RENAULT 11 TSE 5 velocidades 575.000. (91) 570 15 15.

MERCEDES 250 C Coupé, blanco marfil, impecable. Tel. (93) 338 05 26, noches.

ROLLS Royce limousine casi regalo. Tel. (91) 819 12 99.

LANCIA Delta Integrare 16V, blanco, 26.000 km. B-KS, impecable, techo alarma, con mando a dis-

tancia, portaesquí, 2.750.000 ptas. Héctor (93) 358 76 92.

PORSCHE 911 E Targa, año 1969, blanco 2.0 cc. 130 CV I.T.V., 1.600.000 ptas. Javier. 858 94 71, comidas.

OPORTUNIDAD Alfa 33 17 CV, exclusivo, llantas Braid 195/60 amortiguadores Belstein, cierre, alarma, equipo música, kit spoiler, perfecto estado, color rojo, B-JZ. Tel. (977) 66 37 76.

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio sport, autoblocante, cuero negro, REcaro, llantas Hartge 8 x 16 suspensión sport, M-Technics, volante momo, 85.000

km reales, 3.600.000 ptas. (918) 22 98 50, horas oficina.

MB 190 E 2.3 16 V, Sec Full Equip B-LH 3.500.000. Porsche 944 Turbo Targa, Full Equip, interior cuero, asientos y techo eléctrico, pocos km. 4.500.000. Tel. (93) 664 15 92.

AUDI 100 CD 5 E Full Equip. 550.000. Tel. (91) 570 10 96.

VENDO Manta GSI de noviembre 87, 80.000 km, perfecto estado, extras, particular. Tel. (945) 28 65 35.

JAGUAR XJS 3.6 Coupé año 90, nuevo particular. 5.500.000. Tel. (91) 250 13 48.

FORD Escort Ghia 1.6 475.000, techo solar. 570 10 96.

VENDO Seat Marbella Asfalto. Puntero, primeros puestos, preparado para correr ya. Buen precio. Tel. (942) 31 48 47. Mañanas o noches.

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluímos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas., import, automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26, oficina, fax: (968) 64 11 78, seriedad absoluta.

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



Distribuidores en España:
AMR IBERICA, S. A.
Polígono industrial Bufalvent
C/ Ramón Farguell, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50
Fax: (93) 873 71 92



Todo para la competición
Equipos para pilotos y vehículos (Llantas O.Z.)



Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES



Escapes Turismo Competición Gr. N Gr. a y circuitos Para más información solicite catálogo



Filtros especiales Turismo Competición Para todos los vehículos



KENT CAMS
Arboles de levas Turismo Competición Para todos los vehículos

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

- BMW 850i (6 velocidades)
- Corvette ZR 1, nuevo
- Ferrari 328 TB/TS, nuevo
- Ferrari 348 GTS i, nuevo
- Ferrari Testarosa, nuevo, ocasión
- Lamborghini Diablo, nuevo
- Mercedes 500 SL/300 SL 24 V, nuevos
- Mercedes 190 E 16 V, Evolución II
- Morgan Plus 4, nuevo
- Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo

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

JP GARCIA PROL
C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39
28008 MADRID

TEL. 541 00 36
541 89 81
TELEFAX 541 97 10

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Alfa Romeo 75 Twin Space	88	• Mercedes 300 TE Full, 3 700 000 ptas	87
• Alfa Romeo 33 17	87	• MG Turbo. 490 000 ptas	85
• BMW 325 i A/A, 29 000 km, 2 290 000 ptas	87	• Nissan Sunny 4x4, 990 000 ptas	87
• Citroën BX 19 Diesel	85	• Renault R5 GT Turbo	87
• Citroën BX 16 V	88	• Renault R18 GTD	82
• Citroën Athena 1.9 A/A, 1 190 000 ptas	89	• Renault R12 TL	80
• Citroën AX GT, 17 000 km, 875 000 ptas	89	• Opel Corsa 1.2 3 p.	87
• Fiat Regata 75 S	88	• Opel Kadett GSI 16 V 2.0, 1 690 000 ptas	89
• Ford Fiesta XR2	88	• Opel Kadett GL 1.6	87
• Ford Escort XR3i Cabrio	87	• Peugeot 205 XR	87
• Ford Orion 1.4 CL	88	• Porsche 944 Coupé Full a estrenar, 6 700 000 ptas	87
• Mercedes Benz 190 E A/A 5 V, 1 795 000 ptas	85	• Volkswagen Golf GTI 16 V	88
• Mercedes Benz 260, 2 900 000 ptas	88	• Volkswagen Golf GTI A/A, techo	88
• Mercedes 300 E aut. Full, 2 975 000 ptas	88	• Volkswagen Santana GX 5	88
• Mercedes 300 E aut. Full, 3 400 000 ptas	88	• Furgoneta Ebro 275	85

OFERTA DE LA SEMANA
Audi 100 CD, año 1987, 1 690 000 ptas
COMPRAS

Si desea vender su vehículo de importación, nacional, todo terreno o furgoneta en buen estado, se lo compramos al **MEJOR PRECIO DEL MERCADO** (también placas turísticas)

AHORRESE EL 12% AL COMPRAR SU VEHICULO DE IMPORTACION A ESTRENAR

BMW, MERCEDES, PORSCHE, AUDI, ETC.

CONSULTING EMPRESARIAL FINANCIERO FISCAL, S.L.

MADRID (91) 4674293 15-18.00 H JUAN
OVIEDO (98) 5217051 16-20.00 H PEDRO
MALAGA (962) 474225 10-14.00 H MARCOS



SOLUCIONAR EL PROBLEMA

E L Sr. Abelardo García nos envió una carta hace unas semanas en la que manifestaba sus problemas con Volkswagen y con la marca de neumáticos Continental. Motor 16 en un intento de solucionar el problema se puso al habla con ambas marcas, que nos han enviado sus posturas sobre el caso. A continuación reproducimos su carta.

«Desde que adquirí un Golf GTi 16V los problemas han sido una constante. En tres ocasiones he tenido que cambiar el embrague y la caja de cambios debido a fallos de fabricación. Recientemente sufrí un accidente de tráfico y el coche tuvo que ser arreglado en bancada, para lo que acudí al servicio donde compré el coche y estubo casi un mes sin arreglar. Cuando me personé para conocer las causa me comunicaron que necesitarían entre cuatro y cinco meses para arreglarlo. Ante esta situación llevé el coche a un servicio Toyota para que lo solucionaran. Además me surgió otro problema, los cuatro neumáticos Continental que monta el coche de serie se abrieron por la parte superior. Puesto al habla con este fabricante un técnico de la misma se desplazó a ver los neumáticos comprobando que era un defecto de fabricación, procediendo a cambiar los mismos. Lo que no entiendo es que si conocen este defecto no lo comunican.

Respecto al coche tengo que manifestar que todavía tengo problemas que son calificados como figuraciones más por el servicio técnico de la marca».

Adelardo García
Madrid

RESPUESTA DE VOLKSWAGEN

E L pasado mes de noviembre recibimos la reclamación de este cliente informándonos que se había visto obligado a acudir a un taller ajeno a nuestra red, debido a que no encontraba en Madrid un servicio que efectuara la reparación del siniestro. Informada nuestra delegación centro y después de varias gestiones para localizar al cliente se le informó de la posibilidad de que Auvocar pudiera realizar esta reparación. Esta posibilidad fue desechada por el cliente quien decidió continuar la reparación en el otro taller. Al mismo tiempo se ofreció al cliente la posibilidad de adquirir otro vehículo en unas condiciones ventajosas que también fue desestimada. No obstante nos ofrecimos a realizar una exhaustiva revisión del vehículo, una vez que se terminasen las reparaciones. Como consecuencia de la misma tuvieron que corregirse algunas irregularidades, ocasionándose pequeñas demoras, por tener que solicitar el Servicio oficial algunos recambios a nuestro almacén central.

RESPUESTA DE CONTINENTAL

L A incidencia manifestada por el señor García es fundamentalmente una pequeña fisura de goma que se produce en el flanco del neumático, justo a la altura de la unión de la goma que cubre el flanco del neumático con la punta de la goma que cubre la banda de rodamiento. Esta anomalía es totalmente imposible de detectar en los controles de calidad, dado que su

aparición se produce entre los 10 y los 30.000 kilómetros, pero queremos dejar bien claro que este defecto no afecta en absoluto a la solidez del conjunto de nuestro neumático, sino que se trata de un aspecto visual desagradable, pero que repetimos no afecta ni a la seguridad del vehículo ni a la de los pasajeros

¿QUE PASA CON RENFE?

R ESULTA curioso observar cómo según se va acercando la Semana Santa, nuestra querida empresa de transportes públicos, Renfe, inicia su habitual campaña de publicidad sobre las excelencias del tren.

Una campaña que me parecería perfecta si no fuese porque ataca a los automóviles y a sus conductores. Y si todavía el desplazamiento por tren en España fuese de primer nivel lo entendería, pero resulta que los responsables de Renfe hacen un anuncio al son de un paso religioso y luego sus trabajadores amenazan a los usuarios con paros durante la Semana Santa, cómo para arriesgarse a coger el tren, aunque sea de cercanías.

Esta situación no hace más que poner de manifiesto la forma de actuar de una empresa que en vez de ofrecer mejores servicios se pone a lanzar ataques frontales y periódicos contra los automóviles en una actitud que a mí no me merece otro calificativo que el de ilógico porque si en el fondo lo que estos anuncios sugieren es que las carreteras son malas, es tirar piedras contra su tejado ya que resulta que carreteras y Renfe son propiedad del Estado.

Manuel Martín
Madrid





NISSAN PRIMERA 1.6 SLX

HERRAMIENTA DE FAMILIA

Nacido y robotizado en Sunderland, Inglaterra, el pequeño de la saga de los Primera, el 1.6 SLX, está dispuesto a darse a conocer entre los europeos sin cupos ni restricciones de mercado. Sus mejores argumentos son una línea muy al estilo europeo, una terminación cuidada al detalle, un precio muy interesante en función del equipamiento y una calidad de materiales de primera.



VIRTUDES

- Calidad de acabados
- Confort y equipamiento
- Buen comportamiento

NISSAN PRIMERA 1.6 SLX 4P.
PRECIO: 2.130.588 PTAS.

- Asientos poco envolventes
- Consumo elevado
- Desarrollo en 5ª largo

DEFECTOS

El Nissan Primera 1.6 SLX es un concepto de coche con miras bien definidas: la de ser un familiar y comportarse como tal. Nacido como familiar medio al estilo europeo, el Primera a pesar de su línea un tanto impersonal y sosa, se presenta con elegancia y buena presencia. Los interiores desahogados se complementan con un maletero de generosas dimensiones y el equipamiento está enfocado a primar la comodidad de los pasajeros, con la salvedad de la falta del aire acondicionado.

Su faceta de familiar está presente también en el apartado mecánico, tanto por su andar tranquilo como por la estupenda estabilidad. La velocidad máxima de poco más de 170 kilómetros por hora, permite hacer medias aceptables en carreteras

lantamiento; la quinta queda pues relegada al papel de marcha economizante. Y hablando de economía, los consumos no son el plato fuerte del nuevo Nissan. Comparando el Primera 1.6 con el 2.0, resulta que este último a pesar de tener más cilindrada consume menos. La explicación a esto seguramente la encontraremos en la alimentación, resultada en el dos litros por un mecanismo de inyección, mientras que en el 1.6, la gasolina es suministrada al motor por un carburador de doble cuerpo.

Uno de los capítulos en los que brilla particularmente el Primera, es en el del comportamiento. El 1.6 al igual que en las versiones superiores y a pesar de la limitación de unos neumáticos más estrechos y altos, se conduce con toda facilidad. En



SENCILLEZ
El salpicadero destaca por sus líneas limpias y compactas, en donde la instrumentación se lee sin ninguna dificultad. El volante de tres radios es regulable en altura.



buenas. Pero en cuanto a aceleraciones y sobre todo en recuperaciones, el Primera no destaca especialmente. A pesar de sus dieciséis válvulas, el motor es tan sólo suficiente para mover los 1.075 kilos de peso del coche y desde luego los desarrollos demasiado largos en cuarta y en quinta no le favorecen para nada.

En quinta velocidad el Primera se recupera muy lentamente, lo que hace aconsejable reducir a cuarta para cualquier ade-

situaciones extremas las reacciones son de lo más noble, e incluso forzando el límite de adherencia de los neumáticos más allá del primer chillido, el coche no tiende a «irse de morro», como sería lógico en un tracción delantera, sino que su derrape neutro nos permite jugar con él sin peligro alguno.

La suspensión como hemos visto, aparte de ser muy eficaz, ofrece un buen compromiso en cuanto a la comodidad de los

PRUEBA

Motor 16

FIJHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.597 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos y también sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 20,9 km/h. Velocidad en

4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 36,7. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento por cable.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,3 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, sistema multi-brazo y barra estabilizadora. Trasera: Independiente por brazos paralelos y barra estabilizadora.

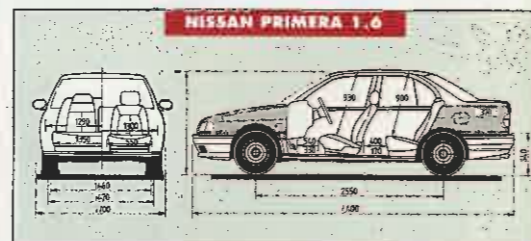
RUEDAS: Neumáticos: 165 R 13 82 T. Llantas de chapa de 5 J X 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1075 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

pasajeros, éstos podrán viajar de forma confortable sin sufrir por una amortiguación dura o por las incómodas inclinaciones de la carrocería en curvas.

En el Primera encontrar la postura óptima al volante, que es regulable, no es problema gracias a los múltiples reglajes del asiento (inclinación, altura y desplazamiento de banqueta, además del respaldo y apoyo lumbar). La dirección es precisa y se mueve sin esfuerzo ayudada por la asistencia, que es de serie y de dureza variable en función del régimen de giro del motor. La palanca de cambios se maneja sin dificultad pues resulta suave, precisa y de recorridos cortos. Todo esto, unido a unas líneas limpias y compactas del salpicadero, unos ajustes y acabados impecables y por último un silencio de marcha sorprendente, hacen del Primera un coche muy agradable de conducir. ○

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo



FRENTE A SUS RIVALES

Muchos son los familiares que rivalizan con el Primera 1.6, entre éstos los más afines son el Citroën BX 16 TGS, que tiene en el precio su mejor baza; el Fiat Tempra 1 600 SX y el Lancia Dedra 1 600 ie, que son algo menos potentes y más pequeños de tamaño, pero no por esto andan peor, el Opel Vectra 1.6 GL ofrece una buena habitabilidad, pero se queda corto de motor, el Peugeot 405 GL resulta muy equilibrado pero con unos acabados mediocres; el Renault 21 GTS tiene el inconveniente de tener un motor ruidoso pero un excelente equipamiento; y el Volkswagen Passat CL, con un poco más de cilindrada, es el más caro, tiene un equipamiento escaso, pero está bien acabado

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá, 7. 08034 Barcelona Teléfono: (93) 335 54 48. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros. Red de postventa. 640 puntos de asistencia técnica en toda España.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción rápida	11,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	9,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	617

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	174,1
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		18,0
1.000 m salida parada		33,4
De 0 a 100 km/h		11,5
Recorriendo (metros)		192
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª		21,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		36,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		41,0
De 80 a 120 km/h en 4ª		13,7
recorriendo (metros)		384
De 80 a 120 km/h en 5ª		19,7
recorriendo (metros)		556

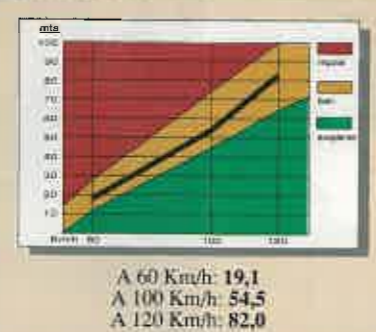
EQUIPAMIENTO

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

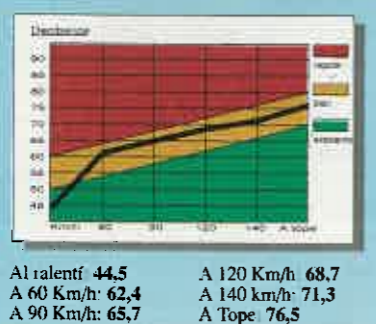
OPCIONES:

Nissan Primera 1.6 SLX: Pintura metalizada: 40.000 ptas. Techo solar eléctrico: 100.000 ptas.

FRENOS



SONORIDAD



Al utilizar la televisión, no se complique. Diario 16 le regala la guía más práctica.

Para utilizar bien la televisión se necesita una guía práctica, cómoda y completa. Por eso, Diario 16 le regala con su oferta de fin de semana la nueva Guía T.V. 16. Con toda la información de todas las cadenas minuto a minuto, todas las películas, carátulas para coleccionar en vídeo las películas

grabadas en su domicilio, datos sobre parabólicas, entrevistas, información de radio, etc. Todo en una guía de fácil consulta, donde no falta nada, para que disfrute la televisión por completo. Nueva Guía T.V. 16. La guía para no perderse.



Diario 16
Donde está la noticia.

Primer capítulo:

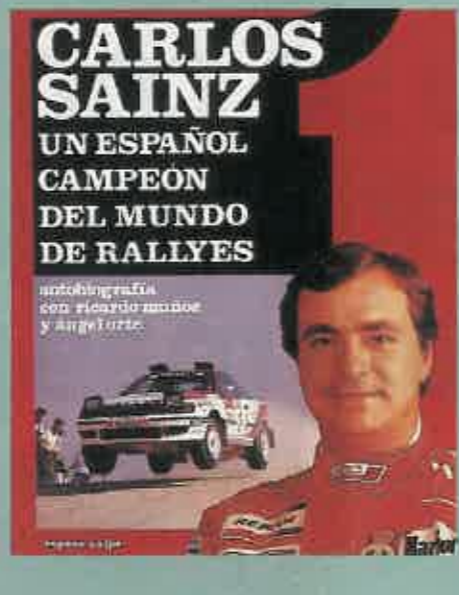
Un vuelco, un «ovni» y el título

DERECHA K lenta tarde se cierra... -leyó Luis. Yo recordaba remotamente esa curva, ya la habíamos pasado antes. Era un tramo repetido. Quizás entré algo confiado por ese motivo, tal vez muy deprisa. Cuando empecé a colocar el coche para entrar, de inmediato, noté que patinaba más que el día anterior... ¡Había grava! Me di cuenta demasiado tarde. La curva se cerraba y el coche comenzó a ponerse de lado. Ya no podía hacerme con él. Hizo un trompo y nos salimos. Golpeamos contra un árbol y, al rebotar, volcamos. Ni Luis ni yo di-

PRIMER CAPITULO DE LA AUTOBIOGRAFIA DE CARLOS SAINZ

EL CAMPEON MAS QUERIDO

En estas páginas reproducimos el primer capítulo de la Autobiografía de Carlos Sainz, escrita en colaboración con Ricardo Muñoz y Angei Orte, y editada por Espasa-Calpe.



ran que íbamos a pelear por la marca, tanto como Toyota había peleado por nosotros en una temporada increíblemente tan dura como costosa, en la que, además del tremendo esfuerzo económico -un presupuesto cercano a los dos mil quinientos millones de pesetas-, cada hombre, en cada momento, había dado lo mejor de sí mismo por Carlos Sainz y Luis Moya. Les debíamos, al menos, el máximo esfuerzo, para que también ellos fueran los primeros constructores japoneses en subir a lo más alto.

Antes de empezar ese tramo, era el veintisiete, apenas unos kilómetros al sur de Peggia, yo le había dicho a Luis: -No podemos fallar, hay que mantener esos segundos, para llegar con minuto y medio al asfalto. Estábamos los dos muy concentrados.

Creo que él sólo me miró, sin contestarme, pero para mí era suficiente, sabía que estaba perfectamente preparado. Además, yo tenía un presentimiento, que para mí no era tal, sino más bien una deducción lógica. Estaba absolutamente convencido de que Miki iba a pinchar y lo había comentado con Luis. Lo estaba «cortando» todo y metiéndose por zonas que yo llamo de «alto riesgo», debo reconocer que veía sus trazadas y no las seguía. Era otra lección de la calidad profesional de Biasion, no tenía ninguna posibilidad de renovar su título de campeón mundial, pero estaba metiéndome la máxima presión para hacerme cometer algún error, aunque para lograrlo rodaba muy cerca del límite... Nosotros no íbamos a hacer menos por Toyota. Nuestra gente se había dejado media vida por el mundo durante este año y no les íbamos a dejar tirados...

Lo habíamos pensado todo, calculábamos al segundo... ¡teníamos que ganar! Y a los tres kilómetros del último tramo de tierra, todo se había ido al garete. Pasó un siglo (apenas veinte segundos de tiempo real), y yo venir a gente. Eran doce o catorce personas.

-¡Luis, viene gente...!

El salió disparado a su encuentro. Me pareció ver que les decía algo, y los que acompañaban al primer hombre que nos había encontrado, aceleraron el paso. Llegaron algo cansados, medio corriendo. Yo empecé a colocarles alrededor del coche. Mientras, Luis se había colocado en la entrada de la curva para avisar a Juha cuando llegara, teóricamente en pocos minutos, y que no tuviera ningún problema. Porque desde la entrada no podía verlos.

Noté que todos querían ayudarnos, pero también que tenían miedo. El Toyota había quedado con el tren trasero invadiendo el tramo y quien más quien menos, era lógico, tenía sus reparos en tirar desde esa parte. Pensaban en el siguiente coche, y que iba a barrernos. Yo no sabía cuánto tiempo había pasado, siem-

pre temiendo que demasiado. Incluso llegué a pensar que habían suspendido el tramo, al tener noticia del accidente que habíamos sufrido. Pero no fue así, Kankkunen pasó a los dos minutos. Yo creía que habían transcurrido más de veinte minutos... Lo hizo muy despacito. Luis Moya le había avisado. Al verle entrar con tanta cautela, la docena de hombres que luchaban por devolver el coche a su posición normal se animaron y conseguimos nuestro objetivo. Estábamos tan obsesionados por seguir, que ni tan siquiera les dimos las gracias. Luego lo hice públicamente a través de la prensa italiana. Luis se puso el cinturón y buscó en las notas el punto en el que nos hallábamos para seguir. Yo sólo me puse la parte de abajo. Recuerdo el momento de arrancar, nunca antes lo había hecho con tanta delicadeza. Los dos pusimos mil oídos... Metí la primera, despacio...

-¿Oyes algo, Luis?, me contestó con un movimiento negativo de cabeza. Apretamos los dientes y salimos disparados. Nos quedaban dieciocho o diecinueve kilómetros para acabar el tramo y, a pesar de que escuchábamos cómo una aleta rozaba el neumático, los completamos a buena marcha. (...)

Ove Andersson, el «jefe» se acercó a mí.

-Carlos, esto es una carrera. Tú lo sabes mejor que nadie. Pero estás aquí. Todavía puedes seguir... Continúa y gana el Campeonato del Mundo.

No pude contestarle. Tenía un nudo en la garganta, que no me dejaba hablar. Sólo le miré dándole las gracias. Yo pensaba que le había defraudado, y quizás él pensara lo mismo, nunca lo sabré; pero me estaba empujando hacia un título que yo quería que fuese de todos. Tenía cerca a Cerrato y por delante la temida noche de asfalto, pero no me iban a coger.

Entonces, alguien vino corriendo. Había escuchado por radio que Miki Biasion se había salido en la misma curva que nosotros y no podía continuar. Después me enteré de que, en parte, justificaba su error con el nuestro. Dijo que los restos de nuestro coche le habían despistado y que vio un anorak en mitad de la trazada y se asustó. Era imposible que fuera nuestro, porque Luis y yo los habíamos dejado hacía tiempo en otra asistencia. No sé por qué dijo aquello... lo más curioso es que, al enterarme de su percance, recordé a Lombardi, el «Capo» de Lancia, y sus declaraciones en una revista: «Carlos tiene una extraña habilidad -había leído un tiempo atrás-, cuando tiene un accidente que puede apartarle de la carrera, vuelve a ella, como si nada hubiese sucedido». Incluso un periodista me preguntó una vez si tenía una táctica especial para volcar y seguir en carrera. Al escucharle sonreí y su recuerdo volvió a devolverme la sonrisa. Eso y pensar en la cara que habría puesto el ingeniero Lombardi al enterarse de todo.

Llegamos a Sanremo y llovía. Con el firme mojado, las diferencias con los Lancia serían menores. entonces me pregunté si había merecido la pena arriesgar, salirse..., cuando podía haber ganado el rallye sin hacerlo. Con agua, las cosas podían ser más fáciles para nosotros. (...)

Estaba muy cansado, creo que nunca lo había estado tanto. El ritmo de la carrera era infernal y me pesaba tremendamente la temporada. Había sido muy duro, creo que estaba al límite; por eso sabía que tenía que descansar. Y lo hice, dormí poco pero muy bien; tal vez lo último que vi antes de dormirme fue a Dario Cerrato corriendo... ¡a por mí!

Me desperté con tiempo suficiente. Seguía lloviendo, pero no

hacía frío. Unas horas más tarde podía ser Campeón del Mundo... En momentos como aquel, y nadie lo sabe, suelo seguir un especial proceso de mentalización. simplemente me digo a mí mismo: «Carlos, ahora tienes que demostrar si realmente eres tan bueno como dicen». Me lo repito una y otra vez, y con esa obligación cojo el volante del coche.

Todo el mundo sabía que el primer tramo iba a ser especialmente importante. Podía marcar la pauta del resto de la jornada, la última en Sanremo. Luis y yo no habíamos hablado demasiado de ello, pero si estábamos convencidos de que había que vigilar a Cerrato, ya era estúpido mirar a los que iban delante. Tal vez alguien a nuestro alrededor pensara que todavía era posible ganar el rallye, pero nosotros éramos más realistas y ni nos lo planteábamos.

Era un tramo muy largo y sabíamos que estaba completamente mojado. Salimos muy decididos. No habíamos recorrido ni un kilómetro, cuando noté algo que me puso los pelos de punta. Había una cosa junto a los pedales que me impedía accionarlos con seguridad. Era una de las secuelas del golpe del día anterior. Una pieza de plástico, del tamaño de un zapato, se había soltado de la parte de atrás del habitáculo y estaba suelta a mis pies. Este

es uno de los incidentes más peligrosos para un piloto. Chillé y maldije. Intenté darle algunas patadas, para sacarlo de allí, pero fue imposible. Tuvimos que hacer todo el tramo con ese trasto allí, rezando para que no se alojara debajo de uno de los tres pedales... Era lo que nos faltaba. Habíamos entrenado con coches de serie, estábamos corriendo con alto riesgo -personalmente catalogo la forma de correr, según como afronto, o mis rivales me hacen afrontar, cada prueba, con riesgo normal o alto- y encima tenía un «ovni» entre las zapatillas.

Sabía que había perdido concentración y creí que había dejado escapar

unos segundos por ese motivo. Salí del coche, en la asistencia, hecho un basilisco, muy enfadado. Cuál no sería mi sorpresa al saber que habíamos marcado el mejor crono. Encima, Cerrato se había salido y nos concedía un margen lo suficientemente importante para afrontar lo que restaba de noche con cierta tranquilidad. Si alguien lo observó, debió resultar muy curioso, verme salir del coche encendido, mientras la gente que me esperaba se acercaba a mí feliz, a darme la enhorabuena por el registro que habíamos conseguido...

Todo iba discurriendo más o menos, de acuerdo con lo previsto. Nuestra ventaja era apreciable, la tercera plaza parecía amarrada, pero Cerrato seguía corriendo como un loco. Yo no me lo explicaba. ¿Para qué correr tanto -me preguntaba-, si es prácticamente imposible que nos alcance? En un reagrupamiento, el del Col de San Bartolomeu, en el bar «La Espina», me acerqué a él y se lo dije. Lo que más me extrañó fue su respuesta.

-Carlos, yo sé que no te puedo alcanzar -me dijo Cerrato-, pero Armin me está presionando mucho y no puedo bajar el ritmo. Tengo que defender el cuarto puesto.

No entendía nada. Mi compañero de equipo iba a tope y presionaba a mi principal rival. Intenté localizar a Armin Schwarz, le encontré a cuatro tramos del final.

-Creo que tengo que seguir corriendo, para dar caza a Cerrato, me contestó al preguntarle yo por una situación tan extraña. ¿Todavía puedo hacerlo? Pensé que era imposible.

Estaba convencido de que Ove no sabía nada, pero no me pa-



Ove Andersson, el Jefe, se acercó a mí: «Carlos, esto es una carrera, todavía puedes seguir, continúa y gana el Campeonato del Mundo».

recía oportuno hacérselo saber por radio. Esperé a encontrarle en alguna asistencia, porque entre unos y otros me estaban obligando a aceptar unos riesgos, inútiles cuando tienes un Campeonato del Mundo al alcance de la mano. Pero no hizo falta hablar con Ove Andersson. Armin se salió en el siguiente tramo.

El destino terminó con una situación que todavía hoy no me explico.

Ya entonces cada kilómetro que recorríamos era uno menos para llegar al final... Cuando salíamos de la última cronometrada, Luis y yo nos miramos y sonreímos. Sólo eso, me imagino que hicimos algún comentario, pero ya no lo recuerdo. Porque, yo al menos, me sentía extraño. Sabía que era Campeón del Mundo, pero eso no me hacía sentirme de un modo especial, todavía no había asumido plenamente el triunfo. Lo único que notaba era como si me estuvieran desinflando, como si poco a poco soltara toda la presión que había mantenido mi cerebro y mi

cuerpo a un régimen más alto que el de mi coche. Reyes me besó al llegar a la asistencia, y eso me hizo volver a la realidad. Aunque sabíamos que el Lancia no nos podía meter «uno veinte» en un tramo, estábamos deseando que llegase para preguntarle su tiempo.

Llegó Cerrato; Luis y yo, cada uno por un lado, nos acercamos a su coche.

-¡Os hemos metido un minuto veinticinco! dijo sonriendo, en broma. Inmediatamente salió del habitáculo y me abrazó. Es todo un caballero.

Había cuatro o cinco personas más allí, además de los mecánicos. Mi novia, la mujer de Luis, mi hermano, Gustavo... Todos los demás nos esperaban abajo, en el podio.

Sólo nos faltaban doce o trece kilómetros para llegar al control. Ibamos muy despacito, por la derecha, y haciendo sonar la bocina en cada curva. Los italianos nos saludaban y aplaudían; también vimos a aficionados españoles, locos de alegría que habían puesto su granito de arena en lo que acabábamos de conseguir. Siempre cerca de nosotros. Con una pancarta, una bandera, un grito de aliento cuando más lo necesitábamos... Luis y yo les saludábamos, también nos sentíamos felices, aunque no sé si tanto como ellos. Ibamos recordando ese mismo día sólo un año antes.

-¿Te acuerdas -me dijo Luis- el mal humor que traíamos el año pasado, aunque también fuimos terceros?

Claro que me acordaba. Habíamos paladeado el primer triunfo en un Rallye del Mundial en estas mismas carreteras; íbamos al frente de la clasificación, y se bloqueó el pedal del acelerador. Entonces, el tercer peldaño del cajón no nos consolaba en absoluto. Un año después nos sabía a gloria.

El control estaba a tope de gente. Fue increíble. El primero en llegar hasta mí fue Ove Andersson. Me abrazó y se puso a llorar como un crío. No dijo nada, yo tampoco; estaba como él. Muy pocas personas habían como nosotros lo que habíamos sufrido y luchado, para hacer posible ese momento. Con ese abrazo nos desquitamos del palizón de toda la temporada.

Fue un día de emociones fuertes. Cuando subimos al podio, todo eran felicitaciones y parabienes. Sin embargo, los aplausos de los mecánicos del equipo Lancia-Martini a nuestro alrededor y las palabras de uno de ellos, «Carlos eres el mejor», fueron un tributo muy especial, un reconocimiento de quienes, en la sombra más habían luchado contra nosotros. Al bajar de la rampa, nos entrevistaron en todos los idiomas. Yo, según mi costumbre,

intenté contestar como buenamente podía, a cada periodista, en el idioma en que me preguntaba. Pero posiblemente el momento más emotivo con los medios de comunicación fue en la sala de prensa. Había sesenta o setenta periodistas y Guy Goutard, el Presidente de la Comisión de Rallyes de la FISA, dijo: «Tenemos un nuevo Campeón del Mundo.» Me extrañaron sus palabras, creía que no se refería a nosotros. La verdad es que entonces no habíamos digerido plenamente nuestra recién adquirida condición.

El resto del día fue una especie de locura colectiva, en cuyo eje estábamos nosotros. Intentamos dormir un rato, pero todo eran llamadas telefónicas. La mayoría de ellas desde España. Luego, por la noche, los mecánicos de Toyota montaron una fiesta en una discoteca para celebrar el título, y por fin pudimos irnos a dormir. Estábamos rotos, pero había merecido la pena. ¡Por fin éramos Campeones del Mundo!

El regreso a casa fue muy bonito. Viajamos juntos un grupo de españoles. Un par de viejecitas, que habían escuchado como el comandante del avión nos felicitaba por los altavoces, pidieron un autógrafo a Juanjo Lacalle, pensando que era yo. No se creían que, siendo tan joven, fuera, como ellas decían «El Mejor del Mundo».

En lo que nadie reparó fue en una corta conversación que manteníamos Reyes y yo.

-¿Tu crees que habrá alguien en la plaza Mayor?, le pregunté.

-Ya verás como hay mucha gente. No te preocupes- me dijo ella.

Carlos Gracia, el Presidente de la FEA que acompañando a Javier Gómez Navarro, Secretario de Estado para el Deporte, pasó las últimas horas de la carrera con nosotros, me había comentado que estaba dispuesto un gran homenaje en la madrileña plaza, y a mí me asustaba la idea de aparecer y encontrarla vacía.

Por este motivo, al llegar a Barajas, intentaron hacernos salir del aeropuerto por la sala de autoridades, para no retrasar nuestra llegada y la posterior rueda de prensa.

Pero Luis y yo decidimos bajar por la puerta en la que estaban esperándonos, tanto los aficionados como los medios de comunicación. Era una jugada dejarles allí, después de que se habían desplazado para recibirnos. Luego nos alegramos de haberlo hecho, porque fueron momentos muy intensos, en los que llegas a comprender un poco mejor el cariño de la gente, la admiración que te profesan...

Lo que jamás olvidaré fue el instante en que salí al balcón del Ayuntamiento, en la Plaza Mayor. Fue un impacto increíble. Yo sabía que Madrid es una ciudad poco habituada a este tipo de homenajes populares; pero, cuando vi a tanta gente aplaudiendo, coreando nuestros nombres, vitoreándonos, creí estar viviendo un sueño. ○

PARA LEERLO EN UN FIN DE SEMANA.

Título: CARLOS SAINZ, UN ESPAÑOL CAMPEON DEL MUNDO DE RALLYES. Número de páginas: 264.

Formato: 22 x 27.

Encuadernación: en tela con sobrecubierta en brillo.

Número de fotografías: 200 aproximadamente.

Fecha aproximada de salida: 4 de abril.



«Tanto Luis como yo estábamos completamente rotos, pero había merecido la pena. ¡Por fin éramos Campeones del Mundo!»



« Dios me ha regalado esta victoria». Con estas palabras Ayrton Senna ha explicado el esfuerzo titánico y le ha llevado a su primera victoria en el Gran Premio de Brasil. Una victoria casi de milagro y forjada con voluntad admirable.

GRAN PREMIO DE BRASIL DE F 1

SENNA, IMPLACABLE Y MÁGICO

Enviado Especial
Gigi Corbetta

EN realidad, lo que se ha visto en Interlagos, se ha parecido más a un viaje al pasado que al segundo Gran Premio de la temporada. Después de lo ocurrido en Phoenix, esta carrera ha sido la confirmación de que las cosas se perfilan como en 1988, temporada en la

que McLaren ganó todos los Grandes Premios, menos uno.

Por fin, Ayrton Senna ha logrado ser profeta en su tierra, con una victoria incontestable, que había perseguido desde hace ocho años. Y como por una mala pasada del destino, casi se queda sin subirse al podio también esta vez. Como de costumbre, destruyó moralmente y deportivamente a sus rivales en la lucha por la po-

le-position, en este caso, los Ferrari no pudieron competir frente a la competitividad de los Williams-Renault FW 14, que se mostraron los coches a ganar. Riccardo Patrese había logrado marcar el tiempo de 1.16,775, que representaba toda una hazaña. Sin embargo, en los últimos minutos de la sesión, Senna hizo realidad la hora mágica de la Centésima, momento en el que la carroza dorada de los sueños

de gloria de sus rivales, se convirtió en calabaza, al ver que «Magic» había rodado en 1. 16. 393. Evidentemente, el mérito era todo suyo, ya que los Williams eran ligeramente superiores a los McLaren en todos los aspectos, menos en el motor.

Como suele ocurrir en Interlagos durante el mes de marzo, las inclemencias del tiempo alteraron los planes de trabajo de todas las escuderías. Durante el viernes, la lluvia no paró de caer sobre el circuito, razón por la cual, sólo se pudo trabajar sobre los reglajes relacionados con la pista mojada; situación en la que Senna no perdió la ocasión para recordar que la lluvia es su amiga y nadie le puede. Por el contrario, al día siguiente se pudo rodar con la pista seca y con una temperatura ambiente bastante cálida.

En esas circunstancias, se puede ver con claridad el verdadero nivel de los coches. Como sorpresa, se comprobó que los Williams-Renault FW14 eran los más ágiles, y disponían de un amplio margen de regulaciones, además de tener el excelente motor Renault RS3-V10, que proporcionaba potencia suficiente y mucho margen de utilización. Po el contrario, los Ferrari 642 de Prost y Alesi resultaban difíciles de regular, y en el mejor de los casos se convertían en coches de reacciones lentas con un motor que sólo proporcionaba potencia a un régimen muy alto. Frente a ambos, los McLaren contaban con el poderoso motor Honda RA121E-V12 que al parecer es el único en dar setecientos caballos de potencia, con un margen de utilización sin precedentes, aunque Akimasa Yasukoa -máximo responsable- alegaba que su motor perdía en Interlagos un ocho por ciento de potencia, debido a la altura sobre el nivel del mar y a la humedad.

Pero los problemas se agrabaron poco antes de dar la salida al Gran Premio, momento en el que empezó a caer sobre Interlagos una ingrata llovizna. En esas circunstancias, ningún equipo se aclaraba sobre qué regulaciones elegir, ni qué clase de neumáticos utilizar. Al final, los que empleaban Good Year optaron por el compuesto C -semiblando- y los abastecidos por Pirelli montaron los GF9, como en Phoenix.

Desde los primeros compases de la carrera, se planteó la persecución de Mansell a Senna, que, como de costumbre rodaba un segundo y medio más rápido que Mansell. Curiosamente, en el coche de Berger empezaron a salir llamas por la parte posterior, situación que se prolongó durante dos vueltas, y que hizo retrasarse a Prost que le seguía.

En la lucha que se planteó entre Senna



INTERLAGOS EN BREVE

En Phoenix fue presentado a Bernie Ecclestone el proyecto de celebrar el próximo Gran Premio de los Estados Unidos en la ciudad de Dallas.

El promotor de la idea fue Chris Pook, organizador de los Grandes Premios de Long Beach, San Diego y las Vegas. Actualmente, dicho promotor se ha gastado ciento veinte millones de dólares en poner en marcha la construcción de un nuevo circuito en Dallas.

Por entre los bastidores de la Fórmula 1, se comenta que Ron Dennis -Director Deportivo de McLaren- ha puesto la primera piedra para una futura colaboración con BMW respecto a la F-1.

Al parecer, el fabricante alemán no suele equiparar el «dream car» con un propulsor de su construcción sino que regresará a la F-1 ensamblando un motor BMW-F1 en los McLaren cuando Honda se retire de la competición.

El técnico británico Nigel Copperthwaite no parece asentarse en ningún equipo después de haber abandonado Lotus para

pasar a Minardi y posteriormente a Scuderia Italia, ahora ha tomado la decisión de aceptar la oferta recibida por el Modena Team para modificar el actual Lambo 1 y dar forma al futuro monoplaça

El instituto brasileño Unicor que estudia las enfermedades cardiovasculares, experimentó sobre Roberto Moreno, una serie de lecturas, tanto en entrenamientos como en carrera, por medio de varios sensores colocados en su torax, que revelaron datos hasta el momento desconocidos.

Con la victoria lograda en Interlagos, Good Year ha consolidado todavía más su récord absoluto de victorias en F-1, al haber alcanzado la número ciento cincuenta. En esta ocasión, fue Ayrton Senna quien colaboró en la remarcable hazaña.

Después de los desalentadores resultados logrados por Ferrari, un destacado miembro del equipo tergiversó la triste realidad con una nota de humor: «afortunadamente, la huelga de los periodistas

CONEJILLO DE INDIAS
Roberto Moreno fue el voluntario «conejo de indias» en un experimento para estudiar, sobre el terreno, ciertas reacciones cardiovasculares.



en Italia nos ha salvado de hacer públicos los malos resultados»

Además, los brasileños podían haberse ahorrado el colocar justo frente a nosotros esa pancarta con el escrito: «Ferrari, vale más un brasileiro que dos franceses».

BERGER EN EL PODIO
La tremenda eficacia de los motores McLaren otra vez más dio fruto.



PATRESE EN CABEZA
Ya lo demostró en los entrenamientos y lo corroboró durante la carrera.



INCONDUCCIBLES
Tanto Prost como Alesi llegaron a afirmar que sus coches eran tremendamente difíciles de conducir.

y Mansell, se podía comprobar que el McLaren MP4/6 aceleraba considerablemente más que el Williams-Renault FW 14, mientras éste era netamente superior en las zonas de curvas. Al mismo tiempo, Tarquini se salió de la pista al romperse la suspensión derecha posterior de su AGS, y Nakajima se salió de la pista por un descuido. En las posiciones más retrasadas, Prost intentaba adelantar a Piquet, sin lograrlo, y Morbidelli intentaba imponer su Minardi al acoso de Capelli.

En contra de lo previsto, Prost entró a boxes a cambiar neumáticos, por el simple hecho de que su coche era inconducible y además los degradaba a marchas forzadas. Antes de cumplirse la vigésima vuelta, Capelli abandonaba por rotura del motor, Modena se retiraba al romperse la leva del cambio y a de Cesaris se le paraba misteriosamente el motor de su Jordan 191.

El primer problema para los Williams-Renault, se verificaba en la vuelta vigésimo quinta, cuando Mansell cambió neumáticos y no lograba arrancar por el cambio semiautomático que no engranaba la velocidad. Ese inconveniente le hizo



QUINTO Y SEXTO
Tanto Nelson Piquet como Jean Alesi sufrieron lo suyo, al final el brasileño se impuso y entró en quinto lugar seguido del francés.

LA TORCIDA COMO SIEMPRE
En los grandes premios de Brasil nunca falta una gran afición animando a sus héroes.

perder casi quince segundos, sin embargo, Senna, que paró a la vuelta siguiente, tardó poco menos de siete segundos.

A partir de su regreso a la pista, Mansell registró varias vueltas rápidas, que evidenciaban su intento de dar alcance a Senna, que por otra parte había interpuesto cinco segundos de diferencia, como media respecto a Mansell.

Según las previsiones, los Benetton-Ford B191 no deberían haber parado a cambiar neumáticos; sin embargo, se vieron obligados a hacerlo en la vuelta cuarenta y seis. Del mismo modo, los Ferrari fueron los únicos en cambiar por tres veces las cubiertas, mientras que los demás

equipos lo hicieron sólo una vez, a excepción de Mansell que también paró dos veces. Como de costumbre, se creó el principio de una polémica alrededor de los Ferrari, ya que Cesare Fiorio -director deportivo- comentó que no entendía por qué sus pilotos cambiaron dos veces los neumáticos. A su vez, Prost y Alesi afirmaron que sus coches eran inconducibles, además de degradar incomprensiblemente las cubiertas.

Al llegar al epílogo de la carrera, fue cuando se recrudecieron las luchas y ocurrieron los hechos más determinantes.

Mientras Mansell seguía impertérrito en su propósito de dar alcance a Senna, este

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|--|--|
| 6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 16 776 | 1 A. Senna (McLaren-Honda) 1 16 392 |
| 2 G. Berger (McLaren-Honda) 1 17 471 | 5 N. Mansell (Williams-Renault) 1 16 843 |
| 27 A. Prost (Ferrari) 1 17 739 | 28 Jean Alesi (Ferrari) 1 17 601 |
| 15 M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1 18 664 | 20 N. Piquet (Carnel Benetton Ford) 1 18 577 |
| 32 B. Gachot (Seven Up Jordan Ford) 1 18 882 | 4 S. Modena (Braun Tyrrell Honda) 1 18 847 |
| 21 E. Pirro (BMS Dallara Judd) 1 19 305 | 29 E. Bernard (Larrousse Lola Ford) 1 19 291 |
| 19 R. Moreno (Carnel Benetton Ford) 1 19 360 | 33 A. de Cesaris (Seven Up Jordan Ford) 1 19 339 |
| 3 S. Nakajima (Braun Tyrrell Honda) 1 19 546 | 16 J. Capelli (Leyton House Ilmor) 1 19 517 |
| 25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 19 668 | 30 A. Suzuki (Larrousse Lola Ford) 1 19 632 |
| 23 P. Martini (Minardi Ferrari) 1 20 175 | 22 J. Lehto (BMS Dallara Judd) 1 19 954 |
| 11 M. Hakkinen (Lotus Judd) 1 20 611 | 24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 20 502 |
| 17 G. Tarquini (AGS Ford) 1 21 219 | 26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 21 168 |
| 7 M. Brundle (Brabham Yamaha) 1 21 280 | 8 M. Blundell (Brabham Yamaha) 1 21 230 |

NO PRECLASIFICADOS

E. V. de Poole (Modena Central Park Lamborghini) 1 21 919
Nicola Larini (Modena Central Park Lamborghini) 1 22 944
P. Chaves (Coloni Racing) 1 23 231
O. Grouillard (Fondmetal Ford) 1 23 951

NO CLASIFICADOS

A. Caffi (Footwork Porsche) 1 22 190
S. Johansson (AGS Ford) 1 22 432
M. Alboreto (Footwork Porsche) 1 22 432
J. Bailey (Lotus Judd) 1 23 590

CLASIFICACION FINAL

1. Ayrton Senna (Marlboro McLaren Honda) 1h 38' 28"128
2. R. Patrese (Williams Renault) a 2"991
3. G. Berger (McLaren Honda) a 5"416
4. A. Prost (Ferrari) a 19"369
5. N. Piquet (Benetton Ford) a 21"960
6. J. Alesi (Ferrari) a 23"641
7. R. Moreno (Benetton Ford) a 1 vuelta
8. G. Morbidelli (Minardi Ferrari) a 2 vueltas
9. M. Hakkinen (Lotus Judd) a 3 vueltas
10. T. Boutsen (Ligier Lamborghini) a 3 vueltas
11. E. Pirro (Dallara Judd) a 3 vueltas
12. M. Brundle (Brabham Yamaha) a 4 vueltas
13. B. Gachot (Jordan Ford) a 8 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna, 20 puntos
2º A. Prost, 9 p
3º R. Patrese, 6 p
4º N. Piquet, 6 p
5º G. Berger, 4 p
6º S. Modena, 3 p
7º S. Nakajima, 2 p
8º A. Suzuki, 1 punto
9º J. Alesi, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 24 p
2º Ferrari 10 p
3º Benetton-Ford 6 p
4º Williams-Renault 6 p
5º Tyrrell-Honda 5 p
6º Lola-Ford 1 punto

último se estaba acercando paulatinamente a los Ferrari de Prost y Alesi, con la cruel intención de doblarlos. A su vez, Piquet se encontraba entre ambos, e intentaba devolver a Prost el adelantamiento de Phoenix, mientras que Alesi no se resignó a quedarse por detrás de un Benetton con un motor de ocho cilindros.

En posiciones más atrasadas Gachot estaba desarrollando una magnífica carrera al imponerse a los dos Minardi-Ferrari de Morbidelli y Martini, estaba rodando sin embrague desde las primeras vueltas. Ese problema obligó a Martini a utilizar con exceso los frenos, hasta que por razones de fuerza mayor se salió de la pista, y la carrera de Gachot terminó por un problema de la bomba de la gasolina.

A veinte vueltas del final, cuatro segundos separaban a Senna de Mansell, y fue en ese preciso momento cuando en el cambio del McLaren MP4/6 se quedó sin la cuarta velocidad, razón por la cual, Senna empezó a perder ventaja, y Mansell, al forzar al máximo se le bloqueó el cambio, que a su vez, causó el destrozo irreparable del neumático trasero derecho. Mientras Mansell regresaba a pie a los boxes, en el cambio del coche de Senna dejaron de funcionar la tercera y la quinta velocidad. Todo eso, obligaba a Senna a mantener con fuerza la mano sobre la leva del cambio, hasta causarle un agarrotamiento muscular. Patrese fue recuperando en pocas vueltas casi la totalidad de los cuarenta segundos de diferencia, y al cumplirse la última vuelta, Senna sólo disponía de la sexta velocidad. De haber durado la carrera una vuelta más, Patrese

OTRA VEZ FUERA
Nigel Mansell falló en su estrategia, de no ser así podría haber subido a lo más alto del podio.



LA LLUVIA DESCONCERTANTE
La jornada de entrenamientos estuvo pasada por agua. Los reglajes hechos para ello no sirvieron de nada al amanecer seco.

hubiese ganado el Gran Premio, y del mismo modo, si Mansell hubiese puesto en práctica un poco de estrategia, se hubiese subido a lo más alto del podio.

Senna cruzó la meta mientras volvía a caer una ligera lluvia, acompañada por los gritos desenfrenados de la muchedumbre que por primera vez veía a Magic Senna ganador del Gran Premio de Brasil. Una victoria ganada a pulso, con la maestría que lo caracteriza y le sitúan en el Olimpo de la Fórmula 1, como el piloto sin precedentes ni rivales. Por el contrario, para Mansell y Ferrari sólo quedan palabras de alivio a sus errores. Puede ser que las «cosas» cambien en Imola, pero a partir de ahora, habrá que tener muy en cuenta a los Williams-Renault FW14 que, a pesar de no haber logrado todavía la fiabilidad mecánica del cambio semiautomático, que en este gran Premio sólo tenía cinco velocidades, se perfila como el gran rival de los temibles y «casi eternos» ganadores McLaren MP4/6.

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA.
Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.
Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Llámanos para pedir información.
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.



TORRE PICASSO. Planta 19, Módulo A 28046. Madrid.



GRAN PREMIO DE JAPON

PREMONICION

El Gran Premio de Japón ha sido una premonición de lo que nos deparará la recién inaugurada temporada si hacemos una excepción al triunfo del local Ueda en la menor de las cilindradas. Sin embargo el pulso Cardús-Cadalora, el buen andar de Gresini y Capirossi que tendrán que contar con «Aspar» y la Derbi de Gianola, y por fin la victoria del tejano Schwantz pero marcado de cerca por Doohan, Rainey y el recién llegado Kocinski, no son hechos que van a quedar inéditos. El Mundial de 1991 ha comenzado con todos los honores en Suzuka.

Enviado Especial

José Luis Aznar

CARLOS Cardús se bajó enfadado de la moto. No podía disimular su rabia por haber sido batido en el último instante por Luca Cadalora. No era sólo eso, sino que Carlos no apreció en demasía cómo el italiano le «cerró la puerta» en el postrer giro. «Me ha cerrado y por poco me caigo. Espero que no lo haya hecho expreso» -diría el español en la conferencia de prensa con una forzada sonrisa de circunstancias, mientras que a su lado, callado, pero escapándosele de tanto en tanto una risita burlona, Cadalora saboreaba su primer triunfo del año. La verdad es que Carlos podía estar molesto aunque el lance, pese a rozar el límite de la corrección, entra dentro de lo que es habitual en las carreras en las que los cumplidos se dejan para mejor ocasión. La carrera fue emocionante. Wilco Zeelenberg, mejor tiempo en los entrenamientos, partía en cabeza, pero Cardús ya era líder destacado en el primer paso por meta. Desde ese momento inició un inexorable despegue que dejó olvidados al resto de pilotos. Su ventaja llegó a ser de más de cinco segundos hasta que Cadalora, que había arrancado mal, «me he dormido con el embrague», se deshizo de Zeelenberg, Bradl y la consabida pléyade de japoneses e inició la caza. En un principio parecía que el español mantenía su ventaja, pero luego se vio como ésta disminuía a ojos vista. «He aflojado para descansar un poco y para cuidar los neumáticos» explicaba el piloto de Repsol. Vista la facilidad cómo el italiano dio cuenta de nuestro hombre cabía pensar que también se escaparía sin problemas, pero ello no fue así y Carlos se pegó a su

cola. Ello prometía un final apasionante porque Cardús pasó al italiano, lo que tal vez fue un error táctico ya que de ese modo éste estaba sobreaviso de las posibilidades del español, que era más fuerte en las frenadas, mientras que en aceleración parecía mejor la moto de Cadalora. Todo se decidió en el último giro que Cardús inició en cabeza y cerrando huecos hasta que Luca lo adelantó poco antes de la chicane. Ahí el español lo intentó de nuevo pero el italiano cerró muy pronto la trayectoria, con lo cual Cardús, que ya hemos dicho frenaba mejor, no pudo meterse ante el temor de irse por los suelos. También en esos momentos Cardús había perdido algo de la concentración pues él creía que la carrera había terminado un giro antes ya que su pancarta no coincidía con el cuantavuelto oficial y creía haber ganado en la vuelta anterior. Sea como fuere el italiano se la jugó al español que como hemos dicho no digería muy bien esta derrota pese a que declarase sentirse, a pesar de todo, satisfecho con el segundo lugar. Con este resultado es evidente que se confirma lo que ya se intuía antes del inicio del Campeonato, y es que Cardús y Cadalora serán los hombres a batir y Cardús tendrá muchas oportunidades de pagar a su rival con su misma moneda.

Tras ellos la batalla fue épica entre los citados Zeelenberg, Bradl y los japoneses dispuestos a todo con tal de batir a los europeos. Finalmente era el holandés Bradl quien se subía al podio -con lo que éste era idéntico al del pasado año- mientras que Bradl era sólo séptimo batido por Taguchi, Aoki y Harada. Alberto Puig terminaba en un discreto vigésimo primer lugar mientras que Crivillé abandonaba batallando entre el décimo y el decimoquinto puesto tras estar a punto de ser descabal-



APABULLANTE ESTRENO

En su primera carrera de la temporada en la máxima categoría, John Kocinski demostró que es un candidato serio a ser uno de los habituales del podio.



FELIZ INICIO

No podía comenzar mejor la nueva unión entre Luca Cadalora, Erv Kanemoto y George Vukmanovich y el equipo Rothmans-Honda: victoria a la primera.



CASI LO CONSIGUE

Carlos Cardús estuvo a punto de ganar en Suzuka pero a la postre Cadalora fue más astuto. Este año sus duelos serán épicos.

gado de la moto y romper en el lance los soportes de la cúpula con los brazos. El debutante Jaime Mariano se clasificó para la carrera y en ésta duró hasta cuatro vueltas del final.

En el octavo de litro la carrera se planteó como una batalla entre las coaliciones europea y la japonesa. En los entrenamientos habían llevado la batuta los locales, primero en las tandas en mojado y luego en la única que pudo disputarse en seco, y así la «pole» era para Naboru Ueda a quien seguían los hombres del Team Pileri: Capirossi y Gresini. En los entrenamientos en mojado se lució Ezio Gianola con la reaparecida Derbi, pero en la tanda en seco el motor bueno se calentó y le impidió pasar del decimocuarto puesto. «Aspar» tenía un fin de semana aciago, con problemas de freno y de válvula de escape en las tandas de mojado, y en la última con la pista seca la moto se quedaba sin gasolina cuando iba alta de vueltas en sexta. Cuando se descubrió que era a causa de unos tubos de gasolina pellizcados y no por causa de reglajes del carburador ya era tarde y el de Alcira se clasificaba en un impropio trigésimo primer lugar. A la postre en esos entrenamientos los mejores españoles eran los dos únicos pilotos que

conseguía así una victoria celebrada con desbordante júbilo por el respetable. Capirossi era tercero detrás por lo que hubo mucha emoción y parte de ella la pusieron Gianola y «Aspar». El italiano arrancó mal «se me ahogó la moto», pero luego comenzó una remontada que le llevó a contactar con el segundo grupo hasta que al intentar un adelantamiento al límite, se fue al suelo cuando el japonés Sato le cerró la puerta y a punto estuvo de ser embestido por Spaan. El bravo italiano se levantó, siguió en carrera, pero poco después iba de nuevo por los suelos, esta vez con la «ayuda» de Takada. De todos modos había marcado el quinto mejor tiempo en carrera. Por su parte «Aspar» arrancaba como una exhalación desde la cola y remontaba también a ritmo de carga. Uno tras otro sucumbían sus rivales, y finalmente el piloto de JJ-Cobas terminaba en un excelente quinto lugar que sabe a tercer puesto ya que delante suyo aparte de los dos italianos el resto eran pilotos japoneses. Estaba exultante: «¡Después de tantos problemas estoy muy contento! La moto iba perfecta de estabilidad, pero en cambio el desarrollo no era el adecuado» declaraba con satisfacción. Herreros terminaba último a una vuelta pese a haber



KAMIKAZE GANADOR
Naboru Ueda resultó profeta en su tierra. Fue el mejor en los entrenamientos y autor del giro más rápido en carrera.

POR FIN LA ESPERANZA
Después de los problemas en los entrenamientos, «Aspar» realizó una brillantísima carrera.

CLASIFICACIONES

125cc

1º N.Ueda (Honda) 38'26"905, 2º F.Gresini (Honda) a 2"553, 3º L.Capirossi (Honda) a 8"676, 4º M.Shima (Honda) a 15"917, 5º «Aspar» (JJ-Cobas) a 33"737

250cc

1º L.Cadalora (Honda) 45'23"048, 2º C.Cardús (Honda) a 255/1000, 3º W.Zeelenberg (Honda) a 17"876, 4º M.Taguchi (Honda) a 21"180, 5º N.Aoki a 21"560

500cc

1º K.Schwartz (Suzuki) 48'35"747, 2º M.Doohan (Honda) a 204/1000, 3º W.Rainey (Yamaha) a 353/1000, 4º J.Kocinski (Yamaha) a 556/1000, 5º W.Gardner

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º Ueda, 20 puntos, 2º Gresini, 17, 3º Capirossi, 15, 4º Shima, 13, 5º «Aspar» 11

250cc

1º Cadalora, 20 puntos, 2º Cardús, 17, 3º Zeelenberg, 15, 4º Taguchi 13, 5º Aoki, 11

500cc

1º Schwartz, 20, 2º Doohan, 17, 3º Rainey, 15, 4º Kocinski, 13, 5º Gardner, 11

SUZUKA EN BREVE

-Los entrenamientos estuvieron marcados por las caídas. Algunos de los «notables» afectados fueron «Aspar», Rainey, Pons, Spaan, Casanova, Taira, Miralles, Herreros, Reggiani mientras que Gardner lo hizo por dos veces y Chili por tres.

-Puig y Casoli disponen del material más oficial de Yamaha, que viene a ser el que tenía a su disposición Kocinski el pasado año, aunque en el banco el motor daba menos caballos que en el 90. Ninguno de los dos fue muy competitivo y el español tuvo serios problemas para encontrar las relaciones de cambio adecuadas.

-Herreros no tiene un duro y estuvo presente en este Gran Premio gracias a la Generalitat valenciana que le ha dado algo para hacer los tres primeros, pero para poder continuar debe hacer algún resultado... Tampoco tiene sponsor Torrontegui que luce la moto sin una sola pegatina. Para venir aquí y comenzar la temporada cuenta con la ayuda desinteresada de un amigo de Bilbao...

-Histórica aparición de la Suzuki de

250 con Wimmer en el manillar. El germano está contento porque por vez primera está solo en un equipo y trabaja sólo para él en lugar de hacer de probador para otros. Según él, el motor es muy suave aunque no pudieron probar nunca en seco antes del Gran Premio.

-Crivillé y Pons estrenan diseño en sus respectivos cascos. El de Crivillé es ahora más psicodélico y le dio problemas en cuanto a la lluvia porque le entraba agua. El de Pons luce ahora una evolución del anterior esquema pero con la peculiaridad de que el buho ha desplegado las alas.

-Inimaginable la precisión de las predicciones meteorológicas japonesas. El

viernes en que estuvo lloviendo todo el día anunciaron lluvia para el sábado por la mañana con mejoría por la tarde y sol para el domingo. Los pronósticos se cumplieron a rajatabla y eso que el sábado el cielo estuvo encapotado y con neblina baja hasta bien entrada la mañana. Como por encantamiento, a la hora prevista el tiempo cambió súbitamente dando razón a las predicciones.

-Las Cagiva lucían en su carenado el logotipo de Fiat. Ello es debido a que este es ahora «partner» técnico. No olvidemos que el grupo italiano controla Ferrari y esta marca es quien construyó un primer chasis experimental de carbono mientras que ahora preparará un segundo, está estudiando un motor de cuatro cilindros para

moto de calle y además les asesora en aerodinámica y les brinda su túnel de viento.

Por fin, fue Piero Ferrari quien convenció a los hermanos Castiglione a seguir en la brecha.

-En 125 c.c. el dominio de los neumáticos Dunlop es total con la sola excepción de Miralles que emplea un neumático Michelin trasero. En las categorías de 250 y 500 sólo las Honda oficiales siguen con el fabricante galo pues han suscrito un contrato entre ellos. En la máxima cilindrada sólo disponen de unos pocos tipos, no más de cuatro o cinco, entre los cuales elegir y se dice que se deben pagar unos veinte millones de pesetas al año por ellos.



GIANOLA AL SUELO CON AYUDA KAMIKAZE
A los mandos de la nuevamente competitiva Derbi, Gianola hizo una gran carrera, cuando fue a adelantar a Sato éste le cerró la puerta en las narices.

EXOTISMO ORIENTAL
El Gran Premio de Japón siempre se ha distinguido por el exotismo. No sólo es el hecho de estar en un país tan pintoresco como Japón sino que los organizadores lo fomentan con un formidable desfile de bellezas locales.



acudían sin un duro: Torrontegui y Herros, vigésimo quinto y vigésimo noveno, justo por delante de Miralles.

En carrera salió primero el Campeón del Mundo Capirossi, pero pronto fue superado por Gresini, aunque a éste tampoco le duró mucho la alegría porque Ueda lo pasaba y se colocaba como líder. Gresini no se despegaba y contaba con adelantarlo al final, pero según explicó al bajarse de la moto, en las últimas vueltas el amortiguador trasero comenzó a flaquear con lo que debió dejar escapar al nipón

tenido que entrar en boxes y Torrontegui se retiraba con problemas eléctricos en su motor.

La máxima categoría deparó en un grandioso espectáculo. Esta vez fue un duelo entre los viejos zorros Schwartz, Rainey, Doohan, Gardner y el joven cachorro Kocinski que quiere ser protagonista desde el primer momento. Descolgado Gardner, la lucha se centró en el cuarteto restante, aunque en los últimos compases «Little John» tuvo que conformarse con ser espectador de excepción de las explicaciones que entre sí se daban Schwartz, Rainey y Doohan. Ello duró hasta la última vuelta en la que Doohan y Schwartz se alternaron en el liderato hasta que a la postre sería el tejano quien se alzaba con una nueva victoria.

Nuestros representantes estuvieron más discretos. En los entrenamientos Garriga hizo un excelente cuarto tiempo por delante de Rainey y Lawson, pero en carrera se tuvo que conformar con ser séptimo por detrás de Lawson en parte a causa de problemas con un nuevo escape que rozaba por el suelo mientras que Sito, decimotercero en entrenamientos, terminaba en octavo lugar en la carrera cruzando la meta sin una sola gota de gasolina en el depósito.



RALLYE EL CORTE INGLES

COSA DE LANCIA

La segunda prueba del calendario, el Rallye El Corte Inglés, significa verdaderamente el inicio del Campeonato de España. El italiano Fabrizio Tabaton, líder del Campeonato de Europa, impuso su Lancia en una prueba en la que cuatro de estos coches se clasificaron en los cinco primeros puestos.



DOMINIO DE LOS LANCIA
Cuatro Lancia Integrale entre los cinco primeros.
Vencedor Tabaton (sobre estas líneas). Segundo fue Piero Liatti, (a la izquierda) retrasado por unos neumáticos inadecuados. Tercero, Gustavo Trillas, el piloto número uno de Lancia España, mientras que el aprendiz, Pedro Diego, (a la derecha) fue finalmente sexto en su debut.





José M. Cernuda y Ramón Rodríguez
Enviados especiales

El hecho de ser puntuable para el Campeonato de Europa ha supuesto para esta gran prueba canaria una inscripción de verdadero lujo. Todas las escuderías italianas estaban presentes: la Jolly con los dos coches de Lancia España, Trelles y Diego; la Grifone con tres coches para Tabaton, Bertone y Morandini; y ART traía a su piloto puntero (que se dice que va a fichar por Toyota para apoyar a Sainz en el mundial), Piero Liatti. Seis Lancia que no estaban solos, porque la inscripción se completaba con el BMW M-3 del holandés John Bosch, el Toyota Celica del alemán Steffen Schmid y el Ford Sierra 4x4 del belga Patrick Snijers. Por si fuera poco, los habituales canarios cuentan con monturas de primerísimo nivel, como el Ford Sierra 4x4 de Luis Monzón, el BMW M-3 para José Mari Ponce, el Alfa 75 de Carlos Lamberti, el Mitsubishi Galant de Ricardo Avero y el Ford Sierra Cosworth de tracción trasera de José Luis Rivero, el coche de Barolet en el inicio de temporada 90. El coche oficial del Opel Team, con Borja Moratal al volante era, a priori, un mero compar-

sa. Desde los primeros instantes se puso de manifiesto que Fabrizio Tabaton quería sacarse una espina: el pasado año, tras abandonar en el primer tramo, fue acusado por la prensa local de ir a Canarias a tomar el sol y cobrar la prima de salida. No es el estilo del buen piloto genovés y bien que lo puso de manifiesto. Los ré-

COLOR AMARILLO
De nuevo los hermanos Ponce estuvieron a la altura acostumbrada. José Mari (a la izquierda), siendo el primer coche no integrale y Toñi (a la derecha), vencedor en grupo N. Borja Moratal (en la foto central), volvió a correr un gran rallye, superando a rivales con coches mucho más potentes.

cords de las primeras pruebas fueron pulverizados, imprimiendo al rallye un ritmo endiablado.

Con bastante calor y tramos largos en la primera etapa, los dos rivales más rápidos, Snijers y Liatti, se veían muy perjudicados por sus neumáticos Dunlop, diseñados en Gran Bretaña para una climatología muy diferente. El héroe de esta primera etapa era José Mari Ponce, que con su «dos ruedas», no se descolgaba demasiado de la cabeza. De todas maneras, Ponce no se encontraba demasiado a gusto con los reglajes de su BMW, pese a que estrenaba motor, a la espera del deseado coche que fuera de Pep Bassas el pasado año.

Esta primera etapa permitía analizar el debut de la escuadra española de Lancia. Como se sabe, para este año, se han ficha-

do dos pilotos: Gustavo Trelles, con el objetivo del Campeonato y Pedro Javier Diego, como piloto promesa, en periodo de formación para el futuro. Pues bien, lo cierto es que en su debut, los pilotos de Lancia fueron más bien modestos. Trelles, que se fichó como piloto experimentado, acusó mucho su falta de entrenamiento para correr en asfalto. Se subió al coche en el podio de salida, pero acabó concediendo, al final del rallye, más de cinco minutos. Aunque tramo a tramo fue progresando y acabó por delante de Ponce, su actuación hay que calificarla de discreta. En cuanto a Diego, salió tan presionado psicológicamente, que dudamos que su primera experiencia (con un resultado final muy positivo), le haya servido para mucho. No es que el debut de ambos fuese mediocre. Es que, en los últimos



ESCUADRA CORSA
Tanto Inigo Lilly (a la derecha), como Luis Climent, han puesto de manifiesto la eficacia de los pequeños Corsa grupo A y sus posibilidades en el Campeonato de España, ayudados por una fiabilidad a toda prueba. Lilly se permitió incluso el lujo de clasificarse entre los 10 primeros.

des. Pero su alegría iba a durar poco porque de nuevo las bombas de gasolina cedieron y tuvo que retirarse. También Bertone se queda en la cuneta al romperse el buje de una rueda.

Cuando los tramos van secándose y el calor comenzaba a apretar, de nuevo Tabaton restablece las diferencias, acabando la segunda etapa con un minuto de ventaja sobre Liatti, casi dos sobre Snijers y tres sobre Trelles y Ponce. Tras ellos, Avero marchaba en una posición cómoda, con mucha ventaja sobre Morandini, Diego (que perdió dos minutos por una salida y la posterior penalización en un control), Borja y Rivero, todos ellos muy próximos, por lo que la tercera y última etapa se presentaba movida en este pelotón.

De nuevo con la mañana fresca, Liatti ataca a Tabaton y otra vez el de la Grifone pone las cosas en su sitio cuando llegan los tramos más largos y calientes, bajando ambos los récords de Sainz y de Barolet de los últimos años. Snijers, más prudente, tiene sin embargo que abandonar con el cambio roto cuando la tercera plaza era suya. Esta posición la hereda Trelles, que continúa con gran tranquilidad, sin ser acosado por Ponce que tampoco puede hacer mucho en la mañana húmeda.

Entre el pelotón perseguidor, pronto se produce el abandono de Avero, sin embrague y tras tres dramáticos tramos en los que tomaba la salida empujado por el copiloto. Pero a cuatro del final, en cuesta arriba, Ricardo López, exhausto, es incapaz de empujar hasta la pancarta que marca el fin de la zona de salida, en la que cualquier ayuda exterior supone la exclu-

meses, hemos asistido al inicio de carreras verdaderamente brillantes: Luis Monzón ganó en Tenerife, por delante de Ponce, en su primera aparición con un Sierra 4x4. Ricardo Avero, en su primera toma de contacto con el Mitsubishi Galant, estuvo entre los mejores... por no hablar de un tal François Delecour. En fin, queda aún mucho Campeonato por delante y los nuevos hombres de Lancia tendrán muchas oportunidades para ir mejorando.

Sigamos con el Rallye. Tabaton en cabeza, con una ligera ventaja sobre Snijers, Liatti y Ponce. Ya distanciados, un pelotón con Bertone, Trelles y Monzón y más retrasados, otro grupo en el que Moratal, aprovechándose de algunos kilómetros en bajada, hacía la hombrada de mezclarse entre Rivero, Avero, Diego y Morandini. Se habían quedado fuera de carrera, prác-

ticamente sin estrenarse Schmid (con la temperatura de agua en las nubes), Bosch (con el motor sin presión de aceite) y Lamberti (con la distribución del motor atmosférico de su Alfa rota).

En la segunda jornada, unos tramos más cortos, con mucha pendiente y húmedos en las primeras horas de la mañana, permitieron que la diferencia de neumáticos ya no fuera tan evidente y tanto Snijers como Liatti presionaron a Tabaton. Fueron los momentos más intensos del rallye. Por detrás, Ponce no podía contener a los cuatro ruedas motrices en estas circunstancias y menos aún Moratal. Monzón, que había tenido muchos problemas con la inyección de su Cosworth y que había perdido a sus asistencias en un tramo, inicia también un fuerte ataque que pone otra vez de manifiesto sus cualida-

sión. Con lágrimas en los ojos, dejan el Mitsubishi aparcado en la cuneta. Diego a punto está de dar alcance a Morandini, pero un trompo del santanderino le hace desistir, tras correr los últimos tramos con neumáticos de lluvia. Borja, sin posibilidad de dar alcance a los Lancia de 4 ruedas motrices, se contenta con superar al Cosworth de Rivero, que no es mala pieza para su «escopeta», alcanzando una séptima posición final, inimaginable al inicio.



MONZÓN, LA EVIDENCIA
Luis Monzón fue el único español, que pudo vencer un tramo. Aunque tuvo que abandonar por problemas mecánicos, ha vuelto a poner de manifiesto que hay que contar con él para el resto del Campeonato de España

El resto del rallye tuvo otras dos historias: los grupo N y los Opel Corsa. En lo que a los coches de serie se refiere, la lucha estaba centrada entre Antonio Ponce (BMW M-3) y Ramón Ferreyros (Sierra 4x4). Este piloto peruano, residente en Gran Bretaña, es el que recordarán los aficionados por su sonado despiste en el pasado Rallye Valeo, al quedarse tomando un café, en una neutralización y llegar quince minutos tarde al control, tras haber realizado un rallye excelente en el que pudo ser cuarto.

Ferreyros no pudo con José Mari Ponce pese a su superior montura. La excelente

conducción del hermano pequeño de la saga y su buen conocimiento del terreno, fueron determinantes. Al inicio de la tercera etapa, Ferreyros, queriendo aprovecharse de una zona húmeda y resbalosa, se salió de la carretera. Cuando José Mari Ponce ya rodaba tranquilo, con más de 15 minutos de ventaja sobre el Renault 5 GT de Mariano González, rompió la caja de cambios, pudiendo utilizar sólo la 2ª y 3ª y en estas condiciones, acabar el rallye y

asegurarse por lo tanto la victoria en el grupo N.

Justo detrás de Antonio, se clasificaron los Opel Corsa de Iñigo Lilly y Luis Climent. Luis Climent volcó en el segundo tramo del rallye, perdiendo por ello tres minutos y dañando el Opel Corsa «potenciado». A partir de entonces inició una excelente remontada, con un motor que no subía de vueltas. Dio alcance a sus rivales excepto a su compañero de equipo, quien, muy sobrio y muy rápido, ha vuelto a poner de manifiesto la buena elección del donostiarra como integrante del equipo.

CLASIFICACIONES

1º Tabaton-Imerito (Lancia Integrale 16 v), a 3:52:28. 2º Liatti-Tedeschini (Lancia Integrale 16 v), a 4:2'. 3º Trelles-Ivovich (Lancia Integrale 16 v), a 5:05'. 4º Ponce-Deniz (BMW M-3), a 7:07'. 5º Morandini-Zamella (Lancia Integrale 16 v), a 14:38'. 6º Diego-Muguerza (Lancia Integrale 16 v), a 15:01'. 7º Moratal-Fernández (Opel Kadett GSi), a 17:10'. 8º Rivero-Cruz (Ford Cosworth 4x4), a 19:57'. 9º Ponce-Yañez (BMW M-3). 1º grupo N, a 22:20'. 10º Lilly-Saguillo (Opel Corsa GSi), a 25:53'.

PRINCIPALES ABANDONOS

Snijers (Ford Sierra Cosworth 4x4), por rotura de caja de cambios. Bosch (BMW M-3), por presión de aceite. C. Lamberti (Alfa 75), por rotura de taquet. Bertone (Lancia Integrale), por rotura de portabujes. Schmid (Toyota Celica 4WD), por temperatura de agua. Monzón (Ford Sierra Cosworth 4x4), por rotura bomba de inyección. Avero (Mitsubishi Galat VR4), por rotura de embrague. Ferreyros (Ford Sierra Cosworth 4x4 gr N), por salida de carretera.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TABATON	28	17	6	5	-	-	-
LIATTI	28	11	10	5	2	-	-
TRELLES	28	-	-	8	8	8	3
J.M PONCE	28	-	4	6	-	8	4
MORANDINI	28	-	-	-	2	3	4
DIEGO	28	-	-	1	2	3	2
MORATAL	28	-	-	-	-	2	1
RIVERO	28	-	-	-	-	-	2
AVERO	25	-	-	-	-	-	2
SNIJERS	22	4	3	3	7	2	1
MONZON	16	1	2	3	1	2	2
BERTONE	11	-	-	-	1	2	3

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º J.M. Ponce, 405 puntos. 2º Moratal, 321 p. 3º A. Ponce, 255 p. 4º Lilly, 240 p. 5º Monzón, 210 p. 6º Trelles, 198 p.



● **LUISE AITKEN-WALKER** la campeona del mundo femenina de rallyes va a correr esta temporada a los mandos de un **Ford Sierra Cosworth 4x4**, abandonando por tanto el equipo **Opel**.

● EN el circuito que la **Agrupación Deportiva ABR Sport** tiene en el **Casino de Zaragoza**, se ha disputado la primera prueba del **Primer Trofeo Funny**, que ha sido ganada por **Cristian Oliva**.

● EL equipo **Elf-JJ Cobas** ya ha fichado a los pilotos que se sentarán al volante de sus **Fórmula Renault** en el **Campeonato de España** de la especialidad. Los elegidos son **Eusebio Güell** y **Roger Morback**. Los chasis elegidos son **Martini MK 61**, motorizados por **Mecathlion**.

● **HERNANDO CUADROS** también está ultimando los detalles para participar en el **Campeonato de España de Fórmula Renault**, para ello se desplazó al circuito francés **Danielson** donde realizó unas pruebas con un chasis de la marca **Orion**.



● **S.M. EL REY** recibió en audiencia a los **Campeones de España de Automovilismo** del 90. En el acto también estuvieron presentes el Secretario de Estado Sr. **Gómez Navarro**, **Carlos Gracia**, Presidente de la Federación Española de Automovilismo y representantes de distintas marcas que patrocinan el Automovilismo en España.



CAMPEONATOS DE VELOCIDAD

GUERRA DE LOS NEUMATICOS

A las marcas habituales de neumáticos presentes en los circuitos españoles, Michelin y Pirelli, se han sumado en los últimos meses cada vez con más intensidad **Camac** y **Good Year**. La primera de ellas despliega un buen número de neumáticos por carrera y, además de contar con un vehículo en el Campeonato de Turismos -el **Toyota Corolla** pilotado por **Antonio Albacete**- es uno de los patrocinadores de las fórmulas de promoción: **Fórmula Fiat Uno** y **Fórmula Ford**, que equipan en exclusiva los neumáticos de esta marca. **Good Year** de la mano de **Segundo Pérez** también ha pasado a equipar a algunos coches del Campeonato de Turismos, entre ellos el **BMW M-3** de **Santiago Martín Cantero** y el **Ford Sierra Cosworth** de **Luis López** de la Cámara. Para poder abastecerlos de neumáticos sin problemas va a desplazar a los circuitos un camión perfectamente equipado. También hay presencia japonesa, que corre de la mano de **Palau** que en el **Ford Sierra Cosworth 4x4** monta gomas **Yokohama**.

putar alguna carrera puntuable para algún Campeonato o Trofeo Nacional. Para ello establecen un baremo en el importe de dicha tarjeta que depende de la importancia de la prueba, por ejemplo para un Rallye o Raid que es la más cara hay que pagar 20.000 pesetas el piloto y otro tanto el copiloto, mientras que la más barata es la de Karting que cuesta 5.000 pesetas, lo que supone un gasto adicional en los costos que tienen que soportar los participantes. Con esto pueden conseguir que nadie quiera ir a correr a esta Comunidad y por supuesto no es la manera más apropiada de fomentar el deporte. Afortunadamente la Federación Española de Automovilismo echando mano del Código Deportivo Internacional y del Reglamento Nacional, ha respondido como era de esperar y ha impedido que esta maniobra ilegal prospere. Además no hay que olvidar que las territoriales dependen de la Nacional y por lo tanto deben acatar el reglamento.



MUNDIAL DE RALLYES

LA ESTADISTICA MANDA

A UNQUE la racha actual de **Carlos Sainz** en el Mundial de Rallyes cabe calificarla de espectacular, con 11 rallyes terminados desde el Safari de 1990, que incluyen seis triunfos y diez podios, todavía está un poquito lejos de lo alcanzado por **Massimo Biasion** entre los Rallyes de Portugal de 1988 y 1990, con 14 pruebas terminadas que incluyen 11 victorias y diez podios seguidos entre el Portugal de 1988 y el Rallye de Argentina de 1989. Todo un récord. Claro que el piloto de Bassano del Grappa tuvo dos temporadas completas, y ningún rival de excepción, como el madrileño, que hiciese peligrar esa sucesión de éxitos.

FEDERACION ANDALUZA

ATRACO A MANO ARMADA

L A Federación Andaluza de Automovilismo ha tenido la «brillante idea» de crear una Tarjeta de Participación en las Pruebas Andaluzas. Con la cual se obliga a todos los pilotos que participen en alguna prueba en Andalucía a pagar un dinero extra, además de la licencia obligatoria que proporciona la Federación Española. Esta tarjeta, recordando a los bandoleros que actuaban en Sierra Morena, es un atraco a los pilotos que no tienen más remedio que acudir a esta Comunidad a dis-

NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

4 Razones para mantener siempre nuevo su coche o camión nuevo

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona • Tels. (93) 415 12 84 - 237 62 85

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPESA
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

VA DE MOTOS

El fin de semana del 29 al 31 de marzo viene repleto de acontecimientos deportivos de las dos ruedas: Campeonato Europeo de Velocidad en Donington de 250 c.c., Supersport y Superbikes (esta prueba también puntuable para el Mundial). En la localidad de Talavera se celebrará Campeonato de España de Motocross de 250 centímetros cúbicos.



LA AVENTURA DE PEUGEOT

Es un libro histórico destinado al gran público. En sus páginas se narra la increíble trayectoria vital de la familia Peugeot. Destaca la excelente calidad de los documentos gráficos. Los Peugeot llevan siete generaciones al frente de un negocio que comenzó su actividad industrial fabricando útiles de todo tipo, como los famosos molinillos de café. El libro está traducido a cinco idiomas: francés, inglés, alemán español e italiano.

RAID LLUÇANES

Fiel a su cita anual, los próximos días 28, 29 y 30 de marzo se disputará en la localidad barcelonesa de Olot el VII Raid Lluçanés, segunda prueba del, cada vez más interesante, calendario nacional de raids motociclistas y la primera prueba de cuantas se celebran en España con categoría internacional. El Raid Lluçanés es puntuable para el Campeonato Nacional.

Más información M.C. Olot: Tel. (93) 888 00 33

Precio: 5.180 pesetas. Más información: Ediciones Denoël. Teléfono: 07 33 1 43 36 27 28

RUTA AZUL

Los días 29, 30 y 31 de marzo se celebrará la I Ruta Azul para vehículos todo terreno, organizada por la Agrupación Deportiva Quatros, que se llevará a cabo entre La Coruña, Santiago y Padrón. Es una prueba de carácter no competitivo, idónea para la iniciación en la práctica del todo-terreno, por la sencillez de su recorrido.

Más información Tel.: (981) 29 87 00

CHOFER A SU GUSTO

Los problemas del tráfico y su incompatibilidad con las apretadas agendas de los ejecutivos madrileños, ha agudizado el ingenio de un grupo de empresarios para crear un servicio de alquiler de chóferes. «Servichófer» tiene una amplia plantilla de conductores adiestrados para conducir cualquier tipo de vehículos, desde utilitarios hasta Rolls Royce, con conocimientos para callejar por Madrid y sacar el máximo rendimiento a las jornadas de sus clientes. Las tarifas varían según el tiempo de contratación. Los días laborables, la hora cuesta 1 600 pesetas, con una sobretasa de 1 000 pesetas por nocturnidad y días festivos. Si la contratación se efectúa por tres días, el precio se reduce hasta las 1 200 pesetas por hora.

Más información Tel.: 563 91 94



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta.
Subdirector: José María Cernuda.
Director de Arte: Olegario Torralba.
Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Victor Piccione (Producto).
Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía).
Jefes de sección: Juan González Azo (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía).
Redacción: Lourdes Bravo, Silvana 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 Tucherer (Alemania).
Documentación: Mary Mas.
Secretaría de Dirección: Nuria de Vitoria.
Secretaría de Redacción: Ana María Pardo.
Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casnovas. 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) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá.
Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes.
Jefe de Publicidad: Elvira Aricha.
Automercado: Mª Jesús Sánchez.
Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera.
Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rúa.
Automercado: Loles Peyra.
Publicidad Norte: Rosana López.
Publicidad Andalucía: Rafael Marín 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 Mª 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. Télex: 43974 NYRE S. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08029 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5ª Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillón de Castro, 46. 7ª 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. **Impresión:** 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).



El más polivalente

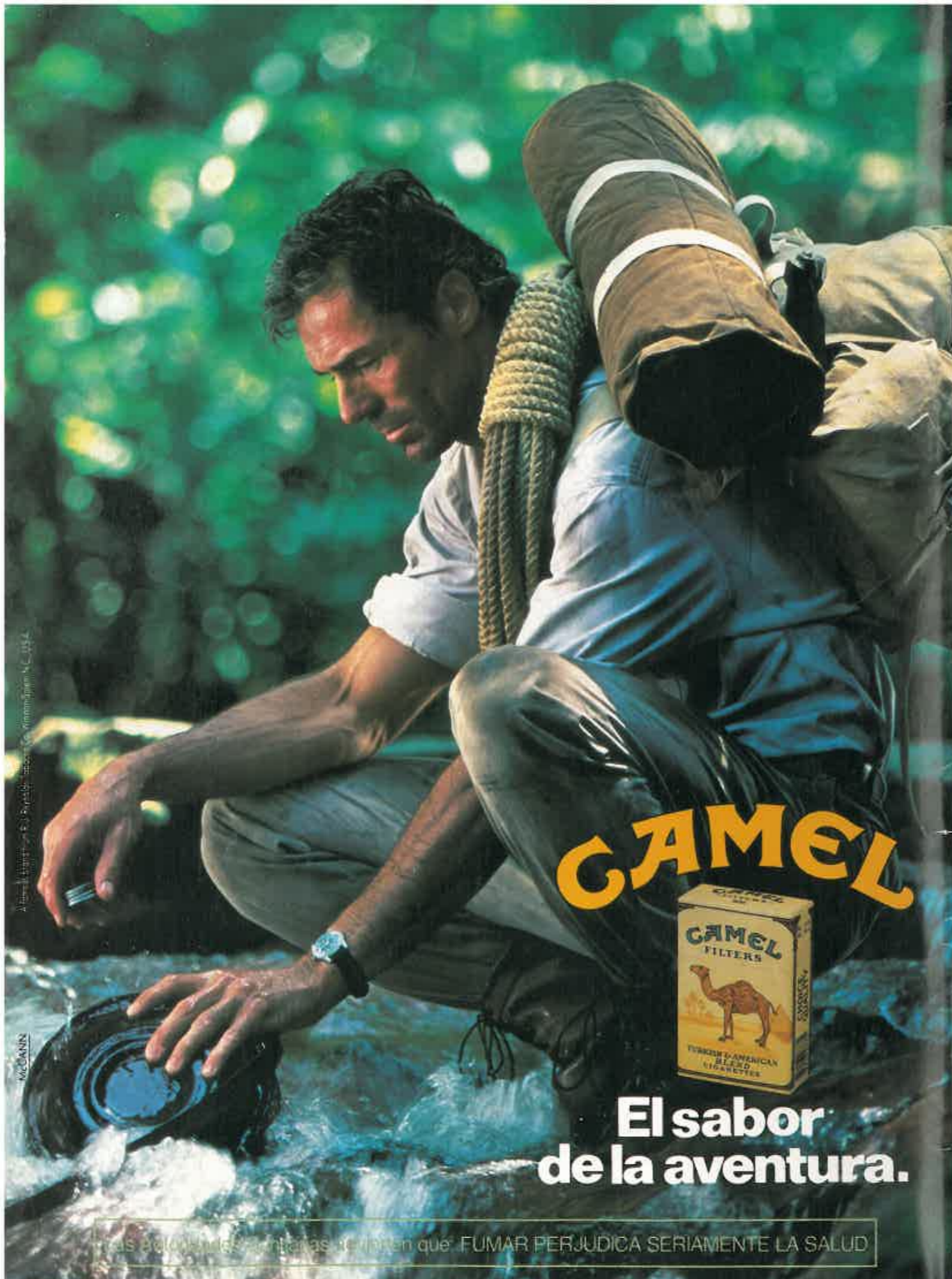
Importado por



VENTAJAS DE SERIE

- Motor de 1.397 c.c. gasolina
- Desbloqueador de ruedas
- Defensa frontal
- Enganche para remolque
- Suspensión independiente
- Carrocería autoportante
- 5 plazas y amplio maletero
- Faros antiniebla
- Limpiaparabrisas trasero

Remark
Sociedad Anónima
Tel. (93) 680 06 88



CAMEL



El sabor de la aventura.

Las autoridades sanitarias afirman que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

SAINZ
UN ESPAÑOL
CAMPEÓN
DEL MUNDO
DE RALLYES



EXCLUSIVA: EL LIBRO DE CARLOS SAINZ

Motor 16
GRUPO

30 de marzo de 1991

Núm. 388 • 325 ptas.

EXCLUSIVA

MERCEDES
FRENTE A
BMW

EL 600 SE, EL NUEVO RIVAL DEL 750i



NOVEDAD

MICRO, UN FIAT PARA LA CIUDAD



PRUEBAS

✓ FORD ESCORT 1.300

✓ NISSAN PRIMERA 1.600



15.000 KMS

EL CLIO 1.2 RT COMO UN RELOJ

F-1 EN BRASIL • G.P. MOTOS EN JAPON • RALLYE CANARIAS