

GRAN NOVEDAD

# TOLEDO

PRUEBA, VIRTUDES Y DEFECTOS DEL ULTIMO SEAT



- ENCUESTA ECO-MOTOR 16
- EL FORD SIERRA A EXAMEN
- LANCIA Y10 SELETRONIC AUTOMATICO DE 1.3 MILLONES
- ASTON MARTIN VIRAGE LUJO A 250 KILOMETROS/HORA





# AIRE ACONDICIONADO GRATIS

Sube al SEAT IBIZA NEW STYLE y cambia de aires, verás como no te cuesta nada. Ahora las versiones de 90 y 100 CV tienen aire acondicionado gratis, de serie.

Disfruta de su refrescante línea más aerodinámica:

•Nuevo frontal •Nuevas ópticas delantera y trasera •Nuevo spoiler trasero •Nuevos paragolpes.

Disfruta de su interior aún mejor equipado en toda la gama.

•Nuevos tapizados •Nuevos asientos envolventes (según versiones).

Disfruta de la última tecnología.

•Motores System Porsche de carburación e inyección, preparados para admitir gasolina sin plomo.

Ponte fresco. Ven al IBIZA NEW STYLE. El cambio.

	IBIZA CLX		MODELOS DE LA COMPETENCIA			
Cilindrada (c.c.)	1.461	1.360	1.360	1.392	1.598	1.390
Potencia (CV)	90	85	85	75	72	80
A. Acondicionado	Gratis	Opcional	Opcional	No disponible	No disponible	Opcional
P. final recomend.	1.331.000*	1.518.000*	1.641.000*	1.314.000	1.437.000	1.425.000*

\*Aire Acondicionado incluido.

Gama IBIZA NEW STYLE.  
**DESDE SOLO 1.020.000 PTAS.**

Precio final recomendado por el fabricante. (IVA y transporte incluidos). Versión IBIZA SPECIAL 0.9 3 puertas.

**SEAT**  
LA AMBICION DE SUPERARSE



TAPSA/WW/ayer



SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona '92

## SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

10 A FONDO  
SEAT TOLEDO GT 16V

28 AL VOLANTE  
La firma británica Rover presenta en España la gama diesel de las series 200 y 400 entre los que destaca el Rover 418 GSD Turbo.

30 ENCUESTA  
Ford Sierra.

40 A FONDO  
Lancia Y 10 Selectronic.

46 LOS HOMBRES  
Piero Fusaro.

50 ACTUALIDAD  
Un año después de la entrada en vigor de la nueva ley de Seguridad Vial, Tráfico parece decidido a aplicarla con absoluto rigor. Para esto, uno de los instrumentos coactivos principales será la retirada de carnés.

54 FUERA DE SERIE  
El Aston Martin Virage es uno de esos coches británicos en los que el lujo y el refinamiento se dan la mano con un característico y flemático sentido deportivo. Un coche de gran potencia y gran peso con una personalidad única.

60 Coches de cristal, lo último en diseño conjuga todos los avances en la utilización del vidrio para el diseño automovilístico. Los alumnos del Art Center College presentan un coche urbano, un taxi y un deportivo.

73 TECNOLOGIA  
El fabricante alemán Uniroyal presentó su nuevo producto estrella el 440

74 DEPORTE  
Williams-Renault FW 14 por sus resultados aparece como el monoplaza a imitar.

78 MOTOS: G.P. de Australia.

82 JEREZ: Campeonato de España de Turismo.



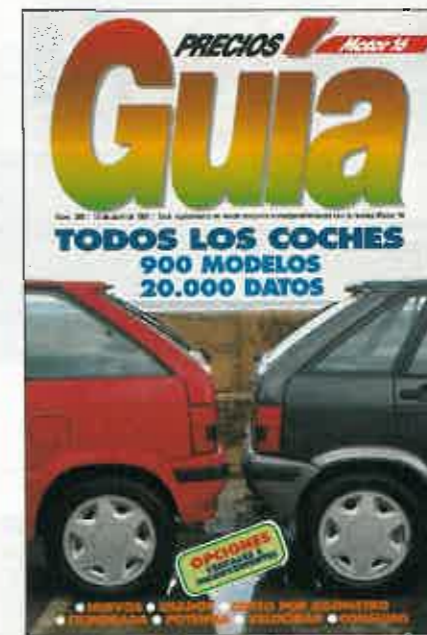
## EDITORIAL

### EUROPA A LA VISTA

El mercado único europeo se acerca a pasos agigantados y los lectores de revistas de automóviles piden la mejor información a las empresas periódicas que cultivan este género. La oferta se multiplica, los fabricantes de automóviles dan lo mejor de sí mismos, pero el lector quiere saber más.

Motor 16 lanza esta semana su Guía de Precios. Es un producto de servicio, con información puesta al día: veinte mil datos sobre todos los coches que se venden en España. La oferta la componen cerca de mil modelos y cuando se llega a estos niveles, hay que racionalizar la información al máximo.

Esta Guía representa un esfuerzo editorial de Motor 16, que no es sino correspondencia con nuestros fieles lectores. Ellos son quienes han pedido esta información. Los fabricantes han generado tal cantidad de nove-



dades en los últimos tiempos que resulta difícil para el comprador de coches no caer en la confusión. Orientarles y entretenerles es el objetivo de Motor 16. Con esta Guía creemos haberlo conseguido. Pero aún hay más. Estén atentos a los próximos números. Motor 16 prepara atractivas sorpresas, que no tardarán en llegar.

Alberto Mallo.

N. del D. La asociación europea de revistas del motor, Eurauto, de la que Motor 16 forma parte, está de enhorabuena. La creciente actividad de este grupo internacional, cuyos resultados son palpables con las más atractivas exclusivas que hemos venido publicando últimamente, ha dado como resultado la integración de dos nuevos miembros. Las revistas líderes de Suecia y Holanda, Vi Biligare y Auto Visie respectivamente, forman ya parte de Eurauto. Nuestros lectores también se beneficiarán de ello, no lo duden.

#### A FONDO



#### LANCIA Y 10

El Lancia Y 10 Selectronic demuestra, en esta prueba, sus cualidades para desenvolverse con agilidad en el tráfico urbano. Su cambio automático es una gran ventaja. (Pag. 40)

#### ENCUESTA



#### FORD SIERRA

Realizamos una amplia consulta entre los usuarios del Ford Sierra. Se analizan en esta encuesta los datos obtenidos en consultas realizadas en las principales áreas metropolitanas de nuestro país. (Pag. 30)

#### LOS HOMBRES



#### PIERO FUSARO

El actual Presidente de Ferrari, es un ingeniero turinés de 53 años. Colaborador, primero y hombre de confianza después del mítico Enzo Ferrari; se ha convertido en el continuador de la tradición de la marca del «Cavallino». Un hombre que mantiene sobre todo la filosofía del «Commendatore». (Pag. 46)

Motor 16 / 3

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjeros: Portugal 725 escudos.





DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

● MITSUBISHI, Mazda y Subaru han aumentado sus ventas un 20,4 por ciento en los Estados Unidos a lo largo del mes de febrero pese a la recesión del mercado norteamericano. Nissan, Honda y Toyota han perdido un dieciséis.

● LA producción de vehículos en Japón se mantiene prácticamente estacionaria. En febrero se ha incrementado en un 1,3 por ciento hasta alcanzar un total de 1.137.141 unidades.

● POR primera vez desde 1980 el mercado japonés verá disminuir sus cifras de venta, según previsiones de la Asociación de Constructores Japoneses. Esta caída será del uno por ciento. Las ventas rondarán los 7.730.000 vehículos.

● DOS distribuidores de Toyota, Corolla Aichi y Auto Chubu ambos con sede en Nagoya, están en bancarrota y han solicitado protección jurídica de sus acreedores tras contraer pérdidas superiores a los cien mil millones de yenes. Las pérdidas se deben a las desastrosas inversiones en obras de arte realizadas por el presidente de ambas compañías: Masahiro Sawadam, un loco de las inversiones inseguras, contempla con horror la poca eficacia de sus últimas operaciones.

● MITSUBISHI Motors está estudiando en secreto la manera de ayudar a Chrysler, empresa con la que mantiene estrechos lazos comerciales. Mitsubishi quiere que Chrysler supere la crisis financiera que atraviesa en los últimos tiempos, una crisis que podría explicarse por cientos y cientos de errores acumulados a lo largo de los últimos tiempos.



ALFA 33 1.5 IE

### MAS POTENCIA

**A** LFA Romeo acaba de iniciar la comercialización de un nuevo modelo, del Alfa 33 1.5 IE, modelo que dispone de un motor de cuatro cilindros horizontales y opuestos, un motor «boxer» con 98 caballos de potencia que se caracteriza por incorporar un sistema de inyección electrónica Bosch Multipoint Motronic. El nuevo Alfa 33 1.5 IE, que dispone de un equipamiento muy completo, sale al mercado con un precio de 1.731.034 pesetas. La gama Alfa 33 no para de crecer.

### INAUGURACION EN GUARROMAN

## LOS CAMIONES MANDAN

**E** L pasado día 4 se inauguró en Guarromán (Jaén) el primer «truckstop» que entra en funcionamiento en España. Esta estación de servicio, en la que la firma BPMED ha invertido mil millones de pesetas, está especialmente diseñada para el transportista de grandes rutas, y cuenta con dos gasolineras -una para camiones y otra para turismos- aparcamiento cerrado y vigilado con capacidad para cien camiones, teléfonos, fax y servicios tan necesarios para los gigantes de la carretera como el restaurante y el hotel, ambos con aire acondicionado.



### NSX, CON LAS ESTRELLAS

**E** L hiperdeportivo de Honda, el NSX, está causando una verdadera revolución en el mundo del espectáculo, actores y productores de cine, músicos, todos con los ojos puestos en el estilo personalísimo del nuevo superdeportivo nacido en Japón, del primer reto que lanzó por Honda a Ferrari. Los empujados del NSX se cuentan ya por cientos y entre los nombres más destacados sobresalen: Eton John, el entrañable compositor y cantante de temas como «Danni», «My song», «A song for you», Michele Douglas, el actor inolvidable de «Wall Street», «Atrocion fatal» o «Tras el corazón verde», Michael Keaton, un «Batman» muy especial, o Georges Lucas, el productor de «La guerra de las galaxias», que no contento con un Honda NSX se ha comprado dos modelos iguales.



### VERDE Y ROJO



● Una vez más, el RACE, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, convoca su Premio periodístico, sin duda el más prestigioso de cuantos se convocan sobre temas relacionados con el automóvil y la automoción y que vuelve a poner de manifiesto la sensibilidad de la entidad hacia la seguridad y el bienestar.

● Durante la pasada operación retorno de Semana Santa, en la famosa curva del kilómetro 223,3 de la N-IV, donde se han producido innumerables accidentes (especialmente de motocicletas), se han situado agentes de la G.C. frenando a los automovilistas. Bien está su labor, pero no nos parece la mejor forma de solucionar las deficiencias del MOPU.

● La Dirección General de Tráfico, por fin se ha decidido a presentar al Senado una propuesta para elevar los actuales límites de velocidad. Es algo que la opinión pública demandaba y que permitirá destinar más atención a la conducción que a los radares, que siempre es bueno.

● La Federación Andaluza de Automovilismo ha decidido, en oposición a la Federación Española, crear una tarjeta de participación, además de la preceptiva licencia, que gravará a todos los pilotos andaluces que participen en pruebas de su Comunidad. Argumentar como justificación que cobra más la Federación Nacional por otros conceptos es tan ridículo que cae por su propio peso.

LANCIA Y-10 VENETTO

### DE CAPRICO

**L** ANCIA va a comercializar bajo el nombre de Venetto una serie limitada del popular Y-10. El nuevo vehículo se distingue por unos discretos anagramas situados en los laterales. En la parte mecánica el Venetto emplea el mismo motor de los Fire con 999 centímetros cúbicos y 46 caballos de potencia. El precio de esta serie limitada será de 1.006.657 pesetas.



### NUEVAS AUTOPISTAS

## CON CAPITAL MIXTO

**E** L Ministerio de Obras Públicas y Transportes está elaborando una serie de estudios sobre la posibilidad de financiar algunos tramos de autopista a fondo perdido en el Segundo Plan General de Carreteras. En estos tramos, se construirán autopistas de peaje con una parte de financiación privada, y otra de carácter estatal. Por otra parte, las tarifas de las autopistas de peaje, ahora en servicio, subirán un 6,42 por ciento a partir del próximo 2 de abril.

### AYUNTAMIENTOS

## EMBARGOS POR MULTAS

**A** partir del próximo 1 de mayo los ayuntamientos podrán embargar cuentas corrientes por multas de tráfico impagadas. Esta novedad se desprende del nuevo Reglamento de Recaudación que entrará en vigor en esa fecha, y en el que se equiparan las deudas no tributarias -como las multas de tráfico- a las tributarias en todo lo referente a embargos.



DESDE PARIS EDOUARD SEIDLER

● EL grupo PSA acaba de comprar un ordenador FF Cray Y-MP2E para instalarlo en el departamento de diseño de Citroën. El ordenador ha costado casi 550 millones de pesetas.

● LOS directivos de Matra están muy enfadados con la CE que ha concedido un crédito de 125 mil millones de pesetas a Ford y Volkswagen para construir un competidor para el Espace. Matra no contó con ninguna ayuda oficial para levantar su factoría del sur de París.

● CITROEN planea la exportación de sus coches a Estados Unidos, sólo se embarcará en la operación si el dolar mantiene su cotización a la baja.

● CITROEN ha optado por congelar, momentáneamente, los planes para el lanzamiento de una limusina de lujo basada en el XM.

● NISSAN quiere adquirir su importadora para Francia, Richard-Nissan, firma de la que sólo posee el diez por ciento. Jean-Pierre Richard, número uno de la sociedad, ejerce su dirección en el negocio, aunque no ostenta el poder absoluto.

● EL Peugeot 105 se presentará esta misma temporada en el Salón de Frankfurt. En 1994 estará disponible la versión eléctrica, con un precio similar.

● FORD ostenta el primer puesto de los importadores en Francia, seguido de Volkswagen y de la empresa italiana Fiat.



SEAT

### FUERTE PLAN DE INVERSIONES

La empresa Seat solicitará hasta 1993 créditos por valor de unos 200.000 millones de pesetas para hacer frente a su plan de inversiones hasta el año 2000, cuyo importe asciende a 740.000 millones de pesetas. De aquí a 1993, Seat debe afrontar el grueso de esas inversiones, por lo que ha hecho ya efectivos en marzo 26.000 millones del crédito de 100.000 millones que le concedió el Banco Europeo de Inversiones. Por otra parte, Seat está disputando a Renault la primacía en el mercado de la antigua República Democrática Alemana, donde ya ha alcanzado el segundo puesto tras el grupo francés.

-La firma **Shell** ha comprado unos terrenos en el término municipal murciano de Librilla en los que podría montar una factoría

-El presidente norteamericano **Bush** ha descartado restringir la importación de coches japoneses tal y como habían solicitado los principales fabricantes domésticos

-La firma **General Motors** ha perdido el primer puesto de la cla-

sificación que la revista «**Fortune**» elabora anualmente con las 50 mayores empresas norteamericanas por su volumen de beneficios

-Las empresas **Repsol Petróleo** y **Volvo Vehículos Industriales** ya han comenzado su campaña de promoción conjunta de dos de sus productos, la tarjeta de servicio «Solred» y el Volvo F-12 Intercooler

-El grupo **BMW** podría alcanzar este año una facturación de 1,83 billones

de pesetas, lo que supondría un segundo récord tras el alcanzado en 1990 que fue de 1,65 billones

- La firma **Mercedes-Benz** ha llegado a un acuerdo con la empresa **Ssangyong Motor** para fabricar furgonetas en Corea del Sur

- El **Gobierno alemán** ha concedido a **Opel** un crédito de 550 millones de pesetas para construir una planta de pintura en Eisenach (antigua RDA).

SEVILLA

### XVIII EN CARRETERA

DEL 13 al 17 de mayo próximos se va a celebrar en Sevilla la XVIII edición de la Semana de la Carretera, patrocinada por la Junta de Andalucía y organizada por la Asociación Española de la Carretera. En esta ocasión la Semana estará dedicada al tema «Carreteras metropolitanas para el futuro de las grandes ciudades».



BALLESTA



EN LA CULTURA DE LOS 90, UNO DE LOS MAYORES ESFUERZOS TECNOLOGICOS TENDRA LA FORMA DE UN AUTOMOVIL.

EL AUTOMOVIL MAS COMPROMETIDO CON LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS Y SU MEDIO AMBIENTE TOMARA LA FORMA DE UN BMW.

EN LA CULTURA DE LOS 90, LAS MEJORES OPORTUNIDADES DE DISFRUTAR DE BMW SE HALLARAN BAJO LA FORMA DE UN NUEVO SERIE 3.



NUEVOS MODELOS DE LA SERIE 3: 316i, 318i, 320i y 325i.

LA CULTURA DE LOS 90.



ELITE NICOLI EWOR

Cuatro automóviles y todos los automóviles. Por aquí pasarán todos a lo largo de la década.

Hoy, la respuesta más rotunda a la seguridad de las personas y su medio ambiente toma la forma de un 316i

o un 318i. De un 320i o de un 325i.

El equilibrio más brillante entre seguridad y prestaciones se halla entre sus cuatro puertas.

La forma de disfrutar de sus motorizaciones respetando

el medio ambiente caracterizará la tecnología en la Cultura de los 90: la tecnología que controlará sus consecuencias.

Así, en los 90, habrá otra forma de disfrutar del placer de conducir: la forma de un Serie 3. Por encima en seguridad

y confort. Por delante en prestaciones. Y con el respeto al entorno por todas partes.

Algunos acabarán lográndolo. Ninguno tendrá la forma de un BMW.





SEAT TOLEDO GT 16V

# BRAVURA Y PODERIO

## VIRTUDES

- Diseño de la carrocería
- Capacidad del maletero
- Fiabilidad mecánica

SEAT TOLEDO GT 16V  
PRECIO: SIN COMUNICAR

- Detalles de acabado
- Motor perezoso a pocas vueltas
- Visibilidad hacia atrás

## DEFECTOS

El Seat Toledo, un modelo fabricado en España, irrumpe en el mercado con mucha fuerza. La versión más alta de la gama el GT 16v, está llamado a tener un buen éxito entre las berlinas de tipo medio alto de carácter familiar con pretensiones deportivas. Para ello tiene muchos argumentos a su favor.

La nueva gama Toledo va a dar mucho que hablar en los próximos meses, no es para menos, ya que significa un cambio total de rumbo para Seat, a partir de este modelo todo parece indicar que va a cambiar la filosofía de la marca a la hora de construir coches. Lo cierto es que la primera impresión al ver el Toledo es la de estar ante un coche que nada tiene que ver con los modelos conocidos hasta ahora del fabricante español. En estos días de lanzamiento del modelo, tuvimos ocasión de probar a fondo la versión más alta de la gama, el Toledo GT 16v. A simple vista llama la atención su diseño exterior muy moderno, con líneas redondeadas, muy al gusto actual. Curiosamente se trata de una berlina con una carrocería



PRUEBA

Motor 16



**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 milímetros. Carrera: 86,4 milímetros. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 136 CV(98 Kw) a 6.100 rpm. Par máximo: 16,3 mkg (160 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic. Combustible: Gasolina 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios: manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.:

8,3. En 2ª: 13,6. En 3ª: 19,9. En 4ª: 25,5. En 5ª: 31,6.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Si, ABS Mark IV.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo McPherson, con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos longitudinales interconectados por perfil en "V".

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de aleación 6Jx14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.130 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

de tres volúmenes, pero con cinco puertas. En este caso al tratarse de la variante con el carácter más deportivo de la gama tiene algunos detalles que lógicamente la diferencian del resto de las versiones. De esta manera los grandes spoilers con que cuenta, y los espejos retrovisores exteriores son del mismo color que la carrocería; dispone también de un alerón situado en el portón trasero y de unas faldillas laterales, elementos que le confieren un innegable aspecto deportivo. Una de las virtudes de esta berlina familiar con vocación deportiva, y que va a pesar mucho sobre su competencia, es su sensacional habitabilidad y sobre todo su enorme capacidad de carga del maletero, de las más grandes de los vehículos de su segmento, coches de una longitud en torno a 4,30 metros.

Otra cosa que llama la atención es su calidad de acabado, aquí sí que nos terminamos de dar cuenta que el Toledo no tiene nada que ver con otros Seat, aunque todavía tiene algunos detalles que pulir, de todas formas hay que tener también en cuenta que la unidad utilizada en la prueba pertenece a las preseries y es seguro que en la serie definitiva algunos de estos detalles se corregirán. El interior a pesar de ser un coche nuevo nos resulta conocido, esto se debe a que la marca utiliza muchos elementos comunes a otros modelos del grupo Audi-Volkswagen. De esta forma todos los interruptores y mandos de luces, limpiaparabrisas, etc. son comunes a los utilizados en el Golf. Por contra el salpicadero, cuadro de instrumentos y paneles de las puertas nos recuerdan mucho a otros modelos de Audi.

Al tratarse de una versión deportiva cuenta con un volante muy atractivo, con un diámetro menor. La postura de conducción es muy buena, además encontrar la posición ideal es muy fácil, gracias a los múltiples reglajes en el asiento del conductor, que incluye la posibilidad de regularlo en altura; para completar las posibilidades la marca ofrece en opción el volante regulable en altura. Lo cierto es que todo está al alcance de la mano. Desde el puesto de conducción la visibilidad es buena gracias a su enorme superficie acristalada, aunque hacia atrás debido a su acusada forma de cuña, con la parte trasera elevada y el alerón no es tan buena, pero aquí los grandes espejos retrovisores exteriores paliar en buena medida este problema. Los asientos tienen un diseño excelente, que con una buena sujeción lateral y una dureza muy adecuada, contribuyen a ofrecer a sus ocupantes un magnífico confort.

Si en el interior y exterior del vehículo podemos ver muchos elementos comunes



**FORMAS PROVOCATIVAS**  
La parte trasera del Seat Toledo GT 16V con el alerón y el spoiler tiene un aspecto muy agresivo. Los pilotos de color rojo encajan perfectamente y sin desentonar.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 25 km/h de promedio	10,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción rápida	12,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,6
A 140 km/h de cruceo	9,4
A 180 km/h de cruceo	11,9
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	608

**PRESTACIONES**

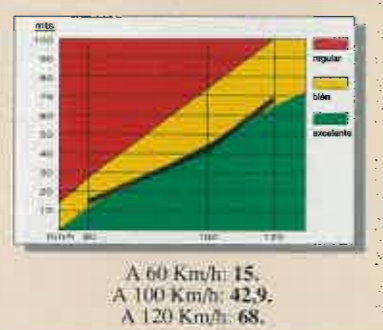
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h	207,5
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada		16,5
1.000 m salida parada		30,2
De 0 a 100 km/h		8,8
Recorriendo (metros)		143
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª		18,5
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		33,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		37,6
De 80 a 120 km/h en 4ª		10,2
recorriendo (metros)		286
De 80 a 120 km/h en 5ª		14,1
recorriendo (metros)		393

**EQUIPAMIENTO**

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

**OPCIONES:** Neumáticos de 195/50 R15. Llantas de 6Jx15 pulgadas. Aire acondicionado. Techo solar. Regulación altura de volante.

**FRENOS**



**SONORIDAD**



**MAGNIFICO ACABADO**  
Viendo la calidad de acabado de este modelo podemos comprender que no tiene nada que ver con los coches que conocíamos de Seat hasta ahora. Los asientos tienen un magnífico diseño. El volante de acuerdo con la filosofía de la versión es de corte deportivo.



**MECANICA FIABLE**  
El motor es muy parecido al del Volkswagen Golf GTI 16V. Por lo tanto se trata de una mecánica probada y fiable. En las plazas traseras hay sitio para tres pasajeros.





**COMPORTAMIENTO INTACHABLE**  
La estabilidad del Toledo GT 16v es impecable en cualquier situación.

a modelos de Audi y Volkswagen, en la mecánica se sigue repitiendo esto. Para comenzar, hay que decir que el Toledo GT 16v está equipado con un motor de 1,8 litros y una caja de cambios muy parecida a la que utiliza el Golf GTI 16v, de ahí que los consumos y prestaciones sean muy similares a los del modelo de la marca alemana. Al aprovechar elementos mecánicos comunes, se abaratan los costos de producción y además el nuevo modelo de Seat se beneficia de la ya conocida y probada mecánica de origen Volkswagen. Al ser un motor similar al del Golf tiene los mismos defectos que el de aquel, es un propulsor que donde funciona a la perfección es en la zona alta del cuentarrevoluciones, aunque debido a unas modificaciones realizadas en la admisión este defecto se palia en parte.

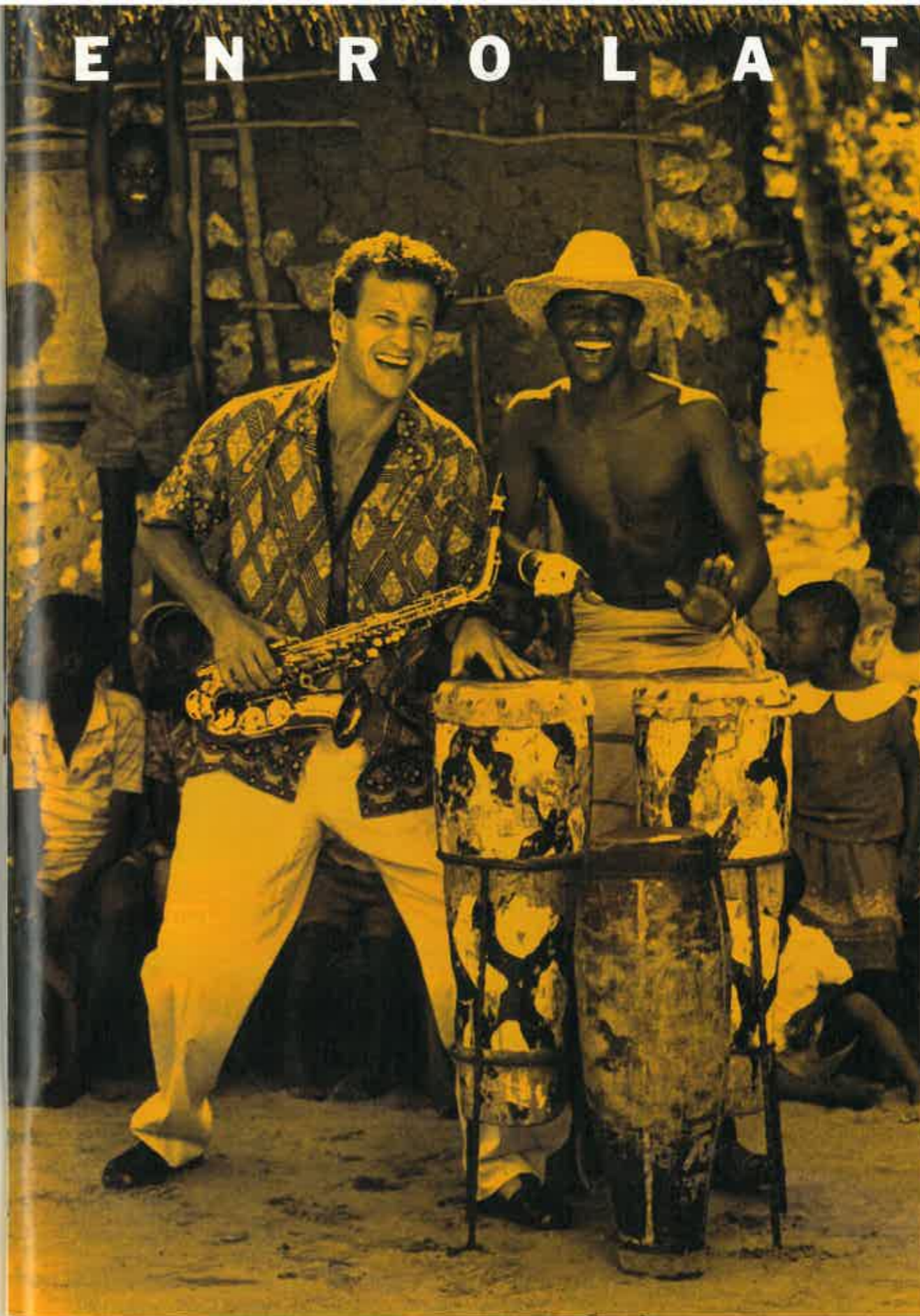
Por lo que se refiere a su estabilidad hay que decir que es intachable, en este sentido Seat una vez más recurre a soluciones súper probadas, y mientras que en las suspensiones delanteras utiliza torretas de tipo Golf en la parte trasera se han inclinado por una suspensión muy similar a la de los Passat, esto por otra parte viene a configurar lo que serán en este apartado



**FORMAS AERODINAMICAS**  
Algo que distingue a este modelo es su línea redondeada. El alerón trasero distingue a las versiones GT. Las llantas son de diseño exclusivo.

los nuevos Golf y Jetta. El resultado no podía ser mejor, el coche muestra un comportamiento muy neutro y noble, en curvas atacadas a buen ritmo es muy difícil que se vaya de morro, es más, tiende a deslizarse ligeramente de la parte trasera ayudando al conductor a negociar los virajes. Por otra parte Seat ha buscado un buen compromiso entre seguridad y confort de marcha, los tarados de suspensiones por este motivo pueden parecer un poco blandos, pero cumplen a la perfección su trabajo. Por lo que se refiere al sistema de frenos, se puede afirmar que está muy bien resuelto, con una gran potencia de frenada, basta hechar un vistazo al cuadro de medidas de las distancias de frenado para comprobar que en este sentido está a una gran altura, también tienen una gran resistencia a la fatiga, aquí tienen mucho que ver la llantas de aleación exclusivas que equipa esta versión, que tienen forma de estrella y refrigeran perfectamente los discos. Además una cosa que hay que agradecer a la marca es que haya dotado a este modelo de sistema antibloqueo de frenos entre el equipo de serie.

Un apartado mecánico exclusivo de



**6:30 P.M. Madagascar. Rock, Blues, Jazz y Tam-Tam.**

Estaba buscando un sonido en mi cabeza y lo encontré en una esquina de Africa. Era un sonido rítmico y elegante como la finta de un boxeador. Manú me ayudó a encontrarlo, a expresarlo, a sentirlo. Las ranas croaban, empezó a llover y le invité a un Cutty Sark. Pagaría lo que fuese por repetir aquello.

**CUTTY SARK**  
SCOTS WHISKY





MECANICA		
MOTOR	Excelente	El motor ya está super probado en el Golf GTI, por lo tanto cuenta con una gran fiabilidad.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Al igual que el motor la caja de cambios es similar a la que equipa el Golf GTI 16V
TRANSMISION	Buena	Desde la caja de cambios hasta las ruedas su funcionamiento es irreprochable.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Se muestra precisa y con un buen tacto, además dispone de asistencia hidráulica de serie
FRENOS	Excelente	El sistema de frenos es potente, capaz de parar al Toledo en unas distancias muy buenas.
SUSPENSION	Buena	La estabilidad esta asegurada en todo momento y en cualquier condición.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	El conductor tiene todo al alcance de la mano. La visibilidad hacia atrás es un poco justa.
CLIMATIZACION	Buena	Es potente, además salidas de aire en las plazas traseras aseguran que sea muy eficaz.
SONORIDAD	Buena	En general está bien insonorizado, aunque el motor en regímenes altos es ruidoso.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Pasa con facilidad de los 200 kilómetros por hora, una cifra razonable.
ACELERACION	Buena	Se mueve dentro de unas cifras que están bien para el tipo de coche de que se trata.
RECUPERACION	Normal	Un mejor rendimiento del motor en la zona baja del cuentarrevoluciones favorecería esto.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Con las medidas que tiene ofrece un interior espacioso capaz de alojar a cinco pasajeros.
MALETERO	Excelente	En este apartado hay que darle a Seat un 10. Es de los más capaces de su segmento.
CALIDAD	Buena	No tiene nada que ver con los modelos conocidos de Seat hasta ahora.

ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Se mueve dentro de unos márgenes que resultan razonables.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Un equipamiento muy completo es lo que mejor define a este Seat Toledo
PRECIO		El precio aún no lo tienen definido, tendrán que esforzarse para que sea competitivo.

**FRENTE A SUS RIVALES**

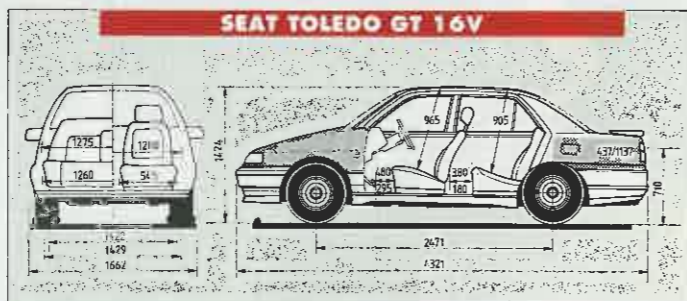
El Seat Toledo GT 16V tendrá como principales rivales a las versiones de carácter deportivo de los modelos del segmento medio-alto. De esta forma sus adversarios más peligrosos serán: el Citroën BX GTI, el Ford Sierra Ghia 2.0, el Lancia Dedra 2.0, el Nissan Primera 2.0i SLX, el Opel Vectra GT 2.0i, el Peugeot 405 SRi, el Renault 21 TXi y el Rover 416 GTI. Estos modelos se mueven entre un precio de 2 245 994 pesetas del Citroën BX y los 2 845 953 pesetas del Renault 21 TXi. El precio del Toledo la marca aun no lo ha comunicado, ha preferido esperar hasta el Salón de Barcelona, a primeros de mayo, coincidiendo con su comercialización. En este sentido Seat para que su modelo sea competitivo tiene que ajustar el precio al máximo. Por lo demás el modelo tiene suficientes argumentos como para luchar dignamente en este difícil segmento del mercado

este modelo es el sistema de dirección, con la cremallera a la altura del centro del buje de las ruedas, de forma que el piñón ataca a la cremallera de forma casi totalmente vertical. Este sistema es el que va a utilizar el grupo en los nuevos modelos de Volkswagen. Lo cierto es que esto junto a la asistencia hidráulica de serie, hacen que la dirección sea muy agradable, con un tacto muy bueno y una gran precisión.

Después de la prueba efectuada al Seat Toledo GT 16V, podemos afirmar que estamos ante un gran coche, ideal para una utilización familiar, con una gran habitabilidad interior. En este sentido lo mejor es su gran capacidad de maletero, algo muy positivo en un coche de sus características. También otros puntos a su favor son su diseño moderno y la fiabilidad de su mecánica, además de su calidad de acabado y su completo equipamiento de serie. Tiene todas las claves para asegurarse un buen éxito, sólo le falta que Seat le ajuste el precio, que aún no está definido y que sea competitivo. Los precios de toda la gama se conocerán en el Salón de Barcelona a primeros de mayo, coincidiendo con su comercialización.

Manuel Madrid  
Fotos: J.A. Diaz

**RIVAL PELIGROSO**  
El Toledo está llamado a tener un gran éxito que hará temblar a su competencia.



**DATOS DEL COMPRADOR**

**Fabricante:** Seat Pau Claris 167 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1 076 puntos de asistencia en toda España

Los diseños magistrales del carrocerero Giugiaro y las mecánicas super probadas del constructor número uno de Europa, de Volkswagen, se han amalgamado con los esfuerzos de técnicos de veinticinco nacionalidades, con trece años de trabajos intensos en túneles de viento, en desiertos y en zonas polares, con dos millones de kilómetros de pruebas para dar vida a los Seat Toledo



**GAMA SEAT TOLEDO**

**CON CASTA DE CONQUISTADORES**

Los Toledo aportan un aire diferente a la categoría de los familiares medios, ponen en juego un estilo español, con respuestas ajustadas a las exigencias del usuario español. Sus soluciones, tanto técnicas como estéticas, han arrojado décadas de antigüedad sobre las espaldas de sus competidores.

Los nuevos Toledo, los coches que simbolizan el final del túnel para Seat, una marca que perdió pie en los primeros años ochenta, aceptan la comparación con las mejores espadas toledanas. Los Seat más jóvenes se han templado con minuciosidad, en un proceso que ha costado más de diez mil millones de pesetas;

se han rematado con esmero, con las mejores técnicas aplicadas en una fabricación que rinde culto a la calidad, para conseguir así un automóvil de cuerpo entero, un coche de vanguardia que compagina tradición y agresividad, un coche poderoso que transmite seguridad a sus ocupantes, un verdadero conquistador.





### SEAT TOLEDO 1.6 FUERZA DE CHOQUE

Los modelos más sencillos de la gama Toledo, los modelos animados por motores de cuatro cilindros con 1,6 litros de cubicaje, pondrán en juego los niveles de equipamiento más simples, CL y GL, para conseguir así unos precios finales encu-

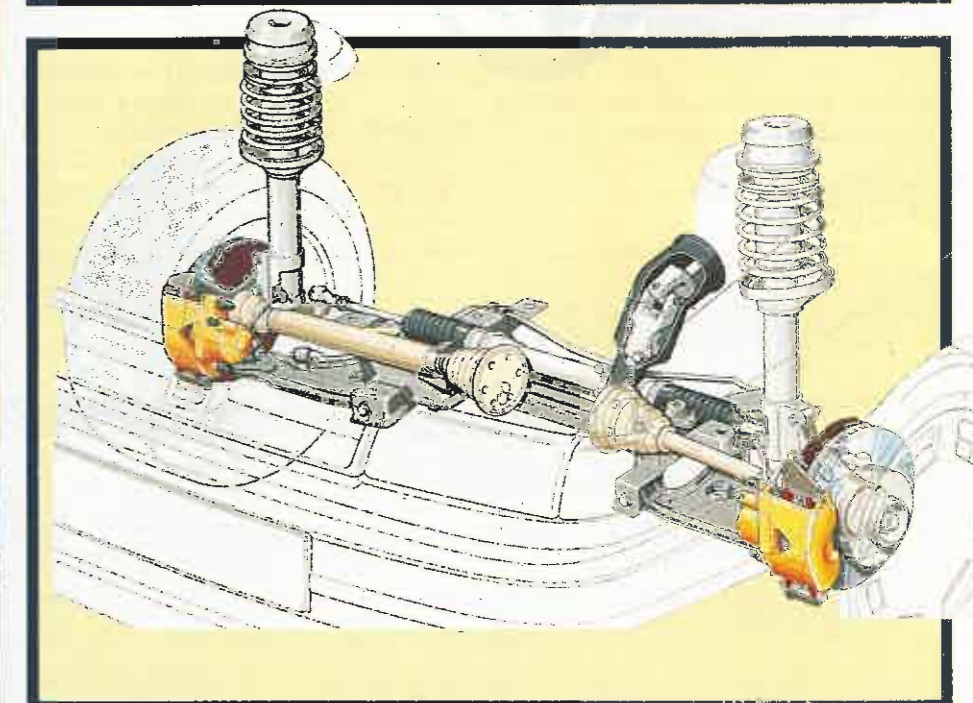
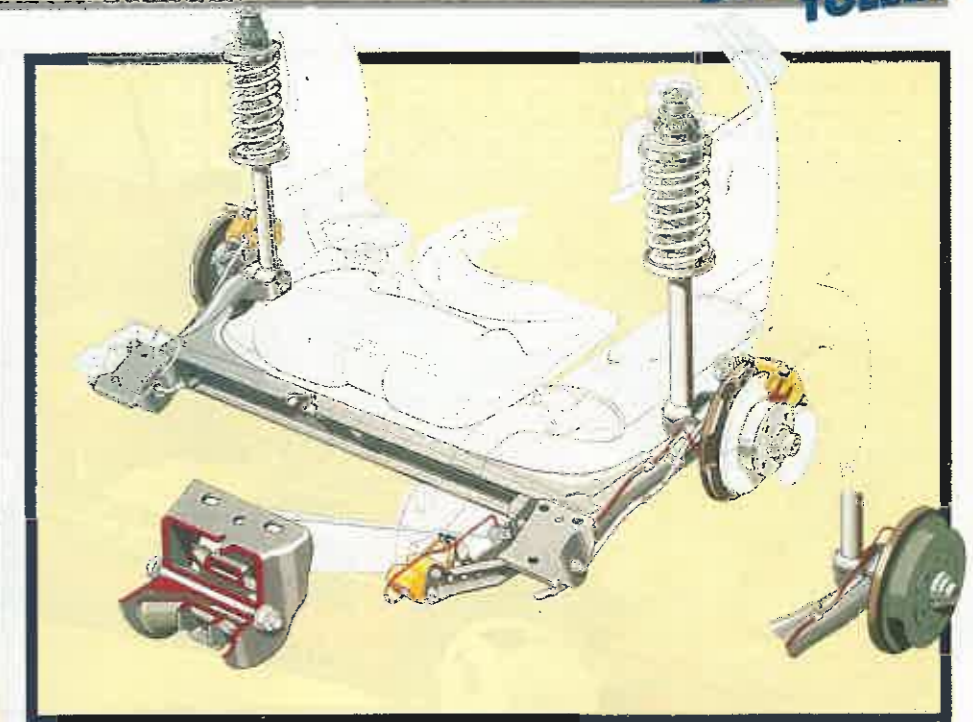
drados, según los rumores, entre 1.750.000 y 1.900.000 pesetas.

Las versiones CL ofrecerán seis colores diferentes de carrocería combinados con un interior de tono negro tapizado en paño gris, mientras que las versiones GL pondrán en juego doce colores diferentes para el exterior, con una paleta de ocho tonos

metalizados. Los modelos CL 1.6, alimentados por carburador, y CL 1.6i dotados de inyección electrónica monopunto y de convertidor catalítico, contarán con: cinturones delanteros de seguridad provistos de anclaje superior con altura regulable, que permiten ajustar el cinturón a la talla de cada ocupante; asiento trasero de

*Los detalles del Toledo hablan por sí mismos del cuidado puesto en el desarrollo de versiones como la GL, reflejada en la parte superior.*

respaldo abatible; ventilador de climatización con cuatro velocidades; cuadro de mandos con cuentarrevoluciones y totalizador kilométrico parcial. Los Toledo CL 1.6 no contarán, sin embargo, con servosistencia para la dirección ni con equipo de aire acondicionado pero se podrán incorporar, opcionalmente, el techo corredi-



*El tren posterior del Seat más joven tiene una estructura vanguardista y ocupa un espacio mínimo. Los dos brazos longitudinales, los brazos que tiran de las ruedas, van interconectados entre sí y forman un eje torsional en forma de «U». Los muelles helicoidales van montados concéntricamente con los amortiguadores.*

*El eje anterior recurre a puntales McPherson de eficacia archicomprobada. El triángulo inferior, de gran robustez, es responsable del buen guiado de las ruedas delanteras. La eficacia de estas suspensiones en los terrenos más hostiles no disminuye la comodidad de los pasajeros, uno de los elementos clave a lo largo de todo el proyecto Toledo. Las suspensiones merecen un sobresaliente.*

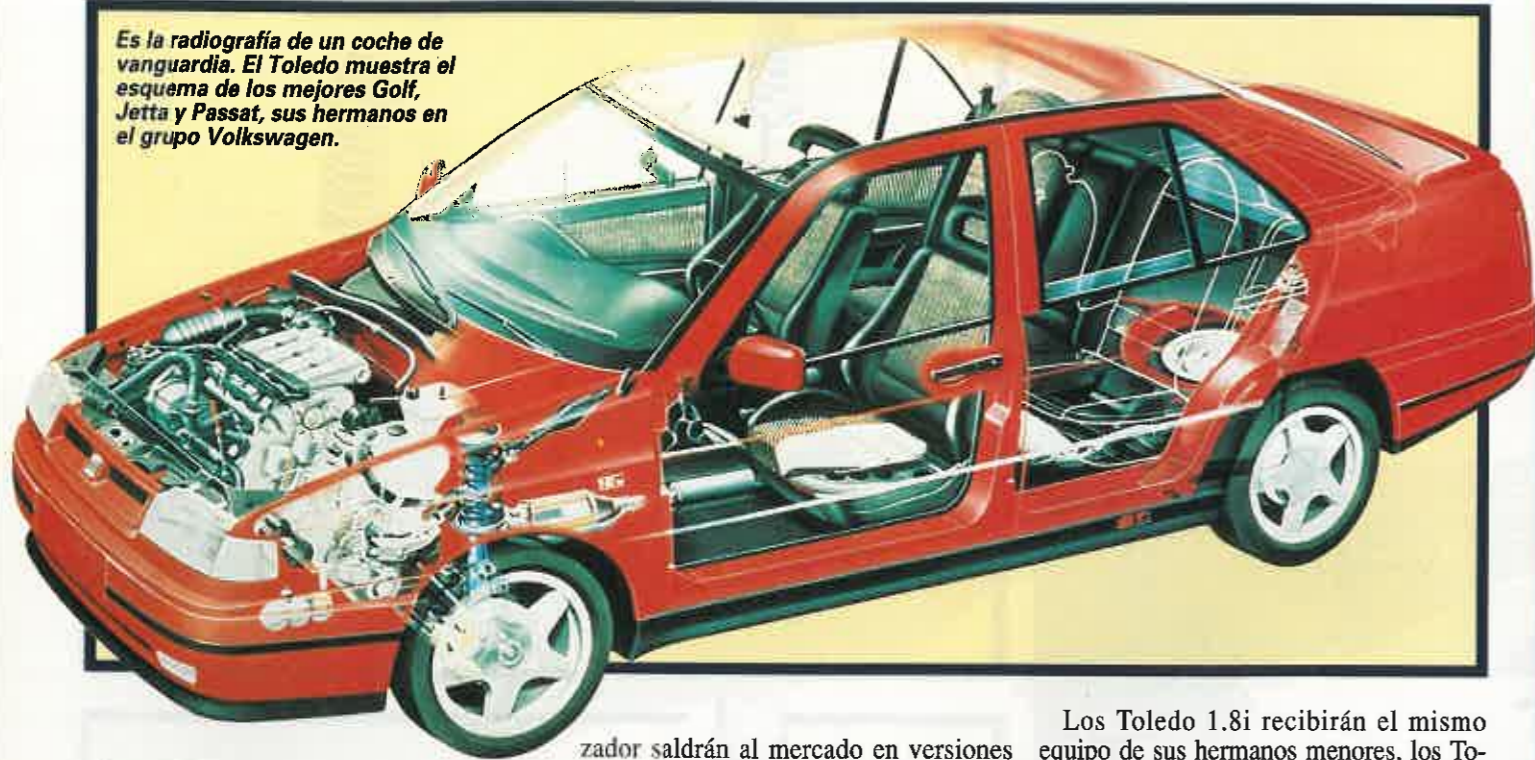
zo y tres cinturones de seguridad para las plazas posteriores. Las versiones CL 1.6i con catalizador tendrán la posibilidad de incorporar aire acondicionado.

Los Toledo GL pondrán en juego elementos tan interesantes como: los cristales coloreados atérmicos, los retrovisores pintados en el tono de la carrocería, el

avisador acústico de dos tonos, y la guantera provista tanto de luz como de llave. Las opciones de primera línea serán: las llantas de aleación de 14 pulgadas de diámetro, calzadas con neumáticos 185/60 x 14, el asiento del conductor regulable en altura, los cinturones traseros de seguridad y el aire acondicionado, aunque este



Es la radiografía de un coche de vanguardia. El Toledo muestra el esquema de los mejores Golf, Jetta y Passat, sus hermanos en el grupo Volkswagen.



elemento se reservará, tan sólo, para las mecánicas 1.6i con catalizador.

**SEAT TOLEDO 1.8i ENERGIA VIVA**

Más energía, más alegría mecánica para un familiar compacto que se moverá sin complejos en cualquier tipo de terreno. Los Toledo 1.8i y 1.8i dotados de catali-

zador saldrán al mercado en versiones CL y GL, con precios situados entre el 1.850.000 y los 2.100.000 pesetas.

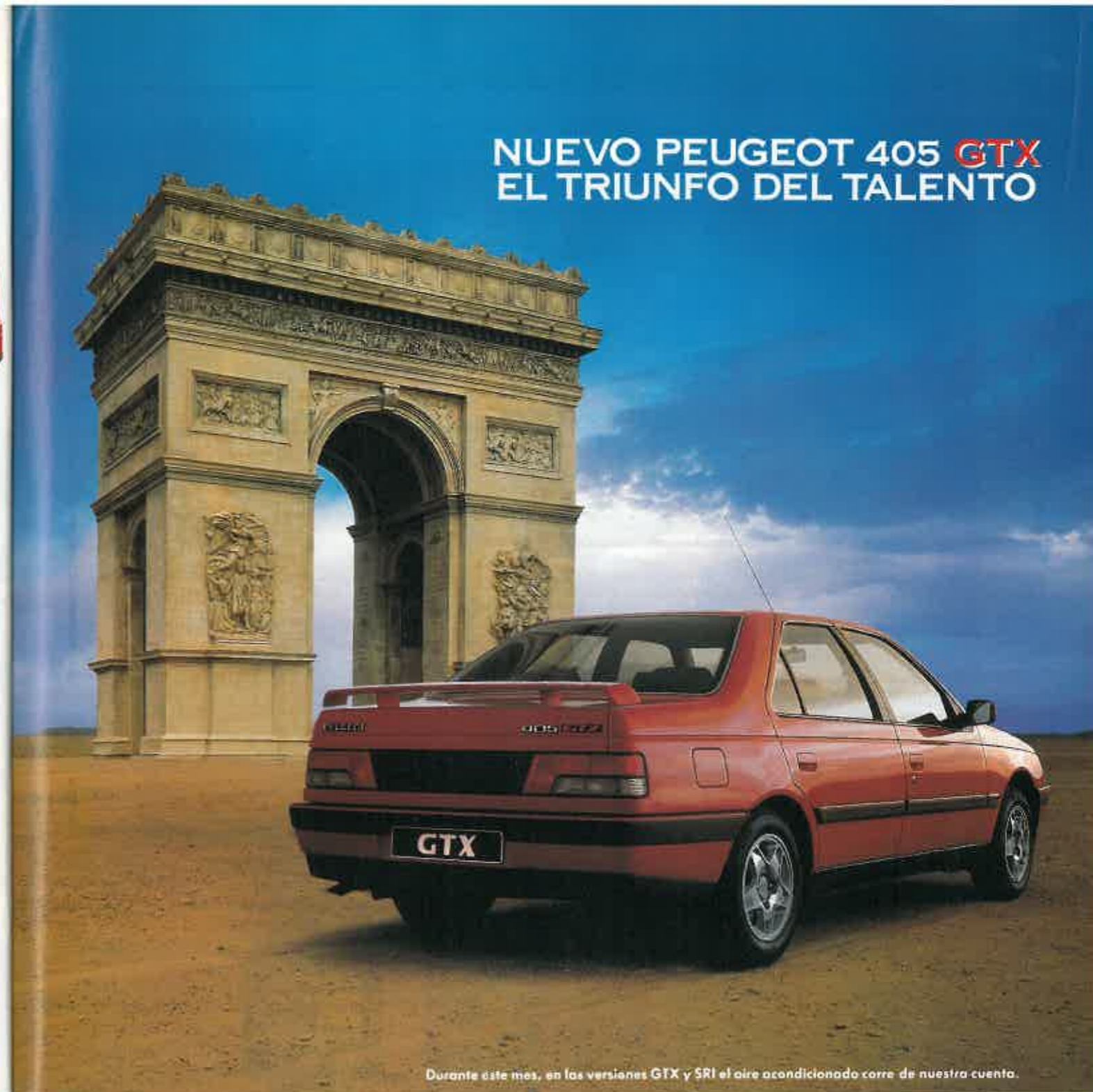
Los Toledo CL y GL animados por motores de 1,8 litros de cubaje serán la alternativa lógica para los usuarios más rodadores, para los conductores que cubren muchos kilómetros al año y aprecian en su justa medida el valor de unas prestaciones notables.

Los Toledo 1.8i recibirán el mismo equipo de sus hermanos menores, los Toledo 1.6, con algunas mejoras. Las versiones CL recibirán la dirección asistida como equipo de serie; el equipo de aire acondicionado se inscribirá en la lista de opciones. Las versiones GL 1.8 i y GL 1.8i con catalizador incorporarán la dirección asistida como elemento básico; el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, de la cuarta generación resaltarán con luz pro-

**FICHA TECNICA**

	1.6	1.6i CAT	1.8/1.8 CAT	2.0 i/2.0 i CAT	1.9 DIESEL	1.9 TURBO D
<b>MOTOR</b>						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.595	1.595	1.781	1.984	1.896	1.896
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble cuerpo	Inyección Monojet	Inyección Monojet	Inyección Digifant	Inyec. Bomba rotativa	Iny. Bomba rot y turbo
Compresión	9 a 1	9 a 1	9 a 1	10 a 1	23 a 1	23 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	75 CV (54 Kw)/5.200	72 CV (52 Kw)/5.200	90 CV (65 Kw)/5.250	115 CV (85 Kw)/5.400	68 CV (50 Kw)/4.400	75 CV (55 Kw)/4.400
Par máximo / r.p.m.	12,5 Mkg(123Nm)/2.600	12,6 Mkg(124Nm)/2.600	14,3Mkg(140Nm)/3.000	16,9Mkg(166Nm)/3.200	13 Mkg(127 Nm)/2.200	14,3 Mkg(140 Nm)/2.200
<b>TRANSMISION</b>						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>						
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de guo (m)	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
<b>FRENOS</b>						
Sistema(Del./Tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Disco vent/Disco+ABS	Discos/Tambores	Disco/Tambores+ABS(op.)
<b>SUSPENSIONES</b>						
Delantera	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasera	Semindp. Brazos long	Semindp. Brazos long	Semindp. Brazos long	Semunde Brazos long	Semundep. Brazos long	Semundep. Brazos long
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>						
En orden de marcha (kg)	985	985	1.015	1.030	1.030	1.045
Capacidad del depósito (l)	60	60	60	60	60	60
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,2	13,3	12,0	10,5	16,5	14,9
Velocidad Máxima (km/h)	170	170	182	196	165	171
Consumo Urbano (l/100 km)	8,8	9,3	10,5	10,5	6,9	7,5
A 90 km/h (l/100 km)	5,6	5,7	6,3	7,9	4,2	4,6
A 120 km/h (l/100 km)	7,1	7,3	7,5	6,3	5,9	6,6

**NUEVO PEUGEOT 405 GTX EL TRIUNFO DEL TALENTO**



Durante este mes, en las versiones GTX y SRI el aire acondicionado corre de nuestra cuenta.

**GTX** Tres letras que definen todo un concepto: dinamismo, exclusividad, prestaciones... Concepto que, añadido a la expresión de talento del Peugeot 405, pone a su alcance lo que siempre ha querido tener: El nuevo Peugeot 405 GTX. Un coche hecho para el triunfo.

Llantas de aleación ligera, alerón trasero, volante deportivo, 123 CV., hasta 200 Km/h., de 0 a 100 Km/h. en 9,7 segundos. Todo un GTX por diseño, mecánica y prestaciones. Todo un Peugeot 405 por talento. Un talento triunfador que se suma a la gran gama Peugeot 405 con versiones en gasolina o diesel,

automáticos, con inyección electrónica, break, 16 válvulas, incluso tracción total. Y ahora, también con el nuevo Peugeot 405 GTX. El triunfo del talento.

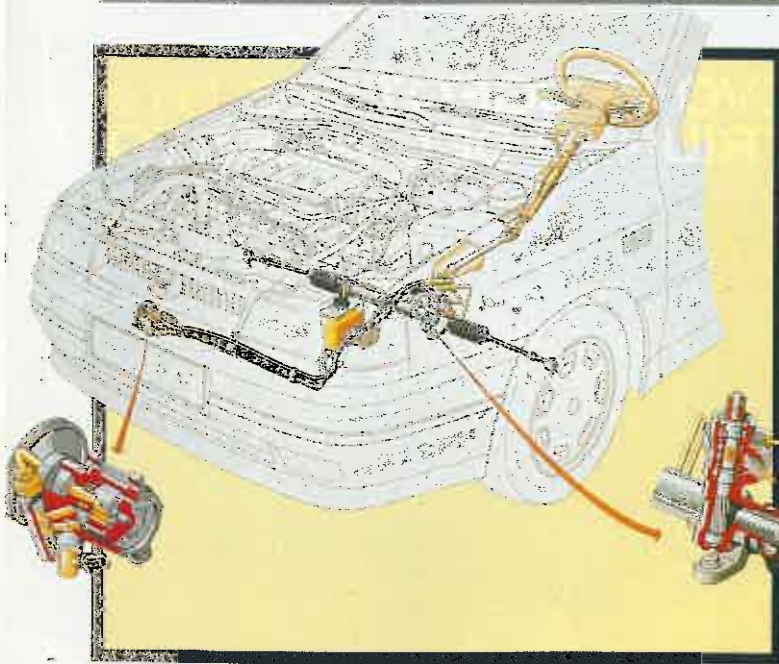
**PEUGEOT 405 EXPRESION DE TALENTO.**



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

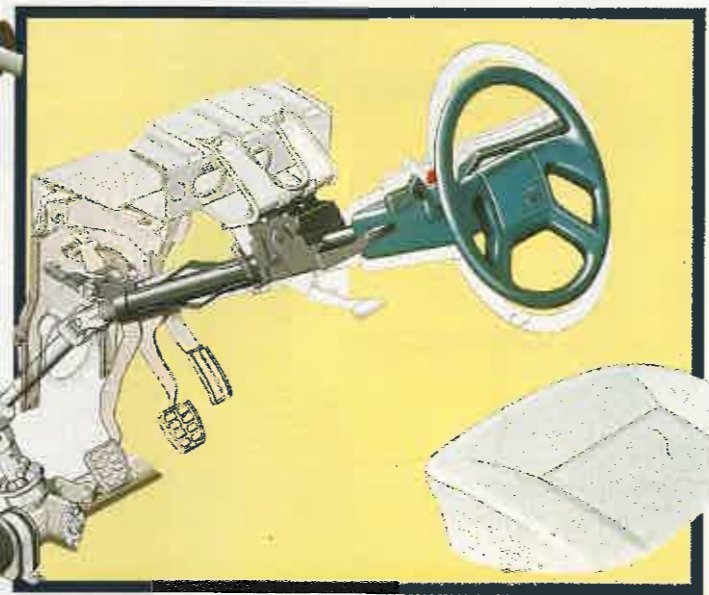






La caja de dirección del Toledo va situada a la altura de los semiejes de transmisión. Ese es el secreto del buen diámetro de giro del conjunto, también es responsable de la precisión del sistema.

ve metalizados y tres tipo pastel, bien combinados con tres tonos de tapicería. El paquete GLX incluirá todos los elementos característicos de los acabados CL y GL reforzados con complementos tan valiosos como: los faros antiniebla delanteros, el sistema de servoasistencia para la dirección y los paragolpes tintados en el mismo tono de la carrocería. La lista de componentes orientados a la búsqueda del confort se extenderán casi de forma interminable: respaldo del asiento trasero abatible por partes asimétricas, reposabrazos posterior, cierre centralizado, elevallunas



El volante es regulable en altura en las versiones más equipadas. Un seguro de comodidad.

pia dentro del capítulo de opciones, un capítulo en el que se inscribirán también: las llantas de aleación, el asiento del conductor regulable en altura, el techo practicable o el equipo de aire acondicionado.

Los modelos con equipamiento GLX ocuparán el escalón superior de la oferta Toledo animada por motores de 1,8 litros de cubicaje.

Los Toledo GLX 1.8i y GLX 1.8i provistos de catalizador harán gala de una paleta de colores amplísima, una paleta compuesta por doce tonos diferentes, nue-



EQUIPAMIENTO

	CL	GL	GLX	GT
Cuentarrevoluciones.....	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite.....	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua.....	SI	SI	SI	SI
Indicador carga batería.....	NO	NO	NO	NOSI
Ordenador de viaje.....	NO	NO	NO	OP
Volante regulable.....	NO	NO	OP	SI
Faros antiniebla.....	NO	NO	SI	OP
Aire acondicionado.....	OP	OP	PO	SI
Asiento regulable en altura.....	NO	OP	SI	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO	NO	NO	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	NO	NO	SI	SI
Mando a distancia.....	SI	SI	SI	SI
Elevallunas eléctricos (D/T).....	SI/NO	SI/NO	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado.....	NO	NO	SI	SI
Cinturones traseros.....	OP	OP	OP	OP
Asiento posterior divisible.....	NO	NO	SI	SI
Luz interior orientable.....	NO	NO	NO	NO
Faros regulables desde el interior ..	NO	NO	SI	SI
Antibloqueo de frenos (ABS).....	NO	OP	OP	SI

eléctrico para las cuatro puertas; retrovisores externos con calefacción propia y mando eléctrico; luces en maletero y en plazas posteriores: luz de cortesía para el pasajero del asiento anterior, avisador acústico de olvido de luces conectadas; regulación interior de faros o parasol de acompañante con iluminación propia, conformarán un producto distinguido que no reflejará tal clase en la factura final.

Las versiones Toledo GLX 1.8 i y Toledo GLX 1.8i con marmita catalítica podrán incorporar también: llantas de aleación; sistema antibloqueo de frenos, ABS, de la cuarta generación; techo practicable, equipo de aire acondicionado; sistema para regulación de altura de volante y dispositivo de calefacción en los asientos delanteros.

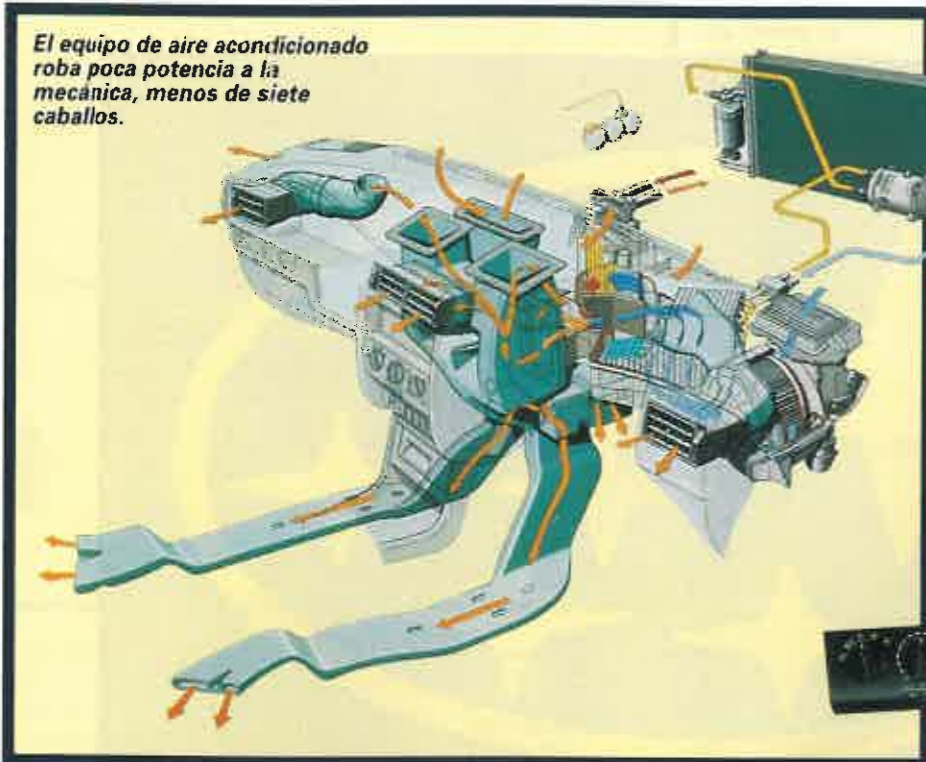
SEAT TOLEDO 2.0I  
EN EL MEDIO ESTA LA VIRTUD

Las versiones del Toledo animadas por los motores de dos litros de cubicaje constituirán el verdadero corazón de la oferta más joven de Seat. Los Toledo 2.0i y 2.0i provistos de catalizador saldrán al merca-

# El único coche con 6 estrellas



El equipo de aire acondicionado roba poca potencia a la mecánica, menos de siete caballos.



altura y cinturones de seguridad para las plazas posteriores

Los Toledo GLX 2.0i y GLX 2.0i con motores «ecológicos» incorporarán el sistema ABS.

El cambio automático, un cambio con cuatro relaciones y dos programas de funcionamiento, Confort y Sport, un cambio controlado electrónicamente, se ofrecerá como opción en las versiones GLX y GT animadas por motores de dos litros de cubicaje.

**SEAT TOLEDO 1.9 D SIN MALOS HUMOS**

La economía de los motores Diesel será el valor más notable de los dos modelos Toledo alimentados por gasóleo, los 1.9 D y los 1.9 TD con depurador de gases de escape, coches que se moverán entre los 2.100.000 y los 2.500.000 pesetas. Los Toledo Diesel saldrán a la luz en los primeros compases del mes de julio.

Los usuarios que utilizan el coche de una forma intensiva podrán elegir entre cuatro modelos distintos: los 1.9D CL y 1.9D GL con vocación de rodadores, coches orientados hacia los conductores más pacíficos, o los 1.9 TD Ecoturbo GL y 1.9 TD Ecoturbo GLX, coches más agresivos en el asfalto que gustarán a los usuarios respetuosos con la naturaleza.

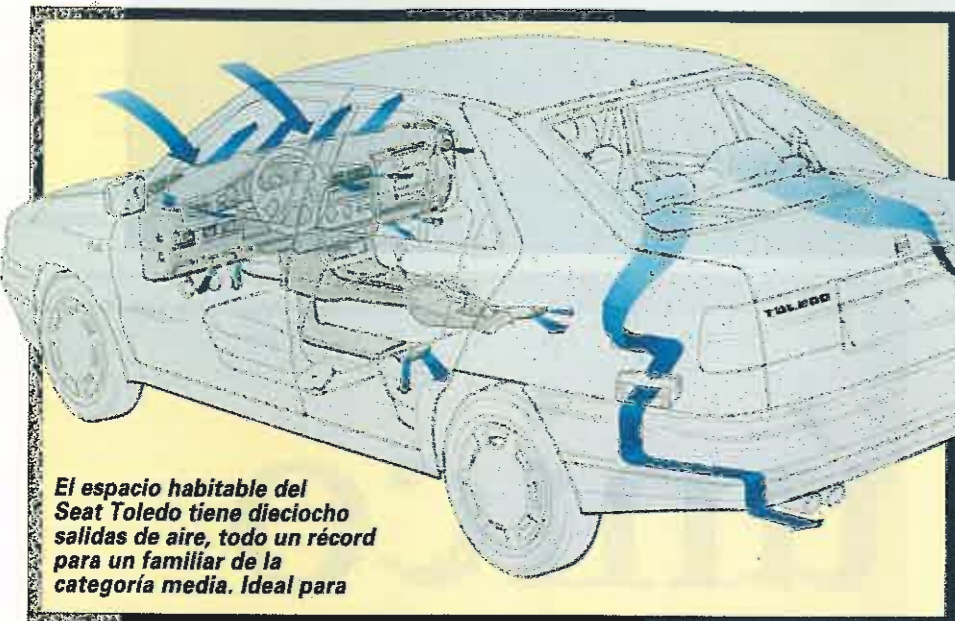
Los Toledo CL 1.9 D incorporarán la dirección asistida de serie, pero no podrán contar con el aire acondicionado. Los dos modelos diesel con equipamiento GL montarán, también, la dirección asistida sin el menor sobreprecio. En el caso de los 1.9

TD Ecológicos se dispondrá de las siguientes opciones: asiento del conductor regulable en altura, techo practicable, aire acondicionado y, lo que es más importante, sistema antibloqueo de frenos.

El capítulo de curiosidades del último coche español quedará cubierto con: los faros de superficie compleja, de sólo ocho centímetros de altura; el avisador acústico que recordará la conexión de las luces al cerrar las puertas; el temporizador de las luces de cortesía; el filtro de impurezas para el aire que penetra en el espacio habitable y el cierre automático de las lunetas eléctricas, que llevará los cristales a su posición final al girar la llave de puertas en su cerradura.

Los Toledo están servidos. El día 2 de mayo comenzará su carrera comercial. Cuatro mil quinientos coches esperan la primera oleada de compradores. ○

**Angel Marco**



El espacio habitable del Seat Toledo tiene dieciocho salidas de aire, todo un récord para un familiar de la categoría media. Ideal para

do con cuatro equipamientos diferentes: CL, GL, GLX y GT; los precios se moverán entre 1.900.000 y 2.400.000 pesetas.

El papel estelar de esa gama Toledo, de esa familia compuesta por doscientos cuarenta modelos diferentes, estará reservado para los coches provistos del equipamiento GT, disponibles en seis colores diferentes de carrocería, cuatro metalizados y dos de tipo pastel, combinados con un único tono de tapicería interior, el negro.

Las versiones GT harán gala de un equipo aún más completo que el mostrado por los modelos GLX; las llantas de aleación con catorce pulgadas de diámetro y

seis pulgadas de anchura de garganta, se combinarán con el alerón posterior para evidenciar el tono enérgico de un conjunto diferente, un conjunto personalizado por el volante deportivo, los asientos anatómicos dispuestos en todas las plazas y el indicador multifunción incorporado en el cuadro de mandos. Los Toledo GT 2.0 i y Toledo GT 2.0i provistos de catalizador incorporarán el sistema antibloqueo de frenos como elemento de serie.

Las opciones disponibles para los Toledo GT 2.0i serán: llantas de aleación de quince pulgadas de diámetro, sistema de aire acondicionado, volante regulable en



Vertical: Spoiler y llantas de aluminio, en opción.

# Subaru Legacy: el único coche con 6 estrellas

Piense en todo aquello que tenga cinco estrellas. Si añade ahora una estrella más, seguro que obtiene una creación perfecta: SUBARU LEGACY, el único coche con seis estrellas.

**Seis estrellas:** Por su acertado diseño ergonómico. Un diseño que incorpora, de serie, todo lujo de detalles, que transmiten de inmediato una profunda sensación de confort y confianza.

**Seis estrellas:** Por su potencia y elegancia.

**Seis estrellas:** Por su artesanía maestra y perfección tecnológica japonesa.

**Seis estrellas:** Por su fiable y potente motor de 16 válvulas, 2.212 c.c. y 136 C.V.

**Seis estrellas:** Por su estabilidad y seguridad únicas, gracias a su tracción permanente a las cuatro ruedas (4WD) computerizada, que determina el estado de la superficie de la carretera, unido a una comodidad inigualable que consigue que los viajes más largos se conviertan en relajados paseos.

**Seis estrellas:** Por la completa asistencia técnica "SUBARU ASSISTANCE" Servicio 24 horas, gratuita en España y Europa, con una amplia red que le permite rodar por donde quiera que vaya, con la confianza de estar continuamente asistido.



*El único 6 estrellas*

Desde 2.763.817 pts. PVP recomendado, incluido IVA y transporte.

**NIPMOTOR, S.A.** Ctra. Barcelona, km. 16,500. SAN FERNANDO DE HENARES. MADRID. Tels.: 91 - 672 56 11 - 672 56 61



CITROËN XM 24 VALVULAS.  
SEÑOR DE LA CARRETERA.



Tome el mando del Citroën XM 24 Válvulas. Señor de la tecnología y la belleza. Señor de la carretera. Señor de las prestaciones.

El Citroën XM 24 Válvulas equipa un brillante motor de 3 litros, 6 cilindros inyección y 200 CV de potencia.

Señor del lujo y del confort gracias a su equipamiento de serie: reglaje eléctrico integral de asientos, reglaje en altura e inclinación del volante, cierre centralizado de puertas, pintura metalizada barnizada, dispositivo de bloqueo codificado del arranque, aire acondicionado integral con

regulación automática de la temperatura, calculador de control, pantalla de información electrónica que dispone de hasta 24 funciones que facilitan la conducción.

Belleza y tecnología son características presentes en un nuevo concepto del automóvil y un nuevo concepto de seguridad activa al incorporar por primera vez la suspensión hidractiva. Un calculador recibe las informaciones de cinco sensores y adapta instantáneamente el estado de la suspensión. La respuesta electrónica, en sólo 5 centésimas de segundo, se adelanta a la

inerencia del vehículo consiguiendo las más elevadas cotas de confort y seguridad.

Unida a la tracción delantera, el frenado de alta presión con sistema antibloqueo de ruedas (ABS) y a la dirección

hidráulica de asistencia variable en función de la velocidad, esta suspensión define un nuevo concepto de seguridad activa.

Tome el mando del Citroën XM 24 Válvulas.



	XM 2.0i Luxe	XM 2.0i Grand Luxe	XM V6i	XM V6i 24 Válvulas	XM Diesel Luxe	XM Turbo Diesel Grand Luxe
Potencia (CV Din)	130	130	170	200	83	110
ABS	Opción	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Dirección asistida	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Aire acondicionado	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Precio FF+IVA (Ptas)*	3.156.950	3.883.100	4.832.760	5.778.300	3.309.389	4.202.400

\*Precios máximos recomendados (Sin transporte).

CITROËN XM V6 - 24 VALVULAS  
SEÑOR DE LA CARRETERA



ROVER 418 GSD TURBO

# A TRES BANDAS



LOS familiares más jóvenes de la firma británica Rover, los modelos de las series 200 y 400, cuentan ya con una oferta Diesel; la nueva gama está compuesta por cuatro modelos: 218 SD, 218 SLD, 418 SLD Turbo y 418 GSD Turbo, animados por motores Diesel de origen Peugeot. El estandarte de la gama, el 418 GSD Turbo estará presente en el próximo Salón de Barcelona y su comercialización en nuestro país arrancará la primera semana de mayo; su precio final se moverá en torno a los dos millones y medio de pesetas. Una velocidad punta próxima a los ciento setenta kilómetros por hora y una aceleración energética, que pasa de cero a cien en 11,8 segundos, son los datos identificativos de un coche nacido del acuerdo puntual entre Rover, Honda y Peugeot, de un familiar que juega

**ALIANZA A TRES BANDAS**  
Los Rover 418 GSD han reunido las mejores soluciones técnicas de Rover, Honda y Peugeot. El resultado es un familiar rápido y económico que saldrá al mercado español con un precio de 2.500.000 pesetas.



FICHA TECNICA	
ROVER 218 GSD TURBO	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.769
Árbol de levas	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección + turbo
Compresión	22 a1
Potencia máxima / r.p.m.	88CV(65kw)/4.300
Pai máximo / r.p.m.	18,4mkg(180Nm)/2.500
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	10,2
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados/ tambores
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	1.170
Largo/ancho/alto (mm)	4.365/1.680/1.400
Capacidad del depósito (l)	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,8
Velocidad Máxima (km/h)	170
Consumo Urbano (l/100 km)	7,1
A 90 km/h (l/100 km)	4,3
A 120 km/h (l/100 km)	6

fuerte en el capítulo de la economía con consumos que se mueven por debajo de los seis litros a los cien kilómetros.

La adaptación del motor Peugeot turbo diesel, del cuatro cilindros de casi 1,8 litros de cubaje, ha exigido ciertos retoques. Los más importantes se han centra-

do en las suspensiones, que ahora tienen una mayor rigidez; y en el capó delantero, que hace gala de un abombamiento.

El comportamiento de los 418 GSD Turbo es noble y seguro, sólo caben ciertas críticas para las inclinaciones laterales de la carrocería, que se solucionarán pron-

to con una suspensiones aún más energícas puestas ya a punto para los coches de exportación. Ese retoque dará más eficacia al tren delantero, que muestra cierta tendencia a seguir recto en la entrada de las curvas.

Ian Adcock

Hay coches que se distinguen al primer golpe de vista. Que a pesar de su aire elegante y discreto uno comprende que no son como los demás. Es el caso del SAAB 900, un modelo con tanta personalidad como la gente que lo conduce.



Gente que sabe lo que quiere y que cree que calidad y estilo son dos conceptos que no se pueden separar.

Analice, pregúntese que espera de un coche y verá como acaba pensando en SAAB.

Un automóvil capaz de pasar por cualquier prueba, incluso de personalidad.

Gama SAAB 900 desde **2.800.000** Ptas.  
Precio final recomendado



Gama SAAB CD desde 3.800.000 Ptas.

Gama SAAB 9.000 desde 3.680.000 Ptas.

## TEST DE PERSONALIDAD



**SAAB**





**Cuando casi se celebra el décimo aniversario de su lanzamiento, el Ford Sierra ha sido objeto de una encuesta, realizada por la entidad especializada ECO CONSULTING, cuyos resultados más evidentes ofrecemos en estas páginas**



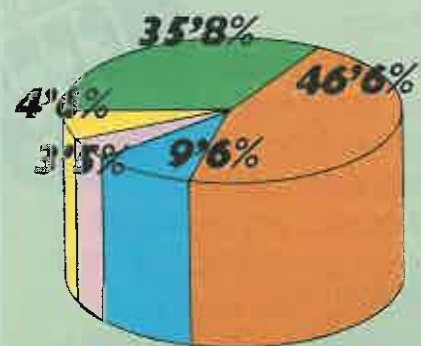
# FORD SIERRA JOVEN VETERANO

**E**l primer hecho que se pone de manifiesto en la encuesta realizada sobre el Ford Sierra, es que este modelo ha evolucionado mucho a lo largo de su dilatada historia. De los primeros Sierra, con motores bastante fiables, pero poco brillantes y ávidos por consumir mucho combustible, a los actuales, hay diferencias más que notables. Pero eso sí: el elevado nivel de terminación y de fiabilidad mecánica no sólo se mantiene, sino que se eleva sustancialmente.

El Sierra es, de todos los coches encuestados con anterioridad (cuya relación se aprecia en los cuadros comparativos con otros modelos), el que ofrece un carácter más burgués; con todo lo que esto significa de positivo y de negativo: es un coche, en el conjunto de la gama, de apariencia bastante tranquila, lejos de ocupar un lugar entre los rápidos automóviles deportivos, conducido fundamentalmente por usuarios maduros, que buscan más el sosiego y la seguridad de viajar, que las aceleraciones fulgurantes y que, en términos generales, se muestran bastante satis-



## GRADO DE SATISFACCION GLOBAL DEL USUARIO

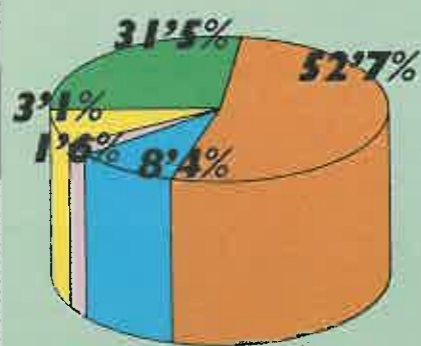


- Muy satisfecho
- Bastante satisfecho
- Ni satisfecho/Ni insatisfecho
- Poco satisfecho
- Nada satisfecho

## BUENA RESPUESTA

En este gráfico se recoge la contestación a la pregunta: «En estos momentos, según la experiencia que Vd. ha tenido con su coche, ¿cómo diría que se encuentra de satisfecho con él?». Un 35,8 por ciento de los encuestados se muestran muy satisfechos y otorgan al Sierra la máxima puntuación. Los que se muestran bastante satisfechos suman el 46,6 por ciento de las respuestas. El 9,6 por ciento de los encuestados, no se muestran especialmente satisfechos o insatisfechos; y finalmente, suman el 8 por ciento los poco satisfechos y los nada satisfechos, los que «suspenden» al Sierra.

## FIABILIDAD MECANICA

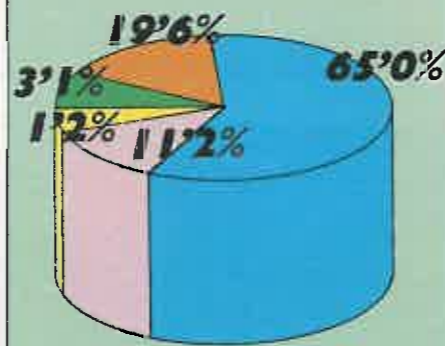


- Muy buena
- Bastante buena
- Ni buena/Ni mala
- Bastante mala
- Muy mala

## LA MECANICA A PRUEBA

Los encuestados han respondido a la pregunta: «¿Cómo valoraría Vd la fiabilidad mecánica de su coche?». Un 31,5 por ciento de las respuestas optan por la opción muy buena, mientras que más de la mitad de las respuestas (el 52,7 por ciento) dicen que el Sierra ofrece una fiabilidad bastante buena. Los indecisos, los que la califican como ni buena ni mala son el 8,4 por ciento. Finalmente, los que suspenden al Ford, con valoraciones de bastante mala o muy mala, suman el 4,7 por ciento del total. La puntuación media en conjunto es de 7,8 puntos.

## CONSUMO EN CARRETERA



- Muy alto
- Alto
- Medio, normal, bien
- Bajo poco
- No sabe, No contesta

## FACTOR ECONOMICO

En este gráfico se recogen los resultados de la encuesta a la pregunta: «¿Qué le parece el consumo que tiene su coche en carretera?». La gran mayoría de los usuarios (el 65 por ciento), responde que es medio, normal, bueno. El 19,6 por ciento lo considera alto y el 3,1 incluso lo califica de muy alto. En cuanto a los usuarios que lo consideran bajo, escaso, suman el 11,2 por ciento del total. Los consumos en ciudad (no reflejados en este cuadro) son sensiblemente más altos, con el 43,1 por ciento que los consideran normales y el 49,6 por ciento que lo valoran alto o muy alto.



## BUENA MECANICA

Para más de la mitad de los encuestados la fiabilidad de la mecánica del Ford Sierra es bastante buena.

fechos con los pocos problemas de índole mecánico que se le presentan y con el trato y la calidad de reparación de los talleres oficiales con los cuales todo usuario

**L**A estética y la fiabilidad mecánica son los aspectos mejor valorados. La satisfacción es mayor en los modelos de más reciente aparición y muy especialmente, en el usuario de la versión 2.0 inyección.

tarde o temprano no tiene más remedio que toparse.

No es un coche que encandila a primera vista o apasiona; no es tampoco un coche para presumir. Es una excelente herramienta de trabajo que cumple con honestidad lo que se le solicita, ofreciendo además un notable grado de confort a sus conductores y pasajeros. Con el paso del tiempo, las versiones de motores más brillantes, han mejorado la imagen perezosa

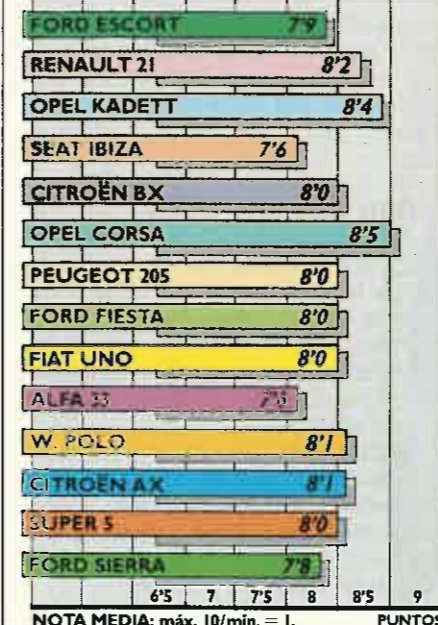
que podía atribuírseles a los Sierra. Así, los mayores niveles de satisfacción los ofrecen las versiones con los motores denominados DOHC, de doble árbol, con un brío acrecentado, sin que los consumos, verdadero talón de Aquiles de las primeras versiones de este producto, se encuentren penalizados, todo lo contrario.

El primer concepto analizado es el grado de satisfacción. Entre los usuarios más satisfechos, destacan los de matriculación más reciente, con más de 8 puntos (88,6 por ciento se manifiestan satisfechos) por encima de la media. Otra vez se pone de manifiesto la mejora en los modelos más modernos. Los más insatisfechos son los jóvenes (entre 18 y 29 años) ello hace hincapié en lo anteriormente mencionado, no es un coche para presumir, ni mucho menos un deportivo.

Los problemas de tipo mecánico más frecuentemente detectados son, el embrague (15 por ciento de los usuarios), la caja de cambios (9,2 por ciento), el carburador



## SATISFACCION GLOBAL



ENCUESTA ECO CONSULTING / MOTOR 16

## A LA HORA DE COMPARAR

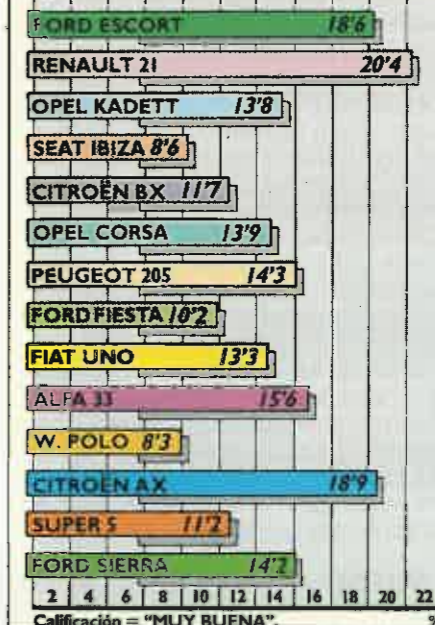
Los usuarios han valorado de 0 a 10 sus distintos grados de satisfacción con su coche. El 35 por ciento otorga una nota de 9 ó 10, que es evidentemente muy positiva; el 47 por ciento, notas entre 7 y 8. Suspenden al Sierra, con menos de 4 puntos, el 8,1 por ciento. La nota media es de 7,8 puntos, bastante aceptable, y en este gráfico se compara esta cifra media con la obtenida con modelos anteriormente encuestados.

(5,8 por ciento) y el sistema de refrigeración. Entre los descontentos por el embrague, la gran mayoría se quejan de dureza en el pedal y del pedal mismo. Un 38,5 por ciento, cifra que hay que considerar muy alta, no han padecido ningún problema, destacando los usuarios de los modelos con motor de 1.762 centímetros cúbicos, entre los que el 58,3 por ciento no han encontrado ningún problema en su automóvil.

En cambio, los que más problemas han encontrado son los usuarios del motor de dos litros dotados de inyección. El problema del embrague es más acusado (22,9 por ciento) en los coches matriculados en 1985 y escasísimo en los del año siguiente, algo bastante sorprendente.

El aspecto que más satisfacción produce, en lo que a elementos mecánicos se refiere, es la estabilidad, lo que no deja de ser curioso en el único (casi único) coche de su segmento que ofrece propulsión en vez de tracción delantera. La concepción

## CALIDAD TRATO EN TALLERES



ENCUESTA ECO CONSULTING / MOTOR 16

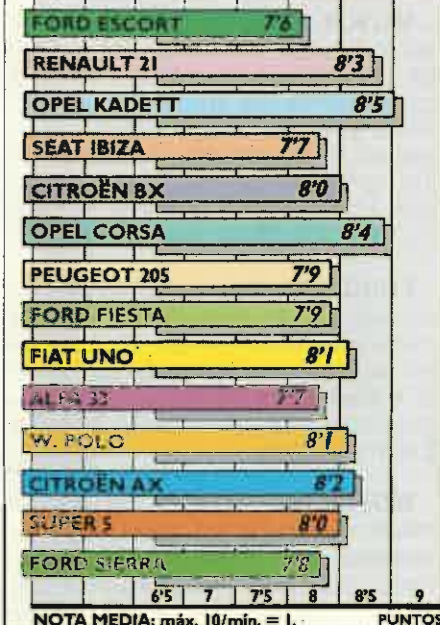
## CALIDAD DEL TRATO DE LOS TALLERES

En este segundográfico también se hace referencia al Sierra frente a otros modelos anteriormente encuestados. La pregunta realizada a los usuarios era la siguiente: «¿Qué opinión tiene Ud. sobre la calidad de trato que recibe o ha recibido en los talleres de la marca?». Un 14,2 por ciento dijeron que muy buena; un 63,9 por ciento que buena; un 14,6 por ciento que regular; y un 7,7 por ciento que mala. Comparamos el número de clientes que contestaron «muy buena» y éste es el dato que se compara en el gráfico.



**E**L consumo de combustible es el aspecto que produce mayor insatisfacción. Más del 40 por ciento de los usuarios confirman un consumo en ciudad de más de 11 litros cada 100 kilómetros.

## FIABILIDAD MECANICA



## LA OPINION SOBRE LA MECANICA

Un 36 por ciento de los encuestados otorgan 9 ó 10 puntos, las máximas notas. Una gran mayoría se inclina por otorgar un 8, que es la nota más frecuentemente otorgada, con el 38,1 por ciento de los encuestados. Los que no dan ni siquiera un aprobado, es decir, los que dan 4 o menos puntos, son el 4,7 por ciento del total. La nota media es de 7,8 puntos, que la comparamos en este gráfico con las obtenidas por otros coches anteriormente encuestados.

del motor y la seguridad son otros aspectos muy positivamente valorados. Pero, por encima de los aspectos mecánicos, sobresale la funcionalidad, el confort y la estética. Pese al paso de los años, las inconfundibles líneas del Sierra, en su día revolucionarias, siguen siendo ampliamente aceptadas, al menos por quienes lo han comprado.

Uno de los aspectos sobre los que se ha centrado la encuesta ECO es el servicio postventa un factor que cada día interesa más a la generalidad de los usuarios.

Sobre el estado del coche en el momento de la entrega, nada menos que el 94,6 por ciento manifiestan que el estado era perfecto o muy bueno, con una valoración media, sobre 10, de 8,7 puntos. Sin embargo, ya no son tantos los que alaban la garantía (un 26,9 por ciento la considera regular o mala) y el servicio después de esta garantía, con el 22,3 por ciento que no lo aprueban.

En cuanto al trato recibido en los talleres



LA OPINIÓN DEL FABRICANTE

**MOTOR 16.-** El Ford Sierra es uno de los coches que menos satisfacción global produce en sus usuarios. Sobre una puntuación de 0 a 10, la nota media obtenida es de 7,8, más baja que la obtenida en su día por otros modelos de la misma marca, como el Fiesta o el Escort. Es extraño que un coche de superior nivel obtenga un resultado inferior.

**FORD ESPAÑA.-** La diferencia de puntos, 0,1, es una cifra estadísticamente insignificante y por ello consideramos que el nivel de satisfacción global es comparable a las buenas puntuaciones conseguidas con anterioridad por el Escort y el Fiesta.

**MOTOR 16.-** La estética y la fiabilidad mecánica son los dos aspectos mejor valorados por sus usuarios. Por el contrario, el consumo es el aspecto más

negativo. ¿Qué opinión le merece a la Compañía esta valoración?

**FORD ESPAÑA.-** La gama Sierra dispone, desde fechas recientes, de nuevas motorizaciones, como el 2 litros DOHC e inyección, con doble árbol de levas en cabeza que, además de la habitual fiabilidad mecánica de la marca, ofrece unas prestaciones y consumos inigualables en su categoría. Los modelos diesel disponen ahora de turbo y el deportivo de la gama, el Cosworth 2 litros de 16 válvulas, turbo y 220 caballos, tiene también una relación rendimiento/consumo única. Estén pues seguros los potenciales compradores del Sierra de que los niveles de consumo mantendrán la línea de satisfacción de los demás apartados.

**MOTOR 16.-** En la encuesta de ECO

se detecta que el Sierra es un coche utilizado por conductores varones y de edad madura. Sólo el 6 por ciento son conducidos por mujeres y el 90 por ciento de los usuarios tienen más de 30 años.

**FORD ESPAÑA.-** De acuerdo con nuestros propios estudios, en España el comprador medio de este segmento de coches tiene una edad de 39,6 años, mientras que los compradores de Sierra son más jóvenes, de hecho, somos los únicos entre los fabricantes establecidos en España que estamos por debajo de esta edad media.

Efectivamente, la media del segmento es que sólo el 6 por ciento de los compradores son mujeres, pero nuevamente en el caso de Ford, la tendencia es más positiva, ya que en el caso del Sierra sube hasta el 8 por cien.



res oficiales y la calidad de los trabajos realizados, la encuesta pone de manifiesto que Ford, como la gran mayoría de los fabricantes, tiene mucho que mejorar. Un 22,3 por ciento de los usuarios manifiesta haber tenido problemas de trato en los talleres y un 30,4 por ciento considera que la calidad de los trabajos es regular o mala. En total, un 52,7 por ciento de usuarios no expresa demasiada satisfacción a este respecto.

Finalmente, entre los usuarios del Sierra, un 84,6 por ciento recomendaría su compra a un amigo y un 13,8 no lo haría. Entre estos descontentos, destacan los usuarios del motor inyección (un 16,9 no recomendaría su compra), mientras que,

34 / Motor 16

por el contrario, los usuarios del diesel son los más fervientes partidarios, ya que el 90,9 por ciento sí recomendarían su compra. Un 31,5 por ciento no volvería a

**E**l Ford Sierra es un coche utilizado fundamentalmente por hombres maduros. Es insignificante el número de mujeres usuarias. Y entre estos hombres, la mayoría con edades superiores a los 40 años.

comprarse un Sierra, pero entre estos poco descontentos, un 15,9 por ciento seguirían en la misma marca porque el coche que se comprarían sería con toda probabilidad un Scorpio.

Entre los usuarios que volverían a comprarse otro Sierra, un 77,4 por ciento repetirían la misma versión y entre los que cambiarían a otra versión, son una gran mayoría los que se inclinan por el... ¡Cosworth!, mientras que ni siquiera el uno por ciento se inclinaría por la versión diesel. Sorprende esta apetencia por coches superdeportivos cuando el comprador-tipo del Ford Sierra aparece en las respuestas como una persona tranquila y de carácter conservador. Con una mentalidad más



A VECES LOS SUEÑOS

SE HACEN REALIDAD.

FLOT  
SYSTEM



FLOT SYSTEM de KELME. El sueño de la tecnología deportiva. De alcanzar lo imposible. El primer sistema de amortiguación independiente cuyo revolucionario sistema de cilindros permite al atleta obtener el máximo rendimiento. La máxima protección.

Con una repartición especializada de presiones por cada cilindro. Con un quinto cilindro transversal que protege en exclusiva la parte externa del pie. Allí donde el impacto siempre es mayor. FLOT SYSTEM de KELME. Y alcanza todos los sueños.

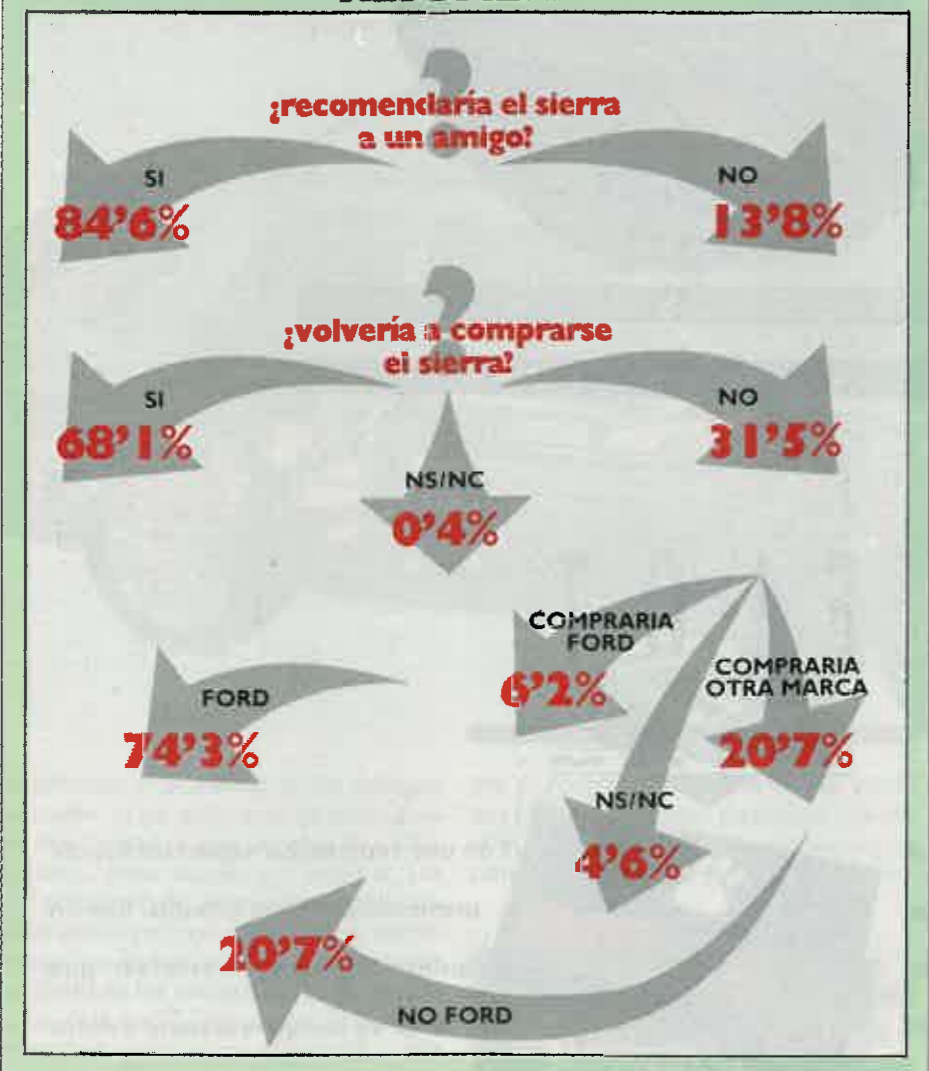


Patrocinador Oficial de la Selección Olímpica Española en los Juegos de 1.992





RESUMEN



RECOMENDACION DE COMPRA

Como resumen de toda la encuesta, los usuarios han contestado a varias preguntas. La primera de ellas es si recomendarían a un amigo la compra de un Sierra. Pues bien, un 84,6 por ciento dicen que sí. Otra pregunta es si volverían a comprarse otro Sierra. Un 68,1 por ciento dicen que sí. Un 31,5 por ciento, dicen que no. Pero entre éstos últimos, el 6,2 por ciento se compraría otro coche de la marca Ford. Es decir, de cada 100 usuarios, 74,3 compraría un Ford y 20,7, un coche de cualquier otra marca. El resto, el 4,6 por ciento, no saben o no contestan.

tendente a una conducción relajada que otra cosa.

Citando literalmente las conclusiones obtenidas por los realizadores de la encuesta, «los usuarios del Ford Sierra determinan un índice de satisfacción global ligeramente más bajo de la media obtenida por el conjunto de marcas estudiadas con anterioridad».

El fundamento de esta valoración puede justificarse a partir de la fiabilidad mecánica, que obtiene un índice de satisfacción (7,8 por ciento) menor del esperado, así como un elevado porcentaje de individuos que han sufrido problemas de tipo mecánico en su vehículo y por esta razón no volverían a comprarse un Sierra.

Entre las distintas categorías del modelo, es el motor de menor cilindrada, el de 1.796 centímetros cúbicos del que menor referencias negativas se han encontrado entre los usuarios encuestados.

Otro aspecto negativo determinante sobre el nivel de satisfacción global es el

**C** ASI la mitad de los entrevistados consideran que el consumo del Ford Sierra en ciudad es bastante elevado, mientras que sólo el 23 por ciento considera elevado su consumo en carretera.

consumo de combustible, consumo que califican de elevado o muy elevado en ciudad (10,5 litros) el 49,6 por ciento de los usuarios y el 23 por ciento en carretera (8,5 litros de media), mencionándose como «uno de los factores que produce más insatisfacción por el 18,8 por cien de los entrevistados.»

J.M.C.

Fotos : José Antonio Díaz

FUENTES

Universo usuarios principales del Ford Sierra, comprado nuevo. Muestra: 260 entrevistas realizadas en las principales áreas metropolitanas del país, ésto es Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón. Metodología: entrevista personal mediante cuestionario semiestructurado. Margen de error: más/ menos el 6,2 por ciento, con un nivel de confianza del 95,5 por ciento en el caso más desfavorable de una probabilidad del 50/50. Realización: ECO CONSULTING, S.A., miembro de Aneimo, en exclusiva para el Grupo 16.

IMPRESCINDIBLE

Así es la nueva VISION 75 MET-IN, una moto joven y dinámica como tú, con la que podrás circular cómodamente, sin nervios ni problemas de atascos. Descubre la nueva VISION, una moto imprescindible en tu trabajo diario.



MOTUL con HONDA



P.V.P. 233.000  
PRECIO SIN MATRICULAR



# Un deportivo con otro aire.



Sierra XR 4x4

AHORA  
SERIE LIMITADA  
**XR 4x4**  
A UN PRECIO ESPECIAL DE  
**2.790.000 PTAS.**

El Sierra XR4i, es ahora, más Sierra que nunca. Con otro aire en su renovado diseño, en su excepcional equipamiento y, por supuesto, en su aire acondicionado de serie.

Este deportivo modelo de tres o cinco puertas, monta el potente motor 2.0 inyección de 125 CV.

Se ofrece también, en cinco puertas, con sistema de tracción total 4x4.

Con el XR4i, Sierra alcanza la cumbre de las prestaciones que puede brindar un coche de categoría superior.

Desde dirección asistida, lava/limpia luneta trasera, elevalunas eléctricos delanteros, cerradura centralizada, de serie, hasta el sistema de frenos antibloqueo ABS, opcional, el XR4i ofrece todo lo que usted puede pedirle a un verdadero deportivo.

Ford te ofrece una serie limitada del Sierra XR con sistema tracción total 4x4 a un precio muy especial: 2.790.000 Ptas. Y la posibilidad de ABS a un precio muy interesante: 148.000 Ptas.

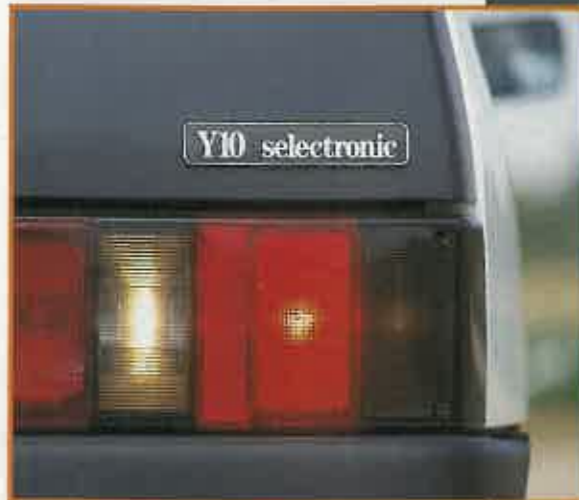
Precio recomendado en Península y Baleares desde 2.332.000 Ptas. IVA y transporte incluidos.

**Sierra XR4i**  
**Aire Acondicionado.**





**P**UEDE gustar o no gustar la conducción de un coche en carretera, pero lo que está claro es que moverse entre el tráfico de las aglomeraciones resulta muy desagradable para todos. El tan de moda «stress» laboral se ve incrementado en muchos casos hasta límites peligrosos para la salud. En el Lancia Y 10 Selectronic, se encuentra un perfecto aliado para paliar estos agobios. Si las



## LANCIA Y10 SELECTRONIC MARCAPASOS

Que un coche sea pequeño, ágil y manejable puede solucionar muchos problemas entre el tráfico urbano. Pero que, además, tenga un cambio automático, evita la mayor parte de las tensiones que sufre el conductor. Este es el caso del Lancia Y10 Selectronic, un auténtico tratamiento rodante contra las taquicardias ciudadanas.

pulsaciones del corazón suben normalmente de 6 a 12 latidos por minuto, en el caso de un coche manual se ha demostrado que con el pequeño Selectronic sólo se registra un aumento de 3 a 6 latidos. Sobran comentarios sobre lo que ello puede suponer para la salud.

Prescindiendo del variador continuo que hace cambiar de desarrollos automáticamente a la transmisión, el motor Fire 1.100 de inyección monopunto se muestra muy vivo de respuestas y económico en cuanto a consumo gracias a una sonda Lambda que proporciona una mezcla pobre a los cilindros. En los semáforos, la ventaja de no tener que embragar y meter una marcha hace que el Lancia salga algunos metros por delante de los demás vehículos. Si se quieren aún mayores aceleraciones, puede utilizarse el modo L del selector para acortar las marchas, algo que también viene muy bien en pendientes pronunciadas.

En carretera, el motor no pierde respuestas de forma significativa respecto a la versión de cambio manual, si acaso en velocidad punta y cuando se rueda a tope de revoluciones se nota algo más forzado. No obstante, se consiguen unos valores muy aceptables y la potencia se aprovecha de forma que se puede mantener una buena velocidad de cruce de unos 130 kilómetros por hora reales, posibles también gracias a una buena aerodinámica.

El comportamiento del Lancia Y10 Se-

40 / Motor 16



### VIRTUDES

- Conducción fácil y relajada
- Consumos
- Equipo y acabados

**LANCIA Y10 SELECTRONIC**  
PRECIO: 1.381.450 ptas.

- Comportamiento en curvas
- Maletero pequeño
- Vibraciones a alta velocidad

### DEFECTOS

**LA MITAD DE TRABAJO**  
Para conducir el Lancia Y10 Selectronic sólo hace falta accionar el freno y el acelerador, dejando la mano derecha libre para sujetar el volante. El selector del variador tiene una posición «Low» que acorta los desarrollos para conseguir más aceleración y nervio en las pendientes pronunciadas.

### SENCILLO Y EFICAZ

## VARIACION CONTINUA

A diferencia de la mayoría de los cambios de marcha automáticos, los variadores no disponen de tres o cuatro relaciones sino que éstas serían infinitas al ir variando constantemente a medida que sus dos poleas aumentan o disminuyen su diámetro. Las principales ventajas de este sistema son una baja absorción de potencia y precisamente de contar siempre con el desarrollo deseado por el conductor. Dispone asimismo de un «kick-down» que hace alcanzar al motor su potencia máxima cuando se pisa a fondo el acelerador, manteniendo el variador durante más tiempo sus relaciones más cortas.





**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.108 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 57 CV(42 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 9,2 mkg (90 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 85 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción: delantera. Caja de cambios automática de variación continua y transmisión por correa metálica.

Embrague electromagnético.

**DIRECCION:** Sistema: de cremallera. asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 9,3 m.

**FRENOS:** Delanteros: discos. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSION:** Delantera: independiente con montantes elásticos, barras transversales y barra estabilizadora. Trasera: eje Omega de articulación central con brazos oblicuos longitudinales, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 135 SR 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 810 kg. Capacidad del depósito de combustible: 46 litros.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 30,5 km/h de promedio	7,51
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,18
En conducción rápida	7,75
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,26
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	7,17
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	655

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	143,1
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	20,3
1.000 m salida parada	38,4
De 0 a 100 km/h	17,1
Recomiendo (metros)	305,6
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en L	17,2
1.000 m desde 40 km/h en L	35,0
De 80 a 120 km/h en L	17,2
recorriendo (metros)	499,7

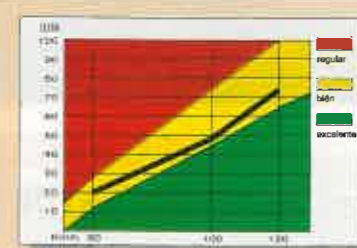
**EQUIPAMIENTO**

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

**OPCIONES:**

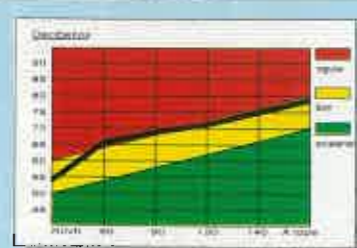
Techo practicable: 53.732 pesetas.

**FRENOS**



A 60 Km/h: 20,1.  
A 100 Km/h: 49,9.  
A 120 Km/h: 74.

**SONORIDAD**



A 120 Km/h 72,2.  
A 60 Km/h 66,7.  
A 90 Km/h 68,5.  
A 140 Km/h 75,8.  
A Tope 79,5.

lectronic encuentra su mejor expresión en la ciudad. Cómodo de suspensiones, muy ágil gracias a su tamaño y a la dirección asistida, se mueve con una inusitada soltura entre los coches. A la hora de aparcar, pocos modelos ofrecerán tantas facilidades ni tanta visibilidad para maniobrar. En carretera, sobre todo en las sinuosas, la suspensión posterior demasiado blanda y la reducida distancia entre ejes, se hacen notar en forma de movimientos y balanceos que obligan irremediablemente a reducir la velocidad. Esta circunstancia pone límite enseguida a cualquier aspiración deportiva del Selectronic; para eso ya está su hermano el GT. Además, si las plazas traseras van ocupadas, los pasajeros pronto acusarán los efectos del movimiento del tren posterior, por lo que es mejor adaptarse a una conducción tan suave como el funcionamiento del variador automático.

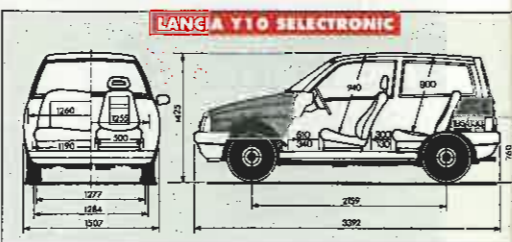
El acabado es impecable y el equipo completo, siendo el habitáculo mucho más espacioso de lo que cabría pensar viendo las medidas exteriores. Eso sí, a costa de sacrificar el maletero, que se queda exiguo para su uso en general. ○

Juan Luis Soto

Fotos: José Antonio Díaz



**CIUDADANO**  
El Y10 acusa balanceos en las curvas.



**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74.28036 Madrid. Teléfono: (91) 572 04 05 **Red de post-venta:** 230 puntos en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.



La Bujía Bosch Super realiza más de 20 millones de encendidos.

# Bujía Bosch Super con núcleo de cobre. Más de 20 millones de encendidos sin fallar.



La Bujía Bosch Super con núcleo de cobre es un símbolo reconocido de la calidad y alta tecnología Bosch. Por su encendido preciso desde el momento mismo del arranque. Por su óptimo rendimiento, tanto en conducción rápida como lenta, incluso en las condiciones más adversas. Una fiabilidad total avalada por millones de vehículos de las principales marcas de todo el mundo. Todo un ejemplo de la calidad Bosch y, sin duda, una buena razón para montarla. Bosch, así de seguro.



**BOSCH**





**DYNAMIC**



# LANZATE A VIVIRLO.

Lánzate a vivir la era Dynamic. Sumérgete en el nuevo Renault 19 TXI Dynamic con toda tu fuerza. Disfruta su carácter deportivo, su motor de inyección y su joven equipamiento. Hazte con sus 107 C.V. y sus 1.721 c.c. Vive su diseño interior, su tapicería especial. Contempla su alerón y la belleza de sus formas. Rompe la monotonía con sus colores: blanco glaciar, rojo vivo, negro nacarado, gris iceberg o tungsteno. Anímate. Lánzate a vivirlo.



**RENAULT 19 TXI  
DYNAMIC**  
SERIE ESPECIAL

ELINTAS

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio. **RENAULT** recomienda lubricantes **elf**



PIERO FUSARO

# CONSERVAR LA TRADICION

**Ferrari sin Ferrari... El hombre que hoy dirige la pequeña pero prestigiosa empresa de Maranello es precisamente aquél a quien Enzo Ferrari había escogido como ayudante y luego como sucesor. Es Piero Fusaro, ingeniero turinés de 53 años.**

**H**ABIA dirigido las fábricas del sur de Italia antes de su primera estancia en Maranello, donde dirigió todo, excepto el departamento de competición, que estaba bajo el mando directo de Enzo Ferrari, de quien se convirtió en su hombre de confianza y amigo.

En 1979 Fusaro abandona Ferrari para hacerse cargo en junio del año siguiente de la dirección general de Seat en España, entonces bajo la égida de Fiat. Vuelve a Turín para ser el ayudante de Vittorio Ghidella, quien le confía un año después la presidencia de Comind, «holding» que abarca una docena de filiales de Fiat especializadas en componentes para automóviles. De 1985 a 1988, años en los que participa junto a Ghidella en las negociaciones con Ford se hace cargo de todas las actividades internacionales de Fiat, cargo al que añade la responsabilidad de las actividades deportivas del grupo y, a partir de 1987, la dirección general y la presidencia de Alfa-Lancia.

Unos meses después de la muerte de Enzo Ferrari, y días después de la marcha de Ghidella, Fusaro regresa, en diciembre de 1988, a Maranello para hacerse cargo única y exclusivamente de la empresa y de sus actividades deportivas.

**¿Se siente realmente en su casa en Maranello?**

-El señor Ferrari y yo estábamos muy unidos en los años en que fui su Director General -dice Fusaro en esta entrevista en exclusiva-. Desde 1975 nunca he faltado del consejo de administración e, incluso en la época en que no tuve responsabilidades ejecutivas, venía aquí con frecuencia para verle y hablábamos también por teléfono muy a menudo.

**¿Qué grado de independencia mantiene respecto a Fiat?**

-Total. Sólo rindo cuentas al señor Romiti. No es una cuestión de dinero, aunque no hayamos perdido desde 1947. Ferrari no forma parte de la estructura Fiat. En realidad los señores Agnelli y Romiti

han respetado muchísimo la filosofía Ferrari y admiten el hecho de que Ferrari no puede ser manejado como cualquier otra empresa.

**¿Ha dejado usted de ser un hombre de Fiat?**

-Por supuesto. Pero aquí aplico una filosofía que pertenece al señor Ferrari. Me he olvidado de las reglas de la producción en masa. He convivido con el señor Ferrari durante cinco años, todos los días, y he

**N**

osotros queremos que nuestros coches de Fórmula 1 pongan de manifiesto a Ferrari, no a los patrocinadores.



compartido la mayoría de sus comidas. Esto deja huella.

**¿Quiere decir que Fiat no ha hecho aquí ninguna modificación?**

-La única cosa que ha cambiado es que ya no está Enzo Ferrari. Hemos perdido nuestra referencia.

**¿Qué es lo que falta su imagen o el jefe?**

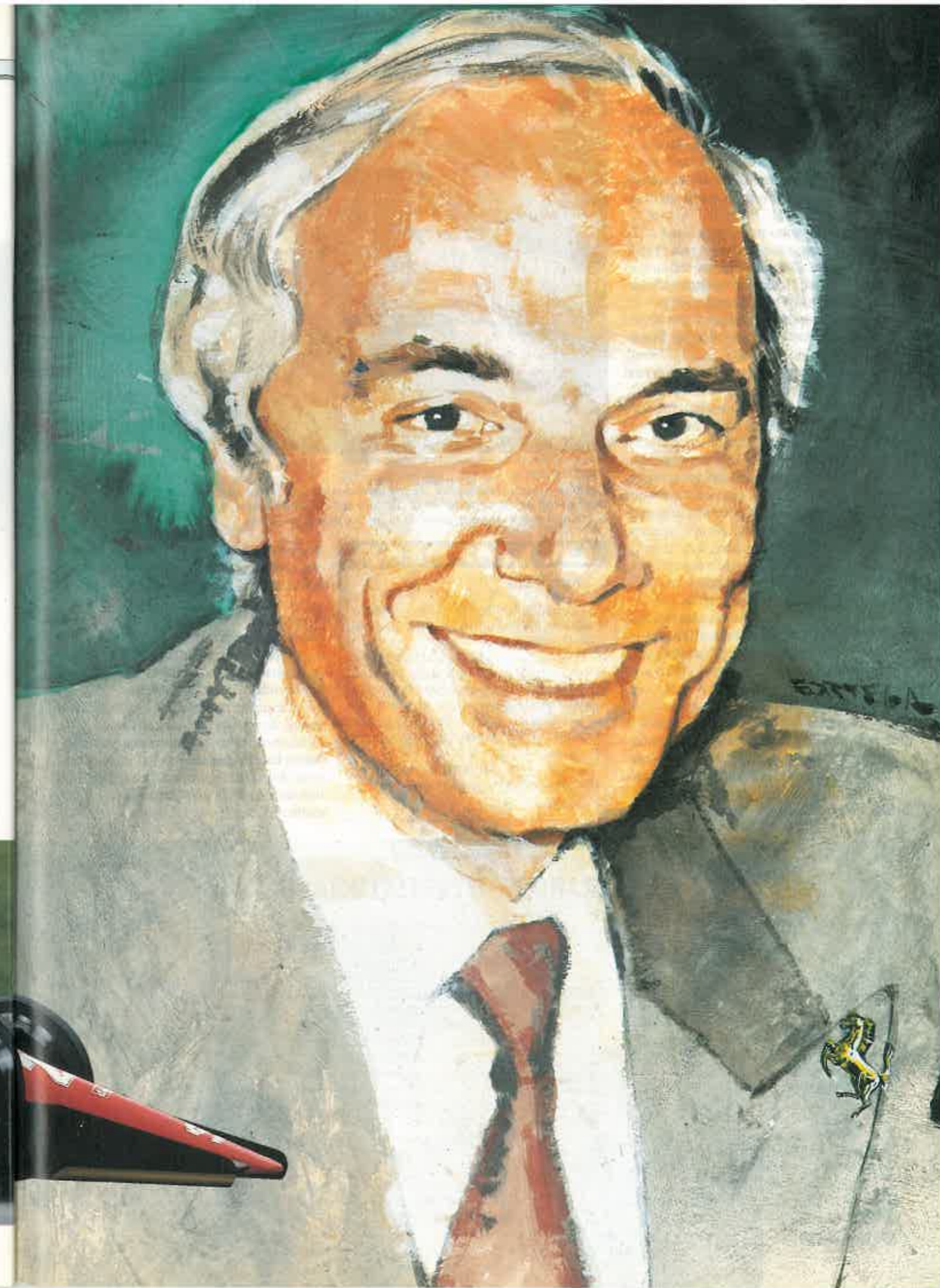
-En realidad, ya no dirigía el negocio, pero lo protegía, era como un padre para la fábrica y los empleados. Recuerde que tenía más de 90 años cuando murió. Lo que de verdad le gustaba era la competición, que había separado de la administración general, y que ésta me había sido confiada hace 15 años. Había una escuela Ferrari. Cuando el señor Ferrari murió, la escuela, es decir, el espíritu de la empresa, le ha sobrevivido.

**¿Que papel desempeña Piero Ferrari, el hijo de Enzo?**

-Es el vicepresidente de Ferrari y el presidente de Ferrari Engineering, una filial que tiene 50 técnicos trabajando en toda clase de proyectos, tanto para Ferrari como para clientes de fuera (N.R.: frente a las 200 personas del servicio de investigación y desarrollo de Ferrari). Estamos trabajando por ejemplo en un motor y un chasis de moto para Cagiva, en los barcos Riva, etc...

Dentro de Ferrari mismo, Piero se ocupa del desarrollo. Además tenemos un comité ejecutivo integrado por tres miembros: los señores Romiti, Piero Ferrari y yo mismo como presidente. Se reúne cada uno o dos meses, para decidir sobre lo más importante».

**Se dice que Prost trataba directamente con Agnelli y Romiti.**





-No es cierto. No se trataba directamente más que conmigo. Por supuesto, Agnelli, un apasionado de la competición, y Romiti se han encontrado con él.

**-¿Su empleo consiste fundamentalmente en dirigir un mito, pero sin el señor Ferrari?**

-«Nuestro único problema, como le he dicho, es dirigir esta empresa con la misma filosofía. Debemos conservar la calidad y la especificidad de nuestros productos. Es obvio que la tecnología ha evolucionado, pero seguimos haciendo el mismo tipo de coches que el señor Ferrari hacía en los años sesenta».

**-¿Seguirán conservando los Ferrari su carácter exclusivo?**

-«Hacíamos unos 600 al año. Pasamos a 2.000 al principio de los ochenta, y hemos fabricado más de 4.200 el año pasado. Con el tiempo, podremos aumentar este número, como se hizo ya anteriormente, pero en ningún caso queremos que crezca nuestra cuota de mercado de coches deportivos. Aparte de un coche, lo que vendemos es una idea, una joya; si llega el caso, nuestra producción sólo crecerá en función de este aspecto».

**-¿Quiénes son sus rivales?**

-«Hay muy pocos en esta categoría. Están Porsche, BMW, Mercedes-Benz y Jaguar en la alta gama y Lamborghini, Maserati y los japoneses, como Honda con el NSX».

**-¿También los japoneses?**

-«Nosotros nos beneficiamos de una larga tradición. Los japoneses están tratando de hacerse con una tradición semejante de manera más rápida. Sin embargo, Ferrari no se sitúa en la cima de la gama alta de Fiat, como es el caso de los gran-



**TRIO DE ASES**

Las tres cabezas pensantes de los destinos de una de las marcas que más éxitos deportivos ha conseguido en la historia del automovilismo, Agnelli, Fusaro y Fiorio. Cada uno representa un polo de la mitica marca italiana.

**LA EMPRESA**

**Ferrari Spa**

Capital: 90% Fiat, 10% Piero Ferrari  
Producción 1990: 4.293 coches (80% exportados).

Principales mercados: USA (1.132 ventas), Italia (910), RFA (480).

Personal: 1.945 (de ellos, 310 en el sector de competición).

Volumen total de negocios: 599.000.000.000 liras (49.956.600.000 pesetas).

Beneficios: 20.000.000.000 liras (1.668.000.000 pesetas) en 1989. Lo mismo para 1990.

des fabricantes japoneses. Somos los únicos que, junto con un mito, ofrecen también su título de nobleza y una calidad excepcional. Por cierto, ¿quién más puede fabricar un F-1 completo, incluidos el chasis o el motor?»

**-¿Qué umbral mínimo tiene que mantener en la actualidad Ferrari para sobrevivir?**

-«Dedicamos entre el 20 y el 25 por ciento de nuestro volumen de negocios a la investigación y a nuevas inversiones. Nadie hace lo mismo y la F-1 es muy costosa. A pesar de ello, todavía obtenemos beneficios vendiendo poco más de 4.000 coches al año».

**-¿Cree que hay futuro para este tipo de coches?**

-«Desde luego que sí»

-La mayoría de los fabricantes especializados en este tipo de coches han pasado a depender de unos pocos grandes productores. «Nosotros tenemos nuestra tradición y nuestra filosofía sigue viva. Aparecen nuevos competidores, como Bugatti. Es una gran marca pero, dígame ¿dónde están sus conocimientos de empresa?»

**-¿Cómo afecta la recesión económica al mercado de coches que ustedes fabrican?**

-«Depende de los mercados. Pero, desde luego, se ha producido algo positivo: la especulación se ha terminado. Otro efecto de la crisis es que de nuevo podemos hacernos cargo de los pedidos, lo cual habíamos dejado de hacer el año pasado. Clientes a quienes se les hacía esperar cinco años, podrán tener ahora su Ferrari en tres o cuatro años».

**-¿Que representa Ferrari?**

-«Ferrari es el embajador de toda la tecnología italiana».

**-Pasando al deporte, ¿qué aporta la F-1 a Ferrari?**

-«Los coches de carrera son parte de nuestra herencia. Ferrari es un sólo cuerpo con dos almas, correspondientes a los coches de carrera y a los coches de lujo».

**-¿Por qué han renunciado a participar en otro tipo de carreras?**

-«No puede hacerse todo a la vez. Además, la televisión ha hecho de la F-1 la estrella de la competición. Por otro lado, cada cual corre para ganar y no puede permitirse perder. Hace unos años, nos negamos a vender un 308 GTB a Paul

Newman -que llegó a estar tres días en Maranello tratando de convencer al señor Ferrari- por que no podíamos asumir el riesgo de ver un Ferrari perdiendo en Estados Unidos».

**-¿Cree que Ferrari será Campeón del Mundo 1991?**

-«Así esperamos, pero la competencia es cada día mayor. En 1990 sólo estaba McLaren. Este año, tendremos que pelear contra Williams, Benetton y Tyrrell».

**-¿Por qué han tardado tanto tiempo en decirle a Prost si correría con ustedes?**

-«No ha tenido ningún problema para 1991. Aunque nuestro primer contrato sólo hacía referencia a 1990, Prost se ha mostrado de acuerdo en que necesitába-

mos una continuidad técnica, lo cual le incluía a él como conductor para este año».

**-Se dice que ya se ha contratado al más encarnizado enemigo de Prost, Senna, para 1992.**

-«Es totalmente falso, una invención de la prensa italiana. Ni hemos hablado con Senna ni hemos contratado a nadie para 1992. Nos gustaría retener a Prost, porque no queremos modificar la estructura de nuestro equipo técnico».

**-¿No ha habido enfrentamientos entre Prost y su director deportivo Fiorio, hasta el punto de que aquél ha deseado la marcha de éste?**

-«Los dos tienen personalidades muy fuertes. También tienen distintas opiniones sobre el incidente Prost-Mansell en la salida del G.P. de Portugal».

**-Da la impresión de que a Prost le gustaría ser director deportivo de Ferrari cuando abandone la F-1.**

-«Tenemos un programa técnico que nos gustaría desarrollar. Prost puede ayudarnos. No sólo es muy rápido sino también muy técnico. Nos encantaría ponernos de acuerdo con él para 1992. También desearíamos que las tres partes implicada -Prost, Alesi y Fiorio- mantuvieran cada uno su personalidad».

**-Usted ha dicho que la F-1 les resulta muy cara. Pero, ¿y los patrocinadores?**

-«Queremos que nuestros coches pongan de manifiesto a Ferrari, no a los patrocinadores. Por otro lado, y exceptuando a Marlboro, también queremos que éstos participen técnicamente, como es el caso de Good Year, Agip y Fiat, que participan en la investigación. Este será igualmente el caso de Pioneer».

Edouard Seidler

**EL HOMBRE**

**Piero Fusaro, 53 años.**

Presidente Director General de Ferrari

Formado en Turín como ingeniero electrónico, comienza su vida profesional en Fiat en 1963. Desde Turín pasa a dirigir las fábricas de Sulmona y luego de Florencia. Director general de Ferrari entre 1975 y 1979 pasa luego a hacerse cargo de Seat en España. Vuelto a Turín en 1981 como ayudante de Ghidella, se convierte en Pdg. de Comind (componentes). Desde 1985 responsable de las actividades internacionales de Fiat y de sus actividades deportivas. A ello añade en 1987 la dirección general y luego la presidencia de Alfa-Lancia. Vuelve a Ferrari como Pdg. en diciembre de 1988. Es también responsable del sector deportivo del grupo Fiat.

**NUEVOS MODELOS**

**FIORANO EN EFERVESCENCIA**

El circuito de pruebas de Fiorano registra una creciente actividad en las últimas semanas. Los probadores de Ferrari trabajan insistentemente en diversos prototipos como el 512 i Cabrio de la fotografía, uno de los proyectos más tentadores de la marca italiana. Se trata de un prototipo que nuestros lectores han tenido ya la oportunidad de ver, pero que ahora presenta una configuración prácticamente definitiva, tal y como aparecerá cuando sea fabricado en serie.

Esta unidad tiene un leve camuflaje de cinta adhesiva, pero la línea de la carrocería se aprecia perfectamente. Hay aspectos propios de un coche de pruebas, aspectos que aún requieren solu-

ciones definitivas, como sugiere la gasolina que rebosa del depósito. Pero las características más importantes del nuevo modelo, cuyo interior ofrecerá cuatro asientos, están muy cerca de la producción en serie. Tal es el caso del motor, un nuevo doce cilindros en V de cinco litros de capacidad, puesto a punto por los técnicos de Maranello para desarrollar 450 caballos de potencia, gracias entre otros detalles a unas culatas de cuatro válvulas por cilindro. En Ferrari tienen claro que el suyo deberá ser el descapotable más potente del mercado. La velocidad máxima se estima en unos 270 kilómetros por hora.

Este coche será presentado en 1992, posiblemente en la segunda mitad. En

la primera aparecerá la nueva versión del Testarossa, más potente y con un frontal estilo 348. De este modelo ya circulan varias unidades prácticamente a diario, en Fiorano y en las carreteras de la zona de Módena. Las restantes novedades de la marca giran en torno al 348. Habrá una versión sobrealimentada por dos turbocompresores y aligerada, con una vocación netamente deportiva, al estilo del F40. Se estima que superará los 320 caballos de potencia. Sin embargo, estos datos aún está por precisar, como es el caso del sistema de inyección doble que podría incorporarse en los 348. Este sistema, que ya se ha utilizado en competición, favorece la respuesta del motor a baja velocidad.



**FERRARI 512 i CABRIO**  
El próximo descapotable de la marca realiza sus últimas pruebas. El prototipo, aún camuflado, fue sorprendentemente inesperadamente en el circuito de Fiorano.



LA LEY DE TRAFICO CUMPLE UN AÑO

# ¡LA QUE NOS ESPERA!

Ha pasado ya un año desde que entrara en vigor la nueva Ley de Seguridad Vial y coincidiendo con el aniversario, Tráfico se dispone a aplicarla en todo su alcance. Uno de los instrumentos a utilizar con mayor rigor va a ser la retirada de los carnés.

En los pasillos de la Dirección General de Tráfico se respira un cierto tufillo de optimismo después de la pasada -por temida- Semana Santa. En esas fechas la mortalidad en las carreteras ha descendido un 21 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, confirmando el retroceso de la siniestralidad vial desde que entrara en vigor la polémica Ley de Seguridad Vial el 4 de abril de 1990. Desde esa fecha, el número de muertos por accidentes de tráfico ha descendido en un 5,7 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, y la cifra mejora si se consideran los tres primeros meses de este año, en el que el descenso es del 10 por ciento.

Ahora bien, también existe la conciencia de que este año la mala climatología ha retraído más a algunos ciudadanos y que el final de mes en que coincidía la Semana Santa también ha influido a la hora de plantearse salir a vacacionar, elementos ámbos que hay que valorar muy bien a la hora de lanzar las campanas al vuelo.

Ahora bien, también existe la conciencia de que este año la mala climatología ha retraído más a algunos ciudadanos y que el final de mes en que coincidía la Semana Santa también ha influido a la hora de plantearse salir a vacacionar, elementos ámbos que hay que valorar muy bien a la hora de lanzar las campanas al vuelo.

atascos -«retenciones», según se les llama eufemísticamente en medios de la Administración- han batido todos los records y si no ahí están los cuarenta kilómetros contabilizados en la flamante variante-autovía de Aranjuez o las cuatro horas para atravesar Bailén en la N-IV, por citar sólo dos ejemplos de un desbarajuste que está en la mente de todos.

De todas formas, estos datos deben ser manejados con frialdad ya que el periodo vacacional recién pasado es muy corto para establecer comparaciones rigurosas. Además, desde la Dirección General de Tráfico se señala que en esos días existe una mayor sensibilidad social respecto a la seguridad vial, ya que se produce una auténtica vorágine de información sobre el tráfico y ello repercute positivamente entre los conductores, que tienen muy en cuenta los mensajes antes de ponerse en camino.

Lo que es también evidente es que entre los usuarios de la vía han comenzado a calar los mensajes, ya no tan subliminales, de los responsables del tráfico sobre la aplicación rigurosa de la legislación vigente. Desde el citado 4 de abril del pasado año, desde la DGT se ha ido dando a conocer el contenido de la Ley poco a poco, procurando «avisar» antes que «dar». Pero tras el trágico balance de las pasadas vacaciones de Navidad, y al cumplirse el año de la promulgación de la citada normativa legal, en Tráfico se han preparado ya para aplicarla en todo su alcance y con todo su rigor.

Según comentaba a esta revista el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina «si no cambian las pautas de conducta de los usuarios de la vía, este año la retirada de los carnés de conducir puede llegar hasta las 150.000 ó 160.000, frente a los 20.000 de media que se estaban contabilizando en otros ejercicios. Desde enero hasta las fechas actuales ya se han retirado 22.000».

En efecto, sólo en Madrid, y en un mes a contar desde el 21 de enero, en que se comenzó a aplicar de una forma más rigurosa la Ley de Seguridad Vial, la Jefatura Provincial de Tráfico ha incoado casi 3.000 expedientes sancionadores, de los

La retirada de carnés puede llegar en 1991 a 160.000 frente a los 20.000 de media de años anteriores.



que cuatrocientos fueron decretados en firme con la retirada temporal del permiso de conducir. De seguir este ritmo, esas retiradas superarían al finalizar este año las 20.000.

En Cataluña, las Jefaturas Provinciales ya han calculado que, al ritmo actual, la retirada de carnés puede afectar a 35.000 usuarios. En Barcelona, y también desde la aplicación estricta de la normativa vigente, se produce la retirada diaria de setenta permisos de conducir, con unas previsiones para este año en esa provincia de unos 25.000 permisos retirados. Entre el 26 de enero y el 4 de febrero pasados se retiraron en Barcelona un total de 698 permisos, cifra muy próxima a la que se produjo durante todo el año pasado.

En otras Comunidades Autónomas, las cosas siguen los mismos derroteros. En Aragón, por ejemplo, también ha comenzado a notarse la aplicación de la norma. En Zaragoza se producen cuatro suspensiones diarias, y en Huesca, donde el pasado año se produjeron sesenta y siete retiradas temporales, desde el pasado 21 de

enero se han contabilizado ya treinta suspensiones en firme y hay otros treinta y ocho expedientes pendientes de resolución.

La suspensión temporal del permiso de circulación está prevista en la Ley de Seguridad Vial para las faltas graves y muy graves. Entre las primeras figuran los casos de conducción temeraria o bajo el efecto de alcohol y/o drogas, omisión de socorro tras un siniestro, superación de los límites de velocidad, adelantamientos prohibidos, circulación en sentido contrario, paradas en lugares peligrosos, fallos por exceso o defecto en el alumbrado o circular con un vehículo que presente deficiencias técnicas o que no haya pasado la inspección preceptiva. También se quedarán sin carné los conductores que no respeten las preferencias de paso.

Para Miguel María Muñoz, esta nueva política viene condicionada porque antes de la entrada en vigor de la Ley «había una carencia absoluta de un instrumento sancionador. Ahora ya disponemos de él y hemos esperado lo suficiente para que ca-

lara entre los usuarios». También ha aclarado que ni los Ayuntamientos ni los Gobiernos Civiles tienen competencia sobre este asunto, «que sólo compete a las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Se ha hablado por ahí -comenta- de la posibilidad de aplazar en el tiempo la aplicación de la sanción, es decir, de la retirada del carné, ya que por motivos profesionales puede resultar muy duro y gravoso. No es una práctica que vayamos a ejecutar habitualmente. Pero estudiaremos esa posibilidad en casos muy aislados».

Otro de los aspectos controvertidos de esta medida es la retirada definitiva del carné, aspecto que «la Ley no permite», según comenta el director general de Tráfico. «Puede que uno de los reglamentos de desarrollo de la Ley lo recoja. O incluso que se establezca algún sistema de permiso de conducir con cupones como en otros países. Pero aún no hay nada. En cuanto a la retirada definitiva, los responsables de Tráfico sólo podemos, si acaso, establecer un mecanismo administrativo de revocación de ese permiso cuando



# CAMINANDO BAJO EL SOL...



## ...HASTA QUE LOS PIES AGUANTEN.

¿Vives tu aventura a fondo, descubres los amplios espacios naturales bajo el Sol y el horizonte?

¿Amas lo esencial, lo más importante para tu cuerpo y tus pies?

Camina hacia la leyenda de los auténticos PANAMA JACK genuinamente cómodos y resistentes... y te obsequiamos nuestra exclusiva gorra "Desert".



NATURAL  
BROWN & TAN

coincidan varias circunstancias flagrantes».

Respecto al conocido como «carné de conducir a prueba», se han manifestado en distintas ocasiones diferentes estamentos. Hace escasamente un par de semanas tanto la patronal de las entidades aseguradoras, Unespa, como la Unión Española de Consumidores y la Confederación Nacional de Autoescuelas solicitaban la implantación en nuestro país del sistema del carné a prueba, como medio clave para mejorar el alto índice de siniestralidad española. Según esos colectivos, con este método, que podría presentar diversas variantes, el aprendiz obtendría un carné provisional tras superar el examen de conducción y, durante un periodo de dos años, se vería sometido a un seguimiento de posibles infracciones. Pasado ese tiempo, el aspirante tendría que superar otro examen, esta vez definitivo, supervisado por la Dirección General de Tráfico.

En opinión de aseguradoras, consumidores y autoescuelas, este sistema influiría positivamente para incentivar la responsabilidad de los conductores noveles que, de acuerdo con los datos manejados por Unespa, registran un índice de siniestralidad en la conducción de un 400 por ciento superior a la media.

Desde la DGT se opina que existen problemas para elegir un sistema de vigilancia de la evolución del conductor durante el periodo de vigencia del carné provisional y que resultaría extremadamente dificultosa la evaluación de las infracciones cometidas por un conductor novel sin saber el número de horas de conducción o las circunstancias de las infracciones. Sería una labor de seguimiento muy difícil de realizar y, de poder hacerlo, se debería disponer de los recursos económicos suficientes. Es decir, la historia de siempre. O

Raúl R. Sáez

## RECURSOS CONTRA MULTAS

### EL CAMINO A SEGUIR

**H**ACE tan sólo un año, recurrir una multa de tráfico ante los Tribunales de Justicia habría parecido exagerado e insólito. Ahora, tras el fuerte incremento que han experimentado las sanciones con la nueva Ley de Seguridad Vial y con la amenaza de su aplicación más rigurosa, más de un conductor debe plantearse la necesidad de defenderse en un complejo proceso que, de alargarse, puede terminar incluso en el Tribunal Supremo.

En esta revista (ver MOTOR 16 núm. 346) ya nos hemos ocupado del tema. Pero en el momento actual conviene refrescar la memoria.

1.- La notificación de la multa puede ser en el acto o por correo certificado. En el primero de los casos conviene indicar al agente que incluya en el apartado de observaciones aquellas alegaciones que creamos oportunas a nuestro favor. Y no es necesario firmar la propuesta de multa. Si llega por correo certificado debemos cerciorarnos de que no hayan transcurrido más de dos meses desde que se cometió la infracción ya que, según el artículo 81 de la Ley, prescriben en ese plazo.

2.- En este punto hay dos opciones: pagar o redactar un pliego de descargo. En este último caso entramos en la fase de instrucción de los procedimientos a seguir ante los órganos administrativos correspondientes. Disponemos de quince días para alegar o pedir en el pliego pruebas que convengan a nuestra defensa. El escrito irá dirigido a la

Jefatura Provincial de Tráfico o Ayuntamiento correspondiente, órganos que darán traslado de las alegaciones al denunciante para que informe en un plazo de quince días. Una vez cumplido este paso, la Jefatura o Ayuntamiento puede abrir un periodo de prueba y calificar los hechos, siendo ellos quienes dicten la resolución que impone la multa (o la anula) en sentido estricto y que será notificada.

3.- Ante la imposición de la multa, hay otro procedimiento que es el recurso de alzada, que se interpondrá en el plazo de quince días ante el órgano superior jerárquico, que en el caso de Tráfico sería la DGT. En ese pliego hay que insistir en las alegaciones y pruebas antes presentadas. La valoración de este recurso tiene un plazo de tres meses, y si transcurrido ese tiempo no hay resolución expresa, se entiende, según la Ley, que el recurso ha sido desestimado.

4.- Una vez agotada la vía del procedimiento administrativo queda abierta la del procedimiento judicial, con la intervención necesaria de un abogado, que puede ser de oficio. La iniciación de esta vía comienza con el recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma en el plazo de dos meses. El proceso, a grandes rasgos, podría incluso terminar en el Tribunal Supremo. Para más detalle, remitimos al número de MOTOR 16 que ya se ha citado más arriba.





**TRADICIONAL**  
Los interiores del Virage conservan la tradición de la marca. Madera de nogal y cuero de alta calidad. Sólo falta algo más de espacio.



**EXQUISITO**  
El cuadro de instrumentos cuenta con todo lo necesario. La disposición de las marchas varía respecto a otros modelos.



ASTON MARTIN VIRAGE

# GENTLEMAN'S EXPRESS

El Aston Martin Virage puede ser catalogado como un coche de gran turismo en el noble y antiguo sentido de la palabra. Un trabajo de artesanos con el genio de un pura sangre.

**E**l Aston Martin Virage ha sido diseñado para combinar una alta velocidad de crucero con un control firme por parte del conductor. Avisámos a los nuevos propietarios que la respuesta del coche requiere un manejo decisivo. Hasta que el nuevo propietario se acostumbre a las altas prestaciones del coche, se sigue respetuosamente que sea conducido con sumo cuidado.

El fotógrafo leyó este extracto del «Manual de Conducción del Propietario» cuando abandonábamos la fábrica de Aston Martin de Newport Pagnell, a 60 millas al noroeste de Londres, sobre un coche que vale mucho más de lo que la mayoría de los británicos pagan por su casa. Bromeo sobre los seguros de vida y recordando al DB5 inmortalizado por James Bond, pensé si el Virage tendría un



sillón eyectable para salvar la vida de los pasajeros en situaciones límite.

El riesgo de que la teórica y desalentadora combinación entre potencia, peso y tamaño nos cogiera desprevenidos no era mi máxima preocupación. Lo primero que había que hacer era contestar a una pregunta: ¿Había merecido la pena esperar desde el DBS V8 a este nuevo Aston Martin?

Rememorar el pasado del Virage era menos importante que engranar las marchas y dirigirnos desde Newport Pagnell hacia la autopista M1. La caja de cambios de cinco velocidades ZF es una desafortunada herencia del, durante tanto tiempo, predecesor del Virage. La palanca es razonablemente precisa, pero lenta y suficientemente pesada como para un camión.

El traqueteo y castañeo recuerdan a la transmisión Fuller de 13 velocidades, que, aunque no es tan sonora, hace que la comparación sea muy apropiada.

Cuando se conduce el Virage con caja de cambios manual, pocas cosas importan más que recordar el modelo de la palanca. La gran mayoría de los fabricantes sitúan las primeras cuatro velocidades en forma de H, con la quinta a la derecha y hacia delante. El diseño utilizado por ZF pone la segunda, tercera, cuarta y quinta en la «H», mientras que la primera está a la izquierda y hacia abajo, al lado de la tercera. ¿La marcha atrás? Está donde esperas que esté la primera. El no recordar todo esto, especialmente cuando intentas hacer una salida deslumbrante, quemando neumáticos para disfrute de los mirones, puede ser muy engorroso y sobre todo tremendamente caro.

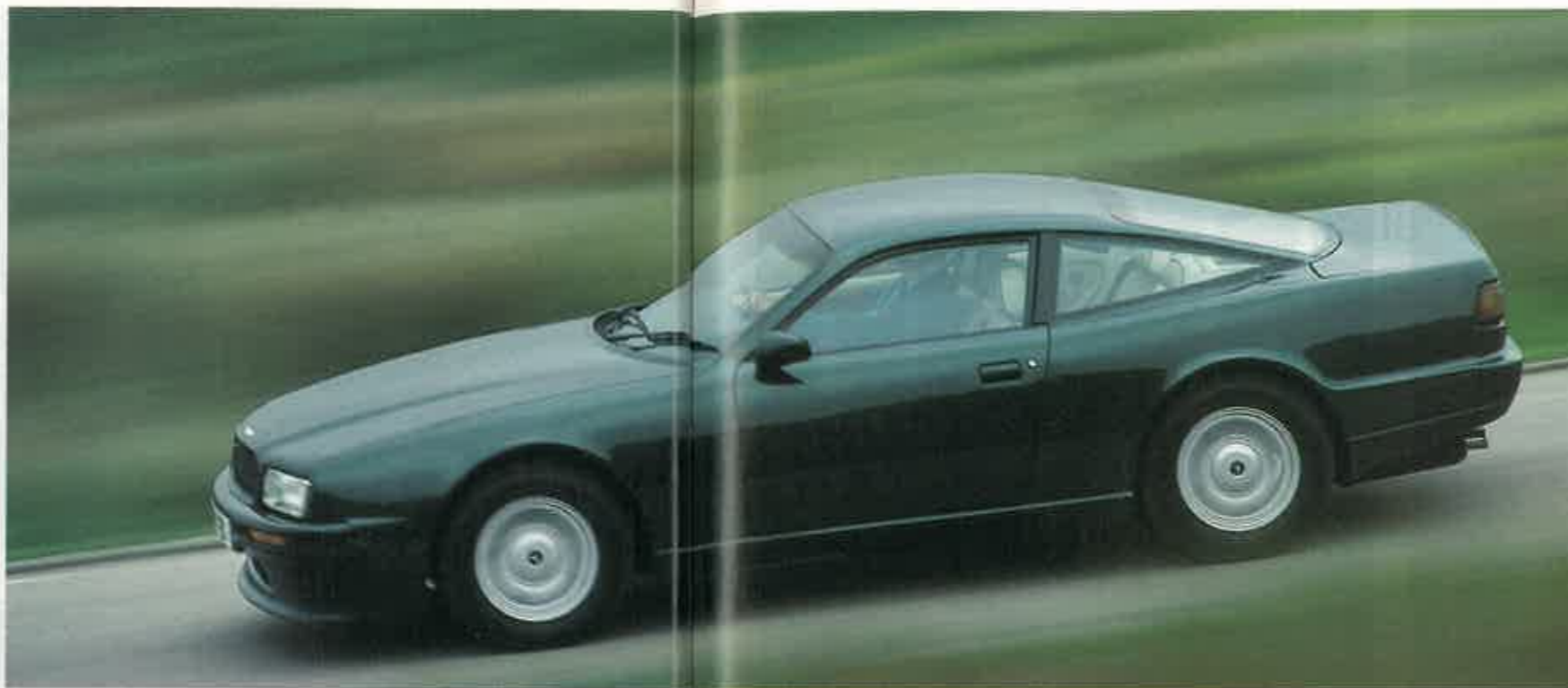
Los largos recorridos entre marchas son otra de las pegas de esta antigua caja, que sin embargo, es la única lo suficientemente robusta, para admitir sin pega alguna la potencia y el par del Aston Martin.

El motor que se utilizaba para propulsar a los símbolos de Newport Pagnell, desde 1969 hasta la llegada del Virage, se mostraba generalmente muy poco dispuesto a arrancar en caliente. Los leales propietarios solían bromear sobre ello leyendo «Guerra y Paz», mientras esperaban que se enfriase. El nuevo motor, que sólo mantiene de su predecesor el bloque de cilindros de aluminio fundido, arranca siempre al primer giro de la llave de contacto. La diferencia en este sentido hay que buscarla en el encendido. Aston Martin confió el diseño y desarrollo del motor a la firma americana Callaway Engineering. Weber Marelli, de Italia, contribuyó con la inyección de gasolina y otros sistemas para poder conseguir una potencia de

**ELEGANCIA**  
Las líneas del Virage son elegantes y discretas, justo lo que el incondicional de la marca británica exige. Sin embargo el espacio interior queda limitado a dos adultos y dos niños. En el maletero tampoco se encuentra demasiado espacio

**PODER**  
El motor V8 con una potencia de 310 caballos lanza las casi dos toneladas de coche a una velocidad máxima cercana a los 250 kilómetros por hora, permitiéndole además unas recuperaciones impresionantes.

**DE PELÍCULA**  
El Virage se desplaza por terrenos tortuosos más ágilmente de lo que se espera de él. Los neumáticos Turbospeed de 255/60 ZR 16 le proporcionan un agarre excepcional.



310 caballos y una cifra de par tan impresionante como los 48,4 mkg a 3.700 revoluciones por minuto.

En la futura versión Vantage se espera que el motor desarrolle una potencia cercana a los 450 caballos.

La media de consumo es muy alta durante mi tiempo de conducción. Pero unas facturas altas de combustible no deben preocupar teóricamente a aquellos afortunados que puedan gastarse 22.000.000 de pesetas en un supercoche. Por cierto, el Virage ha sido preparado para utilizar gasolina, sin plomo.

Apretar el acelerador a fondo desde el primer momento hace que el rugido del motor suene como un monstruo encerrado en una jaula de aluminio y acero. Este atractivo sonido, para el amante de los vehículos con carácter, revela también la habilidad del Virage en alcanzar los 100 kilómetros por hora en poco menos de 6 segundos, con un agarre excepcional que proviene de unos neumáticos Avon Turbospeed de 255/60 ZR16, el tiempo pasa rápidamente cuando juzgamos las características de los supercoches de hoy. La tracción trasera del Aston Martin Virage aventaja a la del Jaguar XJ-S, por ejemplo, pero no hay comparación con la de cohetes como el Ferrari Testarossa, el Lamborghini Countach o el Porsche 911 Turbo.

En condiciones normales, a diario, el mínimo ruido que produce la mecánica tiende a engañar y uno no puede imaginar la aceleración del Virage. En autopistas, donde el gran tamaño del Aston no es un impedimento, una mirada al velocímetro nos revela que la velocidad que estimábamos de 100 o 120 kilómetros por hora está cerca de 160 kilómetros por hora, a unas 3.000 revoluciones.

El V8 de 32 válvulas está en su mejor momento entre las 3.000 y las 5.500 revoluciones. Uno tras otro, los aspirantes a héroes que no pueden resistir pisarle los talones a esta clase de coches, aunque mantengan una velocidad de crucero de 160 kilómetros por hora, intentan adelantarlo. Cuando van con el acelerador pisado a fondo, el Virage flexiona sus músculos e incluso en la marcha más alta, acelera sin piedad perdiéndolos en el retrovisor.

La alta velocidad de crucero es lo mejor del Aston Martin Virage. La combinación en el motor entre potencia y refinamiento está emparejada con una suspensión que permite realizar una conducción muy cómoda. La decisión de inclinar la balanza en esta dirección tiene su explicación, ya que a una proporción importante de clientes de la marca inglesa



FICHA TECNICA	
VIRAGE	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	5.341
Arbol de levas	Doble en cabeza por bancada
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	310 CV (228 Kw)/6.000
Par máximo / r.p.m.	48,4 mkg (494 Nm)/3.700
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Cremallera asistida
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos ventilados/Discos
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Triángulos transversales
Trasera	Puente De Dion
<b>RUEDAS</b>	
Llantas (pulgadas)	Aleación ligera (8J X 16)
Neumáticos (del/tras)	255/60 ZR 16
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.920
Longitud/alto (mm)	4.770/1.855/1.320
Capacidad del depósito (l)	89
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad Máxima (km/h)	250
Consumo (l/100 km)	Entre 14 y 22



les gusta combinar las prestaciones con el más puro refinamiento.

Madera de nogal pulido, cuero Connolly y alfombras Wilton crean un ambiente que te hace sentir bien, seguro, cómodo y ligeramente superior. Lo único que desentona algo es el ordenador llamado Centro de Información del Vehículo.

Aunque es más largo y ancho que muchos espaciosos coches de cuatro puertas -y mucho más pesado- el Virage es un biplaza con dos plazas traseras adicionales para dos niños pequeños. Aparte de un compartimento para 5 cintas de cassette, lo cierto es que no hay espacio para muchas más cosas, como ejemplo decir que el manual de instrucciones del coche va guardado entre el asiento del conductor y el túnel de transmisión. El maletero, de reducidas dimensiones, nos puede poner en más de un aprieto con sólo cargar el equipaje para un fin de semana.

A pesar de su tamaño, el Virage se comporta bien en las carreteras estrechas, aquellas que tienen más curvas que rectas. La dirección asistida establece el equilibrio entre ligereza y precisión. La suspensión por su parte controla a la perfección la relación entre los neumáticos y el asfalto. De acuerdo, la parte de atrás puede terminar escapando hacia el exterior a un ritmo extremadamente alto, pero la transición hacia el derrape es absolutamente predecible y progresiva al menos en seco. Los frenos actúan con firmeza a pesar de



**RECONOCIBLE**  
El Virage es fácilmente reconocible, sus líneas conservan los rasgos clásicos de la marca.

la sorprendente ausencia del antibloqueo, aunque hay que ejercer demasiada presión sobre el pedal.

En resumen, el Virage es considerablemente más ágil de lo que se espera. El coche que llevará a Aston Martin al próximo siglo parece aceptablemente moderno, pero guarda las tradiciones de la marca.

Aquellos que esperan que el último Aston sea tan poderoso como el primer

Countach de Lamborghini deberán olvidar el Virage, así como aquellos que sueñan con un pura sangre realmente rápido saliendo de las puertas de Newport Pagnell. Pero la longitud de las listas de espera y las reacciones de los primeros propietarios, muestra que los leales creyentes de la marca están satisfechos. ○

Pat Cooper  
Fotos: Stop Press



## EL SISTEMA MAS SEGURO PARA COMPROBAR EL ESTADO TECNICO DE UN VEHICULO



**DIAGNOSIS EFICAZ:** Dividido en tres tipos para conocer perfectamente el estado de su vehículo:

- Diagnóstico del estado general o específico del vehículo.
- Aplicaciones - Adquisición de vehículos usados.
- Vehículos de tecnología avanzada.
- Diagnóstico antes de una revisión.
- Indicación de reparaciones a realizar - Comprobaciones durante las reparaciones. - Recomendaciones preventivas.
- Diagnóstico después de una reparación.
- Dudas sobre irregularidades. - Anomalías no resueltas.
- Evitar criterios subjetivos.



**PERITACION Y PRESUPUESTO:** Para la peritación de daños en vehículos disponemos de los equipos necesarios conectados con base de datos, que permiten valorar adecuadamente los daños ocasionados.

El usuario podrá solicitar orientación presupuestaria aproximada sobre el coste de las reparaciones.



**VALORACION DE FACTURAS SOBRE REPARACIONES EFECTUADAS:** El CDV podrá valorar la factura recibida por el usuario tras una reparación, para comprobar que la misma se ajusta a la realidad del trabajo cometido sobre el vehículo en cuestión: Precio de las piezas repuestas, materiales utilizados, mano de obra, etc...



**VERIFICACION:** Con un control riguroso y científico, realizado con la tecnología mas avanzada, se verificará que el vehículo reparado lo ha sido de la forma correcta y que las piezas aplicadas al mismo, si se diese el caso, son oficiales, de primera mano y adecuadas al modelo de vehículo tratado.



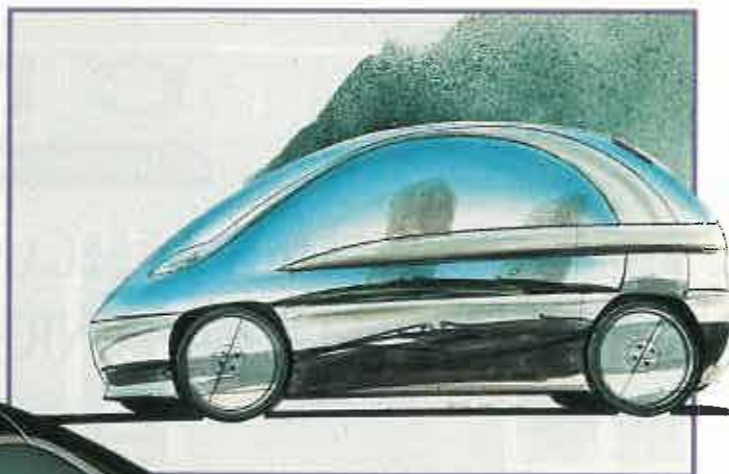
SEPIVA

GENERALITAT VALENCIANA  
CONSELLERIA D'INDUSTRIA, COMERC I TURISME

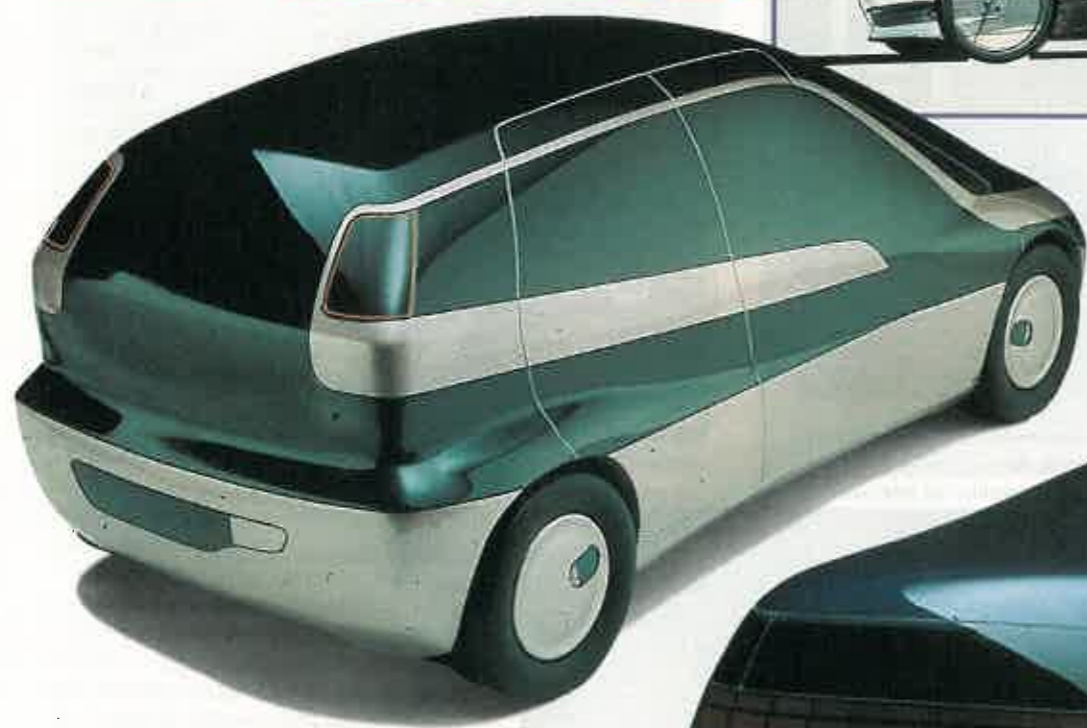


EL DISEÑO  
DA UN PASO ADELANTE

# COCHES DE CRISTAL



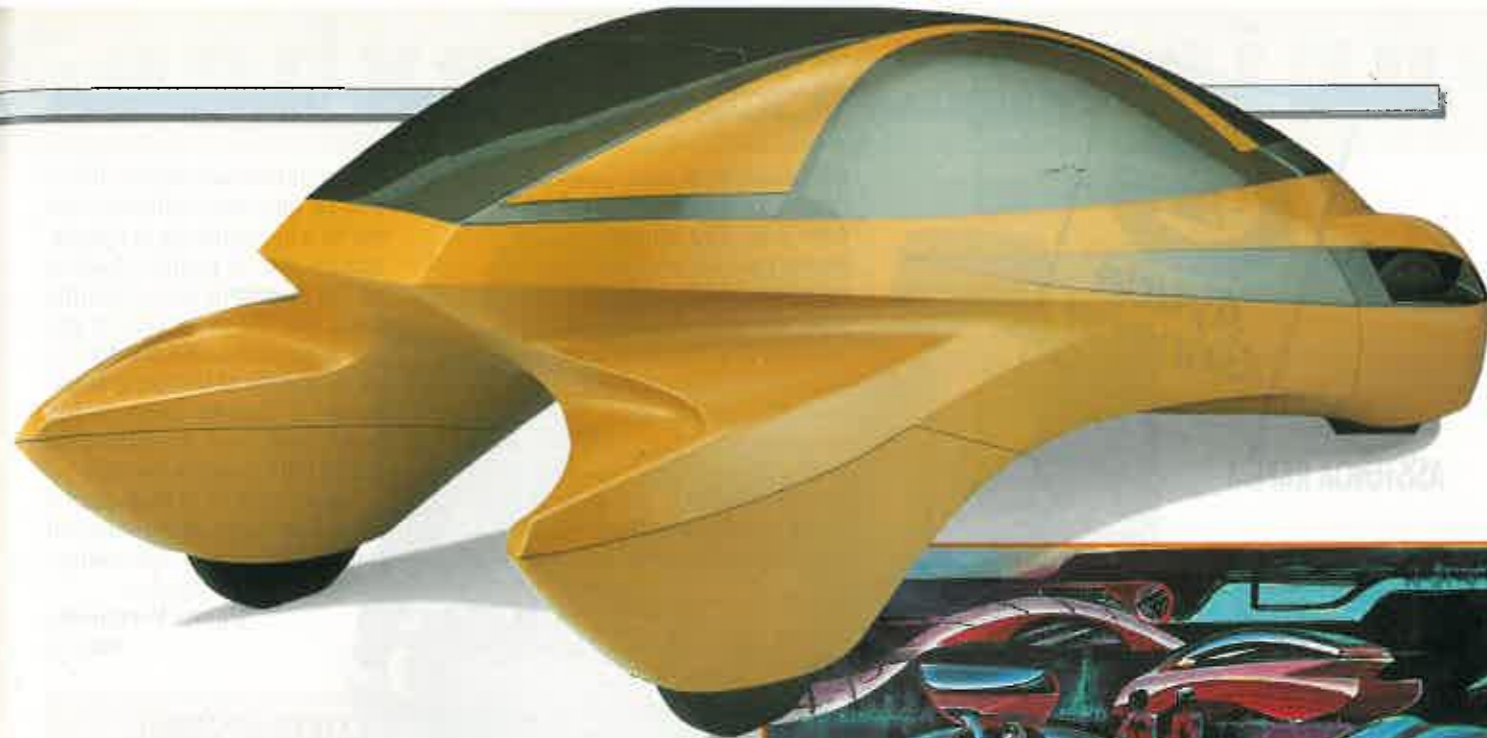
**ESTRUCTURA DE VIDRIO**  
El coche de ciudad combina en su estructura el acero con un vidrio especial. Del boceto inicial a la maqueta de tamaño real, el prototipo ha ganado en amplitud.



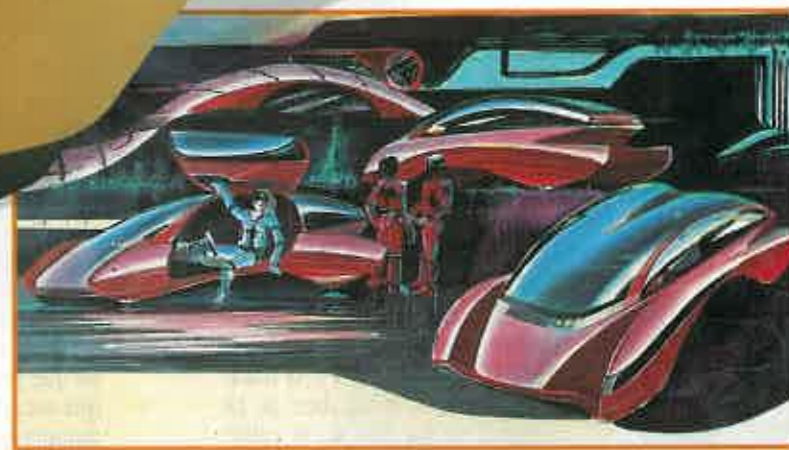
La aplicación del vidrio llevada hasta sus últimas consecuencias en el diseño del automóvil, ha sido el reto de un grupo de alumnos del Art Center College. Un taxi, un coche de ciudad y un deportivo, han sido el resultado.

La empresa francesa del vidrio Saint Gobain ha patrocinado el trabajo de un grupo de estudiantes de diseño, unos jóvenes de diversas nacionalidades, que estudian en el centro más importante de Europa, el Art Center College of Design. De ahí han salido los principales diseñadores que hoy dan vida a los coches de producción de las grandes marcas.

Este trabajo tenía como tema un objetivo muy concreto: la utilización del vidrio en el diseño automovilístico. Así es como se han creado tres prototipos de vocación



**DEPORTIVO DE BOLSILLO**  
El menos convencional de los diseños utiliza el cristal del techo y del parabrisas como una base, por la que pasan conductos del equipo eléctrico.



**¡TAXI!**  
El taxi del Art Center ofrece la mejor visibilidad a su conductor, que se ayuda incluso de una videocámara para las maniobras de aparcamiento.

tan diversa como los aquí presentados.

Los autores han empleado el vidrio no sólo para lograr un máximo de luminosidad y espacio interior, sino también como componente adicional de la estructura o como vehículo para la aplicación de nuevas tecnologías. El cristal líquido, por ejemplo, se ha utilizado para un cuadro de instrumentos, igual que para un techo solar fotocromático, que se oscurece según la intensidad de la luz exterior. A nivel estructural, la combinación mediante un proceso de sellado del acero y de un vidrio de especiales características, ha incrementado la rigidez del conjunto.

Paneles solares como fuente de energía

adicional, prismas o videocámaras para mejorar la visibilidad, parabrisas o techos solares con el conjunto de cables del equipo eléctrico que pasan inadvertidos, etc. son algunos otros detalles de estos modelos.

«Habíamos subestimado la habilidad de los estudiantes para aportar nuevas soluciones en la aplicación del vidrio». Alfred Rollinger, director de marketing de Saint Gobain, se expresaba con estas palabras, una vez conocidos los resultados.

Los prototipos de los estudiantes del Art Center College, cumplen con las regulaciones internacionales sobre seguridad. Son proyectos viables, no meras fantasías, que podrían llevarse a la práctica antes de que finalizara este siglo. ○

A. M. C.





### ASISTENCIA RAPIDA

**C**OMO me parece que las cosas buenas también hay que decirlas, quiero felicitar con esta carta a los responsables de Ayuda General del Automóvil por el buen funcionamiento de su servicio de asistencia.

Soy socio de esta entidad desde hace tres años y nunca había tenido necesidad de utilizar sus servicios en mi R-11 Turbo que ahora contabiliza 80.000 kilómetros. Pero hace unas semanas, a las diez de la mañana, se me rompió el cable del embrague. Avisé a Ayuda General del Automóvil, dónde

me atendieron muy correctamente, tomaron nota de mi teléfono y en diez minutos me llamaron para decirme que iban en mi ayuda con el repuesto requerido. En diez minutos más se presentó un equipo de asistencia, con un equipadísimo coche taller. El mecánico me resolvió la avería y pude emprender el viaje que tenía previsto. Vaya a través de su sección de cartas mi personal «semáforo verde» para Ayuda General del Automóvil.

A. M.  
Madrid

### SANTOS PARADORES

**D**URANTE la Semana Santa decidí utilizar mi vehículo y desplazarme a Granada. Cuál sería mi sorpresa cuando observé que pese al numeroso tráfico que recorría la carretera de Andalucía un gran número de camiones contribuía a que las retenciones fuesen aún mayores.

Pero no termina aquí la historia, ya que otro elemento que me ha sorprendido es la «preparación» que he podido observar en los miembros de la Guardia Civil. En Bailén, y con un parón importante, la Guardia Civil se pasaba el tiempo gesticulando y dando paso a los conductores sin percatarse de que el tráfico estaba parado.

Yo creo que si se dedicasen a otras funciones la circulación funcionaría mejor y los conductores irían más relajados.

Daniel Fernández  
Madrid

### CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 95.

# Goodyear lo consigue



## Silencio, se rueda.

## Goodyear Eagle NCT-2



Al fin una cubierta silenciosa. Eagle NCT-2 no sólo ofrece seguridad a toda prueba. Con Eagle NCT-2 disfrutará el sonido del silencio, porque la variación bidimensional de sus tacos, más pequeños y flexibles, elimina la resonancia y aumenta el confort de marcha. Con Eagle NCT-2 se rueda en silencio, con toda seguridad, porque gracias al aumento de su rigidez transversal, se obtiene una respuesta al volante de lo más precisa, tanto en seco como en mojado. Todo es posible con Goodyear. Ruede con Eagle NCT-2 y hasta oirá el CRI CRI de los grillos.

MCCANN

### CRITICA DE TIENDAS

FUSMOVIL S.L

## BUEN NIVEL

**F**USMOVIL, concesionario oficial de Seat en la provincia de Valencia desde 1976 ha inaugurado hace pocos días unas nuevas instalaciones que se caracterizan por la amplitud y perfecta distribución de todas sus secciones.

El nuevo concesionario, del



que es responsable Antonio Fuster, responde a las líneas que están predominando en este tipo de negocios, es decir conseguir que el cliente disfrute en cada caso de una atención personal-

izada que le permita acceder al coche más apropiado para sus necesidades.

La exposición disfruta de una perfecta colocación así como de una visibilidad ideal que permite observar todos los modelos que se muestran en su interior. Las ventas están cubiertas con un

● **Exposición:** Disfruta de una superficie de 600 metros cuadrados en los que tienen cabida todos los modelos que comercializa Seat.

● **Usados:** También dispone de 600 metros cuadrados. Todos los modelos que comercializa esta sección están perfectamente revisados.

● **Talleres:** La superficie de los servicios técnicos de Fusmóvil es de 2.600 metros cuadrados. Estos talleres están perfectamente atendidos y cuentan con todo el material técnico para poder solventar cualquier avería en poco tiempo.

● **Almacén y Recambios:** Con 2.000 metros tienen capacidad para un amplio abanico de recambios, lo que permite reponer la pieza dañada prácticamente en el acto.

● **Seguros y Financiaciones:** En Fusmóvil prestan una especial atención a este tema, dejando libertad de elección a los clientes en ambas materias.

● **Dirección:** Fusmóvil se encuentra en la calle Constitución del polígono industrial «El Barranquet» de Manises.

Gonzalo Serrano

**Puntuaciones:**  
exposición: 8  
vendedores: 8  
taller: 8,5  
usados: 7,5  
financiaciones: 8







**BIKE COMPANY  
MOTOS A LO GRANDE**

**D**ESDE hace unos meses Madrid cuenta con una nueva tienda dedicada al mundo de las motocicletas, un amplio y bien comunicado establecimiento cuyo nombre es Bike Company. El local situado en la calle O'Donnell número 7, cuenta con las últimas novedades tanto de carretera como de Trail o scooters. También se encuentra todo lo relacionado con el mundillo: guantes, gafas, cascos, aceite, etcétera.

**PRIMAVERA CHARRO**

**L**A firma de moda Charro ha presentado ya su colección de primavera-verano para este año 91. Para su creación los diseñadores de la firma se han inspirado en motivos, colores y sensaciones de Méjico.

Los estampados están basados en la flora mejicana: camisetas, chandals, chalecos, minifaldas y pantalones cortos.

Destacar los clásicos jeans de cinco bolsillos con nuevas formas y tejidos: nuevos diseños con cuero y ante que se mezclan con la lona y los bordados.



**TOSHACK CON ROVER**

**J**OHAN B. Toshack, en la actualidad manager general de la Real Sociedad de San Sebastián, equipo en el que ya fue entrenador con gran éxito, acaba de adquirir un Rover 820 Si en el concesionario de la marca en la capital guipuzcoana.

El modelo escogido por el entrenador galés se encuentra situado en la parte más alta de la gama Rover. Está animado por el motor de 2,0 litros que rinde 140 CV de potencia. El equipamiento es muy completo, con climatizador automático de temperatura y ABS.

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

- Austin Montego 2.0 EFL, año 88.
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW 2-1, tres meses uso.
- BMW 735-1, Full, 23.000.
- BMW 730-1, año 87.
- BMW M-3, 42.000 km.
- BMW 520-1, 22.000 km.
- BMW 633, 92.000 km.
- BMW M-5, año 88.
- BMW 535-1, año 89.
- Citroën AX 11 RE, 25.000 km.
- Citroën AX RD, año 90.
- Citroën CX GTI 2.5, año 84.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Ford XR3-1, 67.000 km.
- Ford Scorpio 2.8-1 4 x 4.
- Ford XR-2, año 86.
- Fiat Uno 45, 48.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Mercedes 300 CE Full Equipo.
- Mercedes 300-E, año 88.
- Opel Kadett GSI 16V, año 90.
- Opel Kadett 1.6 4p., 19.000 km.
- Peugeot 205 GR, 22.000 km.
- Peugeot 505 GTI Turbo, 63.000 km.
- Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
- Renault R-11 Turbo, 58.000 km.
- Renault R-21 TXE, año 89.
- Renault Málaga Inyección, ocho meses uso.
- Seat Ibiza SXI, 24.000 km.
- Seat Ibiza Junior, 38.000 km.
- Volkswagen Golf GTI, 38.000 km.
- Volkswagen Polo Classic, año 88.
- 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**

**OPEL** Corsa TR 4 puertas MH. (91) 570 83 82.  
**TERRANO** 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas disponibles en Tecnipauto S.L., C/ Rioja, 4. Pamplona. Telf.: (948) 26 27 62.  
**ALPINE** V6, año 86, 2.400.000 ptas. Telf.: (977) 23 60 27 / 23 07 01. Tarragona.  
**NISSAN** Prairie, 7 plazas Terrano 2.7 TD máxima 3.0 V6 SX, 200 disponibles en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona.  
**KARTING** Lo tenemos todo, somos especialistas. Telf.: (93) 692 18 24.  
**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Telf.: (968) 61 21 26. Oficina fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.  
**PORSCHE** 911 E Targa, año 1969, blanco, 2.0 cc, 130 CV, ITV, 1.600.000 ptas. Javier. 858 94 71. Comidas.  
**COUPE** Mercedes 250 CE, impecable, 1.190.000, cuero, llantas. 331 48 48.  
**VENDO** Porsche 944 S, techo solar eléctrico, anti-niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año 85, precio convenir. 896 04 85 de 9 h. a 11 h. Gabriel.  
**RENAULT** 11 TSE 5 velocidades, 575.000. (91) 570 11 18.  
**PORSCHE** 944 S, año 1987, rojo, 60.000 km, motor: 16.000 km, muchos extras. (968) 13 53 88.  
**BUICK** Regal Limited, año 80, 750.000. Telf.: (96) 577 17 17. A-6141-BW. Particular.  
**FORD** Escort Guia 1.6 475.000, techo solar. 570 10 96.  
**PORSCHE** 928 S4, 30.000 km, motor estrenar, 1 año garantía. Full, 9.000.000. (948) 31 84 05 / 55 38 03.

**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

**PORSCHE** 944, rojo, 83, B-IT, particular, perfecto estado. (93) 313 02 62.  
**CARAVANA** 4 plazas, 125.000. (93) 849 40 97.  
**BMW** 318 i, perfecto estado, 1.200.000. (948) 31 84 05 / 55 38 03.  
**300E** Antracita, tapicería beige, suspensión, gas regulable Koni, llantas Bra-bus 8 x 16, perfecto full, para conocedor. (948) 31 84 05 / 55 38 03. Ultimo precio 3.000.000.  
**CUATRO** llantas de aleación, neumáticos 205/50 para BMW, Ford, Opel, Volkswagen. Fax: (968) 16 00 31.

**Motor 16**  
Suscribase a Motor 16

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

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

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

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

**MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD**

Por el precio de 13.520 ptas. ¡eseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficio del 20% de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

D \_\_\_\_\_ Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tfno. \_\_\_\_\_

Precio suscripción Motor 16

España	13 520	Portugal	14 378 ptas	América	21 216
		Europa	16 848 ptas	Resto del mundo	24 856

**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



**Valderribas Motor S. A.**  
 C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid  
**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**  
**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**  
 FINANCIACION VW CREDIT  
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**Alfa Romeo**  
 AUTO PEREZ 41 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 89-690 621

**AUTOMASER**  
 Furgoneta Chevrolet GMC Safari, A/A, 89 2.500.000  
 Ford Sierra XR4i, 84 1.100.000  
 Alfa Romeo 75 2.5 V6, 87 1.100.000  
 Alfa Romeo GTV, 2.5 V6 A/A, 84 950.000  
 Mercedes 280 GE 1.000.000  
 Seat Ibiza SXI, 88 875.000  
 Citroën CX 25 TRD Turbo 2 A/A, 88 1.500.000  
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana  
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

**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

**JAGUAR MK2** de 1967 se vende, buen estado, 2.500.000 ptas. (956) 515003.  
**AUDI 100 CD 5E**, Full Equipe, 550.000. (91) 570 15 15.  
**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. Telf.: (918) 22 98 50. Horas de oficina y telf.: (91) 519 05 21. Noches.  
**MERCEDES 280 S**, ABS, cuero, A-BK, procede import. (988) 53 16 84. Horas trabajo. Zamora.

**F. TOME, S. A.** Renault 11 TSE, año 83, garantía 6 meses. 500.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.  
**F. TOME, S. A.** Ibiza 1.5 GLX, año 88, garantía 12 meses. 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**F. TOME, S. A.** Ford Fiesta 1.4, año 87, garantía 12 meses. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.  
**F. TOME, S. A.** Renault 9 GTL, año 87, garantía 12 meses. 625.000 ptas. 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.  
**MERCEDES 500 SE**, año 85, estado general como nuevo, precio interesante a convenir según condiciones. Telf.: (985) 55 04 16.  
**BMW 325 i** Cabrio, precioso, negro metalizado, beige cuero, ABS, servodirección, cierre metalizado, lavafaros, suspensión M3, estéreo Clarion extraíble, llantas, alarma, 63.000 km, incluye libro de mantenimiento, motivo cambio de residencia, precio 3.500.000. Telf.: (976) 21 52 61 / 53 61 17.  
**ALFA Romeo GTV 2.0** 130 CV, deportivo, cou-

**F. Tomé**  
 Concesionario  
  
**«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»**  
 GARANTIA TOTAL ESCRITA  
 Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

**SE VENDE REMOLQUE PORTACOCHES PLATAFORMA HIDRAULICA**  
 TEL.: 269 82 31

**VENDO PORSCHE 944 S**  
 Techo solar eléctrico, antiniebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año 85, precio convenir. 896 04 85 de 9 h. a 11 h. Gabriel.

**F. TOME, S. A.** Renault 11 TXE A.A., 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.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Santana, año 84. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**NO HABLES HASTA QUE NO TENGAS ALGO QUE DECIR**  
 Distribuidor oficial de **NEC**  
  
**Móvil NEC**  
 Dimensiones y peso:  
 Transceptor: 230 x 160 x 29 mm. 1,4 kg.  
 Microteléfono: 75 x 234 x 35 mm. 270 gr.  
 No transportable con batería: 178 x 285 x 64 mm. 1,6 kg.  
 Número de canales: 1326  
 Duración máxima del 1.º canal: 70 minutos en conversación, 16 horas en stand-by  
**P.V.P. 172.000 (+ IVA)**  
**INSTALACION INCLUIDA**  
 radio automovil s.a.  
 HI FI CAR STEREO  
 Calle de Arce, 14. Telf. 431 83 15/86 y 431 54 74. Fax: 577 53 16, 28004 Madrid  
 Madrid: Valdeés, 28. Telfs.: 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Getafe

**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**  
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpto. Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**  
  
**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL**  
 INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

pe, aire acondicionado, negro metalizado, matrícula Z-N. Telf.: (93) 803 36 55. 500.000 ptas.  
**VENDO** Porsche 930, 4.300.000 ptas. (977) 81 05 05. Llamar tarde.  
**SIERRA** Cosworth impecable, B-KG, 30.000 km, aire, urge. 2.300.000. Sr. Pedro. Telf.: (93) 322 08 14.  
**FURGON** americano Dodge automático, Hi-Fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW, urge. 2.100.000. Sr. Antonio. Telf.: (93) 322 03 73.  
**BMW 633 CSI**, año 82, cuero, aire, llantas. 549 64 71.

**NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900**  
 - NO LIMITE SU NEGOCIO AL DESPACHO, Y  
 - OPERE DESDE CUALQUIER LUGAR  
 - CUANDO VD. COMIENZA UNA GESTION, OTROS YA LA HAN TERMINADO

Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo  
 ● SIN INSTALACION  
 ● SIN INTERFERENCIAS  
 ● LINEA INMEDIATA  
**DESDE 191.000 PTAS. SIN IVA**  
  
**INSTAL AUTO**  
 Kits Manos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line 450.  
 Miguel Aracil 66 P. de Gracia n.º 7, 4.º 1.º  
 Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 35 35/36 76  
 Fax: 373 84 56 Fax: 318 34 23  
 28035 Madrid 08007 Barcelona  
**DISTRIBUIDORES OFICIALES** Hot Line

**J.P. 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 2.0 i Twis Spark	88	Mercedes 300 SE A/A, muchos extras, 2 970 000 ptas	86
BMW 325 i 4 p A/A, 25 000 km, 2 275 000 ptas	87	Mercedes 300 TE Full, 3 700 000 ptas	88
Citroen BX GTI 16 V A/A, ABS, 1 575 000 ptas	88	MG Metro Turbo, 490 000 ptas	85
Citroen Athena 19 A/A, 1 190 000 ptas	90	Renault R5 GT Turbo (impecable)	
Citroen C15 Diesel Mixta, 690 000 ptas	89	Renault R25 TXE A/A, 1 200 000 ptas	Dic 87
Citroen AX GT 3 p. elev. llantas, 875 000 ptas	89	Nissan Sunny 4x4, 900 000 ptas	88
Citroen AX GT 4 p. elev. llantas, 890 000 ptas	89	Opel Kadett 1 6 4 p., 750 000 ptas	
Fiat Regata 70 S, (baratísimo)	88	Opel Kadett Turbo Diesel, 690 000 ptas	86
Ford Fiesta XR2	87	Opel Kadett GSI 2 0 i 16 V., 1 690 000 ptas	Dic 89
Ford Escort XR 3 i cabrio, 29 000 km, 1 490 000 ptas	87	Peugeot 205 XR, 620 000 ptas	87
Ford Escort 1 6 Ghia, llantas, techo, 525 000 ptas	85	Peugeot 309 SR, A/A, 975 000 ptas	88
Mercedes Benz 190 E A.A. Elev., 1 750 000 ptas	85	Porsche 944 S Full, a estrenar, 6 700 000 ptas	
Mercedes Benz 260 E, clima, llantas, 2 790 000 ptas	88	Volkswagen Golf GTI 16 V, 1 525 000 ptas	88
Mercedes 300 E autom., A/A, extras, 2 975 000 ptas	87		

**OFERTA DE LA SEMANA**  
 Audi 100 2 2 Avant, año 88, 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 plazas turísticas)

**¡ANUNCIENSE HOY!**  
**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
 Hermanos García Noblejas, 39 Madrid-28037  
 ENVIENOS 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 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69  
 Junto con el cupón envienos el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de  
 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 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 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.
- Intelectualmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioleta.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar las ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitando turbulencias y ruido.
- 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 S. A.

**DE TOMASO** Pantera, rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Telf.: (93) 322 03 37.  
**CITROËN** Visa GTI 115 CV, 58.000 km, NA-T, muy bueno, extras, 950.000 ptas. Telf.: (943) 88 68 91.  
**SEAT** Ibiza 1.2, MHz, siempre en garaje, 50.000 km, llamar noches. Telf.: 464 20 09.  
**SUPERCINCO** GT Turbo, 86, gran ocasión, perfecto estado, siempre en garaje, 850.000 ptas. (96) 514 06 83. Noches.  
**VOLVO** 264 GLE, cuero, A.A., año 88. 549 57 88.  
**MONTEGO** 2.0 EFI, año 88. 549 64 71.

**PORSCHE** 944 Turbo, cuero, A.A., 42.000 km. 549 64 71.  
**AUDI** 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. 549 57 88.  
**RENAULT** R-11 Turbo, año 86, muy cuidado. 549 57 88.  
**AUTOMATICO** Scorpio 2.9i, Full Equipo, 62.000 km. 549 64 71.  
**MALAGA** Inyección, siete meses uso, negro. 549 57 88.  
**CITROËN** XM V6, año 86. 549 64 71.  
**LANCIA** Thema V6, año 86. 549 57 88.  
**MERCEDES** 190-E 5V, 56.000 km. 549 64 71.  
**NISSAN** Prairie 7 plazas, Terrano 2.7 TD Máxima

3.0 V6 SX 200 disponibles en Tecnipauto. 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 / 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.  
**PORSCHE** 911 E Targa, año 1969, blanco 20 cc. 130 CV I.T.V. 1.600.000 ptas. Javier. 858 94 71. Comidas.

**OPEL** Corsa TR 4 puertas, M-HK. (91) 570 83 82.  
**TERRANO** 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.  
**KARTING** lo tenemos todo. Somos especialistas. Tel. (93) 692 18 24.  
**JAGUAR** XJS 3.6 coupé, año 90, nuevo, particular. 5.500.000. Tel. (91) 250 13 48. Noches.  
**FORD** Escort Ghia 1.6. 475.000. Techo solar. 570 10 96.  
**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos,

direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.  
**RENAULT** 11 TSE 5 velocidades. 575.000. (91) 570 11 18.  
**PARTICULAR** vende Nissan Patrol corto en perfecto estado, todos los extras. Precio verlo para convenir. Tel. (967) 18 04 89. Noches.  
**COUPE** Mercedes 250 CE impecable. 1.190.000. Cuero, llantas. 331 48 48.  
**CHEVROLET** Montecarlo coupé, aire. Azcona, 62.

## 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 OASION 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

# DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevallas eléctrico ✓ 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  
4x4  
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 Ibiza 5 velocidades	87	31.000	480.000	Opel Omega 2.0 I.A.A.	90	21.000	2.150.000
Seat Ibiza 12 GLX	87	35.000	675.000	Opel Senator 3.0 Full Equip	89	31.000	2.850.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5 puertas	88	27.000	725.000	Peugeot 205 Junior	89	13.000	825.000
Seat Ibiza 1.5 Inyección	89	17.000	990.000	Peugeot 205 XR	89	1.000	1.150.000
Fiat Uno 45 5 puertas	89	15.000	780.000	Peugeot 205 Lascote A.A.	87	40.000	875.000
Fiat Uno 45 S	90	11.000	840.000	Peugeot 309 GTI A.A.	87	38.000	1.375.000
Fiat Uno Turbo I.E.	90	5.000	1.325.000	Peugeot 309 GLD	90	15.000	1.250.000
Fiat Tipo Turbo Diesel O.A.	89	47.000	1.495.000	Peugeot 309 SR D.A.	90	12.000	1.325.000
Lancia Thema Turbo I.E. Full Equip ABS	87	53.000	1.750.000	Peugeot 405 SRI A.A.	89	37.000	1.925.000
Lancia Y 10 Fta	89	12.000	745.000	MG Metro 1.3	89	25.000	740.000
Renault 11 GT	85	56.000	495.000	Citroën AX Challenger 5 vel.	90	15.000	855.000
Renault 19 GT	89	20.000	1.100.000	Citroën AX 14 TRS 5 puertas	90	15.000	1.150.000
Renault 19 TSE	91	3.000	1.375.000	Citroën AX GT	91	12.000	1.150.000
Renault 19 GTX	89	17.000	1.225.000	Ford Fiesta 1.1 Turbo	88	25.000	725.000
Renault 19 TSE Charnade A.A.	90	16.000	1.475.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	31.000	725.000
Renault 21 TXE A.A.	88	38.000	1.390.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	15.000	1.050.000
Renault 21 GT 5 puertas A.A.	89	32.000	1.350.000	Ford Fiesta XR2i	90	7.000	1.150.000
Renault 21 GT 5 puertas Manager A.A.	89	32.000	1.350.000	Ford Fiesta XR2	90	12.000	1.375.000
Renault 25 GTX Cabrio A.A.	87	40.000	1.250.000	Ford Fiesta XR2i Turbo	85	50.000	725.000
Renault Frigo GTX A.A.	84	57.000	675.000	Ford Escort 1.4 Automático	90	10.000	1.490.000
Opel Corsa 1.2 Desapontable	90	17.000	545.000	Ford Escort 1.6 GT	90	7.000	1.250.000
Opel Corsa 1.2 S	89	26.000	745.000	Ford Escort XR3i Cabriolet	89	15.000	1.050.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 puertas	88	17.000	780.000	Ford Escort 1.8 Diesel Ghia	90	20.000	1.350.000
Opel Kadett 1.6 GLS	89	19.000	1.125.000	Ford Orion 1.6 Diesel Turbo Ghia	90	17.000	1.330.000
Opel Kadett GSI 1.8 I.A.A.	86	43.000	1.225.000	Ford Orion 1.6 Ghia I.A.A. Equipo RS	89	32.000	1.425.000

**CLASICO** deportivo Lancia Fluvia coupé 1.3S. Perfecto estado. Llamar noches (922) 63 13 83.  
**AUDI** 100 CD 5 E Full Equipe 550.000. 570 15 15.  
**VENDO** Porsche 944S, techo solar eléctrico, anti-niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año



Mercedes 350 SLC Deportivo. Todos los extras, impecable, pasada ITV, particular a particular, 1.800.000 ptas. Admitida coche pequeño como parte de pago. Tel: 733 33 11.

85. Precio a convenir. 896 04 85 de 9 h. a 11 h. Gabriel.  
**PORSCHE** 944S, techo solar eléctrico, anti-niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año 85. Precio a convenir. 896 04 85 de 9 h. a 11 h. Gabriel.

**HONDA** Prelude 16 V. Unico dueño MHU, cambio automático. (91) 522 45 71.

**PORSCHE** 944S, año 1987, rojo, 60.000 km, motor: 16.000 km, muchos extras. (968) 13 53 88.

**PEUGEOT** 205 GTI M-KV, 9.000 km, aire, 1.550.000, admito cambio. Azcona, 62.

**PORSCHE** 944 rojo, 83. B-IT, particular, perfecto estado. (93) 313 02 62.  
**CARAVANA** 4 plazas. 125.000. (93) 849 40 97.

**PEUGEOT** 205 Rallye M-KJ. 17.000 km, preparado, extras. 950.000 ptas. Tel. 699 09 95.

**RENAULT** 25 GTX, M-HZ, siniestrado. 65.000 km, todo nuevo. (967) 15 01 45.

**BMW** 750i AL. Full Equipe, año 89, gris. Tel. 447 00 78.

**PARTICULAR** vende Porsche 944 turbo, impecable, full equipo, año 1987, última matrícula M-LS, precio 4.800.000 ptas. Tel. 408 16 79.

## CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 19 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Mora Echarria Carpas  
Martinez Peñacoba



UNA OCAION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ABERTY CARROS  
Y EXHIBICIONES

**BMW** 318 I, perfecto estado, 1.200.000. (948) 31 84 05 / 55 38 03.

**PORSCHE** 928 S4, 30.000 km, motor estrenar, 1 año garantía, full, 9.000.000. (948) 31 84 05 / 55 38 03.

**300 E** antracita, tapicería beige, suspensión gas regulable Koni, llantas Brabus 8x16, perfecto, full, para conocedor. (948) 31 84 05 / 55 38 03, último precio 3.000.000.

**CUATRO** llantas de aleación, neumáticos 205/50, para BMW, Ford, Opel, Volkswagen. Fax (968) 16 00 31.

**MERCEDES** 230 E, español, aire, automático, 50.000 km, libro revisión,

muchos extras, admitimos cambio. 2.750.000 ptas. Azcona, 62.

**BMW** M-6. Azcona, 62.  
**VW** Escarabajo cabrio, nuevo de todo, motor, cambio, etc., carrocería impecable. 1.350.000. Azcona, 62.

**MERCEDES** 500 SE vendido excelente estado, precio y condiciones a negociar. Tel. (98) 555 04 16. 31 84 05 / 55 38 03, último se vende. Buen estado. 2.500.000 ptas. (956) 51 50 03.

**VENDO** Porsche 930. 4.300.000. (977) 81 05 05, llamar tardes.

**ESCARABAJO** 1967 impecable estado. Azcona, 62.

## Motor Retiro

Nuevo Polo nunca te bajarás de él



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

# 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



## 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 PRIMERA.....	15.100	VW POLO.....	17.900
MERCEDES 190.....	17.200	VOLVO 460.....	24.600
MERCEDES W124.....	16.900	MITSUB. MONTERO..	15.900

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

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



### DISTRIBUYEN:

DITESSA	ALICANTE	Tel: 96 584 36 11	SEI AUTO S.A.	BARCELONA	Tel: 93 41 05 95
LAMINAUTO SPORT	MADRID SUR	Tel: 91 542 18 37	KINJ	VALENCIA	Tel: 94 620 01 59
TECSEER	QUISINDIA	Tel: 942 46 05 23	AUTOSCRATCH	BALEARES	Tel: 971 46 00 00
BUROS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel: 93 426 34 11	ALBA COTRINCO S.A.	ARAGON	Tel: 976 22 52 56
PARTES ACCESORIOS	MADRID NORTE	Tel: 91 830 77 87	APRETO S.A.	CASTILLA	Tel: 985 28 30 00
GRAELM	DEL ANGIJALUCIA	Tel: 956 30 36 08	AUTO-RECARBOS S.A.	VALLADOLID	Tel: 983 39 30 34
ESCARTE S.A.	VALENCIA	Tel: 96 274 44 41	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel: 942 37 27 58

**BMW** 323 i 1985, ABS, cuero, 4 puertas, techo llantas, etc. 1.650.000, admitimos cambio, revisado todo en BMW oficial. Azcona, 62.

**FORD** Mustang II V-6, rojo, aire, precioso. Azcona, 62.

**CAN, S. A.** parking cliente, Azcona, 62.

**BMW** cabrio Baur blanco, impecable, 2.500.000, admito cambio, extras. Azcona, 62.

**CAN, S. A.** autos, barcos, motos.

**CAN, S. A.** ofertas interesantes.

**OPEL** Kadett GSI 2.0 i 16 V. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**FIAT** Regata 7-S, año 88, 790.000 ptas. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** Benz 190 E A/A 5 V, año 85, 1.750.000 ptas. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** Benz 300 SE autom. A/A, extras, año 87, 2.975.000 ptas. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** Benz 260 E, clima, llantas, mod. 88, 2.790.000 ptas. (91) 541 89 81.

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

Noches.

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

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 V, año 88, 1.525.000 ptas. (91) 541 89 81.

**ALFA** Romeo 75 2 T/S, año 88, 1.350.000 ptas. (91) 541 89 81.

**TERRANO** 2.7 TD, Nissan, 3 y 5 puertas. Disponibles en Tecnipauto S.L.

C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

- 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  
Tel: 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



## 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

**SUBURBAN** tres filas de asientos, 80, 2.500.000.  
**SUBURBAN** Diesel, 82, 2.500.000.

**PORSCHE 944 KIT**, Turbo Look, perfecto estado, vende particular, 3.400.000.

**PARTICULAR** vende Mercedes todo-terreno, largo, 8 plazas, diesel, color hueso, 1.600.000.

**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.

**JEEP** Comando HD, azul metalizado, techo, lona, negro, llantas amazonas, neumáticos anchos, ITV, motor OK. Otros extras. B-DU. Tel. (93) 790 49 18.

**MERCEDES 300 D**, blanco, año 87, varios extras. 3.600.000 ptas. Tel. 476 43 61.

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

### CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINÁMICO  
VARIOS COLORES Y MEDIDAS

INFORMACIÓN EXCLUSIVA PARA ESPAÑA  
**Turipost!**  
www.carbox.es

### 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 Testarossa, 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)

### OCASION PARTICULAR VENDE

**SAAB 9000 TURBO  
16 V AIRFLOW**

204 CV, seminuevo, última matrícula Madrid marzo 1991, máximo nivel, equipamiento de fábrica, climatizador automático, tapicería de piel, 2 ordenadores de viaje, 8 funciones, kit aerodinámico, kit de potencia. Telf.: (91) 715 97 45.

### PARTICULAR VENDE

**911 CARRERA 3.2**

Todos extras  
fábrica, perfecto estado. Telf.: (91) 431 15 15.

**VEHICULOS** procedentes de cambio con garantía.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, gris metalizado, 15.000 km, 4.200.000.

**JEEP** Cherokee, Limited. Full Equipe, gris metalizado, perfecto estado, garantía, 3.600.000.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, gris metalizado, 3.650.000.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, negro, 3.700.000.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, Bourdeos, 3.800.000.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, Bourdeos, 3.750.000.

**JEEP** Cherokee, Limited Full Equipe, blanco, 3.550.000.

**MERCEDES 300 GD** (todo-terreno largo), 1.600.000.

**PORSCHE 928 S4**, metalizado, Full Equip, total, cuero, etc., 8.000.000.

**PORSCHE 928 S4**, plata metalizada, 2.700.000.

**PORSCHE 911 Carrera**, aniversario, azul metalizado, techo, aire, etc., 4.800.000.

**CADILLAC** Seville, 87, Full Equipe, 4.000.000.

**CADILLAC** Seville, 89, Full Equipe, 5.500.000.

**ASTRO** van Chevrolet, 7 plazas, 90, 4.300.000.

**CHEVROLET** Station Voyager, 90, 4.000.000.

**armanque**

**OZ-SPARCO**

LLANTAS HOMOLOGADAS EN GRUPO N. PARA PEUGEOT 205 RALLYE 5,5x13 P.V.P. 17.503 PTAS. (+ IVA)

DISPONIBLES PARA: FIAT, PEUGEOT, RENAULT, TOYOTA, LANCIA, OPEL, FORD, GOLF, ETC.

SOLICITE INFORMACION:  
TEL.: (93) 218 53 78-FAX: 218 28 41  
RAMBLA CATALUNA 127-08008 BARCELONA  
MARQUES CALDES DE MONTBUI N.º 1  
TEL.: (972) 22 69 17 - GERONA

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

# AUTO VILARDELL

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

## UNIROYAL 440

# A GUSTO DEL AGUA

Pocas semanas después de la presentación del nuevo neumático P4000 de Pirelli, el fabricante alemán Uniroyal, mostraba a los medios informativos su nuevo producto estrella, el Uniroyal 440.

**T**RADICIONALMENTE, Uniroyal se ha caracterizado por cuidar en sus neumáticos el comportamiento en suelo mojado. El paraguas que aparece como logotipo de la marca es sólo un ejemplo del énfasis que Uniroyal pone en el comportamiento sobre suelo mojado. Este comportamiento no es una cuestión de marketing, sino una realidad palpable. Hoy por hoy, las cubiertas Uniroyal son superiores a la competencia en cuanto a esta característica se refiere.

La nueva cubierta, bautizada 440, se destina a coches de elevadas prestaciones. Corresponden a códigos H, V y Z (respectivamente, para velocidades máximas de 210, 240 y más de 240 kilómetros por hora), los más elevados por tanto.

Dimensionalmente, la nueva 440 se ofrece en llanta de 14 a 17 pulgadas y en perfiles 60, 55, 50, 45 y 40. En estos días está en fase de homologación de los más importantes constructores mundiales, habiendo logrado ya la certificación para equipar al BMW 850 y la nueva serie S de Mercedes Benz, siendo la primera marca en conseguirlo.

Se trata pues de un neumático de altísi-

mo nivel, que comenzará a venderse en todos los países europeos en las próximos días y que quiere responder a las necesidades de los usuarios que quieren lograr un buen compromiso entre agarre en seco y mojado, con unos altos niveles de confort y bajo ruido. En definitiva, un escalón más alto de la acreditada Uniroyal 380, que sigue en plena vigencia para automóviles de prestaciones algo más inferiores.

Durante una larga jornada de pruebas en el circuito de Nurburgring tuvimos la oportunidad de probar a fondo las nuevas cubiertas, en todo tipo de condiciones y compararlas con la competencia. Por vez primera, que recordemos, Uniroyal no sólo ponía a disposición de los usuarios su nuevo producto, sino que, sobre coches idénticos, ofrecía la posibilidad de probar productos de otras marcas, del mismo nivel, para apreciar las diferencias. Una absoluta seguridad en la calidad de su producto les permitía esta demostración reveladora.

En esta primera impresión, la 440 no sólo no nos ha defraudado, sino que nos ha servido para confirmar sus excelencias. recordemos que en las dos pruebas de

neumáticos que Motor 16 ha efectuado hasta la fecha, Uniroyal ha resultado vencedor en ambas ocasiones.

La 440 es una cubierta progresiva, noble de reacciones, con un notable agarre en seco y muy rápida de reacciones. Digamos que sobre seco, se sitúa en niveles similares a los de la competencia; otras son más progresivas o de reacciones más rápidas o de mejor agarre. En cuanto a mojado, mucho tendrán que trabajar aún los competidores para situarse en su nivel.

Aunque el dibujo (de huellas señaladas y «tacos» grandes, divididos por laminitas para evitar ruidos) es importantísimo para determinar la evacuación del agua, es el compuesto de gomas, con predominio de polímeros de estireno, el que determina el agarre. Se conoce desde hace mucho tiempo la importancia de los estirenos para lograr un buen coeficiente de adherencia, pero no se había logrado resolver que gomas con mucho estireno durasen razonablemente. Una fórmula celosamente guardada por el fabricante ha mejorado este compromiso de agarre-duración y ahí está el 440 para demostrarlo.

J.M.C.







WILLIAMS-RENAULT FW14.

## TODOS LE COPIAN

Aunque el McLaren ha sido el coche vencedor, el Williams Renault FW 14 es el coche que todos quieren copiar. A pesar de los esfuerzos hechos por Patrese y Mansell no ha logrado todavía la victoria. Bajo su carrocería se esconden múltiples soluciones de vanguardia que caracterizan la evolución tecnológica de la presente temporada.

**D**ESDE que Williams rompió sus relaciones con Honda, los resultados en la escudería de Dudcot no fueron buenos. En un primer tiempo se tuvieron que conformar con el frágil motor Judd, más tarde, el acoplamiento y evolución del propulsor Renault les costó bastantes esfuerzos y no pocos

disgustos que se vieron recrudescidos con la falta de competitividad del modelo FW 13/B. Después de un invierno tan trabajoso como misterioso, Williams se presentó en el circuito de Phoenix con un potencial de todo respeto. Y por si fuera poco, se perfilan como los más peligrosos rivales de McLaren, al mismo tiempo que se han

afirmado como los coches a ganar y copiar en 1991.

El primer pilar del éxito consiste en el fichaje de Adrian Newey, que en Leyton House carecía de la tecnología necesaria para desarrollar sus avanzadas ideas aerodinámicas. Newey, amparado por el pragmatismo de Patrik Head y respaldado por

la sólida estructura tecnológica de Williams, ha aportado soluciones aerodinámicas singulares. El primer acierto, estaba en las faldillas del alerón delantero que, según el actual reglamento tienen que estar dos centímetros y medio más altas respecto al fondo plano del coche, y a partir del eje de la rueda delantera. Por el contrario, respecto a la parte posterior de dicho eje, no se hace mención. Con ese punto de partida, Newey ha logrado diseñar unas faldillas que en su parte terminan con un timón más bajo. Evidentemente, ese detalle mejora sensiblemente el efecto suelo del alerón y al mismo tiempo, ayuda a canalizar el aire lejos del fondo plano.

Además, los timones del alerón, en su parte superior entran en el hueco de la llanta, razón por la cual aprovechan el flujo aerodinámico de la rueda y al mismo tiempo lo separan del efecto aerodinámico interior del alerón.

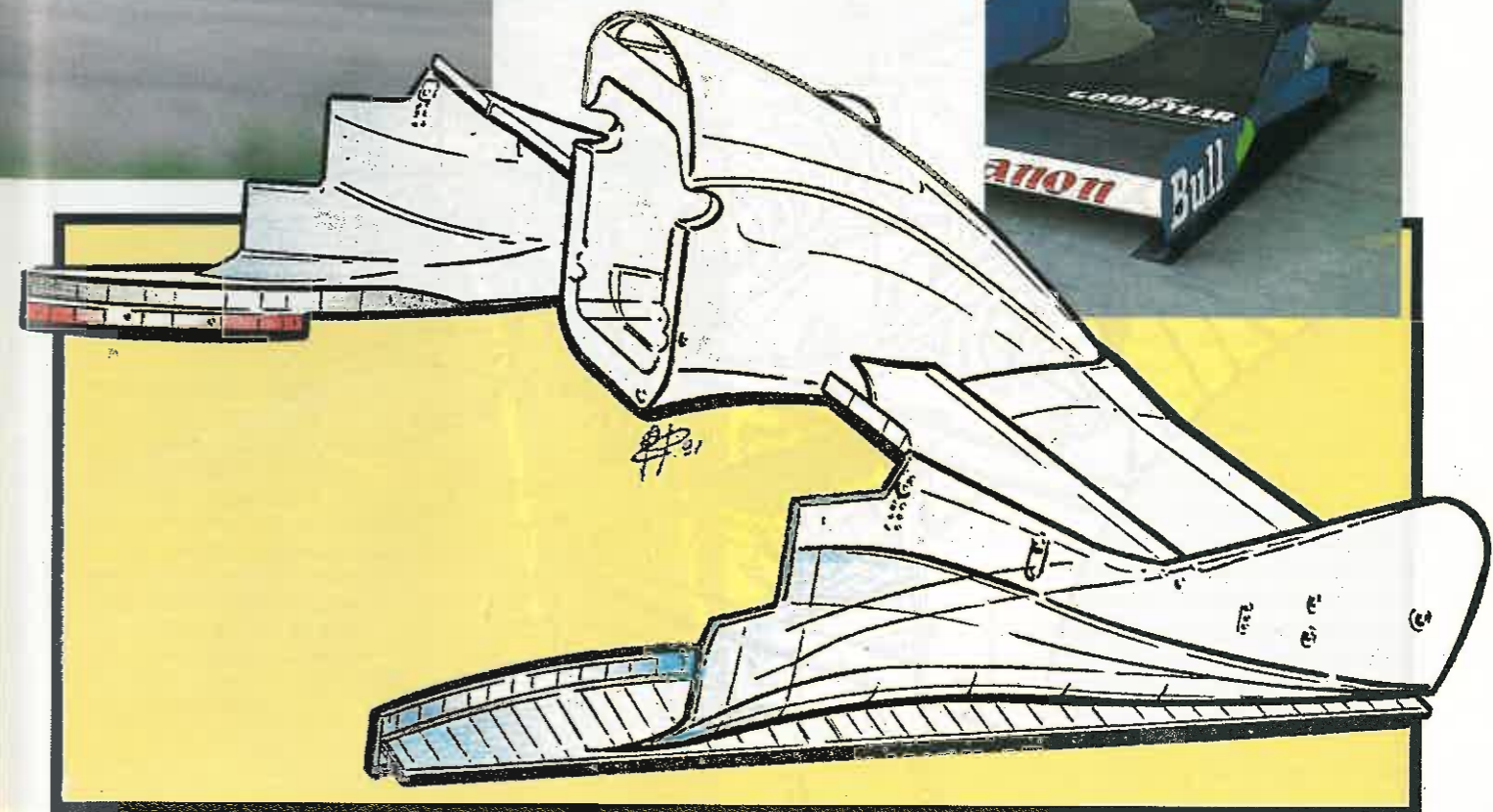
Otro punto importante a contemplar en el FW 14, es la parte superior del chasis, que al tener un corte diagonal, permite alojar el sistema de suspensión activa que se utilizará en un futuro inmediato, y al mismo tiempo, por su forma y estructura

aumenta la rigidez del chasis. Con este mismo principio, Newey ha querido que la estructura monolítica del chasis tenga en la parte inferior delantera, un escalón anatómico a la forma del fondo plano en la zona de su prolongación hacia adelante.

Respecto a los perfiles extractores de la parte posterior, también hay soluciones del todo originales. Se ha separado el flujo del aire caliente que viene del motor, de la corriente fría que sale del fondo plano. Por esta misma razón, los cuatro perfiles extractores, en su parte final no son rectos, sino cortados en parte a cuarenta y cinco grados. Un detalle al que por el momento no se ha descubierto la utilidad, es la forma redondeada que presenta el fondo en la parte final del túnel central.

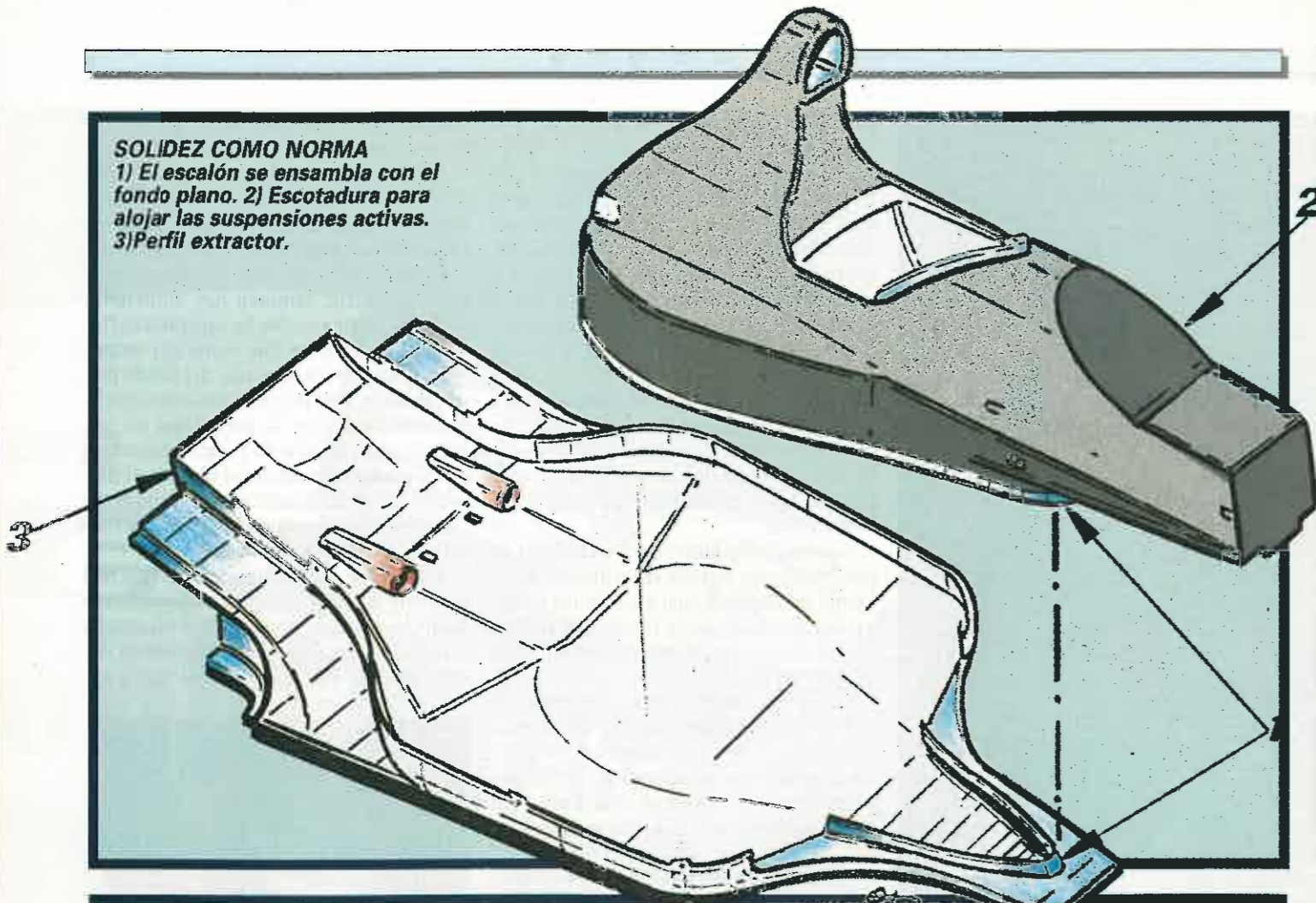
Además de todos estos detalles que han supuesto un gran número de horas de estudio en el túnel de viento, Williams ha estrenado un cambio semiautomático del todo inédito. Por una parte, el funciona-

**WILLIAMS-RENAULT FW 14. UNA IDEA GENIAL**  
Patrick Head mientras contempla el alerón delantero del FW14 en las tandas de entrenamiento del último Gran Premio de Brasil.

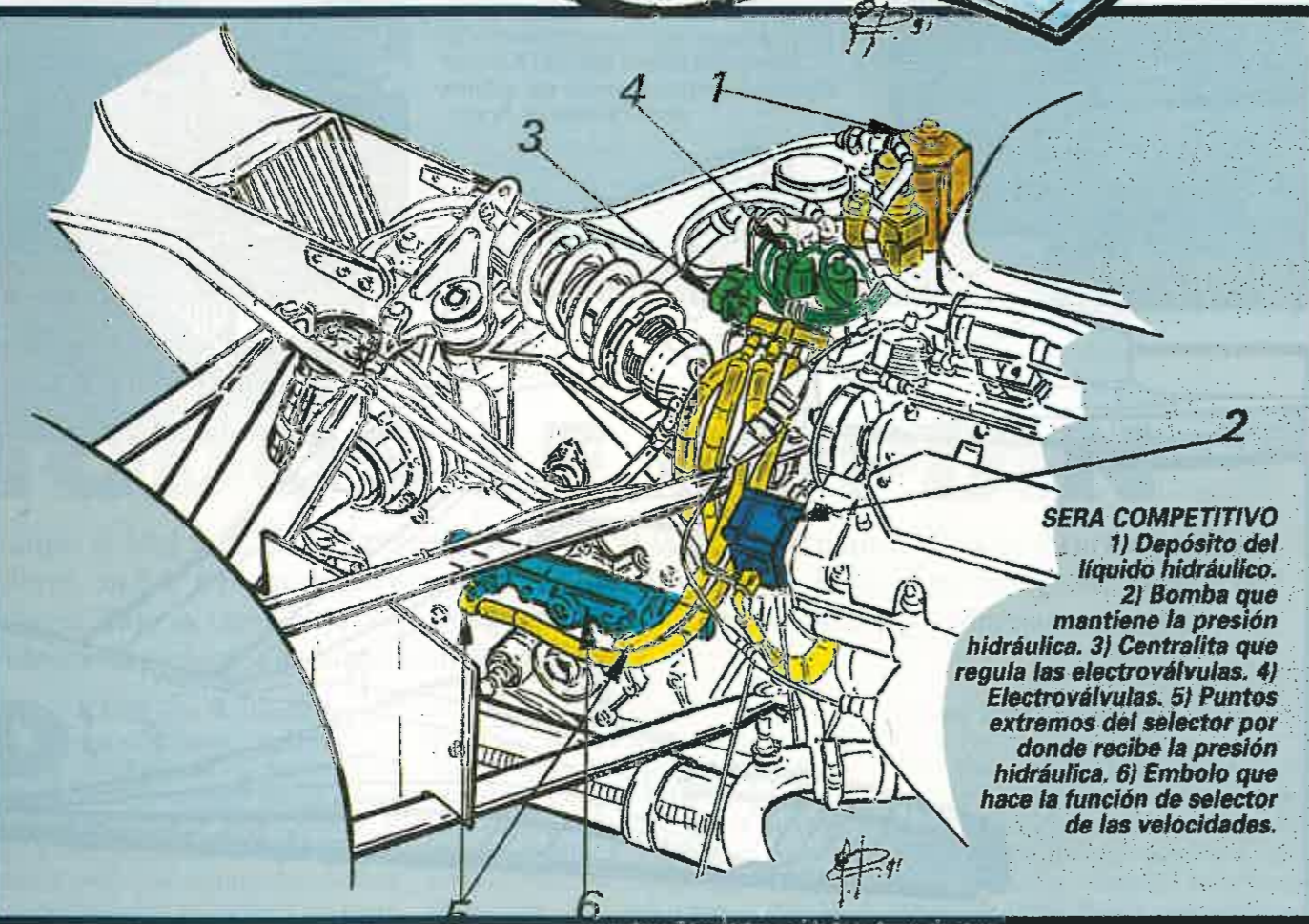
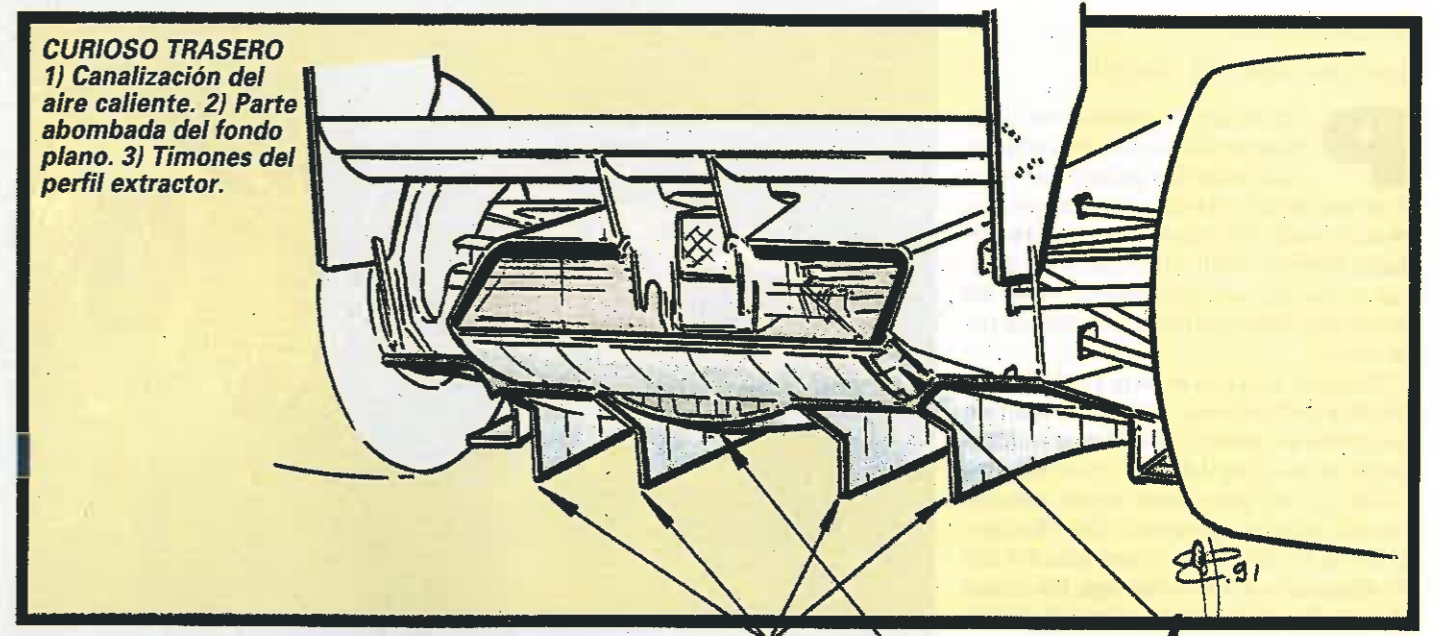




**SOLIDEZ COMO NORMA**  
 1) El escalón se ensambla con el fondo plano. 2) Escotadura para alojar las suspensiones activas. 3) Perfil extractor.



**CURIOSO TRASERO**  
 1) Canalización del aire caliente. 2) Parte abombada del fondo plano. 3) Timones del perfil extractor.



**SERA COMPETITIVO**  
 1) Depósito del líquido hidráulico. 2) Bomba que mantiene la presión hidráulica. 3) Centralita que regula las electroválvulas. 4) Electroválvulas. 5) Puntos extremos del selector por donde recibe la presión hidráulica. 6) Embolo que hace la función de selector de las velocidades.

**CONTROL TOTAL**  
 Desde su silla de ruedas, Frank Williams dirige en todo detalle las actividades de la escudería. Patrick Head -Director Técnico- fiscaliza las ideas de Adrian Newey, como de costumbre aporta incansablemente ideas novedosas y soluciones aerodinámicas sorprendentes. La labor llevada a cabo por ambos técnicos ha demostrado que su acierto en este principio de temporada es un hecho indiscutible. Sólo queda encontrar la fiabilidad del cambio.



miento básico es electrohidráulico, consiste en una bomba hidráulica regulada electrónicamente que acciona las horquillas de selección de las seis velocidades del cambio. Todo lo relacionado con el piñonaje es de origen motorista, ya que el sistema carece de sincronizadores de las marchas. Este cambio es más rápido que el de Ferrari, tiene la ventaja de ser transversal, y por último más pequeño y mecánicamente sencillo. De momento, los problemas de los Williams-Renault FW 14, en Phoenix e Interlagos, han sido causados por la fragilidad del cambio. A diferencia del cambio Ferrari, el Williams se ha de manejar con el mando que hay por detrás del volante y no puede pasar de sexta a segunda con un sólo impulso.

El último toque a la competitividad del FW 14, lo representa el nuevo motor Renault RS 3-V 10. Que en los dos Grandes Premios disputados ha demostrado con creces estar al máximo nivel. Tanto es así, que en Interlagos ha sido segundo sólo detrás del Honda RA 121 E- V12, mientras que, tanto en aceleración como en el margen de utilización, fue considerablemente superior al Ferrari 291/1.

En resumidas cuentas, el FW 14 es el resultado de un proyecto estudiado en conjunto, en el que nada se ha adaptado, sino que todos los componentes se han diseñado para ser ensamblados bajo un mismo criterio. Razón por la cual, algunos de sus competidores copiarán ampliamente al FW 14, sin lograr los mismos resultados.

Texto y fotos: Gigi Corbetta.  
 Dibujos: Giorgio Piola.



Enviado Especial

José Luis Aznar/ M. Guidetti

**P**ARA nuestro compatriota Jorge Martínez «Aspar» esta temporada tampoco parece que vaya a ser un desfile triunfal. De momento su moto no está a la altura de las Hondas del Team Pileri, y suplir diferencias mecánicas a base de entrega personal, como ha tenido que hacer en Eastern Creek, se paga caro.

Tampoco está con ellas la Derbi, pero a la chita callando los de Mollet reducen distancias y esperan con ansiedad estrenar la nueva moto en Jerez. Y en la máxima cilindrada los americanos siguen estando en otra galaxia, y para más «inri» Kocinski les ha hecho añicos la coartada del año de adaptación a Sito y Garriga. En cuanto al resto de españoles, de momento, la discreción absoluta... A menos que vengan tiempos mejores, y así lo deseamos, dura va a ser la temporada...

Bajo buen auspicio habían comenzado las cosas en el octavo de litro porque «Aspar» había logrado el mejor tiempo el viernes, pero todo se estropeó cuando problemas de cambio y sobre todo una caída el sábado le relegaron a la novena plaza y lo que es peor, se rompía el escafoide izquierdo. Gianola, empero mantenía las expectativas saliendo con el segundo registro tras Capirossi.

El joven italiano no encontraba mejor modo de celebrar su decimoctavo cumpleaños que haciendo una magnífica carrera en solitario en la que además marcaría la vuelta rápida, con lo que ya se pone en cabeza del Mundial empatado a puntos con Ueda, el vencedor de Japón y tercero aquí tras Gresini. La lucha por la segunda plaza se centró en los primeros compases entre los dos citados y Gianola, pero a medida que pasaban las vueltas las posiciones se irían definiendo con claridad en el orden que a la postre sería definitivo: Gresini, Ueda y Gianola. Tras ellos luchaban Waldman, Gramigni, «Aspar», Debbia y Takada, pero el español acusaba la falta de velocidad punta de su moto y en el postrer giro se caía. Pese a levantarse casi de inmediato no era más que décimo, por detrás de otro decepcionado: Spaan. Tras bajar de la moto el de Alcira declaraba a este semanario: «Nos caemos porque tenemos que arriesgar el doble que los demás. En la recta nos pasaban como aviones, y es que todavía no tenemos mucha experiencia con los motores Honda y por eso nos pasan hasta los de serie...» Ante este estado de cosas cabe lamentar todavía más la ausencia de Eduardo Giró, que en lugar de venir a Australia fue a Irlanda



**A POR TODAS**  
Cadalora ha debutado muy fuerte esta temporada. Su adaptación a la Honda es total y además parece mucho más sosegado y tranquilo que el año pasado.



**CAMPEONES**  
Los campeones de 125 y 500 hicieron una demostración sin paliativos de que son los máximos favoritos para renovar sus títulos. Capirossi en solitario venció celebrando por todo lo alto su decimoctavo cumpleaños. El californiano Rainey arrasó sin contemplaciones en la máxima categoría, destacándose de sus rivales desde los primeros metros de la carrera.



## GRAN PREMIO DE AUSTRALIA CUESTA ARRIBA

**Por lo visto en los dos primeros Grandes Premios de la temporada recién inaugurada no queda más remedio que vaticinar un duro año para nuestros pilotos. Cardús ha salvado el honor siendo tercero y espera poder sobrepasar a Cadalora cuando lleguen los circuitos europeos, al italiano el cambio de marca le ha sentado a las mil maravillas: sigue tan veloz como siempre, pero ahora está mucho más sereno. Eso puede darle el título.**

**NUEVO IDOLO**  
Sin lugar a dudas el héroe de este Gran Premio fue el australiano Doohan. Los aficionados allí presentes vibraron con una de las remontadas más bellas de los últimos tiempos. Vuelta a vuelta el joven Mick fue superando a todos los rivales que se le habían colado en una mala salida.

para supervisar la carrera del Europeo de su hijo «Charlie»...

Pese a haberse caído en los entrenamientos Cadalora se hizo con el mejor tiempo en 250. Bradl tenía el segundo tiempo y el tercero Cardús.

A la postre este sería el orden final de la carrera. Cardús arrancó mal, algo no muy usual en él, mientras que Bradl y Cadalora se destacaban.

El germano tomó el liderato hasta que en la vuelta decimoprimeras el italiano se hacía con el liderato aunque lo perdería tres giros después. Cardús, luego de desembarzarse de Zeeleberg intentaba ir a por ellos, pero debía desistir en el empeño: «El semáforo ha cambiado de rojo a verde de golpe y me ha sorprendido», nos diría al terminar. «Esto me ha hecho ir tenso las primeras vueltas, pero cuando me he relajado ya se habían ido muy lejos. He pensado que no valía la pena arriesgar una caída para intentar seguirlos. El Campeonato es muy largo y ya vendrá mi hora».

Por su parte Cadalora estaba haciendo gala de una madurez insólita en él. Una vez Bradl lo sobrepasó se dedicó a seguir su estela, a estudiarlo y ver cuál sería el lugar apropiado para «matarlo». El italiano esperó al último paso por meta: aprovechó toda la velocidad punta de su Honda y apuró al máximo la frenada del rápido viraje de izquierdas. Irremisiblemente dió cuenta de Bradl y lo dejó clavado haciendo un último giro sensacional. Una victoria inteligente digna de un gran campeón.

Del resto de nuestros compatriotas sólo cabe citar que Puig no consigue que su Yamaha vaya correctamente, Crivillé cayó al resbalar en la gasolina derramada por una moto caída cuando su posición no era nada brillante aunque llegó a ir sexto, y el debutante Jaime Mariano lograba un mérito, dados sus medios, decimoséptimo puesto.

El Campeón del Mundo de la máxima cilindrada, Wayne Rainey, logró aguarles la fiesta a los locales Gardner y Doohan. Para empezar se hizo con la «pole» y luego los dejó clavados en la salida y se escapó sin remisión con Kocinski en su estela.

Gardner no había arrancado muy bien, pero peor lo hizo Doohan, quién a partir de entonces llevó a cabo una furiosa remontada que duró toda la carrera. Entre otros dió cuenta de Lawson, que está haciendo volar a la Cagiva, de Schwantz, cuya Suzuki tiene problemas de chasis, de Gardner, tan espectacular como siempre, y finalmente de Kocinski, que ha entrado sin ningún complejo en la categoría reina.





**AUN HAY TIEMPO**  
Carlos Cardús después de una mala salida no pudo conectar con la cabeza de carrera. Sin embargo queda mucho Mundial por delante.



**LA VUELTA DE DERBI**  
El piloto italiano Gianola logró una excelente cuarta plaza en Australia. El optimismo ha vuelto a la marca catalana, a la espera de la nueva moto que se estrenará en Jerez.

La única incógnita residió en saber lo que hubiese sucedido si el australiano hubiese arrancado como dios manda, pero esos son los secretos que guardan para sí los

dioses de las carreras y por ello, llevan el uno en el carenado.

En cuanto a Sito y Garriga las cosas no fueron muy bien. El primero, decimocuar-

### EASTERN CREEK DESDE EL BOX

**El nuevo circuito** australiano cercano a Sidney no fue del agrado general. Por un lado la pista estaba sucia y el muro de cemento estaba muy próximo y desprotegido en varios puntos. David Evelyn, quién se tocó con Cadalora en entrenamientos, fue a dar contra él y se lesionó muñeca, espalda y cabeza. A raíz de ello pusieron más neumáticos.

**El vencedor** de la mínima categoría en Japón, Naboru Ueda, fue invitado a este Gran Premio por los organizadores locales en respuesta a su actuación en Suzuka. Este soldador de Nagoya, séptimo en el campeonato nipón del pasado año, está buscando un sponsor para seguir todo el Campeonato.

**Steve Spray** terminó decimoquinto a tres vueltas de Wayne Rainey. Ello no sería noticia, si no fuese porque el británico estrenaba la Roton con motor rotativo diseñada por Brian Crighton, quien como él, estaba en Norton hasta el pasado año. Si no falla nuestro archivo es el debut de un motor de tales características en el Mundial del medio litro.

**La FIM ha decidido** instaurar controles antidoping en los Grandes Premios aunque de momento ello no se ha lleva-

do a efecto. Las directrices bajo las cuales éstos deberán regirse y las posibles sanciones no se especifican, y en cuanto a las sustancias prohibidas cabe resaltar los anestésicos y corticoides tan habitualmente empleados como de infiltraciones locales en caso de caídas por los mismos doctores de confianza de los pilotos. El asunto traerá cola.

**A Carlos Lavado** le detuvieron por conducir con exceso de velocidad y dar positivo en 0,5 -el máximo permitido en aquél país, cuando en España es 0,8- en el test del alcohol. Tras pagar 250 dólares, el juez le dejó marchar, no sin antes desearle suerte para la carrera. Con su Yamaha de serie Lavado logró un excelente décimo puesto.



### CLASIFICACIONES

#### 125 cc

1º L. Capirossi (Honda) 40'15"516, 2º F. Gresini (Honda) a 5"764, 3º N. Ueda (Honda) a 13"068, 4º E. Gianola (Derbi) a 16"617 5º R. Waldman (Honda) a 22"713

#### 250 cc

1º L. Cadalora (Honda) 44'19"673, 2º H. Bradl (Honda) a 269/1000, 3º C. Cardús (Honda) a 11"833, 4º W. Zeeleberg (Honda) a 15"394, 5º L. Reggiani (Aprilia) a 26"882

#### 500cc

1º W. Rainey (Yamaha) 49'14"411, 2º M. Doohan (Honda) a 2"549, 3º J. Kocinski (Yamaha) a 9"457, 4º W. Gardner (Honda) a 24"437, 5º K. Schwantz (Suzuki) a 29"177

### ASI VA EL MUNDIAL

#### 125cc

1º L. Capirossi y N. Ueda 35 puntos, 3º F. Gresini 34, 4º R. Waldman 20, 5º H. Luethi, 19

#### 250cc

1º L. Cadalora 40 puntos, 2º C. Cardús, 32, 3º W. Zeeleberg, 28, 4º H. Bradl, 26, 5º L. Reggiani, 18

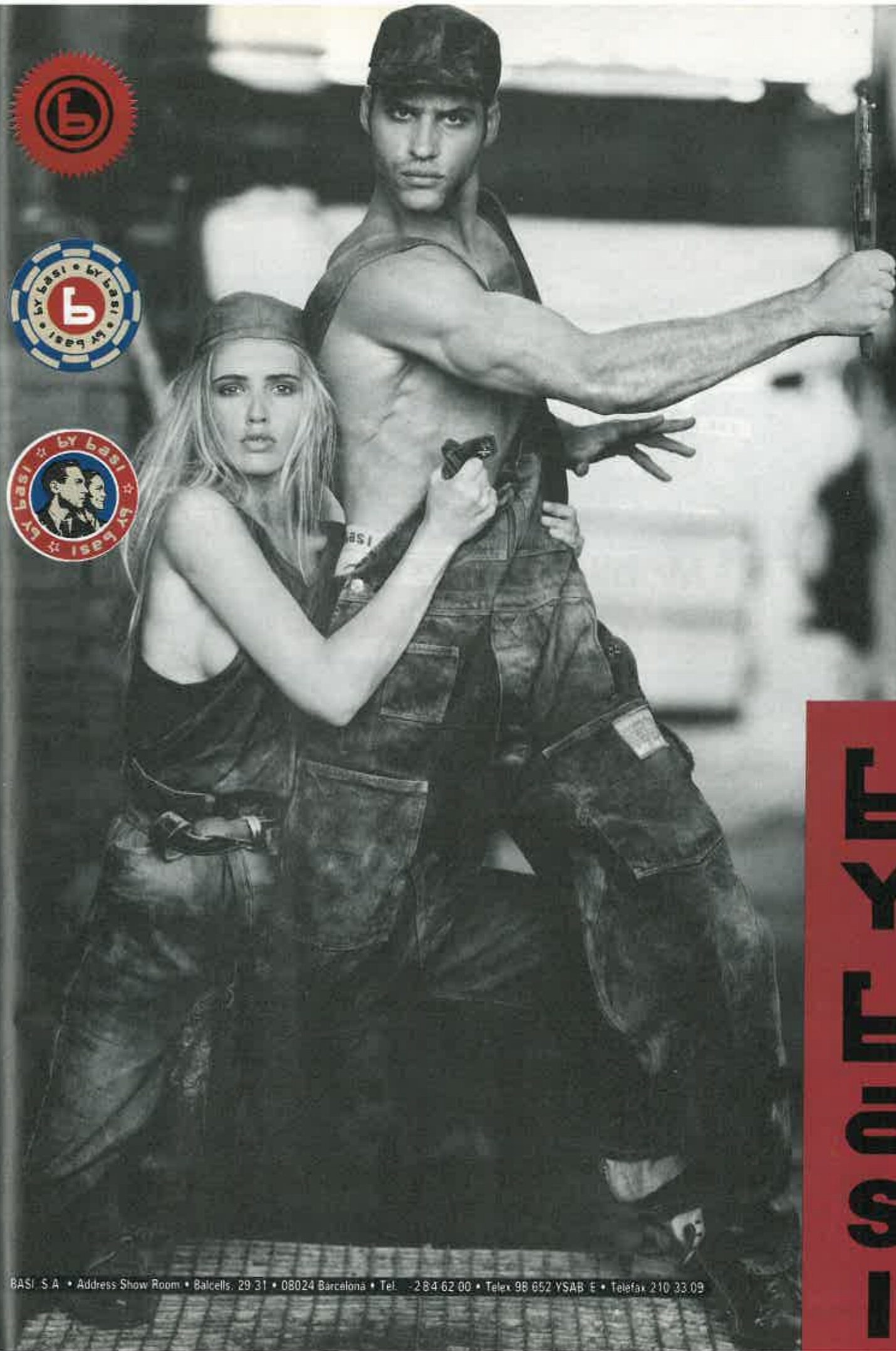
#### 500cc

1º W. Rainey, 35 puntos, 2º M. Doohan, 34, 3º K. Schwantz, 31, 4º J. Kocinski, 28, 5º W. Gardner, 24.

to en entrenamientos por problemas de estabilidad en el tren delantero, además de romper un motor y tener la mente unos miles de kilómetros más lejos, en Barcelona precisamente, puesto que su esposa Laura está desde hace unos días fuera de cuentas en espera de Axel, que así se llamará el primer retoño de ambos. En carrera, cuando era decimotercero rompió el encendido.

En cuanto a Garriga, una caída en entrenamientos le mermó las condiciones físicas aunque aún fue octavo pese a una enorme llaga en la mano derecha y dolores en la espalda.

En competición, cuando iba decimosegundo en la vuelta quince, volvió a ir por los suelos rompiéndose el talón en una espectacular caída, que pudo tener muy serias consecuencias. Dentro de lo malo, cabe decir que esta lesión le molesta para caminar, pero no para montar en moto... Ambos van a tener que trabajar duro para que los aficionados españoles, podamos por fin vibrar con nuestros pilotos... ○



**by bssi**





CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS / JEREZ

# LA EMOCION ESTA SERVIDA

Tras la segunda carrera disputada en Jerez se ha podido comprobar que el Campeonato de Turismos va a ser muy emocionante a lo largo del año, con varios pilotos aspirando al título final.

**Manuel Madrid**  
Enviado especial

**D**ESPUES de la carrera disputada en Jerez se puede comprobar que el Campeonato de Turismo cada día va a más, con un puñado de coches luchando por la victoria. Quizá la parrilla de salida sea todavía un poco escasa, en el circuito gaditano tomaron la

salida dieciséis coches, pero las marcas se interesan por el certamen y van a aumentar su presencia, este es el caso de BMW, que debutó en Jerez con Josep Bassas al volante del M-3 oficial, según la marca de cara a la próxima temporada tendrán otro vehículo más defendiendo sus colores. También los aficionados le están prestando atención a este campeonato. En el circuito gaditano, donde las tribunas suelen

estar desiertas, en esta ocasión albergaron a un buen número de espectadores, que disfrutaron de lo lindo con las evoluciones de los pilotos sobre la pista. La mayor expectación la acaparó Bassas, y no es para menos, es la primera vez que un Campeón de España de Rallyes cambia de especialidad y se centra en los circuitos. El piloto catalán no defraudó, primero en los entrenamientos consiguió un

crono sensacional que le llevó a la cuarta posición de la parrilla de salida y más tarde en la carrera, dando muestras de una buena adaptación a este tipo de pruebas, consiguió el segundo puesto del podio tras mantener un apretado duelo con Luis Pérez Sala a los mandos de uno de los Alfa Romeo 75 3.0 oficiales, cruzando los dos la meta en un pañuelo. El piloto de la marca italiana lideró la mayor parte de la carrera, además de haber sido el autor de la pole position el día anterior. En la última vuelta Bassas consiguió arrebatarle el liderazgo, pero poco después en una ma-

niobra que demuestra la gran clase del ex-piloto de Fórmula 1, en una apurada de frenada sensacional volvió a conquistar la primera posición.

La tercera plaza del podio fue para Javier Mora; el joven piloto gallego una vez más sorprendió con una gran actuación a los mandos de su pequeño y eficaz Citroën AX. Tras tomar la salida desde la sexta posición se vio superado por coches más potentes que partían desde atrás, pero más tarde tras una gran remontada y aprovechándose de algunos incidentes que sufrieron algunos rivales que marchaban de-

lante demostró una vez más que hay que contar con él, ya que la falta de potencia de su coche la suple con una gran maestría al volante y una sensacional eficacia de su montura. Un poco más atrás se situó José Angel Sasiambarrena, que el día anterior tras la manga de entrenamientos cronometrada no se mostraba muy satisfecho con su tiempo. No era para menos, acostumbrados a verle partiendo entre los primeros, se tuvo que conformar con el quinto puesto de la parrilla. Esto se debió principalmente a lo difícil que resultó poner a punto las suspensiones del Ford Sie-

**TRIUNFO REFRESCANTE**  
Luis Pérez Sala, que al igual que Villamil estrenaba el patrocinio de una marca de refrescos, logró para su nuevo sponsor una sensacional victoria.



**PERFECTA ADAPTACION**  
Josep Bassas dio muestras de una perfecta adaptación en su primera carrera en circuitos. Se nota la clase de los campeones. Luchó a muerte con Pérez Sala por la victoria.



**SENSACIONES AL ROJO**  
Javier Mora una vez más volvió a sacar partido a la extraordinaria eficacia de su pequeño Citroën AX. Poco a poco se está configurando como uno de los hombres a tener en cuenta.





LOS FAVORITOS



**J.A. SASIAMBARRENA**

**E**S el actual Campeón de España, un piloto muy rápido y fino, capaz de rodar muy deprisa en las condiciones más difíciles. Este año con el Ford Sierra Cosworth 4x4 tendrá posibilidades de revalidar su título, aunque en algunos circuitos tendrá que trabajar a fondo.



**JOSEP BASSAS**

**E**S el ex-Campeón de España de Rallyes. En esa especialidad demostró que sabe ir al límite en situaciones difíciles. En la primera carrera en circuito, ha demostrado una gran adaptación y además se ha visto avalado por una mecánica de primera, habrá que contar con él.



**LUIS PEREZ SALA**

**U**N piloto con una gran clase, no podemos olvidar que fue piloto de Fórmula 1, y el que tuvo retuvo. Este año si le acompaña la mecánica de su coche y la suerte, como así parece que va a ser, será uno de los principales favoritos para adjudicarse el Campeonato



**CARLOS PALAU**

**E**L piloto catalán además de haber demostrado ya de sobra que es rápido, es un piloto incisivo y con una gran técnica. Con el Ford Sierra Cosworth 4x4 al igual que su compañero en algunos circuitos tendrá que trabajar a fondo para conseguir un coche competitivo al máximo



**LUIS VILLAMIL**

**E**SPECTACULARIDAD es la mejor palabra que le define. Un hombre capaz de rodar al máximo por delicadas que sean las condiciones de la pista poniendo en pie a todos los espectadores. Su gran clase y técnica son sus máximos aliados, siempre parte como favorito.



**JAVIER MORA**

**C**UENTA con un coche mucho menos potente que el de sus rivales, pero por contra con un peso muy bueno se muestra muy eficaz, esto junto a una gran maestría al volante por parte de su piloto están consiguiendo que el pequeño Citroën AX esté con los primeros.



**EDUARDO DE AYSA**

**F**INALMENTE tras dudarlo se decidió a participar en el Campeonato de Turismos. Con él, el 21 Turbo ha encontrado una segunda juventud, con una magnífica preparación capaz de ofrecer unas sensacionales prestaciones va a luchar siempre en los puestos de cabeza



**ANTONIO ALBACETE**

**D**EMUESTRA en cada carrera su magnífica habilidad al volante, con una conducción al límite, necesaria por otra parte para conseguir buenos tiempos con el Toyota Corolla, que está al límite de evolución. A pesar de el handicap de su coche siempre lucha por la victoria.



**DESAFORTUNADO ESTRENO**  
Sasiambarrena estrenó en Jerez el Cosworth 4x4. En los entrenos se tuvo que emplear a fondo para conseguir una buena estabilidad y en carrera un desafortunado incidente le apartó de la lucha por la victoria.



**SUPER ESPECTACULAR**  
Una vez más Antonio Albacete volvió a deleitar a los aficionados con una conducción al límite. Al final el desfallecimiento del motor del Toyota Corolla le impidió subir al podio.

rra Cosworth 4x4, ya que debido a sus características era difícil encontrar un equilibrio bueno para negociar las curvas rápidas y lentas. En la carrera tras una buena salida se situó tercero hasta que a pocas vueltas del inicio se vio involucrado en una melé que se formó a final de recta y se vio muy retrasado y con la mecánica tocada. A pesar de esto, remontó de nuevo de forma increíble hasta la tercera posición, plaza que perdió en la última vuelta a favor de Mora, una mangueta tocada y los neumáticos al límite le impidieron subir al podio. Otro piloto que sigue asombrando es Antonio Albacete, tras unos entrenamientos en los que no pudo situar su Toyota Corolla más arriba del puesto nueve, en la carrera una vez más demostró que hay que contar con él. Con una conducción al límite y super espectacular se situó en una increíble tercera posición, puesto que mantuvo durante un buen número de vueltas, hasta que a poco del final su motor bajó de rendimiento y le impidió conservarla, cruzando la meta definitivamente en quinta posición.

Uno de los protagonistas indiscutibles del fin de semana fue Eduardo de Aysa, que fue el primer líder de la carrera. En la salida superó ampliamente a los dos Alfa Romeo, demostrando una vez más que el Renault 21 Turbo goza de una magnífica salud. En la lucha por mantener la cabeza de carrera con Luis Villamil, un inoportu-

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

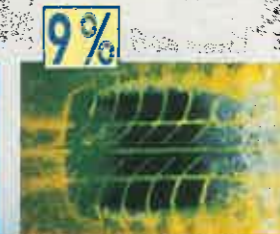


**MXT**

**MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO**



FRENADA DE 90 A 0 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ.\*



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUPLANING: 9% INFERIOR\*

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 MXL Michelin.



LAS OTRAS CARRERAS

FORMULA FORD



Una vez más Enrique Gluckman ha demostrado que va a ser uno de los máximos favoritos de cara a final de temporada. En Jerez se ha adjudicado una victoria más tras mantener una dura pugna con Angel Burgueño, que incluso le llegó a arrebatarse por unos instantes la primera posición. Tercero fue Castro, que se está mostrando muy incisivo. Javier Díaz que partía en segunda posición en la parrilla se quedó clavado en la salida y se tuvo que conformar con la cuarta posición.

COPA CITROËN AX



La final A estuvo muy emocionante con una apasionante lucha por la victoria entre tres pilotos que rodaron en un pañuelo, al final el vencedor fue Juan Cano, con un escaso margen sobre Barrabeig y Manuel Ruíz. La final B la dominó Luis María Santías de principio a fin, mostrándose como un firme aspirante al título final. La lucha por la segunda posición fue muy reñida entre Martín Egaña y Fernando Medina, cruzando la meta en este orden.

FORMULA FIAT UNO



La Fórmula Fiat Uno va a tener esta temporada un protagonista destacado en David Bosch, que dominó a placer la carrera de principio a fin, afianzándose en la primera posición del certamen. En una cómoda segunda posición se clasificó Manuel Izaguirre, piloto con el que habrá que contar a final de temporada, mientras que tercero fue Juan José Raventós.

no toque con el Alfa Romeo de su rival propició que se quedase retrasado y más tarde con los neumáticos totalmente degradados cruzó la meta muy rezagado. Luis Villamil a consecuencia del toque con Eduardo de Aysa no pudo seguir en carrera, ya que en la rueda trasera izquierda se arrancó la válvula y perdió todo el aire en pocos metros. Una pena, ya que el piloto de Alfa Romeo tenía muchas posibilidades de luchar por la victoria.

Otro de los favoritos Carlos Palau, a los mandos del otro Sierra Cosworth 4x4, tampoco pudo acabar la carrera, una salida de pista se lo impidió. Al igual que su compañero de equipo, Sasiambarrena, tuvo que esforzarse mucho a lo largo del fin de semana para lograr una buena estabilidad en su vehículo. Debido a la fuerte temperatura reinante en el momento de la carrera, los neumáticos sufrieron más de lo deseado, Juan Ridruejo y Luis López de la Cámara cruzaron la meta con las gomas a punto de desfallecer tras dar las últimas vueltas con unos coches totalmente inconducibles. La anécdota del fin de semana la protagonizó Juan Cano, que se quedó compuesto y sin coche. La escudería italiana que le proporciona los coches se negó a acudir a la cita jerezana sin ningún tipo de explicación. Cano finalmente pudo tomar parte en la carrera con el coche de reserva de Luis López de la Cámara, aunque debido a la falta de adaptación al Cosworth no pudo realizar una buena actuación. Quién tampoco pudo hacer una buena prueba fue Santiago Martín Cantero, una pena que no disponga de buen material para hacer más competitivo su BMW M-3.

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º L. P. Sala (Alfa Romeo 75 3.0) 35 51 96  
2º J. Bassas (BMW M-3), 35 52 46. 3º J. Mora (Citroen AX), 36 26 82 4º J. A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth 4x4), 36 27 11 5º A. Albacete (Toyota Corolla), 36 31 24

FORMULA FORD

1º E. Gluckman, 27 38 16 2º A. Burgueño, 27 38 34 3º M. A. Casro, 27 39 53. 4º J. Díaz, 27 48 36. 5º P. Calle, 27 57 47.

FORMULA FIAT UNO

1º D. Bosch, 20 11 96 2º M. Izaguirre, 20 15 83 3º J. J. Raventós, 20 18 75 4º G. Jiménez, 20 19 33 5º F. Masdeu, 20 41 67.

COPA CITROËN AX

FINAL A  
1º J. Cano, 31 32 37. 2º M. Barrabeig, 31 32 81 3º M. Ruíz, 31 33 84.

FINAL B

1º L. Santías, 31 41 31 2º M. Egaña, 31 44 01. 3º F. Medina, 31 46 00.

BUCKLER TE REGALA MILES DE RIÑONERAS Y BICICLETAS

Para que sigas la Vuelta Ciclista a España con el mejor equipo, BUCKLER te regala premios muy deportivos.

Busca las riñoneras, bicicletas de montaña y estáticas en todos los packs de BUCKLER.



BUCKLER SIN. EL SABOR SIN MAS.



● **Jesús Pareja** ha firmado con el equipo **Repsol-Brun Motorsport** un acuerdo que asegura la permanencia del piloto español en el **Campeonato del Mundo de Sport Prototipos**. Los coches serán inicialmente los **Porsche 962-C** mientras se ultima la puesta a punto de la plaza atmosférico.



● El **Mercedes C 11** ha completado con éxito 4.000 kilómetros de pruebas en **Le Castellet** con **Jonathan Palmer y Alain Ferté** como pilotos. A este equipo de **Sport Prototipos** se ha sumado **Fritz Kreutzpointner**.

● El **Circuito de Jerez** ha demandado a la **FOCA** por incumplimiento del contrato que ambas partes firmaron en 1985 y que otorgaba al circuito andaluz los **GP** hasta 1992 inclusive. El litigio tiene su origen en el **Calendario de F-1** para 1991 que otorga la carrera al **Circuito de Montmeló**.

● **Bimota**, la exclusiva marca de motocicletas, ha presentado su modelo **TESI 1D** de cuatro tiempos que disputará el **Campeonato del Mundo de Superbikes**. También servirá para desarrollar la futura **500 de Gran Premio** que sumará otra participación italiana en el **Circus**.

● Tras el trágico accidente que se llevó a nuestro compañero **Javier Brugué**, la **Copa Defender** llevará su nombre en memoria de quien la iba a dirigir. Al frente de este campeonato se hallará **José María Ginés**, ayudado por **Esperanza Zubiri**.

## PRESENTACION DEL NUEVO BENETTON B-191

### LA ULTIMA CRIATURA DE BARNARD

CUANDO un proyecto lleva la firma de John Barnard, tiene todas las garantías de éxito. Así, ha nacido el nuevo Benetton-Ford B 191, presentado el pasado miércoles en un lujoso hotel en las cercanías del aeropuerto de Londres.

Lo más relevante en el B-191, es la estructura monolítica del chasis construido en fibra de carbono, según las más avanzadas tecnologías del momento. Por esa razón, se ha podido prescindir de tirantes y otros anclajes varios, sin ir más lejos, el motor Ford HB-V8 Serie V ha sido modificado para que su ensamblaje con el chasis sea directo, sin necesidad de elementos intermedios. Por el momento, no se ha hablado del motor Ford V12, proyecto que parece estar un tanto parado; sin embargo, el actual V8 pasará por una larga serie de modificaciones que, según los hombres de Cosworth, le pondrán en situación codearse con

los actuales motores de diez cilindros. En términos generales, el B-191 se presenta con un considerable caudal de innovaciones aerodinámicas y estructurales, aunque esta es la primera vez que Barnard ha utilizado conceptos aerodinámicos ya existentes. En la parte frontal, referente al alerón, al principio del fondo plano y al anclaje de las suspensiones, hay buena parte inspirada en el Williams FW 14 así como en el Tyrrell 020. Una curiosidad a destacar, es la sujeción de las pinzas de freno, que no están sujetas al buje sino a los terminales de los brazos de las suspensiones. Por el momento, el B-191 utilizará un cambio transversal con seis velocidades y amortiguadores convencionales, pero construidos en Benetton. Sin embargo, a partir de la mitad de la presente temporada, el B 191 se verá equipado con un cambio semiautomático transversal y suspensiones activas.



#### FORMULA 3 INGLESA

### GENE SEGUNDO

TRAS la primera carrera en Silverstone, donde a pesar de los problemas eléctricos quedó séptimo, Jordi Gené ha demostrado en Thruxton que es el piloto español con más posibilidades en los monoplazas. Al volante del Marlboro Ralt 35 Honda se mantuvo durante dieciocho vueltas en primera posición. Al final, en dura pugna con su compañero de equipo Rubén Barri-



chelo, fue superado por éste al doblar a un rezagado.

Gené había tomado la salida en la segunda línea de parrilla, colocándose ya en la primera curva líder de la carrera seguido a su rebufo por Barrichelo. «Casi al final tenía a mi compañero detrás y, al doblar a un clase B, he visto que yo iba por la peor trazada. He podido tapar el hueco, pero no me he arriesgado a tener un toque con el piloto de mi equipo y perder un buen resultado. Otro día me tocará a mí llegar primero» declaraba Jordi tras conseguir situarse cuarto del campeonato.



#### XJR-14

### NUEVO JAGUAR GRUPO C

LOS primeros giros del nuevo Jaguar de Sport Prototipos se han desarrollado en el circuito británico de Silverstone. Derek Warwick, que pilotará este coche formando equipo con Teo Fabi, John Nielsen y otro piloto aún por designar, probó el XJR-14 cuyas líneas lo identifican como una maravilla aerodinámica. Tras esta primera toma de contacto, volverá a rodar el 14 de abril en el circuito japonés de Suzuka. Tras estas primeras pruebas, los responsables del proyecto han quedado muy satisfechos con las prestaciones y estabilidad del prototipo, rival directo esta temporada del los Peugeot, sobre todo en el desarrollo aerodinámico. Tom Walkinshaw, director deportivo de Jaguar, ha declarado que el aprovechamiento de las técnicas de Fórmula 1 ha sido decisivo.

#### MOTOS

### TRIUNFANDO POR EUROPA

JORDI Tarrés ha empezado el Mundial ganando de forma apabullante el Trial de Luxemburgo, 29 puntos le sacó al segundo clasificado, Diego Bosis.

En la categoría de 125 c.c. del Campeonato Europeo de Velocidad, los españoles barrieron. La victoria fue para Antonio Sánchez quien durante toda la carrera se peleó con Fiorillo y Charlie Giró que entraron a cinco segundos del vencedor.



J.M. CASANOVAS

## !NO NOS COMEMOS UNA ROSCA!

ESTAMOS en época de vacas flacas. Ya no somos la sensación en los box. **El himno español ha dejado de ser la música de moda** en los circuitos motociclistas y con suerte nos colamos en el podio como acompañantes.

El balance español en los dos primeros **Grandes Premios** de la temporada no ha sido lo positivo que nos hubiese gustado. No se puede hablar de debacle, pero sí de decepción. Han pasado a la historia los tiempos en que nuestros pilotos ganaban un par de carreras y que teníamos cuatro o cinco hombres con vitola de ganadores. **La competencia ha subido y los nuestros han bajado.**

Tanto en **Japón** como en **Australia**, **Carlos Cardús** ha sido quien ha salvado el expediente. No está nada mal lo suyo para comenzar, un segundo y tercer puesto, con el único problema de que **el italiano Luca Cadalora ha salido como un tiro** y hasta el momento no hay quien le tosa. Lleva dos de dos, dos triunfos que le sitúan como el candidato número uno para suceder al inolvidable **Kocinski** en el reinado del cuarto de litro.

En 125, sonrisas y lágrimas. Optimismo en **Derbi** al comprobar que vuelven a estar al nivel de los mejores y **Gianola** puede ganar cualquier día. **Aspar** no lo va a tener fácil. **Capirosi** no se rinde y esta cilindrada presenta una igualdad notable. El que más y el que menos, corre con el cuchillo entre los dientes. Ya nos entienden. **Van a por todas.**

Y en este primer análisis de lo que se vislumbra puede ser la cosecha motociclista del 91, **llegamos a la categoría reina**. Lo primero que hay que decir, rápido, es que nuestros compatriotas no terminan de coger la onda. **Garriga**, tras unos entrenamientos invernales en los que nos hacía pensar lo mejor, ve con tristeza como los americanos siguen intocables por delante y **su caída en Australia a 170 kilómetros** por hora le puede complicar la temporada.

**Sito Pons** tampoco brilla. Ni su Honda está al nivel del año anterior ni él se encuentra a gusto compitiendo lejos de España cuando su mujer está a punto de hacerle padre por primera vez. Habrá que confiar que cuando solucionen sus problemas, **tanto Joan como Sito consiguen meter la cabeza en la élite**, como por cierto ya ha hecho **Kocinski** que ha conquistado dos brillantes terceros puestos que dicen mucho a su favor.

Tras **Japón y Australia**, ahora el turno americano de **Laguna Seca** antes de llegar a **Jerez**, el 12 de mayo, donde se inicia la temporada europea del Mundial.



**TELEFONOS DE EMERGENCIA**

- DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**  
Tel.(900) 12 35 05
- CAMPSA**  
Tel.(900) 15 25 35
- AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13
- ADA**  
Tel.(900) 10 08 99
- AHSA**  
Tel.(91) 441 71 17
- DYA**  
Tel.(91) 437 80 00
- EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25
- MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44
- RACE**  
Tel.(91) 593 33 33
- RACC**  
Tel.(93) 200 07 55
- ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11
- AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22
- BMW**  
Tel.(900) 10 04 82
- CITROEN**  
Tel.(91) 519 13 14
- 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

**JORDI GENE**

**N**UESTRO compatriota Jordi Gené está dejando bien alto el pabellón español con su actuación en el Campeonato Británico de Fórmula 3. Screen Sport, el canal deportivo europeo, emitirá el sábado 13 a las 21:00 (hora española) la prueba disputada el pasado 1 de abril en el circuito de Thruxton, donde Jordi Gené logró ser cabeza de carrera durante dieciocho vueltas consecutivas, llegando finalmente a la meta en segundo lugar.

**VIDEOTECA 90**

**V**IDEO Racing culmina su temporada 90 de rallies con la emisión de tres cintas, que se unen a las anteriormente editadas: «Rallye Costa de Marfil 90 y Rallye Valeo», «Rallye RAC 90» y «El año de Sainz», un resumen que recopila, valiéndose de imágenes exclusivas, la magnífica actuación de nuestro campeón a lo largo de todo el campeonato.

**Precio: 2.995 pesetas**  
**Pedidos: apartado de Correos 2119, 28080 Madrid**



**QUEMANDO RUEDA**

**E**L sábado 13 de abril, se disputa en Alicante una de las pruebas del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Además tendremos: el Mundial de Sport Prototipos en Suzuka, Japón y F 3000 en Vallelunga, Italia. Por otra parte, este fin de semana veremos una nueva edición de las 24 Horas de Le Mans, puntuable para el Mundial de Resistencia de Motociclismo, mientras que el Campeonato Nacional de la misma especialidad tendrá lugar en Albacete. En Sui-

za se celebra el Mundial de motocross de 500 c.c y en Cantabria el de 250 c.c. del Campeonato de España de la especialidad. El calendario nacional de Trial disputa su quinta prueba en Jativa, Valencia.

**GUIA ROJA DE MICHELIN**

**C**OMO cada año, la primavera trae consigo una nueva edición de la Guía Roja Michelin de España y Portugal. Esta guía ayuda a seleccionar el establecimiento más adecuado para cada caso: albergues rústicos y cocina típica, restaurantes para celebraciones familiares y de negocios, además de esas «buenas direcciones» de zonas alejadas de las grandes carreteras, que son conocidas sólo localmente.

**Precios: 2.275 pesetas**  
**A la venta en librerías.**



**HORA PUNTA**

**A**DEMÁS de organizar un gran número de actividades deportivas, el grupo CROM Raid & Aventura comercializa artículos especialmente concebidos para los amantes de la aventura. En esta ocasión presenta su nuevo «CROM-Watch», un reloj multifuncional con maquinaria alemana de cuarzo y presentación robusta y atractiva. Sus características son: manecillas fluorescentes, correa de piel, bisel de control de tiempo, calendario, sumergible a 30 metros, cronómetro y compas con cuadrante giratorio.

**Precio: 16.500 pesetas (incluidos IVA y gastos de envío)**  
**Pedidos: Tel. (972) 36 54 12 y Fax: (972) 36 85 94**



**Motor 16**



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

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

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cerunda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simóneta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel 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:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanova, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Eivira Aricha. **Antomercado:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Foro Calsina. **Rú. Automercado:** Lotes Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

**Directora de Marketing:**  
María Lizárraga.

**Director Gerente:**  
Enrique López Nieto.  
**Director de Planificación y Control:** Jesús Carrizo.

**Producción:**  
**Director:** Antonio Toribio Triviño.  
**Coordinadores:** Luis E. Vizuete y Manuel Martín.

**Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

**Director de Distribución y Suscripciones:** Federico Herrero.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID:** Hermanos García Nobletas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 87 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCÍA:** Pal. Calonge, Calle E. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
**Impreme:** 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.

**ojd** 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.

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

**SI ESTE COCHE NO ACELERA SU PULSO, NADA LO HARA.**

Ha nacido una nueva raza de deportivos. El ROVER 216 GTI 16 V 3 puertas. Un coche único que le enamorará por las excelentes prestaciones de su motor TWIN CAM de inyección multipunto y 130 CV. Por su confortable interior y su completo equipamiento de serie, que incluye dirección asistida, llantas de aleación de 15", caja de cambios de relación cerrada y un sistema de suspensión deportiva McPherson. Pero, sobre todo, por su diseño exclusivo. Diferente. Y el prestigio que supone conducir un ROVER. Porque el ROVER 216 GTI 16 V ha sido diseñado para romper corazones. Si él no consigue acelerar su pulso, nada lo hará.



NUEVO ROVER 216 GTI 16 V 3 PUERTAS

P.V.P.: 2.368.000ptas.\*



La serie ROVER 200 3 puertas empieza con el 214 Si 16 V con motor TWIN CAM inyección de 98 CV. Desde 1.723.000ptas.\* \*Precio final recomendado. IVA y transporte incluidos.



# SCOTCH WHISKY

...ED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND

# FRINTI & BROOK

...ss's Street, ... Em

...PPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY

# KING GEORGE III



*Le invité a un whisky,  
pero no le dije dónde.*



Y&R

# MOTOR 16

13 de abril de 1991

Núm. 390 • 325 ptas.

## GRAN NOVEDAD

# TOLEDO

PRUEBA, VIRTUDES Y DEFECTOS DEL ÚLTIMO SEAT



- ENCUESTA ECO-MOTOR 16
- EL FORD SIERRA A EXAMEN
- LANCIA Y10 SELETRONIC AUTOMATICO DE 1.3 MILLONES
- ASTON MARTIN VIRAGE LUJO A 250 KILOMETROS/HORA

