

GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guia
COMPARAR A PLAZOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de abril de 1991

Num.391 • 325 ptas.

NUEVO SEAT IBIZA

**FOTOS
ESPIA**



PRUEBAS

- AUDI 100 2.8 E CON MOTOR DE SEIS CILINDROS
- LANCIA DEDRA 1.8 i.e. FRENTE A ROVER 416 GSi



BAJO LA LUPA
EL CLIO
A LOS
30.000
KMS.



**VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI ?**

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

SUMARIO

- 4**
PUNTO DE MIRA
LO ULTIMO
Antes de que acabe el año 92 el nuevo Seat Ibiza estará en la calle. Los plazos y las líneas definitivas están decididos.
- 18**
AL VOLANTE
Nuevo Renault Espace.
- 22**
A FONDO
El Audi 100 2.8 E, dotado de una mecánica de seis cilindros en V, demuestra grandes cualidades de silencio y confort.
- 32**
FRENTE A FRENTE
El Rover 416 GSI se enfrenta al Lancia Dedra IE., dos coches destacados en el segmento medio de lujo.
- 40**
BAJO LA LUPA
El coche europeo del '90, el Renault Clio, en su versión 1.2 RT es analizado profundamente después de una exhaustiva prueba de 30.000 km.
- 47**
GENTE
Las líneas maestras del programa de renovación de producto de Ford, analizadas por el presidente de Ford Europa, Lindsey Halstead.
- 50**
ACTUALIDAD
El nuevo Eurotaxi es un proyecto sobre el Nissan Prairie adaptado a los pasajeros con silla de ruedas.
- 52**
FUERA DE SERIE
De Tomaso Pantera.
- 55**
DISEÑO
El estudio de diseño IAD se ha encargado de la ejecución del calendario de Lucas, fabricante de componentes.
- 68**
DEPORTE
Campeonato de Sport en Suzuka.
- 72**
Campeonato Nacional de Rallyes de Tierra en Alicante.
- 78**
Campeonato Europeo de F-3000 en Vallelunga.



EDITORIAL

PERDER EL CARNÉ

NUNCA como hasta ahora el conductor español se ha sentido tan presionado por una administración, que retira carnés de conducir a diestro y siniestro. Nunca como hasta ahora se ha circulado con esa espada de Damocles pendiendo tan sólo de un hilo sobre nuestras cabezas.

El dato es contundente y sólo de recordarlo se le estremecen a uno las carnes. En 1989 se retiraron 8.000 carnés de conducir. En 1990, otros 8.000, y en el primer trimestre de 1991, 22.000. ¿Acaso antes lo hacían tan mal las autoridades de tráfico que no se detectaban las sanciones más graves? Honestamente, no creemos que se tuviera tanta manga ancha, por muchos problemas de índole legal que hubiera antes de aparecer la Ley de Seguridad Vial. ¿Estamos, pues, ante una aplicación severísima de las limitaciones de velocidad?

Bien cierto es, que para sufrir la retirada del carné de conducir por incumplimiento de la limitación de velocidad

tienen que darse circunstancias concretas de peligro. No basta con la simple existencia de peligro en potencia, pero habría que reconsiderar algunas limitaciones, poco acordes con las características de los automóviles modernos y analizar cuántos accidentes con víctimas se han detectado en las autovías. Porque a medida que se inauguran kilómetros de autovía, se reducen los accidentes con víctimas. Colisiones frontales y adelantamientos siguen siendo las principales causas por las que se matan los conductores españoles, dos riesgos que prácticamente se eliminan en las autovías y autopistas.

Entretanto, el miedo a perder el carné nos puede llevar a una situación de pánico generalizado, ante la que ya se están planteando iniciativas tales como la del Real Automóvil Club de Cataluña de crear un seguro para quienes se vean privados de su carné de conducir.

Alberto Mallo



AL VOLANTE



RENAULT ESPACE
La nueva Renault Espace sigue siendo el Prototipo al que muchos otros fabricantes buscan acercarse. Las novedades afectan a la carrocería, a los interiores y a la mecánica. (Pag. 18)

DEPORTE



SPORT, SUZUKA
Peugeot, llegó, corrió y venció. En la primera prueba del Campeonato del Mundo de Sport el coche de Baldi-Alliot se impuso con autoridad a los Mercedes y a los Jaguar. (Pag. 68)

FUERA DE SERIE



DE TOMASO PANTERA
Hace veintinueve años los geniales Lee Iacocca y Alejandro De Tomaso crearon el Pantera, un súper deportivo con mecánica Ford. Sus líneas elegantes y agresivas y el poderoso motor del Mustang V8, le mantienen plenamente vigente y ahora vuelve a comercializarse en España. (Pag. 52)



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

● MARC Deschamps, el diseñador francés que ha estado a la cabeza de Stilo Bertone desde 1979 ha decidido abandonar dicho puesto. La separación de Bertone y Deschamps se ha producido de forma amistosa, sin declaraciones altisonantes en ninguna de las dos partes. Eugenio Pagliano, el estilista que ha trabajado durante este tiempo con Deschamps, se encargará de la dirección general de Stilo Bertone, una promoción muy importante para un diseñador que hasta el momento se había especializado en la creación de interiores.

● LOS constructores japoneses han experimentado una subida fortísima en el mercado italiano durante el año 90. El salto, valorado en un 37,2 por ciento, ha hecho posible pasar de las 42.022 unidades comercializadas en 1989 hasta las 57.662 unidades comercializadas en 1990. Los nueve primeros fabricantes nipones en Italia son: Nissan con 17.002 vehículos; Suzuki, con 13.693; Mitsubishi, con 9.004; Toyota, con 5.449; Honda, con 5.224; Daihatsu, con 2.611; Mazda, con 2.207; Subaru, con 2.194, e Isuzu, con 278 unidades.

● NISSAN, que acaba de presentar los Primera con carrocería de cinco puertas fabricados en Inglaterra, y los modelos con carrocería tipo ranchera, provenientes de Japón, espera alcanzar la cota de las veinticinco mil unidades durante el año 1991. Estas son las previsiones expuestas por Noritake Arai, presidente de Nissan Italia, responsable de un incremento en las ventas próximo al sesenta por ciento.



SALON DE BARCELONA

A TODA MAQUINA

El acontecimiento más importante en el mundo español del motor, el Salón de Barcelona abrirá sus puertas al público el próximo día 4 de mayo para acoger a más de 750.000 visitantes. Dos modelos de auténtico relieve, el Seat Toledo y el Renault 19 Cabrio, darán sus primeros pasos mundiales en Montjuich.

NUEVOS PRECIOS

LANCIA DEDRA

En estos días se ha iniciado la comercialización de los nuevos Lancia Dedra 2.0 I.E. Turbo e Integrale. Ambos modelos salen al mercado con un atractivo equipamiento de serie. El 2.000 I.E. Turbo tiene un precio de 3.370.000 pesetas con I.V.A. y transporte, mientras que la versión Integrale sube a 3.950.000 pesetas con ABS y llantas de aleación de serie.

VERDE Y ROJO



● A sus 20 años, José Javier Alejo Trevijano puede convertirse en un inventor trascendente. Ha diseñado un sistema de advertencia sonora (un claxon) que sólo suena en los coches, evitando el ruido ambiente y el sobresalto a los peatones.

● El Ayuntamiento de Madrid acostumbra a retirar los coches estacionados en vías que van a asfaltarse, es lógico, aunque dadas las circunstancias, un día no nos sorprendería que asfaltasen encima, sin el menor reparo. Lo que clama al cielo es que los coches retirados los lleve a una explanada, sin apenas vigilancia, en la que

SEAT NEGOCIA AL ESTE

¿MOTORES RUMANOS?

La empresa Seat está negociando con las autoridades de Rumanía la posibilidad de concesión de la patente para la fabricación de motores del tipo System Porsche a ese país, lo que serviría de base para la fabricación posterior de un nuevo automóvil de tipo medio. Además, la operación permitiría a Seat la exportación a todos los países de la zona.



PHILIPS FRONT DC 054

SOLUCION GENIAL

El último autorradio comercializado por Philips, el Detachable Front DC 054, pone en fuera de juego a todos los amigos de lo ajeno. El equipo más joven de Philips va provisto de FM (estéreo) y Onda Media con ocho presintonías, sintonización manual o automática, cassette autoreverse estéreo y amplificador estéreo de alta potencia. La solución lanzada por Philips para proteger su equipo es muy interesante: toda la unidad de control es extraíble e inutiliza el autorradio por completo. El Philips Front DC 054 debe ser uno de los centros de atención en el ya próximo Salón de Barcelona, que reserva grandes novedades en este campo.

se han producido robos. Además, en los teléfonos habituales de la grúa y de información del Ayuntamiento, ni conocen la ubicación de este «desguace» ni tienen un correcto control de las matrículas de los coches retirados de la circulación.

● Hace dos semanas dábamos un semáforo rojo a la constructora de la autovía Madrid-Zaragoza porque en el kilómetro 223 se había producido un hundimiento, a las pocas semanas de abrirse al tráfico. Que no cunda el pánico porque los ingenieros lo tenían todo previsto, ya que ahora se ha producido otro en el kilómetro 225.

CLIO 16V, ALETAS ANTICHOQUES



El Renault Clio 16V, el mini deportivo cargado de energía que se comercializará en los primeros días de mayo, va a llamar la atención por sus aletas delanteras, capaces de soportar choques de hasta 15 kilómetros por hora sin roturas ni deformaciones. Esas aletas, confeccionadas en un plástico revolucionario, el Noryl GTX, puesto a punto por la sociedad General Electric, hacen gala de un peso mínimo, 850 gramos, frente a los dos kilos largos de una aleta similar realizada en chapa, y soportan sin problemas temperaturas comprendidas entre -20 y 85 grados centígrados. Las pruebas finales para estas aletas, con dos milímetros de espesor, se realizaron durante la temporada 90 de carreras, dentro de las diferentes Copas Nacionales R-5 GT Turbo; los resultados fueron tan espectaculares que los técnicos de Renault dieron luz verde para su uso en serie.

BMW 320i

YA HA LLEGADO

Los modelos intermedios de la nueva serie 3 de BMW, los 320i ya están disponibles en el mercado español. Los 320i con caja de cambios manual de cinco velocidades salen a la luz con un precio próximo a los 3.420.000 pesetas, mientras que los 320i con caja automática rondan los 3.690.000 pesetas. Los nuevos componentes de la serie 3 salen a la luz con dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros, luneta anterior con antena incorporada y preequipo de radio; entre las opciones disponibles aparecen: el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, con un precio de 168.000 pesetas, y el aire acondicionado, que ronda las 260.000 pesetas.



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

● MARRUECOS, Túnez, Libia y Egipto son los países que tienen prioridad, actualmente, en las facilidades para producir elementos mecánicos para el Grupo PSA; el objetivo final es la construcción de una planta de montaje en Argelia.

● PEUGEOT tiene previsto incrementar su red comercial en Japón. Los treinta y cinco distribuidores que la marca francesa tiene en estos momentos pasarán a ser sesenta durante 1992. Esta operación coincidirá en el tiempo con el lanzamiento del Peugeot 605 en aquel país.

● UNA asociación de economistas franceses ha vaticinado un retroceso del 9,5 por ciento para el mercado galo a lo largo de 1991. La misma asociación ha previsto para Italia un descenso del 11,4 por ciento y del 7,9 por ciento para el mercado británico. Según dichos estudios, el único mercado capaz de evolucionar favorablemente será el alemán, con un aumento del 1,9 por ciento en sus ventas.

● CITROEN fabricará nuevamente coches en Rumanía tras un acuerdo con Olcit. También quiere mandar motores diesel a FSO.

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.

Además, puedes acceder al resto de la gama IBIZA NEW STYLE:

DESDE SOLO 1.020.000 PTAS.

Precio final recomendado por el fabricante. (IVA y transporte incluidos). Versión IBIZA SPECIAL 903 cc 3p. sin Aire Acondicionado.

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE



LA TRIBUNA



Juan Baselga
Responsable de Mercado Interior de Audi (*)

«Hemos conseguido ser líderes en el segmento de los automóviles de lujo merced a un gran esfuerzo en áreas tan importantes como la amplitud de gama, el trato al público o la preparación en los concesionarios y también con una política de precios muy agresiva».

«Las cifras de ventas han aumentado de una manera importante en los últimos cuatro años. Se ha pasado de las 4 496 unidades vendidas de la gama Audi en 1987 a las 21 365 en 1990. Con una previsión de ventas para el presente ejercicio de 17 000 unidades».

«Los planes para el nuevo Audi 100 nos permiten hablar de unas ventas aproximadas de 5.000 unidades en 1991».

* Juan Baselga ha sustituido a Juan M Rodríguez Jado, que pasa a ser responsable de Audi-Argentina.



RENAULT 19 TD

AL ASALTO DEL MERCADO

La oferta Diesel más económica de la gama R-19 llega al mercado con las siglas TD, llega de la mano de los R-19 TD, con cinco puertas, y de los R-19 Chamade TD, con cuatro puertas, modelos animados por el motor de cuatro cilindros con 1.870 centímetros cúbicos y 65 caballos de potencia. Las prestaciones de estos modelos no admiten el menor reproche, superan los ciento sesenta kilómetros por hora de velocidad punta y aceleran de cero a cien en 15,7 segundos. Los consumos, fundamentales para definir la economía de un Diesel, se quedan en 4,6 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a noventa por hora, 6,2 litros a ciento veinte por hora y 7,3 litros en ciclo urbano.



PRESIDENTE DE FORD EUROPA

WILLIAM FIKE

William H. Fike, hasta ahora director gerente de la División de Plásticos y Tapicería de Ford Motor, ha sido nombrado nuevo presidente de Ford Europa, sustituyendo en este cargo a Louis Lataif, que pasa a ocupar la Vicepresidencia de Control de Calidad y Marketing. Ford prepara una pista de pruebas con temperaturas «árticas» para el desarrollo de sus nuevos modelos que estará radicada en Inglaterra.



PUNTO DE VISTA

CONTANTE Y SONANTE



DESDE

TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● NISSAN Motor GB es la nueva filial de la marca nipona en Gran Bretaña. La creación de esta filial es consecuencia de la ruptura de Nissan con su antiguo distribuidor, contencioso que se encuentra, todavía a la espera del fallo de los tribunales.

● HONDA mantendrá el recorte de producción de las plantas de Japón y Estados Unidos durante los meses de abril y mayo. Un recorte de unas quince mil unidades causado por la fuerte caída de las ventas del mercado norteamericano.

● NISSAN tiene previsto competir con su rival más directo, con Toyota, a partir de 1994 en el mercado de los servicios telefónicos digitales para automóviles. El Ministerio Japonés de Correos y Telecomunicaciones ha dado luz verde para la creación de dos nuevas firmas en este sector.

● EL Gobierno norteamericano ha mostrado su más drástica oposición a la idea del presidente de Chrysler, de Lee Iacocca, empeñado en reducir las importaciones de vehículos japoneses al mercado estadounidense en medio millón de unidades. Tales declaraciones salieron de boca del Subsecretario de Comercio, Michael Farren.

● LOS constructores nipones están revisando el sistema «just in time», que exige la fabricación de los componentes en el momento exacto para que lleguen así a la línea de montaje con precisión para evitar stocks. Este sistema exige transportar pequeñas cantidades de elementos por carretera con el consiguiente incremento de atascos y contaminación.

Las ventas de **trac-tocamiones** en nuestro país en el pasado mes de marzo registraron una caída del 26,11 por ciento.

Nissan Motor Ibérica va a invertir 6.000 millones de pesetas en Cantabria para fabricar piezas del nuevo modelo **Micra**, que se montará en Inglaterra.

Peugeot-Talbot ha decidido retirar el expediente de regulación de empleo que afectaba a 1.385 trabajadores, tras ser rechazado por la Administración.

Antonio Mendoza Sanz ha sido nombrado nuevo presidente de las concesionarias **Europistas** y **Eurovías**, sustituyendo a **Rafael del Pino**.

Cepsa ha firmado un contrato por tres años para suministrar al ejército del **Reino Unido** productos derivados del petróleo.

Ford Motor ha anunciado que en 1993 producirá un centenar de **vehículos eléctricos** de demostración, antes de comenzar su fabricación comercial hacia 1995.

CITROËN ZX

PRECIOS DE CHOQUE

CITROËN está dispuesta a no dejar escapar ni un solo comprador del segmento de los cuatro metros, del segmento al que pertenece su nueva creación, el ZX. Para ello va a comercializar un producto muy equilibrado a un precio de choque, con una política bastante más agresiva en relación con la competencia que la utilizada en nuestro país vecino, Francia.

Finalmente serán cinco las versiones a comercializar con precios muy razonables que irán desde el millón y medio de pesetas del más económico, el Reflex, hasta los dos millones cien mil pesetas del más deportivo, el Volcane.

El nivel de equipamiento es el mismo que en el mercado francés con volante regulable en altura en los cinco modelos, dirección asistida de serie solamente en el Volcane, limpiavientos trasero opcional en las versiones Reflex y cinturones de seguridad delanteros y traseros de serie en los cinco modelos, entre otras.

El precio de las opciones está al nivel de la competencia más directa y así el aire

condicionado cuesta 146.000 pesetas pudiéndose montar en cualquiera de las versiones, el ABS cuesta 186.000 pesetas disponible sólo en el Volcane, el limpia luneta trasero tiene un costo de 20.000 pesetas y el paquete con elevalunas eléctricas, cierre centralizado y retrovisor derecho eléctrico, disponible en el Advantage cuesta 40.000 pesetas. Por último el asiento posterior desplazable disponible en las versiones Reflex y Volcane se puede solicitar por 34.000 pesetas, sin duda un precio razonable para un sistema revolucionario.

Pero para los más exquisitos, Citroën también ha pensado en una tapicería de cuero que se podrá solicitar para las versiones Aura y Volcane a un precio de 186.000 pesetas e incluso en un paquete que incluye volante, asientos, pomo y fuelle de la palanca de cambios en cuero y asientos eléctricos para los dos modelos altos de gama, el ZX Aura y el ZX Volcane.

* ZX Reflex 75 CV. 1.510.000 Ptas.

* ZX Reflex 90 CV. 1.610.000 Ptas.

* ZX Advantage 75CV. 1.580.000 Ptas.

* ZX Aura 90 CV. 1.800.000 Ptas.

* ZX Volcane 130 CV. 2.110.000 Ptas.



EN LA CULTURA DE LOS 90, UNO DE LOS MAYORES ESFUERZOS TECNOLÓGICOS TENDRÁ LA FORMA DE UN AUTOMÓVIL.

EL AUTOMÓVIL MÁS COMPROMETIDO CON LA SEGURIDAD DE LAS PERSONAS Y SU MEDIO AMBIENTE TOMARÁ LA FORMA DE UN BMW.

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

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

LA CULTURA DE LOS 90.



RODZ NICOLI EWDB

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.





NUEVO SEAT IBIZA

FALTA UN AÑO Y NUEVE MESES

El calendario está ya tan definido como el propio coche. Antes de que finalice el año 92 habrá un nuevo Seat, un Ibiza idéntico al de las fotografías que ilustran estas páginas.

La maquinaria Seat funciona a pleno rendimiento. El Toledo está a punto de iniciar su comercialización y la nueva fábrica de Martorell se construye a todo ritmo pensando en el futuro Ibiza. Estos son precisamente algunos de los protagonistas del plan de inversiones de Seat hasta el año 2.000, que alcanza 740.000 millones de pesetas.

Seat tiene un ambicioso programa de renovación de su gama, que se resume en una febril primera mitad de los 90: 1991, Seat Toledo. 1992, Seat Ibiza. 1993, Seat Málaga. 1994, Seat Marbella. Y 1995, Seat Terra. Es de una nueva Seat de la que hablamos, de una Seat plenamente integrada en las estructuras del grupo Volkswagen, con lo que ello supone de expe-

riencia tecnológica y disponibilidad de elementos mecánicos. El Toledo ha iniciado ese proceso y el Ibiza lo va a continuar de manera casi calcada.

El futuro Ibiza, que se conoce con el nombre de código S-03 (el Toledo era el S-3), va a ser el portador de una filosofía propia de Seat, la filosofía *Econosport*. Si las estructuras industriales han evolucionado, la vocación se mantiene, pero beneficiándose de las posibilidades del grupo Volkswagen. Esa filosofía de ofrecer en un mismo producto propuestas que van del coche económico al coche deportivo,

NUMERO UNO
El futuro Ibiza llegará a los mercados internacionales con todas las bazas para ser un número uno en los rankings de ventas. Su carrocería es moderna y espaciosa.

pasando incluso por la versión descapotable, se expresará en el Ibiza como no se ha hecho hasta ahora con ningún otro modelo de la marca.

La futura fábrica de Martorell, que se inaugurará en 1992, tiene ya una zona destinada a la producción de las carrocerías descapotables. La multinacional ASC, especializada en carrocerías descapotables con niveles de calidad tan altos como para que Porsche se sirva de ella, será la encargada de llevar a cabo el proyecto. Su presidente, Heinz Prechter, ya esbozó a Motor 16 (ver número 386) las posibilidades de futuro de esta asociación. Seat ha estudiado también las propuestas de otros carroceros europeos para la realización de ese Ibiza Cabrio.

Si en parte esta filosofía del producto tiene un antecedente clarísimo en el Volkswagen Golf, del que existen versiones económicas, deportivas, de tracción total, descapotables, etc., el Ibiza S-03, tendrá una definición diferente en sí mismo. Vaya por delante que no se tratará del Golf a la española. El Ibiza crecerá en habitabilidad, pero será un crecimiento natural. Es decir que no cambiará de segmento; seguirá, pues, en el de los Clio, Fiesta, etc., que a medida que van apareciendo ofrecen una capacidad superior. Lo que ha ocurrido es que en su crecimiento estos coches alcanzaron al primitivo Golf, el de 1974, que era un 3,80 metros de largo y 2,40 de distancia entre ejes. Pero es que igual que la raza humana está creciendo,

también los coches se hacen ahora más grandes, más anchos y más altos.

El resultado es que en estos momentos y dentro de la estructura Volkswagen-Seat hay dos futuros modelos que van a compartir muchas cosas. Son el Seat S-03 (Ibiza) y el Volkswagen A-03 (Polo). Aunque cada uno tendrá sus peculiaridades, ambos dispondrán de la misma plataforma, con paralelismos definitivos como los que marcan puertas, aletas y montantes delanteros (ver fotografías del futuro Polo en Motor 16 número 379).

Esa plataforma va a tener una distancia entre ejes de 2,44 metros, la misma del Ibiza de hoy, que es uno de los coches más capaces del segmento. Será sin embargo algo más largo que el actual -que

CABRIO DE GRAN DIFUSION

TAMBIEN SERA DESCAPOTABLE

CUANDO Seat dio a conocer su Proto C el pasado verano, nadie imaginaba que de un solo proyecto fueran a salir tantos coches diferentes. En realidad lo que se estaba haciendo era abrir las puertas de un futuro inmediato, demostrar veladamente unos planes futuros, en la forma del Seat Ibiza que se presentará dentro de un año y nueve meses.

Las variaciones a que dará origen el próximo Ibiza serán muchas, pero hay una que ya está asegurada, la versión Cabrio Pocos días antes del Salón de Ginebra se daba luz verde a ese futuro descapotable de gran difusión. Nada que ver, sin embargo, con el Cabrio que ASC realizó en 1987, sobre la primera generación del Ibiza. Aquel fue un sondeo que tuvo unos resultados muy positivos entre el gran público y que sirvió para llegar a la conclusión antes citada de programar un Cabrio sobre la nueva generación que se avecina. En el Proto C, las propuestas eran varias, con tres posibles descapotables, un cabrio convencional, uno llamado *free-time* y un *Speedster*, tres formas de disfrutar de la conducción al aire libre, del contacto con la Naturaleza.

Esta futura versión se hará lógicamente sobre la carrocería de dos puertas, pero habrá otras novedades de tipo técnico como sistemas antipatinamiento de control de tracción. La puerta también está abierta a otras tecnologías de punta, tecnologías sobre las que se trabaja en el Centro Técnico de Martorell, que todavía tiene tiempo para definir algunas cuestiones que se prueban sobre los prototipos camuflados que ya ruedan en las cercanías de dicho Centro Técnico

mide 3,68 metros-, merced a unos voladizos algo más importantes, sobre todo el delantero.

En las fotografías se aprecia su paralelismo con el Proto C presentado en el Salón de París. Las líneas maestras y las dimensiones básicas no cambian, a

excepción de la longitud, mayor en el Proto C (3,94 metros). El coche visto en París presentaba ya el mismo estilo de puertas y de volúmenes generales, a excepción del frontal, menos realista y más propio de un coche de salón. El Ibiza tendrá unos grupos ópticos convenciona-



ASI SERA Salvo el frontal de faros redondos, específico del Proto C y el detalle del arco de seguridad de la versión Speedster, el Ibiza Cabrio será tal cual se ve en los bocetos, dados a conocer por la marca con motivo de la presentación del Proto C.

les, muy parecidos, como la toma de aire, a los de la actual generación. En el para- choques se integrarán los intermitentes y debajo, los grupos antiniebla y una toma de aire adicional. El frontal da idea de solidez, como todo el conjunto, que es redondeado y compacto. Las puertas son de tipo *autoclave*, que cubren los montantes delanteros para obtener un óptimo coeficiente aerodinámico (Cx), que podría bajar de 0,30. Esas puertas son grandes y proporcionan una buena accesibilidad. Esto mismo se ha buscado y conseguido con el maletero. El portón llega hasta el para- choques. La luneta está bastante inclina- da, pero la parte baja del portón es completa- mente vertical para incrementar la capacidad. La estética de este voluminoso portón está aligerada por una banda que prolonga los grupos ópticos, al estilo del Toledo.

El autor del diseño es el hombre fetiche de Seat, Giorgio Giugiaro. El responsable de Ital Design ha dibujado también la carrocería de tres puertas. En ambas, las superficies acristaladas tienen gran importancia, como era el caso del Proto C.

En el interior se retoma la filosofía del Toledo. Hay un aire Volkswagen, que se deriva sobre todo de la utilización de ciertos elementos. Palanquitas de intermiten- cias, limpiaparabrisas, salidas del aire de la climatización, etc., serán similares a las que emplea la marca alemana. La visera del cuadro de mandos vendrá a enrasar con la parte superior del volante, pero en definitiva todo el salpicadero resultará bastante convencional, sin grandes innovaciones. Habrá, como es habitual, dife- rentes niveles de presentación con grafis-

mos de unos u otros colores, según las versiones.

Los motores serán de procedencia Volkswagen. Los habrá desde 0,9 hasta 2 litros, en gasolina, de 45 a 150 caballos de potencia. El más potente será el 1,8 litros con compresor G. De esta manera, el Ibiza será el coche de prestaciones más brillantes entre los de su tamaño, que ahora no superan los 140 caballos. Su atractivo no será únicamente el que ofrece la potencia bruta; también gozará de la progresivi- dad característica de estos motores sobre-



COMO EL PROTO C El Proto C presentado en el Salón de París el pasado mes de octubre, era el anticipo del Seat Ibiza, que aparecerá en diciembre de 1992. Las formas generales se conservarán, no así los detalles tipo techo de cristal, etc.

alimentados. El Ibiza se ofrecerá igualmente con motores diesel. Los precios se moverán entre 1.000.000 y 1.700.000 pesetas, si bien la versión G podría llegar a los dos millones. Ustedes se preguntarán qué ocurrirá con los actuales motores System Porsche. Lo cierto es que la incógnita planea sobre ellos, pues aunque su rendimiento está supercomprobado, tienen el inconveniente de que su producción está limitada

a 300.000 unidades/año y se especula con que tal cifra no sería suficiente para abastecer la producción de la familia Ibiza-Málaga. En cualquier caso, de aquí a que salga el Ibiza correrán ríos de tinta, no sólo sobre él sino también sobre sus descendientes. Porque, eso sí está claro, el futuro modelo de Seat traerá tras de sí numerosas versiones. ¿No han pensado ustedes que el Málaga podría ser un Ibiza tres volúmenes con maletero separado? El tiempo lo dirá.

Alberto Mallo.

NUEVO ALFA ROMEO SPIDER. DESCUBRE EL MITO.



Escápate. Llega hasta donde tú quieras. Sin límites. Descubre todo un mito: NUEVO ALFA ROMEO SPIDER.

Línea, potencia y tecnología para alcanzar la máxima expresión de libertad. Con el máximo nivel de equipamiento: servodirección • llantas de

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

aleación • 2 retrovisores exteriores • cierre centralizado • elevalunas eléctricos • diferencial autoblocante.

Para los que buscan el secreto, la magia y el auténtico significado de conducir. Para los que sueñan con descubrir el mito.

SPIDER	2.0 I.E.
Cilindrada (cm ³)	1.962
Potencia máx. (CV/rpm) DIN	128/5.400
Velocidad máx. (Km/h.)	190
Precio*	3.346.000 ptas.

* Precio recomendado para Península y Baleares, I.V.A. incluido.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR



FICHA TECNICA

	2,0 LITROS	QUADRA	V6	TURBODIESEL
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 995 (88 x 82)	2 165 (88 x 89)	2 849 (91 x 73)	2 068 (86 x 89)
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyec mecánica y turbo
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	21 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	105 / 5 250	110 / 5 000	153 / 5 400	88 / 4 250
Par máximo / r.p.m.	16,5 / 2 500	17,7 / 3 500	23,4 / 2 500	18,8 / 2 000
TRANSMISION				
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION				
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,6	11,6	11,6	11,6
FRENOS				
Sistema(Del/Tras)	Disco ventilado/tambor	Disco ventilado/disco	Discos ventilados / discos	Disco ventilado/disco
SUSENSIONES				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Eje semi-rígido	Eje semi-rígido	Eje semi-rígido	Eje semi-rígido
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg)	1 320	1 430	1 390	1 350
Largo/ancho/alto (mm)	4,43 / 1,79 / 1,69	4,43 / 1,79 / 1,69	4,43 / 1,79 / 1,69	4,43 / 1,79 / 1,69
Capacidad del depósito (l)	77	77	77	77
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,8	13,9	10,3	15,0
Velocidad Máxima (km/h)	173	170	195	160
Consumo Urbano (l/100 km)	11,9	12,5	15,4	8,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,8	8,2	8,6	5,6
A 120 km/h (l/100 km)	10,0	10,3	10,8	7,9

DIFICIL COMPETENCIA
Renault ha modificado la nueva Espace y se lo ha puesto difícil a la competencia. El cambio más fantástico es el que se ha realizado en el interior: asientos reversibles, reclinables en 180 grados y con banqueta deslizante.



NUEVO RENAULT ESPACE

EL LISTON, MAS ALTO

Hace unas semanas informábamos de la aparición de la nueva (utilizar el femenino no es una licencia peyorativa, porque nada tiene que ver con una furgoneta) Renault Espace, que ahora hemos tenido oportunidad de conducir en una breve toma de contacto.

DESDE que apareció el Renault Espace hace 8 años, ha sido el modelo patrón que otros fabricantes quieren copiar o superar. El Espace, hoy día, marca todo un segmento en el que muy pronto aperecerán otros produc-

tos. Precisamente para seguir conservando esta situación de privilegio, Renault modifica su modelo, elevando el nivel y poniéndoselo aún más difícil a la competencia.

La nueva Espace quiere aproximarse a

las grandes berlinas, aunque sus dimensiones exteriores siguen siendo, paradójicamente, reducidas.

Así, con 4,43 centímetros de largo, es más pequeño que un Renault 21 aunque muchos no se lo crean. De todas maneras,

la nueva Renault Espace es 7 centímetros más larga que la anterior y 3 centímetros más ancha.

Lo fantástico del Espace sigue siendo su diseño interior, que sí ha cambiado considerablemente respecto al modelo anterior. Un nuevo diseño de asientos aumenta aún más la funcionalidad. Así, todos los asientos son reversibles (pueden anclarse en sentido opuesto al de la marcha), reclinables en 180 grados y con banqueta deslizante. La combinación de los siete asientos permite hacer en el Espace decenas de configuraciones diferentes buscando mayor amplitud o la carga de objetos grandes y largos. Todo ello, con unos niveles de terminación como sólo el R-25 (por citar la berlina de mayor repre-

sentación de la marca) ofrecía hasta la fecha.

Desde el punto de vista mecánico, la gran novedad es la utilización del motor V6 de 3 litros y 153 caballos de potencia máxima que permite convertir al nuevo Renault Espace en un auténtico «devorador de kilómetros» en el que es bastante fácil y seguro observar el cuentakilómetros por encima de los 200 kilómetros por hora.

Se ofrecen tres niveles de equipamiento y cuatro motorizaciones diferentes, incluida la tradicional turbodiesel que tanta aceptación tiene en los mercados europeos. Además, en la versión de 4 cilindros de gasolina, se ofrece una tracción integral, con árbol de transmisión en fibra

de carbono y diferencial central del tipo viscoso, que ha probado ya su excelente comportamiento en la versión anterior. En un futuro no demasiado lejano, además de una caja de cambios automática para el V6, se ofrecerá la tracción total con las otras versiones del motor.

El inicio de la comercialización de la nueva Renault Espace en nuestro país se producirá el próximo día 15 de mayo. Los precios aún no se han comunicado, pero, en Francia, el incremento de precio respecto a las versiones precedentes es de aproximadamente 3.000 francos (en torno a las 60.000 pesetas), para similares niveles de equipamiento.

J.M.C.

Para algunos, la mayor satisfacción es poder superarse a sí mismos.

LOWE PHS

PORSCHE
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



El carácter exclusivo que Porsche ha conferido a sus modelos a lo largo de la historia, con una tecnología de vanguardia, procesos de producción artesanales, hace difícil su comparación con cualquier otro fabricante. Por eso, los ingenieros de Centro de Investigación y Desarrollo de Porsche en Weissach no pretenden ser mejores que los demás, sino, sencillamente superar sus logros anteriores en cada nuevo proyecto. Uno de los más ambiciosos, sin duda, fue la creación del Porsche 959 una revolución técnica sin precedentes y, naturalmente, un nuevo desafío para el futuro.

Tres años después de su aplicación en este modelo, sistemas como el Control Permanente Inteligente de Tracción, la Autodiagnosís Memorizada, el Control de Presión de Neumáticos, las aleaciones especiales y otras muchas innovaciones, han sido perfeccionadas antes de pasar a formar parte de las actuales series 944, 911 y 928, que hoy ofrecen a sus conductores una técnica futurista, sensaciones aún más deportivas al volante y mayores cotas de seguridad, confort y respeto al medio ambiente. Año tras año, Porsche se sigue superando. Y esa es su mayor satisfacción.



A F O N D O

AUDI 100 2.8 E

DUEÑO DEL SILENCIO

Quizás una de las mayores sorpresas que uno se lleva al conducir el nuevo Audi 100, con motor de seis cilindros en V, es la del silencio que reina en el habitáculo en cualquier momento, ya sea al ralenti o circulando por una larga autopista a velocidad de crucero de 180 kilómetros por hora. Además de ser el dueño absoluto del silencio, el Audi de nuestra prueba ha demostrado estar entre los mejores del segmento. Sin duda se ha realizado un buen trabajo.



A 180 kilómetros por hora sólo se escucha a los mosquitos estancándose contra el cristal. Ni el motor, que funciona en quinta, y a esa velocidad a un régimen muy relajado; ni la carrocería, estudiada hasta la saciedad en el túnel de viento, ni el tren de rodaje que filtra con habilidad los diferentes tipos de asfalto; nada es capaz de estropear el silencio, el suave y silencioso rodar del nuevo Audi 100 2.8 con motor de seis cilindros en V.

Compacto, aerodinámico, ágil, lujoso, la cuarta generación del Audi 100 ha heredado la filosofía de la marca a la perfección.

Por otra parte la adopción de una mecánica completamente nueva y más potente

VIRTUDES

- Silencio de marcha
- Precio
- Mecánica elástica

AUDI 100 2.8E
PRECIO: 4.453.114 PTAS.

- Desarrollos largos
- Dirección demasiado asistida
- Manejo del cambio

DEFECTOS



de lo habitual en la gama, ha dejado a este modelo en una excelente posición frente a la competencia por planteamiento, potencia y precio.

Para empezar el coche no ha aumentado de tamaño, se mantienen la longitud total y la distancia entre ejes, por lo que, aunque grande no llega a caer en la exageración. Sin embargo ha disminuido la anchura y ha aumentado la altura con la consiguiente ventaja para los pasajeros de mayor estatura.

Los más exigentes descubrirán un espacio habitable muy razonable, uno de los más grandes del segmento, en el que sin embargo ha disminuido el espacio trasero para las piernas. No ha ocurrido lo mismo en las plazas delanteras, donde extrañamente (lo normal sería lo contrario) ahora hay más sitio. El maletero a pesar del escalón que produce el depósito de gasolina

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por cada fila de cilindros accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.771 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 174 CV (128 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 24,5 Mkg (250 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,5

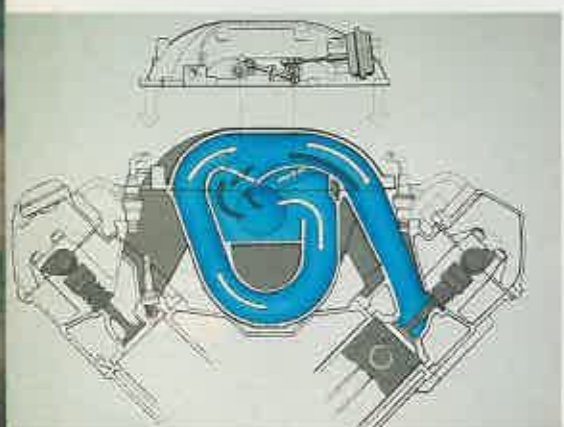
km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h. **DIRECCION:** Sistema: cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados. Traseros: discos. Sistema antibloqueo: sí.

SUSPENSION: Delantera: independiente, tipo McPherson con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: semi-independiente con puente torsional, amortiguadores hidráulicos y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 VR 13. Llantas de acero de 6J x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.400 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.



INGENIOSO

El colector del aire de admisión es de longitud variable- flechas azules: tubo corto de gran diámetro para conseguir potencia efectiva a bajas revoluciones y flechas blancas: tubo largo de diámetro pequeño efectivo a partir de 4.000 revoluciones para conseguir la máxima potencia.

y del gran hueco que ocupa la rueda de repuesto (no de emergencia) cuenta con un volumen interesante muy similar al de la versión antigua. Además hay que valorar muy positivamente el nuevo sistema de cierre que utiliza nuevas bisagras y amortiguadores de gas que no entorpecen ni restan espacio al volumen de carga.

Interiormente se respira una atmósfera de lujo y distinción, ya sea por la madera que acompaña los impecables acabados del coche como por lo completo del equipamiento.

Lo cierto es que el planteamiento y distribución de los diferentes interruptores e instrumentos apenas ha variado e incluso el diseño general del cuadro permanece inmutable.

Sí ha evolucionado, de manera favorable, el sistema de climatización automáti-

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 25 km/h de promedio.....	13,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	7,8
En conducción rápida.....	12,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,2
A 140 km/h de cruceo.....	10,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	11,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	675

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	209
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	16,7
1.000 m salida parada.....	30,7
De 0 a 100 km/h.....	9,2
Recorrido (metros).....	153
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	9,8
recorriendo (metros).....	276
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	12,6
recorriendo (metros).....	353

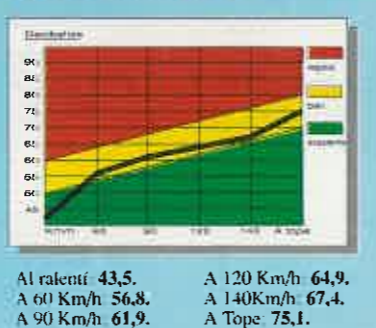
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



SIMILAR
Los interiores apenas han variado en relación al modelo anterior. Se ha mejorado y modernizado el sistema de climatización y han aumentado los relojes de información.



COMO EN CASA
Los asientos son cómodos aunque algo calurosos en verano. La altura en el habitáculo ha aumentado por lo que los más altos ya no encontrarán ningún problema.



NUEVO EN TODO
El motor V6 es totalmente nuevo y proporciona una potencia de 174 caballos. Es el más corto y ligero del mercado comparándolo con sus equivalentes. La columna de la dirección es regulable en altura y profundidad.



EN DETALLE
Un nuevo sistema en la tapa del maletero evita que las bisagras se introduzcan en él. Las llantas son atractivas y de aspecto deportivo. Los cristales enrasados con un fino vierteaguas favorecen la aerodinámica. La rueda de repuesto en tamaño real ocupa un buen espacio bajo el hueco reservado a las maletas.



MEJORADO
En el nuevo Audi se ha mejorado la motricidad y la estabilidad aunque sigue encontrándose mejor en carreteras con buen asfalto y autopistas. El aspecto compacto de las nuevas versiones se ha logrado con una mayor altura y unas líneas más redondeadas.

ca, que cuenta con un nuevo diseño y una técnica más depurada.

Una vez en marcha la dirección asistida de serie nos permite mover el volante con un dedo, sin embargo esta cualidad a la hora de mover el coche en parado, se vuelve en contra cuando se trata de callejear, circular por carretera de curvas o ir a alta velocidad por autovía o autopista, con un exceso de asistencia que provoca una pérdida de tacto importante. En opción la marca ofrece una dirección Servotronic mucho más racional que evalúa no solamente el régimen del motor sino otros valores como por ejemplo la velocidad.

El esquema de suspensiones heredado del anterior modelo nos sigue pareciendo acertado. Al haber conseguido una rigidez adicional en el chasis y carrocería, se ha podido aumentar ligeramente la dureza de los amortiguadores y mejorar el comportamiento del coche en apoyos fuertes circulando rápido por autovía. No obstante



su terreno ideal no se encuentra en las carreteras de segundo orden con asfalto irregular y baches, en las que se puede mantener un ritmo alto a costa de que los pasajeros sufran los continuos botes de una suspensión demasiado burguesa y el conductor reciba a través de la dirección una transmisión demasiado brusca de las desigualdades del terreno.

Hay que resaltar sin embargo la facilidad con la que el Audi 100 2.8E negocia un grupo de curvas enlazadas a buena velocidad sin ser ningún piloto de rallies. Una buena medida de neumáticos, un ancho de vías aumentado y una barra estabilizadora sobre el eje trasero posibilita que un «tanque» de casi cinco metros supere un terreno complicado sin pegas.

La motricidad se ha mejorado aunque la dirección vuelve a hacer de las suyas en aceleración desde parado, dejando al tren delantero en situaciones algo comprometidas.

Sin llegar a las optimistas cifras propor-

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

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



Proveedor de primera elección en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 2/11 • Teléfono 298440 • 263112 • 266228
Apartado 5007 • Telex 52137 • Teletel 007074
Telegramas: Filtrac Mann
50014 • ZARAGOZA (España)



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Absoluta suavidad y silencio de marcha, destaca por su elasticidad y brillantez en baja.
CAJA DE CAMBIOS	Regular	Precisa, pero de recorridos largos y poco rápida; el pomo es manejable y cómodo.
TRANSMISION	Regular	Como es habitual en los productos alemanes extremadamente larga en sus desarrollos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Regular	Muy ligera por su asistencia excesiva. Resta tacto en situaciones comprometidas.
FRENOS	Notable	Detiene la tonelada y media en pocos metros. Aunque el pedal resulta muy duro.
SUSPENSION	Notable	Siempre muy segura y efectiva en cualquier tipo de asfalto.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Notable	El esquema de suspensiones y los amortiguadores permiten una razonable comodidad.
CLIMATIZACION	Excelente	Recién revisada por el fabricante, la nueva climatización se muestra totalmente efectiva.
SONORIDAD	Excelente	Hacia tiempo que no conducíamos un vehículo tan silencioso como éste.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Queda algo lejos de lo anunciado por el fabricante pero nos parece normal.
ACELERACION	Notable	Muy notable y absolutamente suficiente para los más exigentes.
RECUPERACION	Normal	Tirando a buena, gracias al rendimiento del V6 pero perjudicada por los largos desarrollos.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Notable	Ha aumentado en relación a la versión antigua. Es suficiente para una familia normal.
MALETERO	Normal	De volumen similar al de sus rivales y con un hándicap por el depósito de gasolina.
CALIDAD	Excelente	Poco que hablar al respecto, la calidad de los materiales y el acabado son muy buenos.

ECONOMIA		
CONSUMO	Notable	La elasticidad del motor y la ayuda de los desarrollos son elementos clave.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Cuenta con todo lo esencial para hacer la vida cómoda y segura a bordo.
PRECIO	Excelente	Muy bueno en relación a lo que ofrece, al equipamiento y a sus rivales.

FRENTE A SUS RIVALES

Con muchos rivales se las tiene que ver el nuevo modelo de la marca alemana. Modelos tan interesantes y atractivos como el Citroën XM V6, el Lancia Thema 2.0 ie 16V, el Opel Senator 3.0i, el Peugeot 605 3.0, el Rover 827 o el Saab 9000 i Turbo. Sin duda el Audi es el más barato de todos ellos, con un equipamiento más que completo. Quizá no sea el más brillante, pero su motor V6 sí es de los más elásticos. En comportamiento estaría en los puestos de cabeza.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A. Pau Clarís 162 08032 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1 076 puntos de asistencia en toda España.

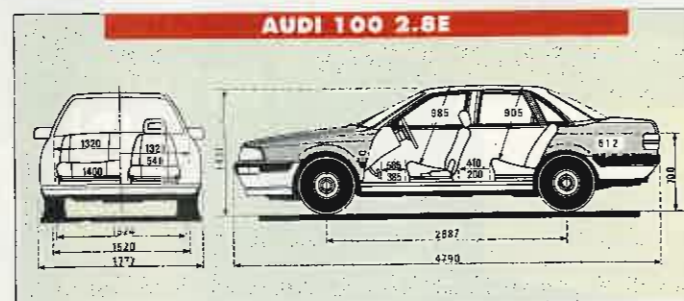
cionadas por el fabricante, el motor V6 nos ha demostrado (por el sonido nunca lo habríamos descubierto) que está ahí delante y que su mejor virtud es la elasticidad.

Gracias a un colector de admisión con longitud variable, se dispone de una gran potencia efectiva tanto a un régimen alto como a bajas revoluciones. Lástima que unos desarrollos largos desluzcan un trabajo efectivo del motor. Algo que tiene una respuesta coherente a la hora de comprobar los consumos.

Un consumo medio ponderado de 11,1 litros a los 100 kilómetros para un modelo de 1.400 kilogramos y 174 caballos nos parece absolutamente razonable junto con una autonomía, en parte gracias al gran depósito de combustible, de 675 kilómetros.

El motor del Audi 100 2.8 trabaja en silencio de forma brillante, eso sí requiere un cierto periodo de rodaje para dar lo mejor de sí (entre 1.500 y 2.000 kilómetros) periodo tras el que está en disposición de rendir al máximo. Tanto la velocidad máxima como las aceleraciones nos parecen lo suficientemente brillantes como para complacer al más exigente.

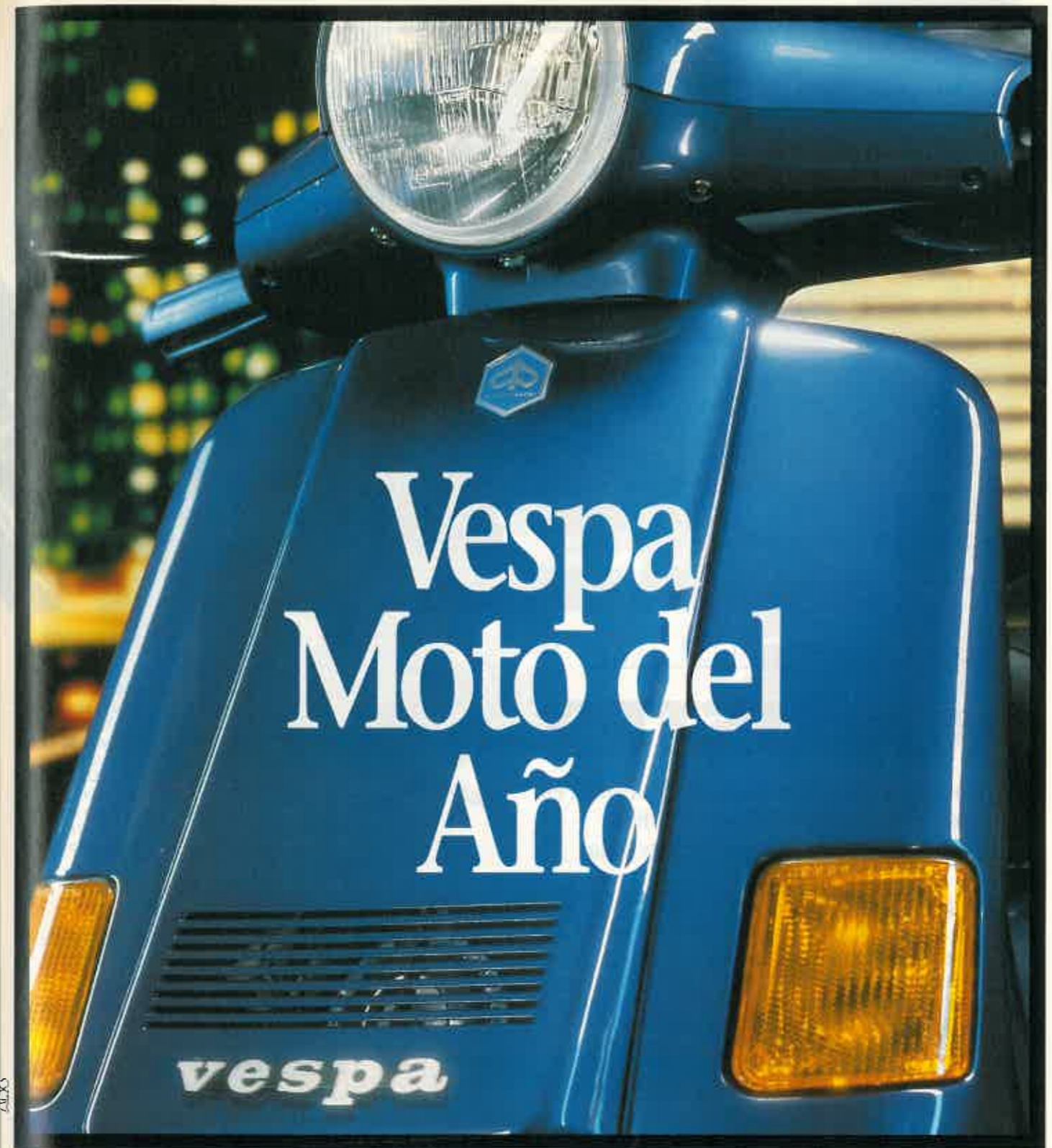
Se nos hace un tanto difícil definir el manejo de la palanca de cambios, pues si bien es suficientemente precisa lo cierto es que los recorridos son largos y a veces esto puede perjudicar o aumentar el tiempo de ejecución. Los frenos por su parte



cuentan con antibloqueo de serie y éste se puede desconectar para determinadas situaciones en las que no se beneficiaría la frenada. La única pega la encontramos en el tacto duro del pedal cuando hay que detener el coche en poco espacio.

Por precio, prestaciones y equipamiento el nuevo Audi 100 2.8E se sitúa en una privilegiada posición bien heredada de su predecesor. También es cierto que la competencia en este segmento está a la última pero las cosas bien hechas bien parecen y de lo que no hay duda es de que este coche está bien hecho.

Andrés Mas
Fotos: Alfonso J. Nieto



Moto Vespa Nº 1

Nº 1 en Producción
Nº 1 en Ventas
Nº 1 en Red de Ventas
Nº 1 en Facturación



Vespa Cosa,
Moto del Año 91





A FONDO



Audi 100

LOS NUEVOS PRECIOS

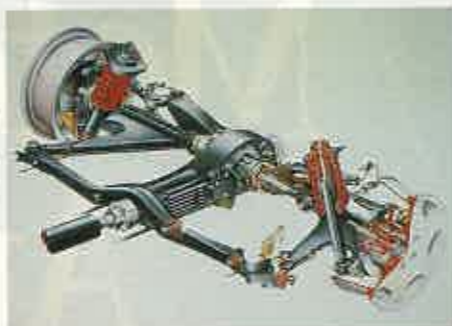
AUDI 100 2.3 L 133 Cv.	3.535.000 PTAS
AUDI 100 2.3 L Aut.....	3.801.000 PTAS
AUDI 100 2.3 L QUATTRO ..	4.308.000 PTAS
AUDI 100 2.8 E 6V 174 Cv.	4.397.000 PTAS
AUDI 100 2.8 E Aut.	4.665.000 PTAS
AUDI 100 2.8 E QUATTRO ..	4.993.000 PTAS



NUEVA GAMA AUDI 100

ROBUSTEZ

Los modelos de la firma alemana se integran en el mundo de la automoción con su lema habitual: lujo, robustez y calidad ante todo.



EL MAS POTENTE Se presentará oficialmente en el Salón de Barcelona y con 230 caballos será el propulsor más potente de la gama. En las versiones Quattro la suspensión trasera pasa a ser independiente de doble trapecio.

ES la primera impresión tras un ligero vistazo, la primera sensación que se capta al cerrar la puerta. Es la respuesta del motor ante una petición rápida al acelerador. Los nuevos Audi 100 son más robustos, ágiles y lujosos.

En la nueva gama, de la que por el momento nos tendremos que conformar con tan sólo seis variantes, se ha optimizado fundamentalmente el nivel de prestaciones, con motores revisados y en algunos casos como el del V6, totalmente nuevos, se ha modernizado la carrocería con un diseño razonablemente moderno pero sin apartarse de la línea de la marca, y se ha mejorado y aumentado el equipamiento y la seguridad activa y pasiva.

La cuarta generación del Audi 100 va a contar con una familia muy numerosa, una familia con cerca de 15 versiones combinando cinco motores con dos diferentes tipos de tracción, dos cajas de cambio y dos carrocerías, la berlina de tres volúmenes y la familiar o Avant.

Las mejoras referentes al habitáculo

MODELO	CILINDRADA	POTENCIA	TRACCION	LANZAMIENTO COMERCIAL
AUDI 100	2.0 4 CIL	115 CV.	DELANTERA	JULIO '91
AUDI 100	2.3 5 CIL	133 CV.	DEL/QUATTRO	ABRIL '91
AUDI 100	2.8 6 CIL	174 CV.	DEL/QUATTRO	MARZO '91
AUDI 100	2.2 20V. TURBO	230 CV.	QUATTRO	SEPTIEMBRE '91
AUDI 100	2.5 TDI	115 CV.	DELANTERA	JULIO '91

son cuantiosas: destacar el nuevo sistema de climatización. Por otra parte, el equipamiento ha aumentado: asientos regulables en altura en todos los modelos, dirección asistida, aire acondicionado automático, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, espejos eléctricos, asiento del conductor regulable en altura, ABS en los modelos con 174 y 230 caballos, catalizador, sistema Procon-Ten de seguridad y un largo etcétera. Sin duda un equipamiento a la altura de las circunstancias.

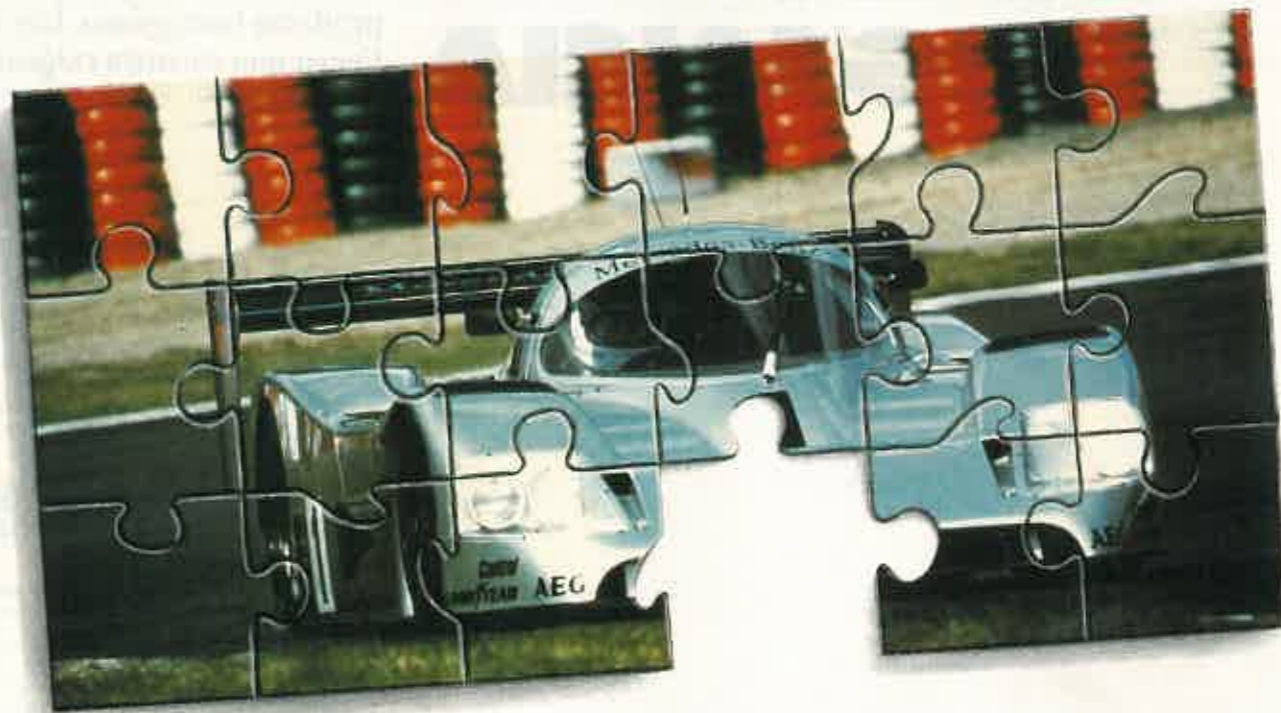
La lista de opciones también es interminable pero en este caso se trata más de

elementos o accesorios caprichosos como la tapicería de cuero, el techo eléctrico, los asientos deportivos o los lavafaros. Aunque también encontramos el Air-Bag, la tracción Quattro, o el cambio automático, algo más especiales y útiles.

El aumento de las vías ha mejorado el comportamiento del coche, que utiliza, básicamente, el mismo esquema de suspensiones de los anteriores modelos. En definitiva un inmejorable sustituto que ha sabido conservar lo mejor del anterior modelo aportando a su vez savia nueva. O

A.M.

La única pieza clave de este coche que usted puede comprar.



Chasis de kevlar, frenos de fibra de carbono, pistones de aleación ligera, motor de 8 cilindros con doble turbo-compresor...

Este coche incorpora una tecnología tan sofisticada que no tiene precio.

Pero hay una pieza sin la cual todo este despliegue de técnica no podría ponerse en movimiento.

Algo que, además, usted puede comprar para su propio vehículo: CASTROL FORMULA RS.

Si para este coche se han elegido aceites lubricantes CASTROL por su resistencia y capacidad de lubricación ¿Por qué no hace usted lo mismo para ganar su carrera diaria?

CASTROL FORMULA RS: Aceite 100% sintético. Alta tecnología de competición. SAE 10W/60, API SG/CD, CCMC G5 PD2. Adecuado para automóviles de motor atmosférico o turbo.



ROVER 416 GSI CONTRA LANCIA DEDRA 1.8 I.E.



EL PODER DE LA ELEGANCIA

La Serie 400 de Rover nace con ambiciones en el segmento medio de lujo. El Dedra de Lancia se encuentra por su parte muy bien considerado por ser un producto homogéneo. Los dos tienen una clientela exigente asegurada.

VIRTUDES

- Prestaciones y consumos
- Mecánica moderna
- Habitabilidad

ROVER 416 GSI
PRECIO: 2.344.918 PTAS.

- Nivel sonoro
- Comportamiento al límite
- Presentación triste

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento
- Calidad de acabado
- Capacidad del maletero

LANCIA DEDRA 1.8 i.e.
PRECIO: 2.319.635 PTAS.

- Consumos
- Altura en plazas traseras
- Tacto del cambio

DEFECTOS

HABLAR de elegancia cuando se trata de marcas como Lancia o Rover está de sobra, todo el mundo tiende a relacionar estos nombres con inserciones de madera, terminaciones esmeradas y sobre todo clase. Sin embargo hay que resaltar el poder que sobre el comprador tiene el saberse propietario de un modelo algo más exclusivo, un nivel por encima de los demás. En este sentido, tanto el Dedra como el Rover 416 reúnen los requisitos para pertenecer a ese grupo especial, a ese segmento más elitista.

Con unas medidas exteriores muy similares, (con el metro en la mano es un pelín más largo el Rover y algo más ancho el Lancia), el habitáculo del Rover es mucho más luminoso por su mayor superficie acristalada e incluso llega a parecer en un primer momento más amplio, sin duda por el diseño del salpicadero más bajo y la forma más cuadrada de su carrocería. En la práctica esta sensación sólo se convierte en realidad cuando se ocupan las plazas traseras y se comprueba que la distancia al techo en el Dedra es menor y que

los más altos rozan con la cabeza en él. En cualquier caso, el espacio para las piernas tanto en la parte delantera como en la trasera es amplio y una familia normal -dos adultos y tres niños o cuatro adultos-, se acomodan sin pega alguna.

Las inserciones en madera son una constante en ambos modelos, sin embargo mientras que en el Lancia este elemento se combina con unos materiales bastante atractivos (al menos visualmente), en el Rover no se ha cuidado lo suficiente este aspecto.





FRONTAL FAMILIAR
Heredado del resto de las series de la firma británica, el frontal del 416 GSi se reconoce de un simple vistazo. El comportamiento es más razonable cuanto mejor es el asfalto.

En ambos se accede con mucha comodidad a las plazas traseras gracias al gran ángulo de apertura de las puertas y una vez en el interior encontramos unos asientos algo mayores y más cómodos en el Dedra, siendo el del conductor regulable en altura en ambos modelos.

Por otra parte, el maletero del Lancia es ligeramente mayor por su altura, comparado con el del Rover, destacando la comodidad con que se cargan los bultos más pesados en los dos.

También cuentan ambos con volante regulable para facilitar la postura ideal de conducción.

En equipamiento continúan los empates y el que los elevavinas eléctricos traseros del Dedra sean opcionales se contrarresta con un manómetro de aceite y muchas opciones no disponibles en el 416. Es el caso del asiento posterior partido, el antibloqueo de frenos, los lavafaros, etcétera.

Toda la Serie 400 cuenta con una apertura a distancia del tapón de la gasolina y del maletero, una apertura que se realiza mediante sendos tiradores situados entre el asiento del conductor y la puerta. Sin embargo toda la comodidad que puede

FICHA TÉCNICA		
	ROVER 416 GSI	LANCIA DEDRA 1.8
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590	1.756
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,1 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	116 CV (85 kw)/6.300	110 CV (81 kw)/6.000
Par máximo / r.p.m.	14,3 mkg(141 nm)/5.200	14,7 mkg(144 nm)/3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delanteras	Delanteras
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,5/12,7/19,1	7,7/12,0/17,7
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,7/31,2	23,7/31,2
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera y piñón, asist.	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,4	3
Diámetro de giro (m)	10,2	10,3
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	No	Opcional
SUSPENSIONES		
Delanteras	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Traseras	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Acero (5J X 14)	Acero (5,5J X 14)
Neumáticos	175/65 HR 14	175/65 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.075	1.150
Capacidad del depósito de combustible	55	63

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	ROVER	LANCIA
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	8,0	11,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,8	10,8
En conducción rápida	15,4	15,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,5	11,7
A 140 km/h de cruceo	10,2	12,0
CONSUMO MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,8	11,4
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	655	500

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO	ROVER	LANCIA
(En metros)		
A 60 km/h	17,3	16,9
A 100 km/h	54,1	52,8
A 120 km/h	65,1	65,0

SONORIDAD		
	ROVER	LANCIA
Al ralentí	45,2	49,3
A 60 km/h	62,9	63,3
A 90 km/h	67,3	66,2
A 120 km/h	72,8	69,6
A 140 km/h	74,5	72,1

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

PRESTACIONES		
	ROVER	LANCIA
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	194,9	192,5
ACELERACIÓN		
400 m salida parada (seg.)	17,0	17,7
1.000 m salida parada (seg.)	31,2	32,8
0-100 km/h (seg.)	9,7	10,9
Metros recorridos	162	184
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	18,4	18,4
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	20,7
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	34,0	34,2
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	38,1	39,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,7	11,1
Metros recorridos	307	479
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,9	15,9
Metros recorridos	479	450

EQUIPAMIENTO		
	ROVER	LANCIA
Cuentas revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	OP
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	OP
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retovisoro regulable eléctricamente (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	OP
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/OP
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad baseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP
Faros regulables desde el volante	NO	NO

CARACTERÍSTICO
También el Dedra se relaciona de un simple vistazo con la familia Lancia. La parrilla, los faros y los paragolpes heredan parte de su diseño del Thema. Dentro de una comodidad razonable, el comportamiento del Dedra 1.8 es intachable.



TRADICIONAL
Un diseño muy exclusivo algo apartado de las últimas tendencias le dan al Rover 416 un aire muy peculiar. El cuadro de instrumentos está bien organizado pero le falta vistosidad y unos materiales algo más cuidados.



AERODINAMICA
En el Dedra se ha apostado por una carrocería en cuña muy utilizada en los últimos diseños. Se ha sacrificado algo la altura en las plazas traseras. El salpicadero del Lancia es más moderno, completo y atractivo.



ofrecer el sistema se ve de alguna manera eclipsada al no contar con cerradura de seguridad con la propia llave del contacto.

En cuanto a información se refiere el Rover se defiende con un cuadro de instrumentos algo soso y excesivamente tradicional, mientras que el Dedra presenta una información clara, completa y atractiva de la totalidad de las funciones.

Para enfrentarse con las carreteras más empinadas, los adelantamientos más complicados o las interminables y aburridas (aunque más seguras) autopistas, el inglés utiliza un motor Honda con 16 válvulas y 1,6 litros de cilindrada que proporciona una potencia de 116 caballos. Se trata de una mecánica moderna y brillante utilizada en otros modelos de la marca y muy agradable de utilizar por su equilibrio entre rendimiento y consumo.

El Lancia sin embargo no utiliza un propulsor tan moderno y además con una mayor cilindrada, 1.756 centímetros cúbicos, consigue un número menor de caballos, 110, lo que a la hora de la verdad, a la hora de demostrar en carretera sus poderes, se refleja tanto en las cifras de consumo como en las de prestaciones.

El italiano es decididamente menos

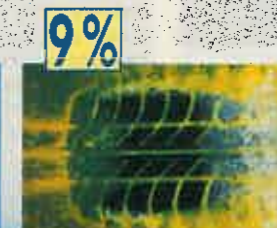
ENTRAÑAS
Arriba el motor Honda 16 válvulas del Rover, primero se utilizó en el 216 GSi, es monoárbol y proporciona una potencia de 116 caballos. El Dedra no es tan moderno aunque cumple con su cometido.



KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



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.



ROVER 416
Asientos con apoyo lateral que sin embargo no terminan de sujetar bien el cuerpo. En las plazas traseras la altura al techo es mayor que la ofrecida en el Dedra.



LANCIA DEDRA 1.8
La sujeción ofrecida por los asientos del Lancia mejora la de su rival, sin embargo los más altos que viajen en las plazas traseras rozarán en el techo. El túnel central molesta en ambos al quinto pasajero.



RENDIMIENTO		
ROVER	1º	El Rover supera en prestaciones a su contrincante, eso sí, con más caballos bajo el acelerador proporcionados por una mecánica muy moderna.
LANCIA	2º	No queda muy por detrás, pero si sale a relucir a la hora de realizar una aceleración que el Dedra pesa 125 kilogramos más y cuenta con un motor más modesto.

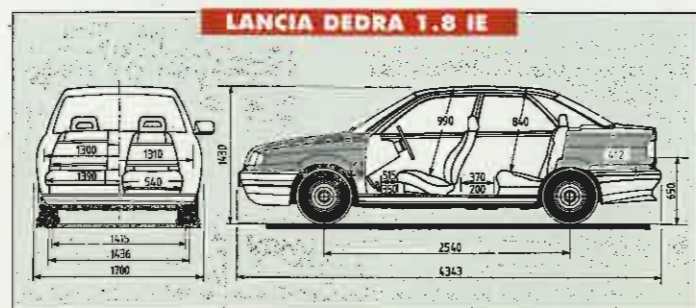
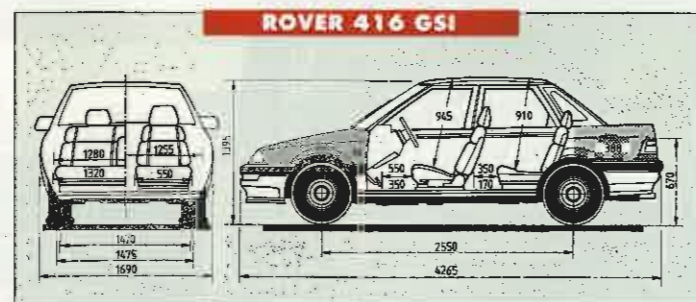
CARROCERÍA		
ROVER	2º	De formas más tradicionales y no tan aerodinámicas, el Rover cuenta con una carrocería elegante y exclusiva pero sin embargo no supera al Lancia en capacidad del maletero.
LANCIA	1º	Más estudiado en el túnel de viento sin comprometer la habitabilidad, el Dedra muestra un profundo trabajo de estilo con personalidad propia.

ECONOMÍA		
ROVER	1º	Dejando a un lado el precio en el que apenas hay diferencias, hay que decir que el Rover ha demostrado ser un automóvil económico en consumo.
LANCIA	2º	El peso es un handicap importantísimo a la hora de efectuar consumos. Y lo cierto es que en este caso las diferencias respecto a su rival son muy significativas.

MECÁNICA		
ROVER	1º	El potencial japonés hace acto de presencia en el vehículo inglés. Un motor Honda de reciente factura sitúa al Rover 416 Gsi en un lugar preferente.
LANCIA	2º	Las buenas maneras del 1,8 litros inyección del Dedra no llegan a situarse a la altura del motor japonés. En descargo de esta mecánica hay que hablar del excesivo peso del coche.

COMPORTAMIENTO		
ROVER	2º	Al límite, situación por otro lado poco probable en este segmento, aparecen pérdidas de tracción en curvas cerradas y reacciones más vivas que en el italiano.
LANCIA	1º	En este caso y dentro de las posibilidades del motor, es menos complicado para el conductor inexperto llevar al Dedra hasta sus límites de adherencia.

CONFORT		
ROVER	2º	Una mecánica bastante ruidosa junto con unas suspensiones hasta cierto punto incómodas sitúan al Rover por detrás del Lancia en este apartado concreto.
LANCIA	1º	Asientos más cómodos, habitáculo mejor insonorizado o suspensiones más absorbentes son tres detalles importantes que marcan las diferencias.



Car Hi-Fi Sony

SISTEMA DIGITAL "KP-1" LO MAS AVANZADO DE SONY PARA SU COCHE



SONY, el máximo innovador de la tecnología digital y líder mundial en Compact-Disc, le descubre, con el Sistema Digital "KP-1", el placer superior de disfrutar de su música preferida en Compact-Disc durante más de 12 horas ininterrumpidas.

El Sistema Digital "KP-1" de SONY está compuesto por el Radiocassette XR-7070 con potencia de 20W x 4, Dolby B, 24 presintonías... y por el Compact-Disc CDX-A15 con cargador para 10 discos, doble convertidor digital-analógico de 16 bits y cuádruple frecuencia de muestreo.

Desde el Radiocassette controlará todas las funciones del Compact-Disc que, para mayor comodidad y seguridad, va instalado en el maletero de su coche.

Disfrute del Sistema Digital "KP-1" de SONY.

P.V.P. recomendado: 92.000 ptas + I.V.A.
De venta en los mejores especialistas del sector.

ágil, más pesado (125 importantes kilogramos más que el inglés) y a la postre le termina sacando las castañas del fuego un buen escalonamiento de las marchas y unos desarrollos muy acertados que no dejan que el motor se hunda en las costosas recuperaciones. El 416 se desquita en esta velocidad (desarrollo largo unido a algo de pereza de la mecánica), lo cierto es que acelera mejor y gasta bastante menos que el Dedra.

Los cambios se realizan de una forma más agradable en el Rover que cuenta con un sistema preciso y bastante rápido. En el italiano no se engranan las marchas tan limpiamente por lo que se pierde en rapidez, sin embargo tampoco estamos ante un cambio de los peores, las marchas entran bien y no se tienen dudas sobre ello.

Hay que tener muy en cuenta el aplomo del Dedra 1.8 i.e. a la hora de valorar el comportamiento de ambos modelos. Una suspensión firme que absorbe con facilidad las irregularidades del terreno y que a la vez permite al conductor una agilidad extraordinaria -más bien la que le deja la mecánica- con el coche sin que los pasajeros salgan muy mal parados. Lo cierto es que con su mayor peso el sistema de amortiguadores tiene que realizar un es-

fuerzo suplementario bastante importante.

El comportamiento del inglés no transmite tanta seguridad al conductor. Sin duda podremos pasar tan deprisa por un recorrido como con el Dedra 1.8, pero también es cierto que alguna que otra pérdida de tracción, practicando una conducción agresiva, y unas reacciones algo más vivas complicarán un poco la ejecución de un determinado tramo virado.

DATOS DEL COMPRADOR

ROVER: Fabricante/ Importador: Rover España S A, Mar Mediterráneo 2 28033 Madrid Teléfono (91) 676 82 11.
Garantía Un año sin límite de kilometraje.
Red de postventa 207 puntos de asistencia en toda España.
Opciones: Aire acondicionado 182 500 pesetas. Pintura metalizada 30 000 pesetas.

LANCIA: Fabricante/ Importador Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74 28036 Madrid Teléfono (91) 259 82 00.
Garantía Un año sin límite de kilometraje.
Red de postventa 432 puntos en España.
Opciones: ABS 210 410 pesetas. Aire acondicionado 239 400 pesetas, asiento posterior partido 22 610 pesetas, elevallas eléctricas posteriores. 37 240 pesetas.

Analizando las distancias de frenado de ambos automóviles podremos apreciar que los recorridos hasta detenerse son absolutamente razonables gracias a los cuatro discos que utilizan para ello, el Rover además cuenta con una ayuda adicional ya que los delanteros son ventilados. Sin embargo hay que destacar la dureza del pedal en el inglés, sobre todo en la última parte del recorrido.

Los dos modelos nos van a costar prácticamente lo mismo, 2,3 millones de pesetas, por lo que la elección final, va a depender, como casi siempre, de lo que más valore el comprador. En este sentido y haciendo balance de una forma rápida del contenido de la prueba diremos que el Rover destaca en el aspecto mecánico, con unas prestaciones propias de un vehículo de su categoría y un consumo mínimo proporcionado por un motor moderno y efectivo. El Lancia cuida mejor a los pasajeros con una presentación más adecuada, un menor nivel sonoro en el habitáculo y un espacio para equipaje mayor. También cuenta con un comportamiento ligeramente más equilibrado que el proporcionado por el modelo inglés. ○

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

RENAULT CLIO 1.2 RT A LOS 30.000 KMS.

CIUDADANO DISTINGUIDO

El acontecimiento del año 1990, automovilísticamente hablando, fue, sin duda, el lanzamiento del Renault Clio. Su nominación como coche del año en Europa y su fulgurante ascenso en las listas de ventas, lo han hecho candidato a una de nuestras pruebas de fiabilidad. La versión elegida ha sido la dotada de motor 1.2, que todavía no había pasado por ninguno de nuestros ensayos de 30.000 kilómetros.

S IEMPRE que a un coche se le realiza una prueba de 30.000 kilómetros, participa en ella prácticamente todo el equipo de pruebas, lógicamente porque es la única fórmula para poder realizar este kilometraje en un corto espacio de tiempo, también se aprovecha para que cada conductor dé su opinión acerca del modelo probado. Pues bien, una vez finalizada la prueba, la opinión de todos los conductores ha sido totalmente favorable hacia el pequeño Renault. El buen hacer del coche en todo tipo de circunstancias y la práctica ausencia de incidencias a lo largo de los kilómetros, hace que este modelo sea francamente recomendable para aquellos que busquen un coche funcional, de carácter ciudadano, pero que se desenvuelve muy bien en carretera. El motor tiene un funcionamiento muy suave, con un rendimiento sensacional para los 60 caballos de potencia que tiene. En otro aspecto que ha salido esta mecánica muy bien parada ha sido a la hora de analizar sus consumos, que se mantienen dentro de unos márgenes muy razonables, salvo cuando se exprime al máximo el acelerador, momento en el que los consumos se disparan un poco. Al final de la prueba el consumo medio fue de 8,5 litros, después de utilizarlo en todo tipo de circunstancias. La caja de cambios, como hemos comentado anteriormente,

40 / Motor 16



tiene unos desarrollos finales un poco largos, esto obliga a utilizar el cambio de forma intensiva para sacarle el máximo rendimiento, sobre todo a la hora de utilizarlo en carreteras de montaña muy viradas, afortunadamente tiene a su favor un selector muy suave y preciso.

Con respecto a las suspensiones la opinión más generalizada ha sido que los tarados de los amortiguadores son un poco blandos, buscando un buen confort de marcha, pero a la vez son capaces de ofrecer unos límites de estabilidad muy elevados.

Esto en lo que se refiere a la mecánica, referente a su interior, los probadores que tomaron parte en la prueba coincidieron al afirmar que el Clio 1.2 RT tiene una magnífica calidad de acabado. La única pega que surgió a lo largo de los 30.000 kilómetros fue que se despegó una esquina del guarnecido negro del cuadro de mandos de la calefacción. También destaca por ser un modelo que ofrece una sensacional habitabilidad para el tamaño que tiene, y un maletero con una capacidad



FRENADA SEGURA
Los frenos del Clio resistieron bien la dura prueba. Al final sólo fue necesario cambiar las pastillas que estaban al límite de su vida útil.

superior a la media de su segmento. La versión probada disponía de carrocería de tres puertas y en el apartado acceso, a pesar del handicap que supone siempre este tipo de carrocerías, lo pasó con una nota elevada, las dos puertas de acceso al habitáculo son de un buen tamaño y además los asientos se abaten mucho. Con respecto al puesto de conducción también gustó en general, con todos los mandos al alcance de la mano y muy funcionales, lo que menos gustó en este sentido fue el mullido de los asientos un poco blando, que se deja sentir en viajes largos.

Desde que se recogió el coche, hasta que cumplió los 30.000 kilómetros de la prueba, siempre se le realizaron las revi-

Motor 16 / 41

INFORME DE LUBRICACION

NORMALIDAD TOTAL

DURANTE estos exhaustivos treinta mil kilómetros realizados bajo todo tipo de condiciones con el Renault Clio 1.2 RT, se utilizó como lubricante el Shell Helix 20 W50. Periódicamente y tras cada cambio de aceite, una muestra de éste fue analizado en los laboratorios especiales que la marca de aceite posee en Francia, para determinar el gasto y las variaciones de calidad a medida que avanzaba la prueba. Por supuesto se respetaron religiosamente los cambios de aceite previstos por el fabricante del coche, vigilando constantemente el nivel del cárter a cargo de cada uno de los probadores.



1) En la parte alta del motor el desgaste aparece completamente normal y óptimo a partir de los 10.000 kilómetros, una vez finalizado el primer rodaje.

2) En los bajos del motor, todo indica que tanto éste como el lubricante actuaron de un forma óptima durante el periodo de pruebas.

3) En la combustión no se han apreciado irregularidades.

siones y cambios de aceite marcadas en el libro de mantenimiento. Las revisiones se efectuaron en talleres oficiales de la marca, en los que hay que resaltar que el trato siempre fue bueno y la total ausencia de incidencias nos impidió comprobar la

efectividad de las reparaciones. Sus precios no difieren de la generalidad.

Unas vez cubierto el kilometraje previsto, el Clio 1.2 pasó a manos de nuestros mecánicos especialistas, que lo desmontaron concienzudamente para analizar

DIARIO DE ABORDO

KILOMETRO A KILOMETRO

1.500	Se le efectuó la primera revisión. Esta se hizo en un concesionario oficial de la marca, al respecto hay que decir que el trato fue bueno.
3.500	Con este kilometraje se le cambió el aceite, se utilizó Shell Helix. También se aprovechó para renovar el de la caja de cambios.
5.000	Ya con el motor suelto se le realizó el primer Correvit. Se pudieron comprobar que las prestaciones eran buenas para su pequeño motor.
10.000	Se le cambió el aceite. Además se pudo comprobar que el consumo de lubricante era mínimo, sin necesidad de rellenar antes.
15.000	Se efectuó un segundo Correvit, las prestaciones fueron similares, con una velocidad máxima mejor. El consumo medio fue sensiblemente mejor.
20.000	De nuevo acudimos a un concesionario oficial para realizarle la segunda revisión. Se cambió el filtro de aire y las bujías, también el aceite y el filtro.
25.000	Las ruedas delanteras se pasaron atrás, también aprovechando esto se equilibraron las cuatro ruedas. Se repuso el líquido de frenos un poco bajo.
30.000	Se realizó un tercer Correvit, las prestaciones fueron similares a las anteriores con una mejor velocidad máxima. Más tarde se desmontó el coche por completo.

a fondo el desgaste de cada una de sus piezas.

Una vez despiezado se pudo comprobar que la mecánica estaba intacta con un desgaste mínimo. Todas las piezas sometidas a rozamientos y fricción del motor: pisto-

LOS CONDUCTORES OPINAN

UN RENAULT NOTABLE

DURANTE la prueba de 30.000 kilómetros efectuada al Renault Clio 1.2, ha intervenido prácticamente todo el equipo de pruebas de Motor 16. A lo largo de los kilómetros lo han conducido personas de diferentes edades y sexos, con modos muy diferentes de conducir.

En este cuadro pretendemos resumir los apartados más importantes del coche teniendo en cuenta siempre las valoraciones y los puntos de vista de todas las personas que han intervenido en esta maratónica prueba.

CONFORT	6	El puesto de conducción es bueno, aunque los asientos son un poco blandos. Por otra parte el coche está bien aislado.
COMPORTAMIENTO	7,3	Las suspensiones son un poco blandas pero tienen unos límites muy altos de seguridad. La dirección tiene un buen tacto y no es pesada.
MECANICA	7,1	El motor es sencillo pero muy fiable, con un funcionamiento suave. Los desarrollos finales de la caja de cambios son un poco largos.
INTERIOR	7,5	La habitabilidad y capacidad de carga del maletero es muy buena para su segmento. La calidad de acabado es magnífica.
CONSUMO	6,8	Los consumos en general se mantienen dentro de unos márgenes ajustados, pero a la hora de abusar del acelerador se disparan un poco.
FUNCIONALIDAD	7,3	A pesar de tener carrocería de tres puertas el acceso a las plazas traseras es bueno. Los mandos están bien situados y al alcance de la mano.

CONSUMOS			
	5.000 km.	15.000 km.	30.000 km.
Datos en l/100 km			
CIUDAD			
A 30,5 km/h de promedio	7,7	7,1	8,5
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,8	6,0	5,4
En conducción rápida	9,3	9,5	9,0
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,0	9,4	8,1
A 140 km/h de cruceo	9,6	9,6	9,2
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km	7,2	7,0	7,5
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	542	560	523

PRESTACIONES			
	5.000 km.	15.000 km.	30.000 km.
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	147,7	150,3	151,1
ACELERACION			
400 m salida parada (seg)	19,9	20,2	20,3
1.000 m salida parada (seg)	37,6	38,2	37,9
0-100 km/h (seg)	16,3	17,3	16,7
Metros recorridos	297	314	304
RECUPERACION			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg)	20,4	20,4	20,4
400 m desde 40 Km/h en V (seg)	22,1	22,0	21,9
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg)	39,5	39,5	39,2
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg)	43,0	42,8	42,1
De 80 a 120 Km/h en IV (seg)	18,8	18,9	19,3
Metros recorridos	533	538	546
De 80 a 120 Km/h en V (seg)	23,7	24,2	23,4
Metros recorridos	669	678	658

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Refrigerado por agua. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.171 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,8 mm. Carrera: 64,9 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 60 CV(43 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 8,9 Mkg (85 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Un carburador monocuerpo. Combustible: Gasolina de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1º a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2º a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3º a 1.000

rpm: 18,0 km/h. En 4º a 1.000 rpm: 24,6 km/h. En 5º a 1.000 rpm: 29,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,15 metros.

FRENOS: Delanteros: discos. Traseros: tambores.

SUSPENSION: Delantera: independiente, tipo Mc Pherson con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, con brazos de fundición oscilantes, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 155/70 SR 13. Llantas de chapa de 4,5J x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 815 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

El sistema de dirección, por su parte, mantuvo sus cotas a lo largo de los kilómetros.

Los neumáticos eran unos Michelin



CUESTION DE PEGAMENTO
Tan sólo un pequeño embellecedor se despegó a lo largo de toda la prueba. Unas gotas de pegamento lo solucionaron.

nes, cilindros, cojinetes, etc, se mantenían prácticamente nuevas, como así lo demuestran las mediciones que hicimos de los valores de la compresión, al principio y final de la prueba, manteniéndose siempre homogéneos e inalterables, por otro lado los índices de contaminación se mantuvieron en unos niveles muy bajos, con un C.O. del 0,5 por ciento. Aquí quedó demostrado que los materiales utilizados por Renault en la construcción del pequeño motor Energy, son de una gran calidad. Pero no sólo pasó con una magnífica nota el análisis del motor, el resto de apartados mecánicos también estuvo a su altura, con un desgaste mínimo. De esta forma el disco del embrague tan sólo había perdido un milímetro de su espesor, con lo que queda demostrado que tiene una duración de más de cien mil kilómetros. Los discos de frenos, en las ruedas delanteras, prácticamente no sufrieron desgaste, tan sólo siete décimas, por contra las pastillas al final de los 30.000 kilómetros estaban al límite de su uso, un kilometraje por otra parte aceptable ya que es lo que vienen durando habitualmente en cualquier coche de su categoría. En las ruedas traseras equipa tambores y zapatas, elementos en los que el desgaste fue inapreciable. En el sistema de frenos lo más criticable fue el líquido, que al final de la prueba demostró no ser de buena calidad y estaba al límite de utilización.

Angel Robledo, nuestro especialista del equipo de Motor 16 y responsable del despiece del Renault Clio, recalcó que en este coche se ha notado cómo la marca francesa Renault ha simplificado mucho la labor de los mecánicos. Es un coche sencillo de reparar y que prácticamente no requiere ningún tipo de útil especial. Destacó también algunos elementos, tales co-

mo el cableado del motor que está integrado en un solo mazo de cables o sistemas empleados para desmontar las puertas, que en otros de la marca eran una auténtica pesadilla. Asimismo alabó en términos generales la calidad de los materiales, y aunque los plásticos se emplean con profusión, su excelente calidad resultó ventajosa sobre los materiales tradicionales.

MXL, en medida 155/70 R 13 que tuvieron un desgaste considerado como normal.

Los neumáticos delanteros estaban prácticamente desgastados, 30.000 kilómetros es el kilometraje normal de duración para neumáticos de este tipo, mientras que los neumáticos traseros habían sufrido un desgaste mínimo y se encontraban tan sólo a medio uso.

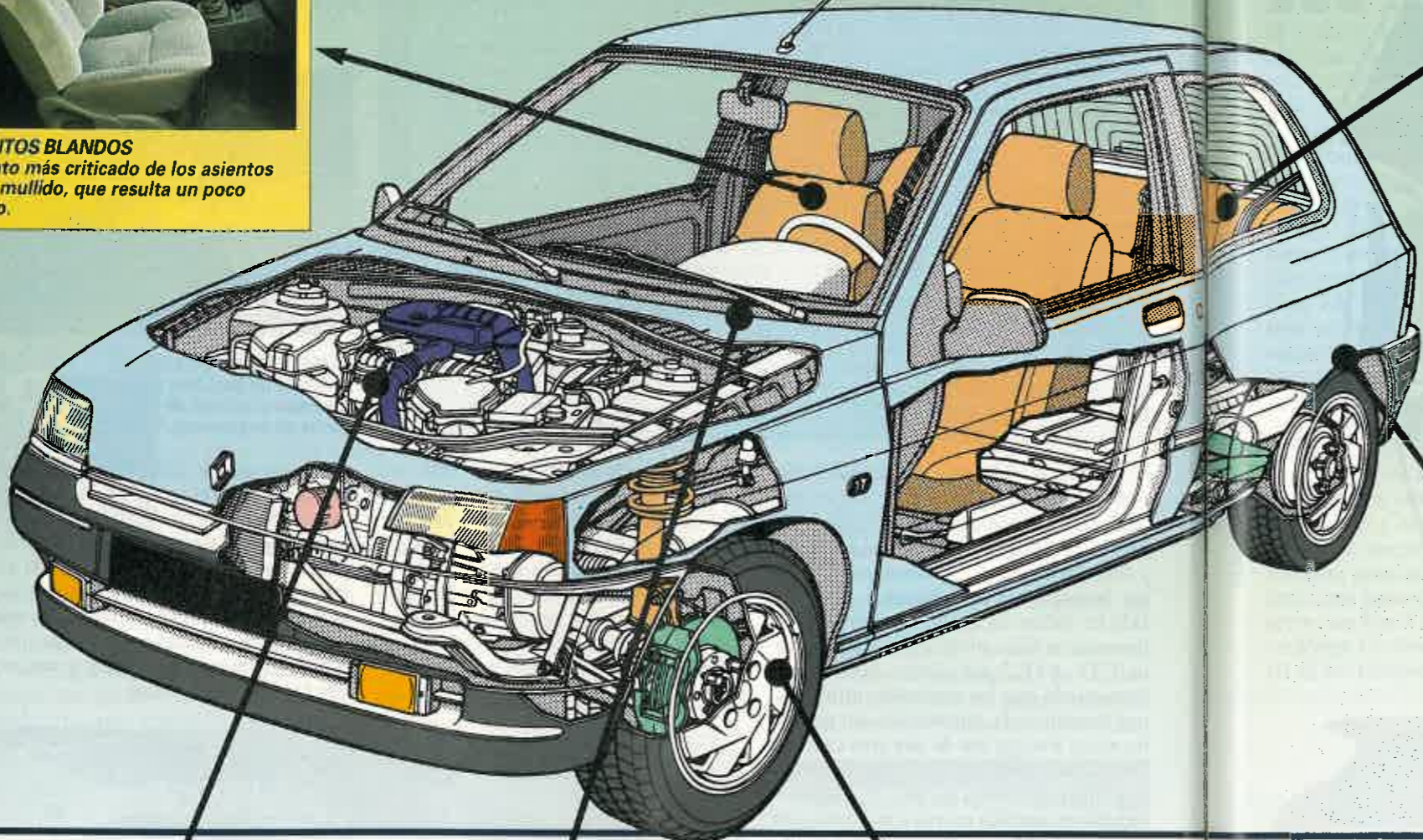


RUTERO INCANSABLE
Durante los 30.000 kilómetros el Clio sirvió de coche de apoyo en algunas pruebas. La iluminación fue calificada como excelente, aunque al principio fue necesario reglar los faros que venían de fábrica desajustados.





ASIENTOS BLANDOS
El punto más criticado de los asientos fue el mullido, que resulta un poco blando.



BUENA ACCESIBILIDAD
A pesar de tratarse de un coche con carrocería de tres puertas, el acceso a las plazas traseras es bueno.



POCO CONTAMINANTE
Después de 30.000 kilómetros los índices de contaminación se mantuvieron en unos porcentajes mínimos, un 0,5 por ciento.



MOTOR FIABLE
Una de las virtudes del Renault Clio 1.2 es su mecánica. El motor Energy es muy sencillo pero muy fiable y robusto, con unas prestaciones buenas para su cilindrada. Los consumos también se mantienen dentro de unos márgenes ajustados, excepto cuando se abusa del acelerador.



BUENA CALIDAD
Otro punto fuerte de este utilitario es su calidad de acabado muy buena. Además el conductor tiene todos los mandos al alcance de la mano. En el cuadro de instrumentos se hecha de menos un cuentarrevoluciones.



POCO RESISTENTE
El líquido de frenos en la medición efectuada al finalizar la prueba, mostró que no es de una gran calidad, estaba prácticamente al límite de su utilización.



SENCILLEZ MECANICA
Angel Robledo, nuestro especialista, destacó la notable simplificación de la mecánica del Clio respecto a otros modelos de la marca. Las reparaciones son mucho más fáciles de realizar. Al final de la prueba la compresión se mantenía alta y regular.

CONCLUSION

Así pues, finalizada la prueba y tras analizar sus apartados mecánicos más esenciales se puede sacar una conclusión bastante clara respecto a su comporta-
44/ Motor 16

miento. El Renault Clio 1.2 es un utilitario equipado con una mecánica realmente sencilla, pero igualmente fiable y robusta, que sólo requiere las operaciones mínimas de mantenimiento para poder disfrutar de él durante mucho tiempo. Otros puntos

que existen a su favor son, sobretodo, su buena calidad de acabado y sensacional habitabilidad y capacidad de carga de maletero, que teniendo en cuenta el segmento en el que está incluido, es superior a la de sus rivales.

Una vez realizada la prueba de los 30.000 kilómetros, el equipo de Motor 16 se siente francamente satisfecho. ○

Manuel Madrid
Fotos: Equipo de fotografía



MUELLES DE SUSPENSIÓN

Un toque personal



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 28 11	KIWA	Vizcaya	Tel. 94 420 01 59
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 18 30	SERVAUTO S.A.	Vitoria	Tel. 945 12 12 41
TECSER	Gulpuzcoa	Tel. 945 48 05 23	AUTOSCRATCH	Burgos	Tel. 971 46 80 00
DIJOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Zaragoza	Tel. 976 22 52 56
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 885 77 42	REUBEN DISTRIBUCIONES	Davao	Tel. 985 23 30 00
GRANEL	Del. Andalucía	Tel. 958 20 00 26	ADALCO	Navarra	Tel. 948 23 30 00
ESCARTE S.A.	Valencia	Tel. 96 314 04 41	AUTO RECAMBIO FIM	Valladolid	Tel. 905 30 20 34
SEMAUTO S.A.	Galicia-León	Tel. 987 41 05 95	SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942 37 27 50

NUEVO
PEUGEOT 309

Premium

P.V.P. 1.495.000 Ptas.
(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)



Disfruta ya el nuevo Peugeot 309 Premium. El último lanzamiento de Peugeot concebido para satisfacer tus exigencias de estilo y equipamiento... ¡de serie!
Para empezar, el nuevo Peugeot 309 Premium incorpora una estupenda

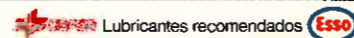
radio, ¡como lo oyes! Y limpiaparabrisas trasero, guarnecido específico para su interior y todo el atractivo de su decoración exclusiva Premium. Así es el nuevo Peugeot 309 Premium. Todo un Premium en equipamiento con un precio fuera

de serie: 1.495.000 Ptas.
Nuevo Peugeot 309 Premium.
Te lo has ganado.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



HDM

MOTORES de dos tiempos y tres cilindros, motores de cuatro tiempos y cuatro cilindros, tracción delantera en la gama medio alta, modelos monovolumen en colaboración con Volkswagen...

El gigante Ford se mueve con más agilidad de lo que hace pensar el conservadurismo característico de sus productos en los últimos tiempos. Lindsey Halstead, presidente del Consejo de Administración de Ford Europa, que desde hace unas semanas cuenta entre sus colaboradores más directos con un nuevo presidente -William Fike-, reconoce que en Ford se trabaja sobre seguro. «No es exactamente conservadurismo -dice-, sino que las decisiones que tomamos tienen que verse respaldadas por el éxito y en determinados segmentos o mercados no podemos ser tan audaces como quisiéramos. Por eso vamos a seguir utilizando los análisis de mercado para estudiar los gustos de nuestros clientes y definir la configuración definitiva de nuestros futuros modelos. Ello no quita para que pongamos en marcha proyectos innovadores tales como el T-drive (ver Ford Contour, Salón de Detroit, en Motor 16 número 378), el motor Orbital de dos tiempos o experimentemos con-



El presidente de Ford Europa ha girado la llave de contacto. Lindsey Halstead ha puesto en marcha un programa de renovación del producto Ford, que se verá materializado en los próximos años.

LINDSEY HALSTEAD, PRESIDENTE DE FORD EUROPA

MOTORES EN MARCHA

tinuamente en las competiciones. Ahora bien, los conservadores Fiesta y Escort/Orion son actualmente auténticos números uno en diversos mercados. Es más -hace hincapié el presidente-, en los últimos quince años los modelos Fiesta, Escort y Sierra rompieron moldes.»

Concretamente estos coches han sido

los artífices de los buenos resultados de la marca, que desde su impulso en el Viejo Continente por Henry Ford II ha sido uno de los mejores negocios de la multinacional. «Sin embargo 1990 no ha sido un buen año financieramente hablando. Nuestros coches se han situado en las cabezas de las listas de ventas -comenta

Halstead-, pero dos mercados tan importantes para nosotros como España y Gran Bretaña han caído vertiginosamente. Además, estamos inmersos en unas altísimas inversiones, con dos nuevas familias de motores en perspectiva y una nueva gama de modelos, proyectos a los que estamos destinando grandes sumas de dinero.»

Estos proyectos son dos nuevas familias de motores. Se conocen internamente como Zeta y Sygma. El Zeta estará destinado en un futuro próximo a los Ford Sierra; El Sygma, que será fabricado en Valencia, moverá a los Fiesta y Escort/Orion. En cuanto al nuevo modelo, en Ford se habla de él como el *C / D Car*, pero se trata del futuro Ford Sierra (del que Motor 16 ya ha hablado a sus lectores). Será un coche de tracción delantera en vez de trasera, pero exteriormente parecerá aún más clásico que el actual, a tenor de los primeros documentos a los que ha tenido acceso esta revista.

Ford Europa tiene otros lanzamientos en perspectiva, como es un motor de tres cilindros y dos tiempos. Este motor, obra de la firma australiana *Orbital Engine Corporation*, será comercializado por Ford en Europa y Australia. Actualmente son varios los Ford Fiesta que ruedan por Australia con este motor. «Lo veremos en nuestros mercados en los próximos años -adelanta el presidente-. Es un motor que responde perfectamente a las severas normas de emisión de gases, que serán aún más exigentes en la segunda mitad de la década. Contamina menos, da la misma

E N los próximos años lanzaremos el motor de dos tiempos, que ya se prueba con éxito en el Fiesta.

potencia y es más pequeño y ligero.» Con este motor, que desarrolla una potencia de 80 caballos para una cilindrada de 1,2 litros, el Ford Fiesta supera los 155 kilómetros por hora.

Lyndsey Halstead prevé un mayor incremento de las ventas de los coches pequeños respecto a los grandes en los próximos años, y aunque no tienen un programa concreto referente a la producción de un modelo inferior al Fiesta, no descarta esta posibilidad.

Sus previsiones sobre el mercado europeo del automóvil sí son definitivas. «Considero que habrá una reactivación en el segundo semestre de este año -dice, pa-

ra rematar con unas consideraciones a más largo plazo-. En general las perspectivas económicas para Europa son esperanzadoras, con una reducción de la inflación previsible tanto en Gran Bretaña como España. Estos dos mercados han empezado muy mal el año, como los países del norte de Europa, mientras que Francia nada entre dos aguas y el incremento de Alemania es relativamente artificial con la nueva situación geopolítica. Creo que es cuestión de tiempo que el mercado europeo vuelva a crecer y pienso que llegará a los veinte millones de unidades. Es cierto que ahora hay una sobrecapacidad productiva, que puede cifrarse en 1,4 millones de coches. Y esta sobrecapacidad subirá a 2 millones cuando Toyota y Nissan funcionen a pleno ritmo en Gran Bretaña.»

Lógicamente, esta situación lleva a comentar la política de empleo que se seguirá en España. «Hemos hecho regulación de empleo durante una o dos semanas en la planta de Almusafes, Valencia, pero no pasaremos de ahí. Concretamente, todo lo que se produce en Valencia tiene un gran demanda y actualmente estamos en 1.520 coches/ día, una productividad superior a



VANGUARDIA TECNOLÓGICA
Ford trabaja incansablemente en nuevas soluciones, como el sistema T-drive (transmisión en T). La transmisión y el motor (de ocho cilindros) requieren un espacio mínimo.

la del año pasado. Para que redujéramos los puestos de trabajo tendría que haber una enorme recesión en todos los mercados.»

La colaboración de Ford con marcas japonesas como Mazda o Yamaha es algo que altera los nervios de otros fabricantes europeos. La explicación de Halstead es clara: «Hemos encargado a Yamaha algún

trabajo concreto para que nos ayude en el desarrollo del nuevo motor pequeño, pero sólo en un determinado aspecto, pues las especificaciones y la ingeniería son Ford. Respecto a Mazda, de la que poseemos un 25 por ciento, tenemos grandes planes de futuro. Aún no hemos llegado a una conclusión afirmativa o negativa sobre la instalación de una fábrica en Europa con

ellos. Lo que tenemos claro es que si ese proyecto se lleva a cabo en común entre Ford y Mazda, se hará en una planta ya existente. Si lo hacen por sí solos, ellos decidirán dónde y cómo. En este momento ninguna posibilidad está descartada.»

El carácter multinacional de Ford se está viendo reflejado en ciertos mercados europeos con la comercialización de algún modelo norteamericano como es el Probe. «No queremos producir modelos de difusión limitada -explica-, sino todo lo contrario. Pero evidentemente hay mercado para todos. Con el Probe estamos haciendo una especie de sondeo en algunos mercados europeos, que podría verse continuado con el Capri descapotable australiano y de cara al segmento de los monovolumen, estamos desarrollando un modelo con Volkswagen.»

Está claro que con estas perspectivas, el presidente del Consejo de Administración de Ford Europa, tiene ante sí uno de los más atractivos planes comerciales e industriales a medio plazo. La marca del óvalo goza de una excelente salud, que se refleja magníficamente en el excelente carácter y la afabilidad de su presidente. ○

Alberto Mallo.

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

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



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

La inserción social y laboral de las personas que padecen algún tipo de minusvalía no podrá llevarse a cabo sin la ayuda de un transporte público que permita su movilidad y autonomía. Por este motivo, se ha creado un convenio oficial para premiar económicamente a los taxistas que adquieran un vehículo Nissan Prairie adaptado al transporte de pasajeros con sillas de ruedas.

La Fundación ONCE, el Ministerio de Asuntos Sociales, a través del Instituto Nacional de Asuntos Sociales (INSERSO) y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), han firmado un acuerdo de cooperación para potenciar la puesta en marcha de un servicio de transporte público polivalente, capaz de albergar pasajeros convencionales al mismo tiempo que personas que utilicen habitualmente sillas de ruedas, bajo el nombre del «Eurotaxi».

El convenio contempla la creación de un fondo de ayudas de 250 millones de pesetas -aportados por la Fundación ONCE y el INSERSO por partes iguales- que será destinado a subvencionar con dos millones de pesetas -sobre los 3.954.454 de pesetas del precio final de vehículo- a los taxistas que soliciten un Nissan Prairie en el primer semestre de 1991, y se pretende ampliar dicho acuerdo para otras 125 unidades en el segundo semestre del presente año.

Este prototipo ha sido concebido y desarrollado por Centro Motor, concesionario oficial de Nissan en Madrid, que se encargará de su comercialización en exclusiva para toda España. Este modelo, conserva la misma línea aerodinámica y moderna que el Nissan Prairie de serie, al igual que todas las características técnicas. Únicamente se han efectuado modificaciones en el espacio interior, incrementándose la altura del techo en quince centímetros, con un peso adicional de tan sólo setenta kilos.

El acceso de las personas con silla de ruedas se efectúa a través de una rampa trasera deplegable de mínima pendiente. Con este sistema se evita el «engorroso» procedimiento de desmontar la silla y la consiguiente pérdida de tiempo tanto para el taxista como para el pasajero. Una vez dentro, éste se sitúa al mismo nivel que el



EUROTAXI

PARA TODOS LOS PUBLICOS

resto de los acompañantes, mediante la elevación de la parte central del asiento de los ocupantes. En caso de utilizar el servicio para pasajeros convencionales, el habitáculo interior recupera la misma capacidad que cualquier turismo.

En cuanto a la mecánica, inicialmente se está utilizando un motor de dos litros alimentado por gasolina. Estas unidades han sido destinadas a poblaciones con tráfico poco intenso, para evitar el encareci-

miento del servicio, aunque se está desarrollando un nuevo motor de gas líquido, que se adapte más a las necesidades de las grandes ciudades.

Al margen de las subvenciones, la Fundación ONCE ha realizado numerosas gestiones en el Ministerio de Economía y Hacienda para conseguir otras ventajas fiscales, y ha logrado que la importación de este modelo esté exento de aranceles y un seis por ciento de IVA, en lugar del do-



TAXI PARA TODOS
El Nissan Prairie adaptado al transporte de pasajeros conserva la misma línea exterior que el modelo de serie. Únicamente se ha modificado el habitáculo interior para facilitar el acceso de pasajeros con sillas de ruedas. Esta queda sujeta al suelo mediante un novedoso sistema de anclaje, que evita las oscilaciones cuando el vehículo se encuentra en marcha.



ce por ciento, que será aplicado tanto en el precio de adquisición como en el coste de adaptación, que representa una reducción adicional de 300.000 pesetas.

Esta Fundación también está estudiando la creación de un «bono-taxi», en coordinación con las diferentes Comunidades Autónomas, que en algunos casos ya tienen establecido algún sistema de ayuda de transporte. Según el secretario general de la Fundación ONCE, Miguel Pereira, «el

servicio «puerta a puerta» es la única alternativa de transporte público para los minusválidos. Esta opción es excesivamente cara, por lo que pretendemos que las ayudas económicas lleguen a un mayor número de personas y cubrir todas sus necesidades con cuantías superiores».

Los taxistas de cualquier Ayuntamiento que deseen adquirir un Eurotaxi deberán cursar su solicitud en la Concejalía de Transporte de su Entidad Local, que esti-

mará el número de taxis necesarios teniendo en cuenta la amplitud de la población minusválida de su ciudad. La FEMP se encarga de globalizar las peticiones de toda España y formalizar los pedidos en Centro Motor para que este último adapte la pintura de acuerdo a las normativas regionales de transporte público. ○

Lourdes Bravo
Fotos: José A. Díaz



TIENE VEINTIUN AÑOS Y SIGUE TAN CAMPANTE
 El De Tomaso Pantera vio la luz en el Salón de Nueva York de 1970. Su diseño enamoró a los norteamericanos, hasta tal punto que Lee Iacocca quiso fabricarlo en su etapa de máximo ejecutivo de Ford. De esta marca, conserva el motor, el ocho cilindros del actual Mustang, que le permite alcanzar los 270 kilómetros por hora.

DE TOMASO

PANTERA NEGRA

Hace veintiún años, Lee Iacocca y Alejandro de Tomaso crearon el Pantera como réplica de Ford a Ferrari. Desde entonces, la historia de este coche ha sido tan tumultuosa como impresionante. Ahora vuelve a comercializarse en España.

LEE Iacocca era el máximo ejecutivo de Ford y quiso hacer realidad un supercoche de altas prestaciones a través de De Tomaso. El fabricante italoargentino no era nuevo en la especialidad. Tenían todas las bazas a su favor, pero la rivalidad entre Iacocca y el propio Henry Ford II hizo que el proyecto se quedara a medio camino.

Los planes de Iacocca rayaban en la megalomanía. Quería hacer cinco mil coches al año, cifra poco razonable. Su posición en Ford pendía de un hilo y el proyecto del Pantera ayudó a desencadenar

su caída. Con él cayó el citado proyecto que se replegó hacia Módena, Italia, donde se fabricó en serie limitada. Desde entonces, su producción ha sido confidencial (veinticuatro unidades en 1989), aunque en 1990 los treinta y ocho empleados que trabajan en la factoría de Módena se han acercado a las cuarenta unidades.

Hoy, Alejandro de Tomaso, el emprendedor hombre de negocios que hasta la fecha ha construido *todo* y es propietario de Maserati, tiene depositada su esperanza en este modelo, el único que lleva su nombre. No en vano el Pantera ha sido re-



PARA TODA LA VIDA
 El De Tomaso Pantera es ya un clásico, que sigue fabricándose a razón de cuarenta unidades al año.



tocado por el diseñador Marcello Gandini, que ha puesto al día las líneas que en su día creara Tom Tjaarda, un hombre de Ford y Ghia.

El De Tomaso es el vivo ejemplo de la artesanía italiana. Las carrocerías son producidas por Embo en Turín, desde donde llegan a Módena para acoplar un motor de ocho cilindros en V y 305 caballos de potencia, procedente del Ford Mustang. Un cambio ZF de cinco marchas completa el conjunto.

El resultado es uno de los más exclusivos supercoches que pueden encontrarse en los mercados internacionales. Aunque en España tan solo se vendieron dos unidades, en el próximo Salón de Barcelona podremos observar el nuevo Pantera que se recomercializará con un precio de unos 22 millones de pesetas. Un valor justificado para un coche cuya velocidad máxima supera los 270 kilómetros por hora y compite en espectacularidad con los más relevantes deportivos alemanes o italianos. Además, el Pantera tiene un atractivo suplementario. En este tiempo se ha convertido en un clásico y es junto con el Porsche 911 el único deportivo *mayor de edad* que sobrevive en Europa.

A. M. C.

DISEÑO



ESTUDIO IAD

CON UN TOQUE DE CLASE

ELEGANCIA DE ESTUDIO
La preparación del calendario Lucas en los estudios de diseño IAD está rodeada de soluciones mágicas. Los prototipos de la firma, coches como el biplaza Venus, el familiar de prestigio Royale o el todo-terreno Hunter, descubren una imaginación de vanguardia al servicio de la belleza.



Juegan con formas arrogantes y con volúmenes increíbles, experimentan con colores espectaculares y con materiales futuristas, desafían a diario las normas automovilísticas más tradicionales. son, en definitiva, creadores de máquinas chocantes, de coches cuyas líneas se alejan de cualquier otra propuesta mecánica. En los estudios de diseño IAD se paladea la pasión por los motores, por las cuatro ruedas. Esa atmósfera de creatividad sin límites se ha reflejado en el último calendario de Lucas, gigante mundial de la industria de los componentes, un calendario fotografiado por el artista británico Chris Thomson.

Los trabajos de IAD conmocionan los salones internacionales, marcan cualquier reunión automovilística con su sello peculiar. Esos trabajos de primera plana, trabajos con nombres tan evocadores como Royale, Hunter, Impact o Venus, arrojan largas sombras sobre las otras tareas de unos es-



Con EXPLORER

AGARÉ

¡A toda marcha!



ARMA DE TRABAJO
El ordenador es el elemento imprescindible en IAD para crear cualquier prototipo.

ciones se vinieron abajo por una subida repentina de los costos. El biplaza Venus, construido sobre la base mecánica de un Lotus Esprit, demuestra una agresividad especial. Las ideas inéditas sobre aerodinámica, sobre posicionamiento de los neumáticos, sobre la conformación del espacio habitable, evidencian el estilo desinhibido de unos creadores que contemplan las máquinas hiperdeportivas como esculturas de vanguardia; ese estilo especial, patente en el Venus y en el Royale, un familiar de gran lujo creado sobre la base de un Subaru Alcione, han inspirado a Chris Thomson en el momento de dar vida al calendario mundial de Lucas, estremecedor en todas sus tomas. ○

Angel Marco

DISEÑO

tudios de diseño con ramificaciones en cinco países diferentes, estudios ligados con fabricantes de todo el mundo para llevar a cabo mejoras en modelos de serie nacidos en otros tableros de dibujo, así como para la realización de prototipos.

Los estilistas de IAD, que trabajan a las órdenes de A. Jackson, han dado vida a los prototipos iniciales de coches que ya están haciendo historia, como es el caso de los Mazda MX 5, los Lincoln Town Car o los Volvo 440 y 480. Esos trabajos, que han roto el secreto oficial, descubren una tarea de diseño casi sorda, valorable en miles de horas, como fue el caso de las remodelaciones de los Fiat Tipo y los Lancia Dedra. El grupo italiano propuso más de seiscientos mil horas, a cumplir en veinticuatro meses, pero tales opera-

CREATIVIDAD
Esa es la palabra que define la tarea de los diseñadores de IAD y de los artistas asociados a Lucas, responsables de estas imágenes



CUENTENOS SU CASO



UN NEGOCIO REDONDO

EN mayo de 1990 fui a la Casa de Campo y en el stand de Nissan Motor Ibérica que tenía la casa Reicomsa pude observar el Bluebird así como los precios. A continuación me desplazé a la agencia que esta marca tiene en la calle Raimundo Fernández Villaverde donde después de las pertinentes explicaciones dejé 50.000 pesetas de señal con la promesa de que para el verano tendría el coche.

En el mes de septiembre me comunicaron que el coche había dejado de fabricarse. Pero como en noviembre aparecía el Primero me dijeron que estaría el primero en la lista. Procedí a elegir el color, que fue rojo, pero resulta que aunque lo parecía no era metalizado. Después resulta que sí, que era metalizado y había que pagar 40.000 pesetas más. Me prometieron que estrenaría el coche en navidades y yo me lo creí. Resulta que el día 26 de febrero de 1991 solicité que me devolviesen las 50.000 pesetas de fianza y la verdad es que me las reembolsaron sin rechistar, pero durante casi un año estuvieron en sus manos. Un negocio redondo, que listos son.

Antonio Martínez
Madrid

PROBLEMA DE ENTREGA

CON Carlos Moreno, nos envió hace unos meses una carta en la que se quejaba de la atención prestada por el servicio oficial Sealco con motivo

de la reparación de su Audi 100. Motor 16 se puso al habla con el fabricante germano, el cual, tras las diligencias necesarias nos ha enviado la contestación a esta carta:

En el mes de agosto del pasado año, decidí cambiar de coche y después de estudiar la oferta me decidí por el Audi 100. Al principio el coche funcionaba perfectamente, pero el 10 de noviembre mi retrovisor, concretamente el del lado derecho, me apareció sin cristal y aquí comenzaron mis problemas.

Me desplazé al concesionario después de dar el correspondiente parte al seguro para solicitar la pieza. En Sealco me dijeron que pedirían la pieza a



Barcelona y que me llamarían. El 27 de noviembre llamé al concesionario ante la falta de noticias y me dijeron que como no lo tenían en Barcelona había que pedirlo a Alemania. Ante esta situación me puse en contacto con el servicio de atención al cliente de Audi, donde se pusieron en contacto con el Sr. Mejías, responsable de estos temas en Sealco.

El cristal no llegó hasta el 14 de diciembre y cuando me lo montaron comprobé que este cristal tenía un fallo que deformaba la imagen en carretera.

Volví al concesionario para que lo cambiasen, pero como no había otro cristal tuve que volver a esperar ya que tuvieron que volver a pedir la pieza a Alemania.

No fue hasta el 17 de enero de este año cuando llegó el cristal que me fue instalado el 18 de ese mismo mes.

Como pueden ver un periodo de tiempo realmente largo para una pieza sencilla, ¿Que pasará cuando tenga una avería seria?

Carlos Moreno
Madrid

RESPUESTA DE AUDI

SEALCO no puede informar sobre las razones por las cuales no se realizó la petición del material en la primera visita del cliente, pues no hay constancia escrita. Posteriormente, y ante la reclamación del cliente, fue solicitado el recambio a nuestro almacén de Martorell. El pedido fue realizado el cinco de diciembre del 90 y fue suministrado por nuestro almacén en la misma fecha, siendo recibido el 14 de diciembre del 90, montándose el 17 de diciembre de 1990. Al día siguiente, por tratarse de una pieza defectuosa, se solicitó nuevamente, no disponiendo en esta ocasión del recambio en nuestro almacén por lo que debió solicitarse al almacén de Alemania, desde donde no se pudo enviar hasta mediados de enero. La pieza por fin se recibió en Sealco el 17 de enero del 91. El cliente nos hizo llegar su reclamación por escrito el 21 del 1 del 91, indicándole que lo sucedido en su caso era un suceso aislado y rogándole que no lo tomara como base para una generalización sobre el servicio.

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.



BAILEYS CON LA MODA

El pasado 22 de febrero, coincidiendo con la clausura del Salón Cibeles en Madrid, un jurado formado por miembros de la prensa especializada del sector de la moda, otorgó los premios Baileys a la Moda de España.

El Premio a la mejor colección presentada en un stand fue para Ana Camargo.

El Premio a la mejor colección que desfiló en pasarela fue para Pedro del Hierro.

Por último se concedió el Premio a la mejor trayectoria profesional, que recayó en Manuel Pertegáz. Esta último, a modo de homenaje a quien tanto ha hecho por crear una moda personal y creativa.

UNA MANERA DE ANDAR

Las dos últimas temporadas han significado un enorme éxito para los zapatos, botas y complementos Panamá Jack, una marca conocida por todo el mundo. Con vistas a la temporada otoño/ invierno 91-92 ha sido presentada la nueva gama



de productos de esta firma dirigida a los amantes de los espacios abiertos y a aquellos que disfrutan pateando las calles. Se han introducido mejoras en los materiales y en la calidad de los cosidos. Se han perfeccionado las hormas y han sido reforzadas las cámaras de aire para su mayor resistencia y flexibilidad.

TEAM CEPESA-SELVA 91

La temporada de motonáutica de 1991 fue plenamente exitosa para el team compartido por Cepsa y Selva. Para esta temporada la unión continuará para enfrentarse a las competiciones de motonáutica de Fórmula 4 con catamaranes.

Este team tiene intención de competir en las principales pruebas internacionales en el Campeonato de España y en el Campeonato del Mundo que por primera vez se celebrará en España.

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, 4º 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

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.

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

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

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

KARTING. Lo tenemos todo, somos especialistas. Tel. (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, 30.500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina. Fax. (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

VENDO Porsche 944 S, techo solar eléctrico, anti-

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

niebla, radio, alarma, blanco, espejo eléctrico, año 85. Precio a convenir. Tel. 896 04 85, de 9 h. a 11 h. Gabriel.

CARAVANA 4 plazas. 125.000 ptas. Tel. (93) 849 40 97.

PORSCHE 928 S4. 30.000 kms. Motor a estrenar. 1 año de garantía

Full. 9.000.000 ptas. Tel. (948) 31 84 05 / 55 38 03.

300 E Antracita, tapicería Beige, suspensión gas regulable Koni, llantas Bross 8 x 16, perfecto. Full. para conocer. Tel. (948) 31 84 05 / 55 38 03. Ultimo precio 3.000.000 ptas.

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.

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A
- Giro Postal N° _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A, Hermanas 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



EL DIA TIENE OJOS; LA NOCHE, OIDOS

KITS DE ALARMAS

Kit de alarma de mano a distancia con transmisores codificados. Protección puertas, capó y maletero mediante contactos y sensor que registra la caída de tensión. Protección de habitáculo mediante sensor volumétrico por ultrasonidos. Señalización blinker de conexión/desconexión. Warning. Bloqueo eléctrico del motor. Alarma pánico. Conexión automática de la alarma. Módulo universal de activación cierres centralizados incorporado en la centralita de alarma. Salidas para sirenas y avisadores acústicos. Sirena electrónica autoalimentada. Dotado de cableado.



KITS DE ALARMAS

GEMINI 1151
PVP 72.000 INSTALADO
IVA INCLUIDO

HOMOLOGADA POR LAS SIGUIENTES MARCAS DE COCHES:
ALFA ROMEO, BMW, CITROËN, FIAT, PEUGEOT, MERCEDES

DISTRIBUIDOR OFICIAL
GEMINI



GEMINI ELETTRONICA

radio automovil s.a.
C/Aranda, 14. Tel.: 431 83 15/86 y 431 54 74.
Fax: 577 58 16, 28001 Madrid
Meléndez Valdés, 28. Tel. 445 41 04/50
y 447 58 01, 28015 Madrid.

Valderribas Motor S. A.

C. Valdemoros, 75. Dr. Esquerda, 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 del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo
Guinda de la semana
POLO COUPE M-JV
año 88, bastantes extras, 850.000 ptas.
6 meses garantía
Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Opel Kadett GSI Cabrio, 89 1.875.000
Volkswagen Golf GTI, 83 575.000
Furgoneta GMC Chevrolet Safari A/A, 89 2.500.000
Mercedes 280 CE 1.100.000
Peugeot 604 STI, Full Equipe, 83 650.000
Renault Super 5 Baccaram, 88 1.100.000
Mercedes 300 E, Full Equipe, 88 3.400.000
Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

BMW 318 I, perfecto estado. 1.200.000 ptas. Tel. (948) 31 84 05 / 55 38 03.
CUATRO llantas de aleación, neumáticos 205/50 para BMW. Ford, Opel, Volkswagen. Fax. (968) 16 00 31.
JAGUAR M K2, de 1967, se vende, buen estado. 2.500.000 ptas. Tel. (956) 51 50 03.
PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio Sport autoblocante, cuero negro, Recaro, llantas Martge 8x16, suspensión Sport. M-Technics, volante Momo, 85.000 km. reales. 3.600.000 ptas. Tel. (918) 22 98 50 oficina y (91) 519 05 21 noches.
SIERRA Cosworth impecable B-KG, 30.000 km, aire. Urge, 2.300.000 ptas. Sr. Pedro. Tel. (93) 322 08 14.
FURGON americano Dodge, automático, Hi-Fi, 275/70x15, escapes laterales, B-IW. Urge, 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.

DE TOMASO Pantera rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Tel. (93) 322 03 73.
CITROEN Visa GTI II 5 CV, 58.000 km, NA-T, muy bueno, extras. 950.000 ptas. Tel. (943) 88 68 91.
PORSCHE negro vendo, perfecto. 66.000 km, NA-AC. 1.800.000 ptas. Tel. (956) 28 47 10, mañanas.
VENDO Nissan Patrol corto, seis cilindros diesel, M-GZ. 1.800.000 ptas. Tel. 308 30 89.
BMW 324 D, metalizado oscuro, nacional, sólo un propietario, aire acondicionado, 85.000 km, garaje. 2.100.000 ptas. Tel. (967) 23 72 51, tardes.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1302 L, blanco, impecable, piezas originales. 1.000.000 ptas. Tel. (968) 26 24 70, cenas.
DESCAPOTABLE 850 Spider 1969, muy buen estado. 650.000 ptas. Tel. (91) 416 68 27 (fines de semana).

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. Audi 100 CD, año 88, garantía 18 meses, «impecable». 2.100.000 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. Seat Ibiza, año 90, garantía 18 meses. Desde 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

meses. 625.000 ptas. 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.
F. TOME S. A. Peugeot 205 XLD, año 86, garantía 12 meses. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.
RANGE Rover Turbo D, año 89, 35.000 km, aire acondicionado, rejillas, como nuevo. 3.190.000 ptas. Antonio. Tel. 268 02 02.
FORD Sierra 2.0i Guia, maletero, techo, aire acondicionado, 58.000 km, M-HY. Tel. (94) 424 21 53.
PEUGEOT 205 GTI, siniestrado, motor nuevo, 2.100 km, ruedas, sillones, 205 GTX. Sólo tardes. Tel. (956) 85 01 17.
BMW 318 I, muy buen estado. 1.300.000 ptas.
ALFA Romeo 33 1.5 TI, blanco, llantas Ronal, Kit aerodinámico, impecable estado. 725.000 ptas. Garantía 12 meses.

F. Tomé
Concesionario

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

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

F. TOME S. A. Renault 11 TXE a/a, año 86, garantía 12 meses. 775.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.
F. TOME S. A. Volkswagen Golf GTI 16V, aire acondicionado, garantía 18 meses. 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. 747 82 00.
F. TOME S. A. Renault 9 GTL, año 87, garantía 12

F. TOME S. A. Ford Fiesta 1.1, año 88. 590.000 ptas. garantía 12 meses. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.
F. TOME S. A. Alfa Romeo 75 2.0, año 86. 890.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.
F. TOME S. A. Renault 9 GTL, año 87, garantía 12

TREMA OSNUR, S.A.
Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29 **¡ GARANTIA SI !**

SEAT Lezauto

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MAÑANA

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

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

Julian Camarillo. 7 28037 Madrid Teléfono: 327 03 56 Srta. Virginia.

Sr. Lozano. Teléfono: 327 03 56

JAMEX 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 GTL.	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:

DITECSA	ALICANTE	Tel. 96 544 36 11	SENAUTO S.A.	BAJADA LEÓN	Tel. 987 31 05 55
LAMINAUTO SPORT	MADRID-SUR	Tel. 91 443 18 38	KINU	BOGOTÁ	Tel. 94 629 01 59
TECSEER	GUIPUZUA	Tel. 843 46 92 23	AUTOSCRATCH	BILBAO	Tel. 971 46 80 00
DUOS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel. 93 424 34 11	REYES COOPERACION	ARAGON	Tel. 976 22 52 56
RASA ACCES VILLALES	MADRID-NORTE	Tel. 91 820 77 82	REFLECTOS LUIS	QUERO	Tel. 985 26 39 00
GRAELX	DEL ANDALUCIA	Tel. 954 22 02 06	AUTO-RECAMBIO-FM	VALLADOLID	Tel. 983 39 20 34
ESCARTI S.A.	VALENCIA	Tel. 96 373 64 48	SPORT AUTO	SANTAMER	Tel. 942 37 27 58

AUDI 90, aire, ABS, techo, M-JX, impecable. Azcona, 62.
ALFA Romeo Twin Spark, aire acondicionado, elevallas, cierre centralizado, servodirección, M-JV, impecable, garantía 18 meses. Azcona, 62.
BMW 635 CSI, precioso, cuero, llantas, 1979, bien cuidado, 143.000 km, revisado totalmente, BMW oficial, precio convenir. Azcona, 62.
BMW 323 I 4P, ABS, cuero, llantas, 4 elevallas, granate metalizado, garantía 12 meses, revisado en BMW, precioso. 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

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

Contacta Sres. Nora Echavarría Carpas Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

¡ANUNCIASE HOY!

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 40x40 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 envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Rusconi, S.A.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermenes García Noblejas, 39
Madrid-28037

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 _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GL 5P	88	23.000	725.000	AX Challenger 5 V	90	11.000	740.000
Seat Málaga Inyección	90	18.000	890.000	AX 14 5 V	89	17.000	790.000
Fiat Uno 45 5P	89	15.000	780.000	AX 14 TRD	89	18.000	890.000
Fiat Uno 45 S	90	4.500	840.000	AX 14 TRS	90	11.000	895.000
Fiat Uno Turbo IE	90	12.000	1.325.000	BX 19 GTI A.A.	89	35.000	1.225.000
Fiat Uno Turbo	88	43.000	825.000	Ford Fiesta Trip 1.1	88	21.000	725.000
Fiat Tipo Turbo D	89	32.000	1.495.000	Ford Fiesta 1.4 Aut.	90	7.000	1.150.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	89	11.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	28.000	1.050.000
Lancia Thema Turbo IE	87	50.000	1.850.000	Ford Fiesta 1.6 D	88	13.000	725.000
Lancia Y 10 Fila	89	13.000	695.000	Ford Fiesta XR2i	90	10.000	1.375.000
Renault 5 GTL Triana	89	18.000	795.000	Ford Escort 1.4 Aut.	90	53.000	1.250.000
Renault 19 TSE	90	17.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 Ghie	84	12.000	670.000
Renault 19 TSE	89	21.000	1.225.000	Ford Escort 1.8 D Ghie	90	10.000	1.330.000
Renault 19 GTX	89	18.000	1.275.000	Ford Escort Cabriolet 1.6i	90	18.000	1.925.000
Renault 19 TSE Chemsed	90	27.000	1.475.000	Ford Escort XR3i	90	23.000	1.450.000
Renault 21 TXE A.A.	88	32.000	1.390.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	89	27.000	1.330.000
Renault 21 GTS A.A. Manager	90	25.000	1.350.000	Ford Orion 1.6i A.A. RS	89	21.000	1.425.000
Renault 21 GTS 5P A.A.	90	14.000	1.575.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A.-DA	89	39.000	1.750.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	87	32.000	1.350.000	Ford Sierra 2.0i S A.A.	87	53.000	1.375.000
Renault 25 GTX A.A. Cuero	88	53.000	1.250.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	85	20.000	690.000
Opel Corsa 1.2 S	89	12.000	745.000	Alfa Romeo 75 1.6	89	53.000	1.200.000
Opel Corsa 1.2 S 4P	88	15.000	790.000	Volvo 344 A.A.	87	17.000	1.225.000
Opel Kadett 1.6 S 4P	89	21.000	1.125.000	VW Golf 1.5 A.A. Manhattan	90	31.000	1.475.000
Opel Kadett GSI A.A.	88	45.000	1.225.000	VW Golf GTI 16V	88	15.000	1.525.000
Opel Kadett GSI 16V	88	20.000	1.775.000	VW Polo Coupé Techo	90	40.000	890.000
Opel Omega 2.0 I A.A.	90	20.000	2.150.000	Mercedes 190 2.3 E	88	35.000	2.575.000

VW Golf G-60, M-LZ, nuevo, oportunidades. Azcona, 62.

VW Escarabajo, precioso. 700.000 ptas. Varios modelos, todos revisados, facilidades. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

FORD Fiesta XR2 Koni, alarma, antinieblas, radiocasete, etc. Azcona, 62.

BMW 528 I, todos extras. 1.700.000 ptas. Metalizado.

VW Golf GT, 90 CV, rojo, 40.000 km reales, garantía 12 meses. 1.150.000 ptas. Azcona, 62.

OPHEL Kadett 1.6 GL 5P, M-JU, aire acondicionado. 1.150.000 ptas. Facilidades. Garantía 12 meses.

POLO Classic 1.300, 39.000 km. M-HG, garantía 12 meses, facilidades. 615.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 256 17 17 / 255 86 21.

FORD Mustang II V-6, rojo precioso, aire, único dueño. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

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.

BMW Cabrio Baur, blanco, impecable. 2.600.000 ptas. Admito cambio. Extras. Azcona, 62.

CAN S. A. Autos, barcos, motos.

CAN S. A. Ofertas interesantes.

CAN S. A. Parking cliente. Azcona, 62.

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

ALFA Romeo Twin Spark, M-JV, aire, servodirección, como nuevo, garantía 12 meses. 1.700.000 ptas. total. Azcona, 62.

BMW 323i Up, ABS, techo, elevallunas, cierres, cuero, llantas, etc. Revisado en BMW. Perfecto de pintura. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

SAAB 900 16V, M-KP. Azcona, 62.

MERCEDES 190 Diesel, 5 velocidades, gris metalizado, español. 2.100.000 ptas. Garantía. Azcona, 62.

FIESTA XR2, moderno, bien cuidado, extras. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GT, 90 CV, llantas, etc., 40.000 km, estado impecable. Azcona, 62.

ALFA Romeo 33 1.5 TI, blanco, impecable, llantas, M-HM. 725.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Polo, Renault 11 GTX, H-HZ, Classic, Fiat Uno, BX Diesel, etc. Coches, cambio, nuevos, todos garantizados. Azcona, 62.

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

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

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

DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

IMPORT-DIR S.A.

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



BUSCAMOS DISTRIBUIDORES. Interesados escribir a IMPORT - DIR
C/ Antonio Leyva, 23 28019 MADRID

DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevallunas 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



**SERVICIO POST-VENTA
DITECNICA
GARANTIA**

**JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER**



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

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

LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- 1600 c.c.i.e. • 108 CV • Volante deportivo forrado en cuero y regulable en altura • Asiento posterior abatible.
- Faros antiniebla • Cierre centralizado de puertas
- Alzacristales eléctricos anteriores • Distintivos exteriores con los colores MARTINI RACING • Espejo retrovisor derecho • Cuentarrevoluciones • Reloj digital
- Llantas de aleación exclusivas • Asiento mixto tejido Alcántara®



Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario
 Talleres y flucambios: Javier Fariño, 3, 5 y 7. Teléfono: 413 70 13. 28002 Madrid
 Exposición y Ventas: López de Hoyos, 62. Teléfonos: 411 67 44-411 68 44
 Avda. de los Toreros, 14. Teléfono: 245 72 02. 28028 Madrid

OCASION: CAN S.A. li- quida Peugeot Scooter. Precio coste 160.000 ptas. 75 cc. 229.000 ptas. Cagiva trail, 75 cc. 300.000 ptas. Azcona, 62.

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

OPEL Kadett 4P 1.6 Guia, año 87. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

PEUGEOT 205 XR, año 87. 620.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

FORD Escort XR 3I Ca- brio, 29.000 km. 1.490.000 ptas. Tel. (91) 54 89 81.

FORD Escort XR 3I Ca- brio, 29.000 km. 1.490.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

FORD Escort 1.6 Guia, año 85, llantas. 525.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES 300 TE Full, mod. 88. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Antonio López, 117
 28026 MADRID

Tel.: 475 47 93 - Fax: 476 90 77



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

SU ASIENTO HE- CHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

PRECIO DESDE 77.560 PTAS. IVA INCLUIDO



SPORT LINE SR

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

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

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

- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo transporta.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95% de rayos ultravioletas.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar las ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitando el sudor y el 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.



INSTALACION INMEDIATA

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



NUEVO MODELO 91-RENEGADE 180 CV- DISPONIBLES - TECHO LONA HARTOP- COLORES: ROJO, BLANCO, NEGRO.



NUEVO MODELO 91-LIMITED 190 CV- ABS DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



NUEVO MODELO CORVETTE 91 COUPE Y 2RI DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



- TODA LA GAMA DE MERCEDES
- TODA LA GAMA DE BMW
- FERRARI 328 GTS SEMINUEVO
- FERRARI 348 TS ESTRENO
- FERRARI TESTAROSSA ESTRENO
- ROLLS ROYCE CORNICHE SEMINUEVO
- MAZDA MX 5 ESTRENO
- DODGE STEALTH R/T TURBO ESTRENO
- MITSUBISHI 300 GT VR Y ESTRENO

POLIGONO IND. AIMAYR C-3
 SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
 TF: 6 91 30 47 / 6 91 34 47 / 6 91 56 86
 CTRA. ANDALUCIA KM. 20 DESVIO S.M. VEGA KM 5

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

J.P. GARCIA PROL
C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL 39
28008 MADRID

TEL: 541 00 36
541 99 81
TELEFAX: 541 97 10

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 Avant	88	• Mercedes 300 E autom. a/a. 1.975.000 ptas.	87
• BMW 325 1.4P a/a. 26.000 km, 2.275.000 ptas.	87	• Mercedes 300 SE a/a. mucho extras. 2.570.000 ptas.	88
• Citroen BX GTI 16 V a/a. ABS. 1.575.000 ptas.	88	• Mercedes 300 TE For. 3.700.000 ptas.	88
• Citroen Athena 19 a/a. 1.190.000 ptas.	90	• MG Metro Turbo. 490.000 ptas.	88
• Citroen AX GT 3P. elev. llantas. 875.000 ptas.	89	• Renault R5 GT turbo (impecable)	88
• Citroen AX GT 4P. elev. llantas. 890.000 ptas.	89	• Nissan Sunny 4 x 4. 990.000 ptas.	88
• Fiat Regata 70 S. (paratissimo)	88	• Opel Kadett Turbo Diesel. 690.000 ptas.	88
• Ford Fiesta XR 2	87	• Opel Kadett GS: 2.0i 10V. 1.690.000 ptas.	89
• Ford Escort XR 2i cabrio. 29.000 km. 1.490.000 ptas.	87	• Peugeot 205 XR. 620.000 ptas.	87
• Ford Escort 1.6 ghia. llantas. techo. 625.000 ptas.	85	• Peugeot 308 SR. a/a. 975.000 ptas.	88
• Mercedes Benz 130 E. a/a. elev. 5 V. 1.750.000 ptas.	85	• Porsche 944 S Full. a estrenar. 6.700.000 ptas.	88
• Mercedes Benz 260 e. clima. llantas. 2.790.000 ptas.	88	• Volkswagen Golf GTI 16V. 1.525.000 ptas.	88

OFERTA DE LA SEMANA
Mercedes 300 E, año 1988, full 3.400.000 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).

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

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

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

NISSAN Prairie, 7 plazas Terrano 2.7 TD máxima 3.0 V6 SX, 200 disponibles en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona.

¡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.

COUPE Mercedes 250 CE, impecable, 1.190.000, cuero, llantas. 331 48 48.

PORSCHE 911 E Targa, año 1969, blanco, 2.0 cc, 130 CV, ITV, 1.600.000 ptas. Javier. 858 94 71. Comidas.

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

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

300E Antracita, tapicería beige, suspensión, gas regulable Koni, llantas Brabus 8 x 16, perfecto full, para conocedor. (948) 31 84 05 / 55 38 03. Ultimo precio 3.000.000.

JAGUAR MK2 de 1967 se vende, buen estado, 2.500.000 ptas. (956) 51 50 03.

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

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

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

VENDO
HONDA NX
DOMINATOR 650
COLOR AZUL
MATRÍCULA M-LG
PERFECTO ESTADO
3.500 KM REALIZADOS EN
CARRETERA
PRECIO 700.000 PTAS
TEL: (91) 4 75 67 38 (NOCHES)

MASERATI 425
BITURBO
3.200.000 ptas.
COLOR GRIS
ANTRACITA, JULIO
89, FULL EQUIPE
TELF: 460 51 11-460 51 97

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pàrrec Galadí, 40 08017 Barcelona ☎ 931 237 8324

AERODINÁMICA



DB-190



AUDI 80/90



BMW-5

NOVEDAD Spoiler trasero
VW Golf II



PIONEER CDX-M40

ALTA PRECISION

PIONEER Electronics no cesa en la investigación y fabricación de sistemas de sonido cada vez más avanzados y precisos.

La última novedad en su amplia gama es el reproductor de Compact Disc múltiple CDX-M40, que ha sido diseñado con las características específicas de un aparato para automóvil. Destaca por sus prestaciones alta calidad de sonido y seguridad.

Entre las novedades técnicas que incorpora este aparato destaca el nuevo y sofisticado sistema exclusivo de Pioneer, PDM (Modulación por densidad de pulsos). Cuenta también con un conversor D/A de un bit con filtro digital de óctuple sobremuestreo y filtro de recuantificación de ruido (Noise shaping technology). Con estas novedades técnicas este reproductor múltiple de CD proporciona una excelente relación señal/ruido y una respuesta para altas frecuencias sin distorsión de paso por cero.

Para adaptarlo a las especiales condiciones que supone el habitáculo de un automóvil, se ha incorporado un sistema de doble suspensión flotante, que evita los golpes bruscos producidos por el estado del firme sobre el que se circula. Con esto se logra una alta precisión de funcionamiento y una óptima reproducción del sonido digital en el interior del coche.

El panel de control del CDX-M40 se sitúa junto al asiento del conductor, permitiendo a éste un cómodo control de los mandos. El resto del sistema se instala y fija en el maletero para evitar en lo posible las tentaciones de algunos «amigos de lo ajeno».



SOLO PARA SU COCHE

El CDX-M40 está diseñado especialmente para su uso en automóviles.

Otra de las grandes ventajas de los Compact Disc reside en la despreocupación que significan para el usuario. Con un cartucho de 6 CD se pueden obtener hasta 7 horas de música, este cartucho se

cambia con la misma facilidad que un cassette convencional y además es totalmente compatible con el reproductor doméstico.

F.C.G.

BLAUPUNKT Y FORD

DESDE hace años la marca automovilística Ford se ha distinguido por su esfuerzo en la búsqueda de la máxima calidad en la fabricación de sus automóviles. Esta constante se ha convertido a lo largo de los años en una tradición básica en las estructuras de la marca.

Para conseguir la máxima calidad en todos sus vehículos, Ford busca los mejores componentes, tanto en la parte mecánica como en todos los demás apartados. A raíz de esta característica Ford Europa creó el premio Q-1 Award.

En la última edición, celebrada en Valencia, el galardón recayó en los altavoces Blaupunkt reconocidos por su elevada calidad de sonido y



usados por Ford en el equipamiento de los modelos de su gama.

La marca alemana de autosonido sigue en cabeza de su sector.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrystalos, automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
ROINGER

COMPUTER ALARM

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



DEL CAOS A LA VICTORIA
Graves problemas de frenos en entrenamientos pusieron las cosas difíciles al equipo Peugeot, pero durante la carrera todo se arregló. Baldi y Alliot se impusieron con el muleto debido a la salida de pista sufrida en entrenamientos. Jean Todt felicitó efusivamente a Philippe Alliot.



PEUGEOT GANO EN SUZUKA

EL MILAGRO 905

Muchas dudas planeaban en la cabeza de Jean Todt antes del comienzo de temporada. Las pruebas del Peugeot 905 iban bien, pero él esperaba más. Las dos carreras disputadas el pasado año cumplieron su objetivo: tomar contacto con una nueva especialidad. Pero había que debutar oficialmente y la cosa no era fácil. Al final todo le ha salido a pedir de boca. Primera aparición oficial y una sonada victoria que hace historia. ¿Conseguirá abrir una nueva era Peugeot?

La más absoluta incógnita planeaba sobre el circuito japonés de Suzuka con ocasión de la inauguración del nuevo Campeonato Mundial de Sport (antes Sport Prototipos). Tres marcas, Mercedes (campeón en título), Jaguar

y Peugeot aparecían como las únicas con posibilidades de victoria inmersos en un plantel de inscritos que se presentaba como el más famélico de los últimos años, pues sólo se presentaban a la prueba nipona 17 coches a pesar de que la FISA había

abierto la mano para conseguir una mayor participación. Pero esas tres marcas acudían con coches nuevos y no se sabía lo que podían dar de sí. A decir de los entendidos, la fiabilidad iba a ser la llave de la victoria para los nuevos coches atmosféricos,

pero todos ellos: el Mercedes C 291, el Peugeot 905 y el Jaguar XJR 14 adolecían del mismo mal, su juventud y, posiblemente, una fiabilidad todavía no conseguida al cien por ciento en las pruebas privadas a que fueron sometidos antes del inicio de la temporada. De hecho, por esa razón, se pensaba que el antiguo Mercedes C11 turbo podía, incluso, dar la sorpresa a esos nuevos modelos atmosféricos; pues Mercedes -como había anunciado previamente- acudía a Japón con sus dos coches: el viejo y el nuevo, dado que el desarrollo del C 291 experimenta un cierto retraso a decir de su director deportivo, Jochen Neerpach.

Además de los equipos ya mencionados, y sus seis coches, la inscripción se completaba con dos Mazda oficiales, un Spice atmosférico del equipo Euro Ra-

cing, los dos Porsche del equipo Repsol Brun, un Porsche Kremer, un ALD, el Porsche del equipo Primagaz, el Lancia Ferrari de Musatto y los dos Porsche del equipo Courage; que en vez de utilizar sus Cougar, cedía la inscripción al equipo japonés Trust que utiliza Porsche 962. La suerte de esos coches estaba echada antes de los primeros entrenamientos, a no ser que los seis coches favoritos tuvieran esos problemas a los que antes aludíamos; lo que, lógicamente, no iba a llegar a suceder en carrera.

Así las cosas, los 430 Kilómetros de Suzuka iban a ser cosa de tres: Mercedes, Jaguar y Peugeot, los dos primeros con experiencia de años en una especialidad en la que han tenido una era propia cada uno de ellos, y el tercero, un nuevo con ganas de abrir una nueva era a su favor. Desde

el viernes se observaba en el circuito un claro nerviosismo en todos los contendientes. Por un lado, Jaguar dominaba la situación con una amplitud sorprendente, pero veía a uno de sus coches descalificado, Peugeot experimentaba importantes problemas de frenos en sus dos coches -de hecho los dos se salieron de pista y Baldi y Alliot tuvieron que utilizar el coche de reserva para clasificarse y participar en la carrera- y el Mercedes atmosférico era más lento de lo que en un principio se esperaba. Una vez más la incógnita de la fiabilidad rondaba por la cabeza de los tres jefes de equipo: Tom Walkinshaw de Jaguar, Jean Todt de Peugeot y Jochen Neerpach de Mercedes.

Jaguar dejaba las cosas claras en los entrenamientos al tiempo que sorprendía a todos los presentes, pues el Jaguar XJR

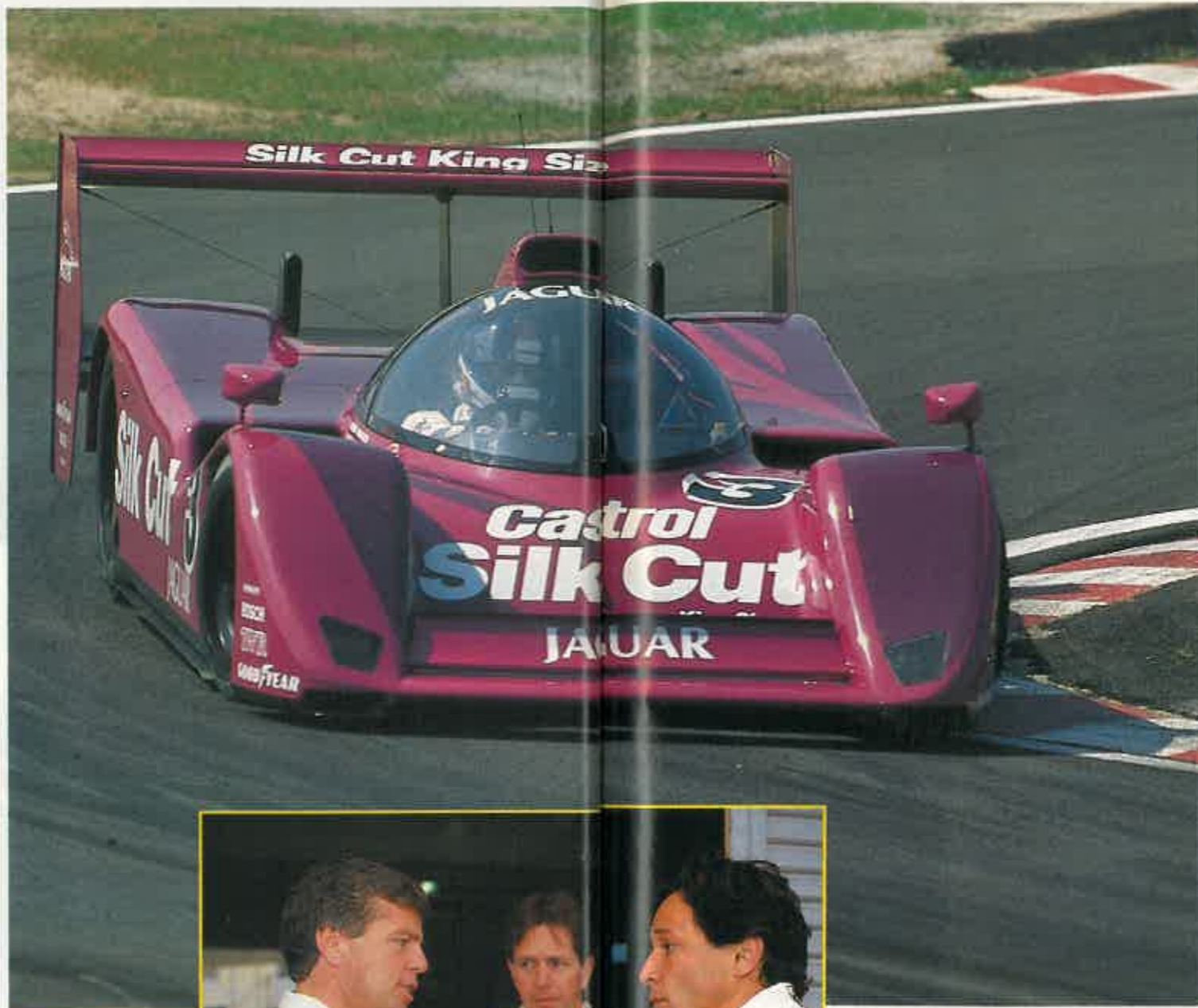
ENTRENAMIENTOS MOVIDOS

PROBLEMAS EN LOS FAVORITOS

DU RANTE los entrenamientos oficiales de la primera prueba puntuable para el Campeonato del Mundo de Sport hubo de todo y para todos. En primer lugar, Jaguar, que había conseguido los dos mejores tiempos de cara a la carrera, veía como el coche conducido por Brundle y Fagi era descalificado por culpa de un alerón trasero que presentaba una altura mayor que la permitida por el reglamento. Menos mal que se pudo clasificar, bajo la lluvia, en la sesión del sábado, lo que le daba (merced al reglamento por el cual los atmosféricos anteceden en parrilla a los turbos sea cual sea su tiempo) un lugar en tercera línea de parrilla a pesar de tener el penúltimo tiempo de todos los participantes. Peugeot, por su parte, no entendía nada. Los frenos de sus dos 905 no paraban de dar la lata y de motivar fuertes salidas de pista, sobre todo la del coche de los futuros ganadores, que tuvo que ser cambiado por el vehículo de reserva que, sorprendentemente, se mostró más equilibrado. Por esa causa su tiempo de entrenos fue tres segundos superior al logrado por sus compañeros Rosberg y Dalmás. En cuanto al Mercedes C 291, fue el que experimentó más problemas de puesta a punto de las novedades. Para los hombres de Mercedes sus tiempos, comparados con los de Jaguar, eran inexplicables.



LAS DOS CARAS DE LA MONEDA
Mientras el Mercedes C 291 evidenciaba un cierto retraso en su desarrollo y los tiempos no salían, el Jaguar XJR 14, celosamente guardado hasta Suzuka, se mostró rapidísimo. La excesiva altura de su alerón trasero causó problemas.



SORPRENDENTE
Los Jaguar sorprendieron a todos. Sus tiempos fueron inalcanzables, pero su falta de fiabilidad arruinó sus esperanzas.

COMO UNA BALA
Tras la debacle de los favoritos el Porsche Kremer acabó tercero. No se sabe muy bien por qué, pero su motor tenía un gran rendimiento.



MIAMI / IMSA

JAGUAR FRENTE A CHEVROLET

MIENTRAS Peugeot se imponía en Suzuka, en Estados Unidos la marca que más le hizo sufrir en Japón ganaba la cuarta prueba puntuable para el Campeonato IMSA (casi homónimo del Campeonato Mundial de Sport). Raúl Boesel, a los mandos de su Jaguar XJR 10 tenía una dura lucha con el Miller-Chevrolet de Kendall, que entraba en meta sólo unas milésimas de segundo detrás del piloto brasileño. Si la victoria de Jaguar en IMSA se conseguía por los pelos, en los entrenamientos todo el mundo pensaba que el triunfo podía recaer en uno de los Chevrolet inscritos, sobre todo en el Intrepid-Chevrolet (en la foto) que, conducido por Wayne Taylor, conseguía la pole-position. Los grandes favoritos a priori, los Nissan NPT 90 de Brabham y Robinson, no tuvieron su día en Florida. En entrenamientos ocuparon la tercera línea de parrilla superados por los Jaguar y los Chevrolet, y en carrera el campeón en título, Geoff Brabham, sólo podía ser tercero por delante del Porsche de James Weaver, siempre peligroso en IMSA. En Miami también hubo presencia española, pues Fermín Vélez compartía un Spice Buick con el americano Bardinan. En entrenamientos se clasificaron en segundo lugar en su categoría, mientras que en carrera se vieron obligados a abandonar cuando estaban bien clasificados.

VELEZ, EN AMERICA
Para el piloto catalán no ha existido posibilidad de correr el nuevo Mundial de Sport, pero su carrera deportiva continúa en Estados Unidos dentro de la IMSA, en la que toma parte, de forma destacada, a los mandos de un Spice con motor Buick de la categoría Camel Light.



14 dotado con el motor atmosférico Ford de Fórmula 1 había sido un secreto bien guardado antes de Suzuka. Nada menos que dos segundos y medio menos que el segundo clasificado, el Peugeot de Rosberg, y casi cuatro segundos mejor que el nuevo Mercedes, era demasiado para todos. Eso sucedía en los entrenamientos del viernes y los hombres de Peugeot y Mercedes confiaban en la sesión del sábado para arreglar las cosas. Sin embargo, una lluvia torrencial impedía que esa sesión sirviera para otra cosa que para trabajar en reglar los coches para lluvia en caso de que el domingo se mantuviesen tales condiciones meteorológicas; cosa que luego no sucedió. El único español presente, Jesús Pareja, a los mandos de su Porsche 962 Repsol en espera del nuevo coche atmosférico de Brun, sólo conseguía clasifi-





PRIMER FRACASO
El nuevo Mercedes C 291 atmosférico no supuso la primera satisfacción del año para su equipo. Un conato de incendio tras el primer repostaje le obligó a tener que abandonar prematuramente.

carce en decimosegunda posición de cara a la carrera, acompañado por el italiano Massimo Sigala. La carrera se iniciaba con la lucha de los cinco atmosféricos favoritos por la primera plaza, con el Jaguar de Brundle y Fabi algo retrasado por los problemas sufridos en entrenamientos que referimos en recuadro aparte. Sin embargo, era el Jaguar de Warwick el que lideraba la prueba por delante de los Peugeot y del nuevo

VIEJO ROCKERO
Tras el abandono del Mercedes C 291, el «viejo» modelo C11 turbo dió los primeros puntos del Campeonato al equipo Sauber. Sin embargo, en entrenamientos, se mostró bastante más lento.



LOS COMPARSAS
De los 17 coches inscritos en Suzuka muchos de ellos figuraban de meros comparsas, como el antiguo Lancia Ferrari, que no llegó a clasificarse.

Mercedes conducido por el joven piloto austriaco Karl Wendlinger. Tan sólo habían transcurrido cuatro vueltas cuando la carrera tenía su primer golpe de teatro, uno de esos golpes que han permitido a Peugeot vencer en la primera prueba del mundial en la que participaba: el Jaguar de Brundle y Fabi abandonaba por un problema de alimentación en su bomba de gasolina. Era un enemigo menos. Las cosas sin embargo, seguían favoreciendo a Jaguar hasta que llegaba el primer repostaje. El coche superviviente perdía en boxes veinte minutos porque su motor se negaba a arrancar. Mientras tanto, el Mercedes C 291 tenía un principio de incendio al salir de boxes por culpa de una fuga de gasolina durante el repostaje. Otros dos enemigos habían desaparecido, a pesar de que Warwick atacaba a fondo una vez de nuevo en pista, lo que le permitía conseguir una vuelta rápida mejor en casi cuatro segundos que la conseguida por el Peugeot vencedor (pobre consuelo, porque, a pesar de finalizar la carrera, no se clasificaba por no haber cubierto la distancia mínima reglamentaria). La victoria no se podía escapar a Peugeot, si bien Rosberg desaparecía de escena a mitad de carrera con graves problemas eléctricos. Con todos esos acontecimientos, y tras

SIEMPRE SPICE
Tan sólo acabaron dos atmosféricos, el Peugeot ganador y el Spice del equipo Euro Racing que, conducido por el holandés Cor Euser, consiguió una brillante cuarta posición.



EL PELOTON DE LOS VEHICULOS DEL ANTIGUO REGLAMENTO
Los Porsche 962 (turboalimentados) y los Mazda (rotativos) pueden correr gracias a la «benevolencia» de la FISA, pero con bastantes hándicaps. En la imagen, Jesús Pareja consiguió una meritoria séptima posición a pesar de tener problemas de consumo y de luchar en inferioridad de condiciones frente a los coches atmosféricos.

Baldi y Alliot como sólidos líderes con una vuelta de ventaja sobre el Mercedes turbo de Schlessler y Mass, era el sorprendente Porsche Kremer de Reuter y Toivonen quien heredaba la tercera posición (según Jesús Pareja su motor es una auténtica bomba) por delante del otro atmosférico superviviente, el Spice de Cor Euser. En quinto lugar finalizaba la prueba Oscar Larrauri sobre el segundo Porsche Brun, pero era descalificado por haber utilizado más gasolina de la permitida por el reglamento. Jesús Pareja acababa en una buena séptima posición a pesar de experimentar también problemas de consumo y del lento relevo efectuado por su compañero Massimo Sigala. La victoria de Peugeot se ha basado en

la regularidad, en los problemas sufridos por sus adversarios y en una organización perfecta, aunque el vencedor, Mauro Baldi, confesaba tras cruzar la meta que «el Peugeot 905 se ha comportado a la perfección, y estamos en la buena vía; pero todavía deberemos trabajar mucho más». Esta declaración no es más que la confirmación de la incógnita sobre las posibilidades de sus contrincantes, sobre todo Jaguar, que se ha mostrado en todo momento, más rápido gracias a su nuevo chasis y a su motor Ford V8 derivado del que utiliza el Benetton de Fórmula 1. En Monza, el próximo 5 de mayo, quizá esa incógnita pueda ser despejada. **M. Doménech**

Fotos: Photo 4 / André Marzoli

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|--|--|
| 1 Warwick/Brundle (Jaguar XJR 14) 1 48 08 | 6 Rosberg/Dalmás (Peugeot 905) 1 50 568 |
| 2 Wendling /Schumac (Mercedes C 291) 1 51 864 | 5 Baldi/Alliot (Peugeot 905) 1 53 419 |
| 8 Zwolsman/Euser (Spice Ford) 1 54 038 | 4 Brundle/Fabi (Jaguar XJR 14) 2 03 439 |
| 1 Schlessler/Mass (Mercedes C11) 1 50 784 | 11 Reuter/Toivonen (Porsche 962 Kremer) 1 53 930 |
| 16 Larraun/Santal (Porsche 962 Brun) 1 55 706 | 18 Kennedy-Sala (Mazda 787) 1 56 849 |
| 58 Yorino/Terada (Mazda 787) 1 56 672 | 12 Fouché/Andskar (Porsche 962 Courage) 1 56 697 |
| 17 Pareja-Sigala (Porsche 962 Brun) 1 57 339 | 13 Barilla/Elgh (Porsche 962 Courage) 1 58 297 |
| 14 Salamin/Cohen O (Porsche 962 Primagaz) 2 09 308 | |

CLASIFICACION FINAL

1º M. Baldi - P. Alliot (Peugeot 905), 74 vueltas en 2 h 25'01"688, a un promedio de 179,372 km/h. 2º J.L. Schlessler - J. Mass (Mercedes C11), a 1 vuelta. 3º M. Reuter - H. Toivonen (Porsche 962 Kremer), a 2 vueltas. 4º Ch. Zwolsman - C. Euser (Spice Ford), a 2 vueltas. 5º G. Fouché - S. Andskar (Porsche 962 Courage), a 3 vueltas. 6º D. Kennedy - M. Sandro-Sala (Mazda 787), a 3 vueltas. 7º J. Pareja - M. Sigala (Porsche 962 Brun), a 4 vueltas. 8º P. Barilla - E. Elgh (Porsche 962 Courage), a 5 vueltas. 9º A. Salamin - M. Cohen-Olivar (Porsche 962 Primagaz), a 5 vueltas. La vuelta rápida la dio D. Warwick (Jaguar XJR 14) en 1 49 148, a un promedio de 193,246 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ph. Alliot y M. Baldi, 20 puntos. 2º J. Mass y J.L. Schlessler, 15. 3º M. Reuter y H. Toivonen, 12. 4º C. Euser y Ch. Zwolsman, 10. 5º S. Andskar y G. Fouché, 8. 6º D. Warwick y M. Sandro-Sala, 6. 7º J. Pareja y M. Sigala, 4. 8º P. Barilla y E. Elgh, 3. 9º M. Cohen-Olivar y A. Salamin, 2.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Peugeot Talbot Sports, 20 puntos. 2º Sauber-Mercedes, 15. 3º Porsche Kremer, 12. 4º Euro Racing, 10. 5º Courage Competition, 8. 6º Mazdaspeed, 6. 7º Porsche Brun, 4. 8º Porsche Primagaz, 2.

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

Mejore la potencia, la seguridad y la estética de su automóvil,



... con productos garantizados por IRESA.

Solicite información indicando vehículo y producto de su interés. Venta contra reembolso a ciudades sin delegación. Servicio de montaje en nuestras exposiciones:
IRESA MADRID,
 Telf. 91 - 255 69 80 c/ Coslada, 4 (Fco. Silvela / Avd. América)
IRESA BARCELONA,
 Telf. 93 - 217 83 63 c/ Riera Sant Miquel, 11 (Diagonal / P. Gràcia)
IRESA ELCHE (Alicante)
 Telf. 96 - 542 44 82 Pasaje Alejandro Ramos Folqués, 5



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística. Polígono Industrial "El Segre" Telf. 9731 201662 y 201666. telex 51492. Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

RALLYE DE TIERRA DE SAN VICENTE

LA HISTORIA SE REPITE

José María Bardolet, flanqueado por Antonio Rius y Gustavo Trelles, los mismos hombres que en el primer rallye del año ocuparon el podio, han sido también los que se colocaron en las tres primeras posiciones en esta segunda carrera celebrada en la provincia de Alicante.



M^a Jesús Benet
Enviado especial

Se acabó la aplastante superioridad de un equipo en los rallyes de tierra. Ahora las mecánicas están más igualadas y la lucha por el campeonato va a ser más interesante que en las tres ediciones anteriores en las que el dominio del Lancia Delta S-4 resultaba abrumador. Así, si en el rallye murciano José María Bardolet y Antonio Rodríguez con el Ford Sierra Cosworth oficial dejaron ver sus muchas posibilidades y se decantaron como los máximos favoritos esta

temporada, en la segunda carrera del año han vuelto a ganar, aunque esta vez el Volkswagen Golf Rallye de Antonio Rius y Manuel Casanovas no le han puesto las cosas tan fáciles, demostrando que al igual que el Sierra, el Golf es ya un coche fiable con el que hay que contar aunque en potencia está por debajo de la del Ford. Tampoco hay que olvidar al Lancia Integrale de Gustavo Trelles y Manuel Ortiz Tallo ni al Citroën AX 4x4 de Guillermo Barreras y Ramón Mínguez, dos equipos

que podrían anotarse la victoria en alguna de las seis carreras que faltan. Sobre todo el Lancia que ha mejorado su adaptación a este tipo de rallyes con un motor mucho más dócil aunque aún le falta el toque definitivo a las suspensiones, mejores que en Murcia, pero con las delanteras todavía demasiado blandas. Por su parte Barreras estaba contento con el AX turbo, un coche prácticamente nuevo de chasis y suspensiones y con una caja de seis velocidades.

EN LA LINEA Tanto Ford como Volkswagen han comenzado el año demostrando que están preparados para luchar por la victoria. Aunque el máximo favorito es José María Bardolet con el Sierra, también habrá que tener en cuenta al Golf Rallye que conduce Antonio Rius, más adecuado si el terreno está embarrado.



CADA VEZ MEJOR Puede que para la próxima carrera el Lancia Integrale de Gustavo Trelles esté ya totalmente acoplado a los rallyes de tierra. En esta segunda carrera el piloto uruguayo estaba ya más contento con el comportamiento del coche, aunque aún faltaba por mejorar las suspensiones delanteras.

Un recorrido sinuoso y un terreno duro y empedrado eran las características principales del rallye Ciudad de San Vicente en el que ya los tiempos del primer tramo eran un avance de lo que sería la carrera. El Golf se anotaba esta primera cronometrada pero a sólo un segundo del Sierra, mientras que Trelles y Barreras marcaban el mismo crono. Resultados que se repetirían durante la primera etapa. A la neutralización se llegaba con José María Bardolet y Antonio Rius empatados, seguidos por Gustavo Trelles y Guillermo Barreras, con una ventaja de cinco segundos del Lancia sobre el Citroën. Ya más alejados el Metro de «Patxi»-Juvanteny y el Citroën AX de Burrull-Martín luchaban por la quinta plaza, mientras que Zanini-Autet poco más podían hacer que animar al público con la espectacularidad del Porsche 4x4, y los problemas del Audi de Aldecoa-Vázquez les impedían cuajar un buen rallye. Pero sin duda los más decepcionados, ya desde el inicio de la carrera, eran Borja Moratal y Arturo Fernández de la Puente para quienes cada tramo era un desesperado calvario ante los problemas de suspensión del Vectra 4x4 que sigue demostrando su falta de competitividad.

La segunda parte del rallye comenzaba mal para el equipo Ford que perdía unos preciosos segundos al soltarse una clemata de la inyección y pararse el motor, pero a partir de ese momento barrería para no perder la victoria. Quienes también apretaban el ritmo en la segunda parte eran Trelles y Barreras que en su lucha por la

SOLO UN SUSTO
Afortunadamente para el equipo, sólo en un susto se quedó la salida de Guillermo Barreras cuando luchaba contra Trelles por la tercera plaza. En dos ruedas motrices se imponía sin problemas el VW Golf Gti de Jordi Puigdelivol que se encontró el campo completamente libre tras la retirada de Mora. También una salida, en la que dobló el puente, padeció Luis Climent quien tuvo que sudar para dominar el Opel Corsa aún con un sistema de transmisión poco adaptado a la gran potencia del motor; pero acabó y fue segundo en su categoría.

TRAMO A TRAMO

Incomprensiblemente, dada la experiencia del Race, un problema de cronometraje fue el motivo de que se anulara el segundo tramo del rallye. Al parecer los encargados del cronómetro no pulsaron el botón para tomar tiempo a los primeros.

Los hombres del equipo de Piedrafitita han trabajado duro desde Murcia para rehacer el Citroën AX de Barreras casi completamente destrozado de chasis y suspensiones. También han montado una nueva caja de seis marchas.

La última prueba del rallye fue un calvario para Rius que salía con la orden de intentar ganar el rallye. Una orden muy extraña, ya que antes de que el Golf tomara la salida ya se conocía el inalcanzable tiempo que había marcado Bardolet, tiempo que además se le comunicó a Rius.



NO FUE SU DIA
Resentido aún de su fractura y sin haber corrido desde el año pasado, «Patxi» Arbelaiz confesaba que no se encontraba demasiado centrado para lograr con el Metro una mejor clasificación.



SONRISA SIN RISA
Borja no estaba nada satisfecho.

tercera plaza llegaban a la última prueba a sólo cuatro segundos de diferencia, a favor del Lancia, los mismos segundos que Bardolet sacaba a Rius antes de esta cronometrada.

El abandono de Mora, a quien en esta ocasión copilotaba su hermano, por un problema mecánico dejaba al Golf GTi de Puigdelivol-Falcó el campo libre para ganar esta categoría en la que Climent-Muñoz eran segundos con el Corsa en el que los hombres de Opel todavía tienen que trabajar bastante para hacerlo competitivo. La Challenge Citroën se la anotaban Izaguirre-Iturri, que por fin logran acabar una carrera con el AX 16 válvulas, seguidos por el Visa 1.000 pistas de «Chema»-Sanchís. Una salida en el último tramo alejaba a Luis Miguel Sierra de su segunda victoria en la Copa Marbella, victoria que se anotaba José Antonio Callejas por delante de Manuel Muniente.

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Rodríguez (Ford Sierra Cosworth 4x4), en 45 min. 12 seg 2º Rius-Casanova (VW Golf Rallye), a 19" 3º Trelles-Ortiz Tallo (Lancia Integrale), a 31" 4º Barreras-Minguez (Citroen AX 4x4), a 37" 5º Burrull-Martín (Citroen AX 4x4), a 1'48" 6º «Patxi»-Juvanteny (Metro 8R4), a 1'58" 7º Zanini-Autet (Porsche 4x4), a 2'08" 8º Aldecoa-Vázquez (Audi Quattro), a 2'09" 9º Moratal-Fdez. Puente (Opel Vectra) a 2'47" 10º y 1º dos ruedas, Puigdelivol-Falcó (VW Golf GTi 16v), a 3'30" 12º y 1º Challenge Citroën, Izaguirre-Iturri (AX 16v), a 3'50" 20º y 1º Copa Marbella, Callejas-Joan Pere a 7'58".

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
BARDOLET	7	4	2	0	1	0	0
RIUS	7	3	1	0	3	0	0
TRELLES	7	0	3	4	0	0	0
BARRERAS	7	0	2	4	1	0	0
«PATXI»	7	0	0	0	0	3	2
BURRULL	7	0	0	0	0	2	2
ALDECOA	7	0	0	0	0	1	3
ZANINI	7	0	0	0	0	1	0
LABAKA	4	0	0	0	0	0	1

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º J.M. Bardolet, 64 puntos 2º A. Rius, 50 p 3º G. Trelles, 40 p 4º J. Puigdelivol, 26 p. 5º E. Burrull, 24 p

DOS RUEDAS MOTRICES:

1º J. Puigdelivol, 22 puntos. 2º J. Mora, 12 p 3º J. Alsina, 14 p

COPA MARBELLA:

1º M. Muniente, 24 puntos 2º M. Giner, 18 p. 3º J.A. Callejas y L.M. Sierra, 15 p

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

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



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



SOBRINO AVENTAJADO
Después de sorprender en la F-3 inglesa, Christian Fittipaldi quiere ganar la F-3000.



SALIDA FULGURANTE
Antonio Tamburini dejó clavados a los líderes en ambas salidas.



ESPECTACULAR ACCIDENTE
Un encontronazo entre Delle Piane y Montermini dividió la carrera.



VALLELUNGA F-3000

FORMULA ITALIA

Enviado Especial
Esteban Delgado

BASTABA contar el número de pilotos transalpinos en la parrilla de salida de Vallelunga, en la primera carrera de la temporada de F-3000, como para adivinar la nacionalidad del posible ganador. Nada menos que 15 de los 25 participantes eran italianos integrados dentro de los veintidós equipos presentes en el circuito romano, y siete tenían igualmente sede en el país.

La victoria de Alessandro Zanardi, un joven bolonés de veinticuatro años, que después de tres temporadas de F-3 en Italia lograba ser subcampeón en 1990 además de campeón de Europa, ha sido poco

menos que sorprendente. Más aún si echamos un vistazo a su equipo, Il Barone Rampante, fundado por el veneciano Giuseppe Cipriani el año pasado, que además llevaba a Giuseppe Bugatti a la quinta posición.

En entrenamientos, el hijo de Wilson Fittipaldi, Christian, dominaba la serie de los pares con su Reynard 91 D, al igual que Zanardi en la de los impares, sorprendiendo la no clasificación del escocés Allan McNish, mientras que su compañero de equipo, el francés Laurent Aiello, era tercero con el primero de los Lola T91/50 del equipo oficial DAMS.



CLASIFICACION

1º A. Zanardi (Reynard 91D), 37 y 23 vueltas en 40 minutos, 47 segundos 451; **2º C. Fittipaldi** (Reynard 91D), a 11s 648; **3º A. Tamburini** (Reynard 91D), a 15s 724; **4º D. Hill** (Lola T91/50), a 17s 785; **5º G. Bugatti** (Reynard 91D), a 31s 857; **6º A. Menu** (Reynard 91D), a 36s 031.

La carrera se dividió en dos partes, antes y después del accidente entre los Reynard de Delle Piane y Montermini, el piloto de pruebas de Ferrari. En la primera de ellas, Antonio Tamburini se colaba entre Zanardi y Fittipaldi y lograba resistir en cabeza veintidós vueltas al piloto de Il Barone Rampante y dos más al sobrino de Emerson Fittipaldi antes de verse interrumpida la prueba. En la segunda el piloto de Arezzo repetía la operación, pero problemas físicos le retrasaban de nuevo ante Zanardi y un Christian Fittipaldi que se quejaba del consumo de su nuevo Avon radial de la rueda trasera derecha.

NUEVA ESTRELLA
En su debu en la F-3000, teórico paso previo a la Formula Reina, Alessandro Zanardi logró su primera victoria.



● Durante una reunión internacional de especialistas en Rallyes y médicos deportivos, se tomó la decisión de **recomendar a la FISA** la autorización de utilizar arcos de seguridad en los «muletos» de **reconocimiento** de los Rallyes del Mundial. Una vez más, **Michele Mouton** fue la promotora de la reunión. El accidente de **Carlos Sainz** en los entrenamientos de Portugal fue un argumento más a favor de esta mejora de la seguridad.

● El excelente piloto avilesino **Daniel Alonso**, vencedor de la Copa de España de Rallyes en 1989 y apartado de la competición



RALLYES

VICTORIA DEL CLIO

EN la segunda prueba del Campeonato de Francia, el Rallye de Grasse-Alpine, se ha producido la primera victoria de un Clio. Un grupo A oficial, con 200 caballos de potencia, conducido por el veterano Jean Ragnotti, se ha impuesto al Ford Sierra Cosworth 4x4 de Beguin, tras el abandono de Loubet, con un Lancia Integrale. Las duras condiciones meteorológicas y la extraordinaria manejabilidad de que hizo gala el pequeño Clio, le permitieron vencer. Un segundo coche, también oficial, conducido por Philippe Bugalski tuvo que abandonar al romperse la fijación del disco de freno cuando marchaba justo tras su compañero de equipo. Esta victoria en el Campeonato Francés ha llenado de satisfacción a los responsables de Renault Sport, que han podido demostrar la competitividad del Clio, en la que pocos creían. Por citar un dato, Ragnotti, rebajó los tiempos que el pasado año había marcado Delecour con el Peugeot 309 de 8 válvulas.

por problemas presupuestarios, **retorna a la actividad** en dos frentes, el Campeonato Asturiano y el Nacional, sobre su fiel **Cosworth grupo N** de dos ruedas motrices. Apoyado por la **Red de Concesionarios Ford de Asturias**, Alonso se perfila como uno de los candidatos al título nacional de **Grupo N**.

● Tras las vicisitudes de tipo político que pusieron en peligro el **Raid París-Pekín**, las cosas vuelven a su cauce y la gran prueba tiene todas las posibilidades de **iniciar su andadura el 28 de agosto**. Se admitirán sólo 340 inscripciones, de las cuales 80 serán camiones de asistencia. Las **motocicletas están excluidas**.

● Un sólo **Subaru Legacy**, conducido por **François Chatriot**, participará en el Tour de Córcega. El patrón de Prodrive, David Richard ha decidido que **Marku Alen** se quede en tierra.



ENTRENAMIENTOS

CORCEGA ABARROTADA

TODOS los equipos del Mundial se han volcado en la preparación del Tour de Córcega, conscientes de la importancia de esta prueba del Mundial. Delecour está llevando a cabo pruebas con neumáticos de 17 pulgadas, buscando una mayor eficacia en el Sierra 4x4. Por cierto que ha causado mucho malestar por el hecho de hacer estas pruebas en tal número de tramos, que casi puede decirse que se ha saltado a la torera la normativa que prohíbe el uso de muletos. François está utilizando un auténtico coche de carreras con la excusa de estas pruebas para Michelin. Armin Schwarz es el encargado de poner a punto nuevos compuestos de Pirelli para Toyota, esperándose la inmediata llegada de Carlos Sainz. En cuanto al equipo Lancia, Didier Auriol ha experimentado el sistema ATS (neumáticos impinchables) en los sliks de Michelin, comprobándose que la solución no es buena. Por ahora, el ATS se utilizará únicamente en neumáticos para tierra, tipo Acrópolis.

FORMULA 1

OSAMU GOTO, A MCLAREN

EL ingeniero motorista Osamu Goto, responsable del desarrollo y funcionamiento de los motores Honda y artífice de los éxitos de Prost y Senna en los mundiales 89 y 90, ha sido fichado por Ron Dennis para su escudería McLaren.

Goto había trabajado con McLaren como técnico de Honda, pero en los últimos meses, había sido llamado a desempeñar otras actividades dentro de la firma nipona, aunque seguía supervisando la actividad de Honda como suministradora de los motores V10 para Tyrrel y V12 para McLaren.

PRESENTACION DEL NUEVO FOOTWORK PORSCHE

BUEN COMIENZO

LA colaboración entre Porsche y la escudería anglo-nipona Footwork ha llegado a buen fin. Después de casi un año de trabajo, Alan Jenkins -director técnico- ha presentado el nuevo monoplaza FA-12, que se perfila competitivo por el exhaustivo estudio aerodinámico que le caracteriza. Evidentemente, en el FA-12 se ven reflejadas todas las tendencias tecnológicas de última hora, elaboradas por la sabiduría de Jenkins. Según palabras de Michele Alboreto, el nuevo coche dispone de un habitáculo bastante aceptable en cuanto a espacio se refiere, aunque por la estructura de la parte delantera, el piloto se encuentra algo más tumbado que en el antiguo modelo. Por otra parte, Jackie Oliver -director deportivo- explicó que en el FA-12 se han empleado los materiales más avanzados y la tecnología punta que utilizan las escuderías punteras.

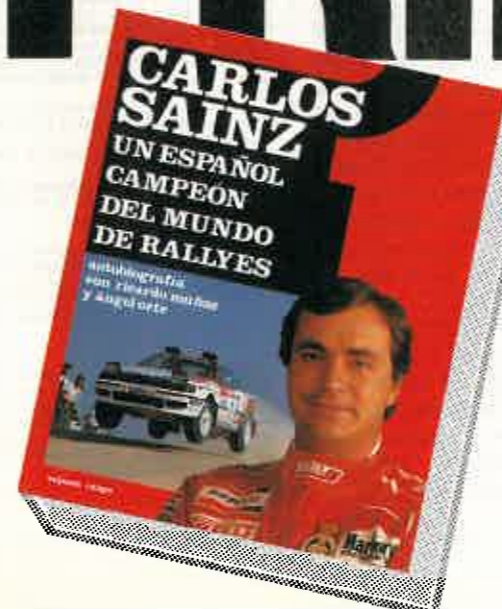
A su vez, Hans Mezger como responsable máximo del desarrollo del motor Porsche 3512-V12, puntualizó que actualmente el motor ha sido aligerado hasta llegar a los ciento cuarenta kilos de peso en seco. Del mismo modo, los componentes electrónicos de la inyección, realizados por Bosch, han pasado por una fase evolutiva en la que se ha reducido considerablemente su peso y mejorado el rendimiento.

Para el FA-12, el momento de la verdad llegará en la pista de Silverstone, donde rodará por primera vez.



CARLOS SAINZ

PRIMER



El mundo de los rallyes, visto desde su interior en esta excitante autobiografía del campeón del mundo que más arriesga, Carlos Sainz, el "Matador" para sus competidores.

Espasa Calpe
LEER ES VIVIR.



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

CITROËN
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



ATLAS DE CARRETERAS

ANAYA acaba de lanzar al mercado un nuevo atlas de carreteras europeas. Es un completo manual de consulta para el automovilista en sus viajes, ya que ofrece una exhaustiva información turística y de servicios, además de un índice alfabético con 24.000 puntos.

Precio: 1.525 pesetas.

PRUEBAS INTERNACIONALES

TELEVISION Española ofrecerá en directo el Gran Premio de Estados Unidos desde el circuito de Laguna Seca. Será en la madrugada del domingo al lunes a las 00:15. También ofrece el Campeonato de Europa de Velocidad de 125 c.c., desde el circuito de Calafat.

TRIAL INDOOR

LOS aficionados al trial tienen la oportunidad de tomar parte este mes de abril en el trial Indoor del Litoral Grup 4x4, organizador que goza de gran prestigio en nuestro país. En la elaboración del programa ha colaborado activamente el Ayuntamiento de Montgat,

CHIPS DEL MOTOR

STUNT Car Racer y Motocross, son dos buenas alternativas para los amantes del «joystick». En el primero de ellos se reta a los participantes a superar las trabas de circuitos no convencionales: curvas peraltadas, baches ondulados, rampas, etc. No basta con ser rápido, también es preciso ser habilidoso con el volante. En el segundo, las cuatro ruedas se sustituyen por dos de cross. El ajuste preliminar de la moto es el factor clave para competir con otros doce corredores en un estadio repleto de espectadores. Al final, los ganadores tienen su recompensa: chicas y champán.

Precio: Stunt Car, 1.250 pesetas en cinta y 2.250 diskette. Motocross 2.250 pesetas en diskette.
Distribuye: Erbe Software.
Tel. (91) 458 16 58



localidad donde tendrá lugar la prueba.

Fecha: 20 y 21 de abril
Más información: Tel.: (93) 399 97 04

CLASICOS EN SEGOVIA

EL domingo 21 del presente mes se celebra en Segovia capital una exhibición de coches y motos clásicas, organizada por la Junta de Castilla y León, en colaboración con diversos clubes de automóviles clásicos. El punto de encuentro será la plaza Oriental (junto al Acueducto) a las 9:00. A las 18:00 horas, los 40 coches y las 72 motos que componen la expedición, quedarán expuestos en la Playa Mayor.

Tel. (911) 43 71 87, Srta. Elena.

DOS RUEDAS EN SU SALSA

ESTE fin de semana se inaugura en la localidad leridana de Oliana el Campeonato del Mundo de Enduro. Será la primera ocasión que se dispute en terreno español una prueba puntuable para el Mundial de dicha especialidad. Por otra parte, el Campeonato del Mundo de Velocidad celebra su tercera prueba en el circuito estadounidense de Laguna Seca, donde se correrán las pruebas de 250 c.c., 500 c.c y sides. En Austria se disputa el Mundial de cross de 500 c.c. y en Italia, de 125 c.c., mientras que el Mundial de Trial llegará hasta Gran Bretaña. Además tendremos: motocross en Ibi, Alicante y autocross en Llagostera.

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** Angel Marco (Información) y 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 Garth, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Néutica).

Publicidad: **Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadores:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Martín 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. Vizueté y Manuel Martín.

Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Carrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Herminio García Nobilejas. 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Barastegui, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 38. Fax: 824 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impreme: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 87, 327 14 53 y 327 15 25.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

NUEVO CITROËN AX *Satisfaction*



¡Me va Genial!

Ha llegado el Nuevo Citroën AX Satisfaction con motores gasolina y diesel. El coche que a ti te va. El AX con el que te sentirás plenamente satisfecho. Satisfecho por su potencia que llega hasta los 85 CV, lo que le permite acelerar de 0 a 100 Km/h en 9,3 segundos, proporcionándote una brillante reserva de seguridad. Satisfecho con su equipamiento especial lleno de detalles, con su volante y asientos deportivos, con su tapicería exclusiva en terciopelo, con su reloj digital, con su doble retrovisor exterior regulable desde el interior. Satisfecho con su decoración exterior, con su fiabilidad y con su robustez. Ha llegado el Nuevo Citroën AX Satisfaction. Un coche que te va ¡Genial!



NUEVO CITROËN AX SATISFACTION
AHORRESE HASTA 100.000 PTAS.
Desde 958.720 Ptas. FF+ IVA. Ahorro promocional incluido.



Pirelli P4000. Elimina Los Baches.



Póngase al volante. Acelere y descubrirá una nueva sensación al conducir. A velocidad constante, todo es suavidad. Suavidad al tomar las curvas. Sin deslizamientos. Suavidad al superar casi imperceptiblemente cualquier bache o irregularidad de la carretera. Sin vibraciones. Sin el menor rumor que pertur-

be el pleno disfrute del viaje. Su automóvil y usted mismo descansan sobre los Pirelli P4000. El nuevo diseño de la banda de rodaje y su mezcla de doble capa elevan el nivel de confort sin penalizar prestaciones deportivas, mientras que la ancha huella plana le proporciona un fuerte agarre.



LA BASE DE UN BUEN VIAJE.

Pirelli P4000. Para los coches veloces de los '90.

GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guía
PRECIOS
COMPRAS & PLAZOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de abril de 1991

Núm.391 • 325 ptas.

NUEVO SEAT
IBIZA

FOTOS
ESPIA



PRUEBAS

• **AUDI 100 2.8 E**
CON MOTOR DE
SEIS CILINDROS

• **LANCIA**
DEDRA 1.8 i.e.
FRENTE A
ROVER 416 GSI



BAJO LA LUPA

EL CLIO
A LOS
30.000
KMS.