

EXCLUSIVA

SEAT TOLEDO



8.000 KMS. DE PRUEBA

Motor 16

SEMANAL GRUPO

27 de abril de 1991 Num.392 • 325 ptas.

NUEVOS

R-19
CABRIO



EL MAS PEQUEÑO

FIAT
500



CITROËN ZX FRENTE A R-19





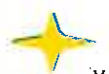
Subaru Legacy: el único coche con 6 estrellas

Piense en todo aquello que tenga cinco estrellas.

Si añade ahora una estrella más, seguro que obtiene una creación perfecta: SUBARU LEGACY, el único coche con seis estrellas.

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

 Seis estrellas: Por su potencia y elegancia.

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

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

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

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



SUBARU

El único 6 estrellas

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

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

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

10 LO ULTIMO

Renault presenta el nuevo 19 Cabrio. Un sorprendente descapotable basado en uno de los modelos más populares de nuestro mercado

14

La moda de los minicoches es ya una realidad. Fiat se pone por delante de la competencia con el nuevo Cinquecento.

18

Con la llegada del Salón de Barcelona, Ford se prepara para la presentación de auténticas novedades desde un utilitario hasta un todo terreno.

22

RONDA TOLEDO

Durante diez días nuestro equipo de pruebas viajó por Europa con el Seat Toledo y compartió experiencias con los probadores de las principales revistas europeas.

32

FRENTE A FRENTE

Citroën ZX frente a Renault 19.

40

A FONDO

Lancia Dedra 2000 Turbo
Lancia Dedra Integrale.

48

ACTUALIDAD

A partir de mayo los ayuntamientos podrán embargar cuentas corrientes por multas de tráfico impagadas.

52

FUERA DE SERIE

Jaguar XJR-15.

Un nuevo monstruo del circuito acaba de nacer, con su motor de 12 cilindros en V proporciona una potencia cercana a los 450 caballos.

58

Ferrari 212 Export

76

DEPORTE

Campeonato inglés de Fórmula 3.

82

Motociclismo: Gran Premio de EE.UU.

86

Rallye Costa Esmeralda.



EDITORIAL

MOTOR 16 EN EL SENADO

POCO a poco, España intenta ponerse a nivel europeo en materia de infraestructuras, asistencia en carretera, servicios al automobilista, etc. Noticias como la entrada en funcionamiento de ocho UVI móviles en la provincia de Madrid, nos permiten concebir esperanzas de que los heridos en accidentes de tráfico podrán ser atendidos en plazos de tiempo mínimos, de menos de diez minutos, con el apoyo de un servicio de helicópteros. Estos sistemas de asistencia, que ya existen en algunas comunidades, deberán extenderse prioritariamente a la totalidad del territorio nacional.

Problemas como éste preocupan a la sociedad española, pero nos ha sorprendido gratamente ver la importancia que tienen, por ejemplo, para el Senado. Motor 16 compareció la pasada semana ante la Comisión de Seguridad Vial y respondió a las más de cincuenta cuestiones que le fueron planteadas por los senadores, en una sesión de casi cuatro horas de duración.

Parece que, finalmente, los

aspectos relacionados con la seguridad de los usuarios de la carretera empiezan a preocupar al colectivo de la sociedad española. La clase política se ha dado cuenta de ello. Limitaciones de velocidad, autovías, autopistas, señalización... Los senadores han requerido la opinión de la Prensa especializada para contrastar sus opiniones, después de la comparecencia del Director General de Tráfico, Miguel Muñoz. Y es de justicia decir que la Comisión de seguridad vial tiene un buen conocimiento de la realidad, si bien las conclusiones de los diversos grupos políticos allí representados, son tan variadas como las ideologías que representan.

Pero en cualquier caso, esa disparidad de opiniones tiene como primer efecto positivo el discutir problemas y aportar soluciones. No hay otra forma de afrontar los grandes retos que se le plantean a nuestra sociedad y el de la seguridad vial es uno de ellos.

Alberto Mallo.

Constitución Española
Reglamento del Senado



FUERA DE SERIE



FERRARI 212 EXPORT

Hace 40 años el Ferrari 212 Export conseguía imponerse en los circuitos. Aún hoy sus prestaciones y el indiscutible encanto de esta barqueta le sitúa en el Olimpo del automovilismo. (Pag. 58)

A FONDO



LANCIA DEDRA 2000 TURBO Y LANCIA DEDRA INTEGRALE

Los nuevos Dedra completan por arriba una gama que se configura como una familiar muy interesante. Tanto el 2000 Turbo como el Integrale destacan por prestaciones y seguridad. (Pag.40)

FRENTE A FRENTE



CITROËN ZX CONTRA R-19

El ZX es la opción de Citroën para luchar en el segmento más competido de nuestro mercado. En esta comparativa se enfrenta al indiscutible rey del segmento el exitoso Renault 19. Las versiones elegidas son las más sencillas de equipamiento con motores de 1.400 centímetros cúbicos. (Pag. 32)

Motor 16 / 3



DESDE **TOKIO**
DANIEL MONTEVERDE

● LAS exportaciones de vehículos japoneses a Europa y Estados Unidos crecieron durante el pasado mes en un 23,5 por ciento y un cinco por ciento respectivamente pese a las restricciones voluntarias impuestas por los fabricantes nipones.

● LOS precios de la gasolina han subido en Japón desde el pasado día 1 de abril. La subida de un yen por litro se debe al impuesto aplicado por el Gobierno para financiar los 680.000 millones de pesetas ofrecidos como ayuda para las fuerzas aliadas en el conflicto del Golfo.

● LAS nuevas instalaciones de Mazda, que se construyen ahora mismo, contarán con una central energética anticontaminante de veinte mil kilovatios. La caldera de esta central quemará el combustible con mucha lentitud para emitir así poco dióxido de carbono.

● DOS aviones de Aeroflot desembarcaron en el aeropuerto de Haneda (Tokio) seis limusinas soviéticas de lujo con cristales a prueba de bala y carrocerías blindadas destinadas al Presidente Gorbachov y a su séquito durante su visita a Japón.

● LA subida del tipo de interés, que se ha elevado hasta el quince por ciento anual para la compra de coches, es la razón que explica la reticencia de los consumidores japoneses a la hora de adquirir vehículos nuevos.

● LA Asociación Japonesa de Minivehículos ha anunciado que durante la temporada fiscal correspondiente a 1990 se vendieron 1.771.879 unidades, es decir, un aumento del 18,4 por ciento con respecto a 1989.

MOTOR 16 EN TELETEXTO



EN **MARCHA**
Esta es la redacción de RTVE que coordina la información de teletexto.



MADRID

MENOS MULTAS

LA Policía Municipal de Madrid notificó en el pasado año un veinte por ciento menos de denuncias de tráfico que en 1989 y un siete por ciento menos que en 1988. Este descenso se justifica por la desaparición de la unidad del cuerpo que se dedicaba exclusivamente a las infracciones de circulación, unidad que ahora se dedica a otras tareas. El cuarenta y dos por ciento de las multas notificadas correspondieron a estacionamientos indebidos; un dieciocho por ciento a aparcamientos en doble fila, y un once por ciento a causa de maniobras prohibidas. La ausencia de vigilancia en las calles ha sido flagrante durante los últimos meses.

desde la programación de TV, a los horarios de trenes, predicciones meteorológicas y un largo etcétera. Y naturalmente, las noticias de alcance. Televisión Española tiene este servicio desde hace más de un año, constituyendo uno de los medios de difusión más eficaces y modernos. Se estima que en nuestro país hay ya cerca de 2 millones de receptores que pueden visionar el teletexto, a los que se añaden todos los usuarios que, por medio de antenas parabólicas, captan las emisiones en los distintos países europeos.

Motor 16 aparece ya en TVE con una revista de 20 páginas en la que se recogen las informaciones de más actualidad sobre el mundo del motor, incluidas pruebas a fondo y comparativas, deporte del motor y pasatiempos.

Para quienes hacemos Motor 16 es una satisfacción ser pioneros en este medio de difusión, al que pronto seguirán otras publicaciones de la más variada índole, ofreciendo, como de costumbre, una información seria, amena, rigurosa y objetiva. Ya lo saben desde hoy estamos en las páginas 650 y sucesivas del teletexto.



RENFE - REPSOL

GASOLINERAS AL TREN

REPSOL y Renfe se han unido en un proyecto para instalar gasolineras en los aparcamientos de las estaciones de ferrocarril más importantes, proyecto que inicialmente se desarrollará en Madrid y Barcelona.



PORSCHE 911 TECHART

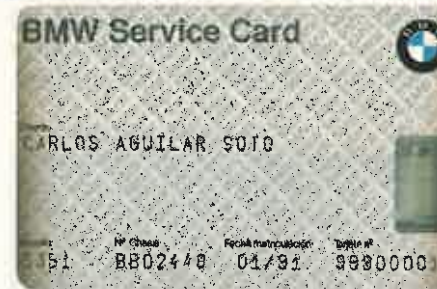
LA FURIA INTERNA

EL Porsche 911 Turbo ya está disponible en el mercado español; el súper deportivo con trescientos veinte caballos de potencia hace gala de un precio contundente: 16.950.000 pesetas con matrícula y seguro obligatorio incluido. El 911 más enérgico es el objetivo de los mejores especialistas alemanes en personalización; los técnicos de Techart Automovildesign han conseguido su objetivo con: un faldón frontal más aerodinámico, unas llantas de aleación compuestas por tres piezas y unas suspensiones endurecidas que rebajan la altura del conjunto en cuatro centímetros. Aún más salvaje

PARA FACILITAR EL TRAFICO

CARRIL BUS EN CARRETERA

EN octubre podrán aparecer los primeros carriles-bus en las carreteras de acceso a Madrid si sigue adelante el proyecto de acuerdo entre la Comunidad Autónoma y el Ministerio del Interior.



EN GARANTIA

LA TARJETA BMW

LOS usuarios de BMW disfrutan de una ayuda especial desde el día 1 de enero de 1991: la BMW Service Card, una tarjeta que se ofrece gratuitamente a todos los compradores de un coche nuevo en cualquier concesionario oficial. La tarjeta BMW, de validez ilimitada mientras el coche permanece en manos de su primer propietario, ofrece asistencia telefónica 24 horas al día/365 días al año; ofrece reparación de cualquier incidente; remolque, custodia, alojamiento, transporte y alquiler de otro vehículo similar, todo con carácter gratuito.

VERDE Y ROJO



● Rover España ha donado un vehículo todo terreno Land Rover Defender al Fondo Asturiano para la Protección de los Animales Salvajes, FAPAS, en un gesto encomiable de ayuda a la conservación de la fauna autóctona.

● Nada menos que cinco sectores, todos ellos relacionados con el transporte, estarán en huelga en Madrid en los próximos días: Metro, Renfe, taxis, Iberia y Aviación civil. Y las autoridades del país y de la capital, cruzadas de brazos. Lo único cierto es que el ciudadano va a pasar por un verdadero calvario.

● Estanislao Chaves, presidente de Peugeot y de Anfac, ha pedido al Senado que se reconsideren los actuales límites de velocidad, por otros más coherentes. Las razones expuestas por quién más sabe de automoción en este país, son irrefutables.

● Siguen las concesionarias de autopistas sin advertir a los usuarios de que van a encontrarse tramos de obras. Esta vez en la autopista de La Junquera. ¿Hasta qué punto es lícito cobrar íntegramente (lease peaje) por un servicio que no se da completo?



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

● TODO el mundo pensaba que la Comisión de Bruselas ya había llegado a un acuerdo con los importadores japoneses, pero fuentes bien informadas aseguran que las conversaciones en Tokio se retrasarán por lo menos hasta el mes de julio.

● EL Grupo PSA ha elegido como socio al Holding Cukurova para su entrada industrial en Turquía. Las intenciones pasan por fabricar siete mil unidades del Citroën ZX durante el primer año; con un objetivo final de cien mil vehículos al año.

● EL mercado francés está viendo como su posición en Europa se debilita a marchas forzadas, con un descenso del 20,6 por ciento durante los tres primeros meses de 1991. Los fabricantes galos han perdido el veinticinco por ciento, mientras que los importadores se han hecho con el 41,3 por ciento de mercado. Los importadores han sufrido una recesión de sólo el 13,4 por ciento con respecto al mismo periodo del año anterior.

● JACQUES Calvet, presidente del Grupo PSA, pretende que en el año 2000 el consumo medio de combustible en todos los coches europeos se reduzca hasta 6,1 litros a los cien kilómetros. Esta intención será apoyada por fabricantes como Mercedes y BMW.

● EL Gobierno francés incentivará la producción de coches eléctricos mediante ayudas económicas de hasta 2.775.000 pesetas para los mil primeros compradores de este tipo de vehículos.



McLAREN F-1

LISTO PARA GINEBRA 92

El secreto que rodea al McLaren F-1 cae poco a poco. El primer atisbo hizo referencia al motor, un doce cilindros en V con seis litros de cubitaje y más de quinientos caballos de potencia, motor que BMW hará en exclusiva para el coche más futurista del momento; el segundo secreto desvelado hace referencia al coeficiente de penetración en el aire, al Cx del conjunto, que será del orden de 0,18. El tercer dato, su fecha de presentación, ya se ha descubierto: Ginebra 1992, a principios del próximo mes de marzo.



TURISMOS EN LA ITV

¿CADA CUATRO AÑOS?

Los ministros de Transportes de la Comunidad Europea están estudiando la posibilidad de que la inspección técnica de vehículos privados sea obligatoria cada cuatro años, proyecto que hasta ahora ha contado con la oposición de Portugal, Irlanda y Dinamarca. España la apoya. Asimismo están tratando de homologar las normas de ITV en los doce países miembros con el objeto de mejorar la seguridad de los vehículos.

LA TRIBUNA



Juan Antonio Díaz Álvarez
Presidente de Seat

«Estamos estudiando la posibilidad de demorar o reducir las inversiones previstas hasta 1994 -unos 750 000 millones de pesetas- si persiste la crisis que sufre el mercado español. Sin embargo, las inversiones más importantes están ya en fase irreversible».

«Estamos orgullosos de los resultados registrados en el mercado alemán durante el primer trimestre, donde hemos crecido un 36 por ciento. Tenemos listas de espera con una demora de hasta seis meses».

«El rechazo de los trabajadores al convenio propuesto por la empresa y UGT significa un paso atrás en nuestros esfuerzos de modernización y búsqueda de competitividad, aunque confío en que encontraremos una solución imaginativa».

MASERATI SHAMAL

SORPRESA DEL SALON

El sueño se ha hecho realidad, el Maserati Shamal, el deportivo más desarrollado y contundente del constructor italiano, ya está disponible en el mercado español con un precio final próximo a los 13.720.000 pesetas. El motor de ocho cilindros en V y 3,2 litros de cubitaje, capaz de proporcionar 325 caballos de potencia gracias al soplo de dos turbos, y una carrocería dibujada por Marcelo Gandini, responsable de los mejores deportivos de los últimos tiempos, del Diablo, del Cizeta y del Bugatti, forman un combinado excelente, un automóvil de gran lujo que roza los 260 por hora de velocidad punta y acelera de cero a cien por hora en poco más de cinco segundos.

JAGUAR XJ-S

MUCHOS CAMBIOS

El nuevo modelo de Jaguar XJ-S hace gala de más de mil doscientos cambios con respecto al coche conocido, cambios que incluyen ciento ochenta retoques estéticos en la carrocería. El último XJ-S mantiene su clasicismo sin renunciar a las mejores técnicas. Los coupés británicos han adoptado el motor de seis cilindros en línea con cuatro litros de cubitaje y 235 caballos de potencia, acoplado a una caja de cambios automática de tipo ZF, con cuatro relaciones, o a una caja manual, de tipo Getrag, con cinco marchas. La velocidad punta de estos XJ-S supera los 225 kilómetros por hora. Los modelos animados por el motor de doce cilindros en V, con 295 caballos de potencia, superan los 237 por hora de punta y aceleran de cero a cien por hora en 8,2 segundos.



VIVA EL ARTE

OPEL CON GOYA

El fresco «Adoración del Nombre de Dios por los Angeles», el primer fresco de Francisco de Goya y Lucientes, se restaurará antes de finalizar 1991 gracias al esfuerzo de la Fundación Nueva Empresa, organismo presidido por Angel B. Perversi, Consejero Delegado de General Motors España. La sensibilidad artística de los responsables máximos de Opel permitirá salvar una pintura realizada por Goya en 1772. Se trata del primer fresco conocido del genio aragonés, que dio forma a esta bóveda del Coreto de la Basílica del Pilar cuando sólo tenía veinticinco años. Los encargados del trabajo serán Eloisa Grasa y Carlos Barboza, dos especialistas formados en la Facultad de Bellas Artes de San Fernando.

RENAULT CLIO 16V

A FINALES DE MAYO

Los primeros precios para los Renault Clio 16V son ya del dominio público: 1.805.000 pesetas para el modelo básico, valor en el que no se incluye ni el transporte ni los gastos de matriculación. Entre las opciones destacan: la dirección asistida, que rondará las setenta mil pesetas, y la oferta de elevalunas eléctricos, cierre centralizado y llantas de aleación, bloque que rondará las cien mil pesetas. Los primeros modelos llegarán a manos de sus compradores en los últimos días de mayo.



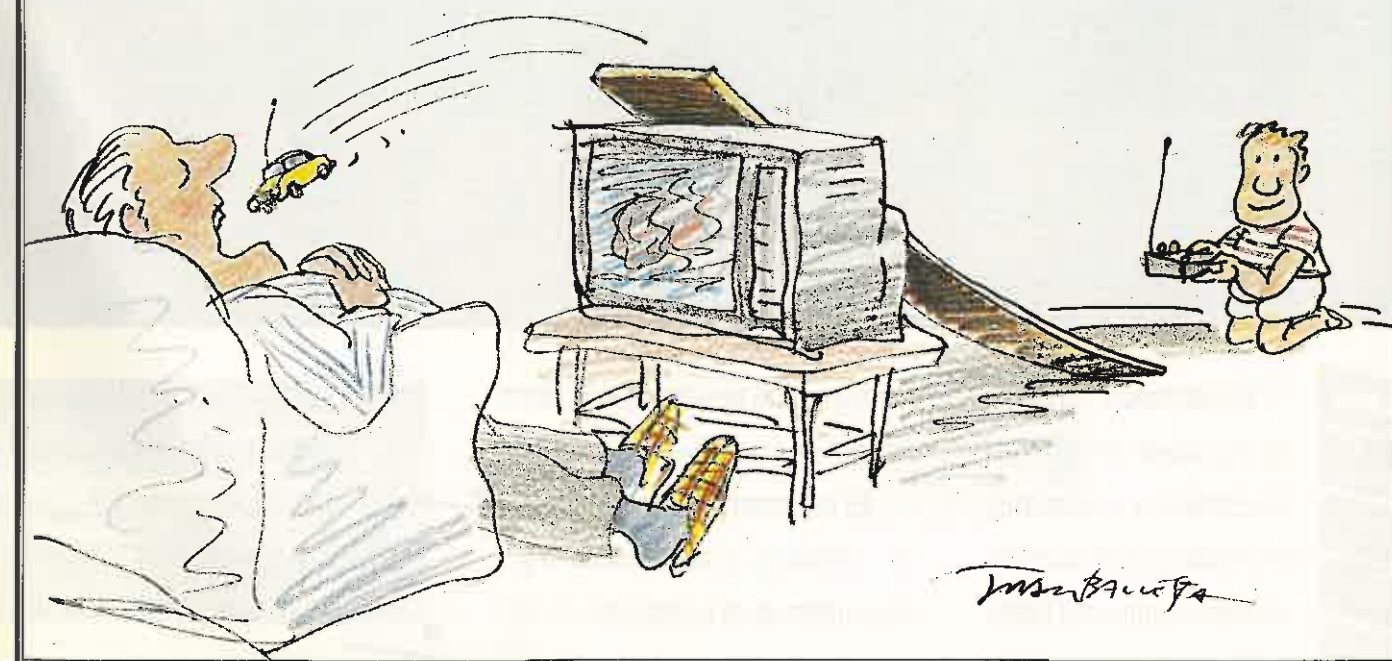
GIOVANNI AGNELLI

EL HEREDERO

Se llama Giovanni Agnelli, tiene veintiocho años y es hijo de dos personalidades del mundo de la industria del motor, de Umberto Agnelli, número uno del grupo Fiat, y Antonella Piaggio, heredera del imperio motociclista Vespa-Piaggio. Giovanni Agnelli, conocido como Giovannino, es el vicepresidente de Piaggio. Todos los indicios apuntan a su ascenso, en un futuro más o menos lejano, a la presidencia de Fiat, cargo que ostenta ahora mismo su tío, Giovanni Agnelli.



BALLESTA



**A VECES, NUESTROS CLIENTES
CAMBIAN DE AUTOMOVIL.**



**GRACIAS A NUESTRO SERVICIO,
NO CAMBIAN DE MARCA.**



**ASEGURAMOS
EL
PLACER
DE
CONducir**

Desde hace 75 años, con su nuevo BMW, cada propietario adquiere mucho más que un automóvil único. Junto a su BMW,

encuentra un servicio que le acompañará siempre.

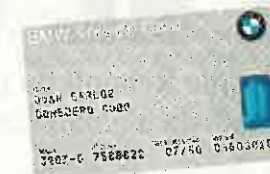
Es la forma de mantener la confianza y seguridad que nacen de la perfección



tecnológica, y que BMW garantiza desde el mismo momento en que alguien se decide por uno de sus modelos. Un esfuerzo que parte de BMW, se



multiplica a través de la Red de Concesionarios Oficiales, y sirve para lograr algo único: Que nuestros clientes puedan disfrutar del placer



de conducir sin límite. Por eso, al cabo del tiempo, si deciden cambiar de automóvil, lo hacen sin cambiar su marca: BMW.





LA VERSION CABRIO
SE PRESENTARÁ EN EL SALÓN DE BARCELONA

NUEVOS AIRES PARA EL RENAULT 19

Hacia ya veinticinco años que Renault no producía ningún modelo descapotable. Ahora y en colaboración con el especialista alemán Karmann, iniciará la comercialización del R-19 Cabriolet.

EN el Salón de Barcelona podrá ya verse al popular Renault 19 libre de su techo metálico. Prevista su comercialización para el mes de julio, el nuevo cabriolet atacará en firme el terreno de este elegante y seductor segmento. Pa-

ra realizar esta versión, Renault ha partido del R-19 de dos volúmenes y tres puertas consiguiendo un resultado sorprendente. Las líneas del 19 adquieren una nueva dimensión, mucho más atractiva a la vista, sin por ello renegar de sus orígenes.

El chasis ha sido muy reforzado para dotarlo de una rigidez similar a la del modelo original, haciendo posible prescindir del arco de refuerzo que suele verse en este tipo de versiones. La trasera del coche ha variado completamente, disponiendo

de una cavidad especial donde va a plegarse de forma manual la capota (con luneta trasera rígida), quedando completamente escondida e integrada en la carrocería. Dos resaltes cubren a su vez los apoyacabezas traseros. La solución es tan práctica como estética y el R-19 descapotado consigue una limpieza de líneas muy sugestiva.

Dos serán las versiones del R-19 Cabrio dependiendo de su nivel de equipamiento y su motorización que será en ambos casos catalizada. Una montará el motor del TXE de 1.7 y 95 caballos; la otra, más lujosa y deportiva, dispondrá de los 137 caballos del motor de 16 válvulas adoptado por la gama. En este último caso, la estética también se distinguirá de la versión básica por unos faros de doble óptica y la toma de aire que llevan los R-19 16V sobre el capó, además de unas llantas de alumi-



ESTAMPA SEDUCTORA

En el R-19 se ha realizado un atractivo ejercicio de estilo, sin olvidar dotar al chasis de la rigidez necesaria para aguantar elevadas potencias. Exteriormente, el dos volúmenes ha variado principalmente en su parte posterior.



EL CABRIOLET MAS POTENTE

El motor del R-19 16 válvulas, con sus 137 caballos hará del Cabriolet un sofisticado modelo deportivo y muy bien equipado. En el frontal puede constatarse como serán los nuevos R-19 después de recibir el próximo rediseño que los actualizará estéticamente.

nio especiales para este modelo. Como opciones, Renault servirá para este modelo una tapicería de cuero y ABS. El ensamblaje de los R-19 descapotables se efectuará a caballo entre la fábrica de la marca en Francia y el taller de montaje donde el especialista, Karmann, trabaja en Alemania. Precisamente él es, el respon-

sable del Volkswagen Golf Cabrio, el principal rival que encontrará el R-19 Cabriolet tras su aparición en el mercado el próximo verano, a unos precios aproximados en Francia de 2.200.000 pesetas para la versión básica y de 2.800.000 pesetas para el 16 válvulas.

Juan Luis Soto

Motor 16 / 11

Seducción deportiva.



El Escort S 1.6i, es uno de esos poquísimos coches en los que su excepcional diseño deportivo es sólo un reflejo de sus brillantes prestaciones.

Su motor de inyección desarrolla una potencia de 108 cv. Y la nueva suspensión deportiva, junto con los neumáticos de perfil bajo y la nueva

dirección, son los responsables de la excelente maniobrabilidad de este pura sangre.

Sin embargo, la pasión deportiva del nuevo Escort S 1.6i incluye el confort y la elegancia con detalles de serie como el tacómetro, el cierre de puertas centralizado y los elevalunas eléctricos. Y opciones como el sistema antibloqueo de

frenos ABS y techo solar de cristal laminado, alzable y deslizable.

Pero la verdadera seducción del nuevo Escort S 1.6i no se ve. Se siente al conducirlo.

Nuevo Escort S 1.6i
Diseñado para seducir.



Ford Escort S 1.6i 1.757.000 pts. Precio recomendado en Península y Baleares. IVA y transporte incluido.

CINQUECENTO

El nuevo Fiat goza en la primera foto oficial de un aspecto muy saludable. Líneas muy suaves, frontal aerodinámico, trasera peculiar, habitabilidad milagrosa. El futuro de las grandes ciudades está sin duda en estos pequeños diablillos.



NUEVO FIAT CINQUECENTO

LA CIUDAD ES SUYA

Tras unos cuantos años de espera el pequeño Fiat ya es una realidad. Con la seguridad de que otras marcas trabajan en modelos similares, la firma italiana se adelanta en el tiempo y da a conocer antes que nadie su automóvil.

POR fin podemos hablar de un modelo definitivo, de un nombre concreto, de unas características definidas. La primera foto oficial ilustra estas páginas y el city-car de Fiat no se llamará ni Topolino ni Micro, se llamará simplemente Cinquecento (500) recordando el primer mini Fiat lanzado en 1957 y del que se vendieron 3,7 millones de unidades hasta 1975.

La marca italiana vuelve a valorar la miniatura, vuelve a creer en una filosofía que ha visto renacer en modelos como el Lancia Y-10. Modelos funcionales, estílicos, económicos; auténticos estudios de diseño que dan mucho por muy poco.

El nuevo Cinquecento se fabricará en Polonia, en las instalaciones de FSM en Bielsko Biala, a un ritmo de 160.000 unidades al año. En un principio la comercialización está prevista para el 92 aunque la presentación oficial tendrá lugar, con casi toda seguridad, a finales de año.

El aspecto definitivo del coche confirma todas nuestras previsiones (ver Motor16 N° 388) en cuanto a superficie acristalada, paragolpes y limpieza general de líneas. También en el aspecto mecánico se mantienen las dos motorizaciones: un motor bicilíndrico de 704 centímetros cúbicos y 31 caballos, refrigerado por agua y adaptado a una caja de cambios de cuatro marchas, que ya utilizaba la última versión del 126. Y un cuatro cilindros con 903 centímetros cúbicos, una potencia de 45 caballos, inyección electrónica monopunto y catalizador.

Pero el proyecto es mucho más ambicioso, ya que, más adelante el Fiat Cinquecento podrá incorporar un motor eléctrico totalmente nuevo alimentado por baterías especiales y un tres cilindros de dos tiempos con una potencia de 80 caballos del que Fiat ha conseguido la patente de la firma australiana Orbital Engine Corporation.

FUTUROS CITY-CAR

COMO GOTAS DE AGUA

LA colaboración entre VW y Ford, de la que saldrá un proyecto de minicoche al que se ha apuntado a última hora la marca española Seat, junto con el trabajo de Renault desarrollando un sustituto del Renault 4, más pequeño y equilibrado, conforman un futuro segmento que será capaz de acaparar un buen número de compradores. Potencias cercanas a los 45 caballos, cambios de cuatro marchas, carrocerías de tres puertas muy funcionales, bajo consumo y un precio muy ajustado serán las mejores bazas de unos modelos similares entre sí, los futuros City-Car que poblarán nuestras ciudades.



RENAULT X06

Conocido como Mignon, el pequeño Renault no estará listo antes de mediados del 92



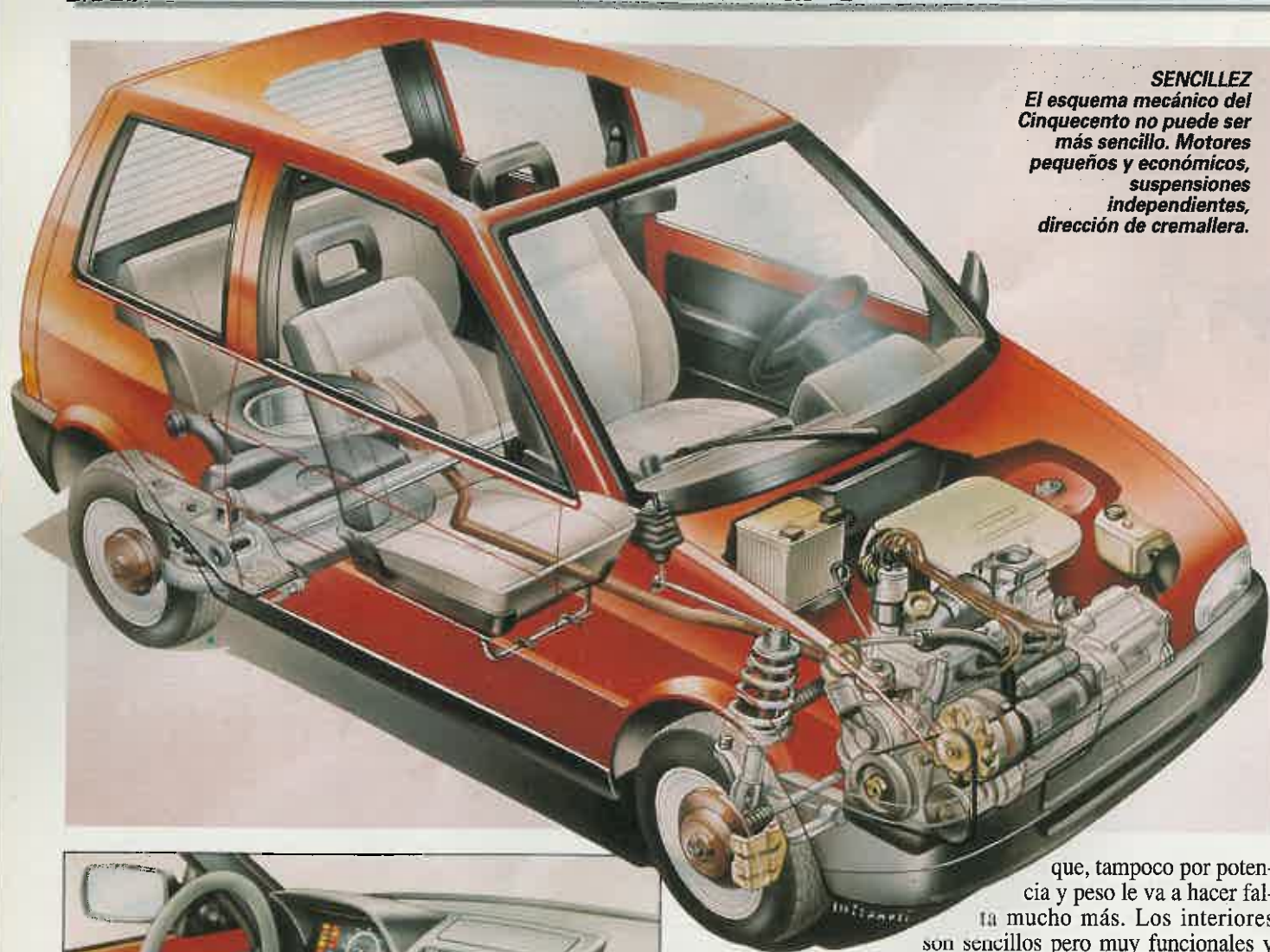
VOLKSWAGEN

Con un atractivo aspecto el modelo alemán saldrá en el 94.



FUTURO MARBELLA

Sustituirá al Marbella y será más polivalente y vanguardista.



SENCILLEZ
El esquema mecánico del Cinquecento no puede ser más sencillo. Motores pequeños y económicos, suspensiones independientes, dirección de cremallera.



FUNCIONAL
El habitáculo del nuevo Fiat es muy equilibrado y funcional. Los espacios para objetos abundan, los mandos son poco complejos y muy a mano y se han ganado centímetros por cualquier lugar.

Los técnicos de Fiat han cuidado mucho la terminación y se ha pensado en casi todo para que los ocupantes circulen en algo más que un minitutilitario, así, para que el motor bicilíndrico no transmita vibraciones al habitáculo se ha suspendido sobre unos elementos elásticos que filtran cualquier movimiento superior a lo normal.

Por otra parte, se ha recurrido a un tipo de suspensión muy cómoda y efectiva, con sistema McPherson en el tren delan-

tero y ruedas independientes con brazos longitudinales en el trasero. Las dimensiones del nuevo Fiat son absolutamente sorprendentes. La longitud total es de 3,22 metros, es decir, más corto que el Panda, aunque su distancia entre ejes es cuatro milímetros más larga. También es destacable el excelente coeficiente de penetración aerodinámica de 0,33, valor excepcional para un coche tan pequeño.

La frenada queda asegurada por los discos delanteros y los tambores traseros, ya

que, tampoco por potencia y peso le va a hacer falta mucho más. Los interiores son sencillos pero muy funcionales y cuidados. El equipamiento es completo aunque se comercializarán varias versiones con acabados para todos los gustos. Cuatro salidas de aire, dos centrales y dos laterales, un diseño del salpicadero similar a los más recientes Fiat Uno, una bandeja portaobjetos, delante del asiento del pasajero, de gran capacidad y un cuadro de relojes que proporcionará una información completa y clara, son los rasgos más significativos en un habitáculo que por otra parte dará cabida a cuatro adultos o dos adultos y tres niños sin estrechez de ningún tipo.

La altura al techo en la parte trasera será, quizá, una de las partes más conflictivas dada la forma de la carrocería y el lugar reservado para el depósito de combustible, justo debajo del asiento trasero. En cualquier caso, el Fiat Cinquecento cumplirá a la perfección en las ciudades más congestionadas, en el tráfico más complicado de las ciudades de nuestro tiempo. No será el único, buena muestra de ello es el trabajo que prepara la competencia y que reflejamos en un recuadro aparte.

○
A. Mas

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

PARA TODOS LOS GUSTOS

NOVEDADES FORD

Para el Salón de Barcelona, Ford ha querido traer verdaderas primicias a nuestro país. Desde un futurista utilitario con motor de dos tiempos hasta un auténtico todo-terreno americano como es el Explorer, pasando por un Fiesta Courier y otro Turbodiesel.



YA conocido por su avanzado diseño, el Ghia Zag ha adquirido corazón propio en forma de un no menos revolucionario motor. En su meta por reducir las dimensiones del vehículo al mínimo, Ford ha optado por un minúsculo motor de dos tiempos que supera en tamaño, peso, sencillez mecánica, relación peso/potencia y nivel de prestaciones a cualquier otra motorización.

En colaboración con la Orbital Engine Company de Australia, Ford vuelve sobre este tipo de motores, descartados hace unos años por su alto consumo y nivel de contaminación. Ahora, una vez solucionados estos problemas gracias a la moderna tecnología como es la inyección directa del combustible, el dos tiempos abre una nueva perspectiva en el segmento de los

MINICOCHE URBANO DE LA DECADA
Su minúsculo capó esconde un motor de dos tiempos.



más pequeños. El Ghia Zag, con sus 3,39 metros de largo y poco más de metro y medio de ancho, apunta a lo que será la solución de los problemas urbanos por su inigualable agilidad y la gran economía que supone este vehículo.

Sin olvidar la importante faceta de los vehículos industriales ligeros, Ford va a ofrecer próximamente un furgón de gran capacidad basada en el Fiesta y denominado con el nombre de Courier. Para lograr una sobredimensión de las medidas originales, se ha alargado la batalla en veinticinco centímetros y se ha elevado el techo otros veinte, adoptando además unas suspensiones traseras a base de ballestas y barras de torsión. Con ello, el Courier ofrece unas ventajas que superan a sus rivales en cuanto que su espacio de



TODO TERRENO DE FORD
Su Explorer viene a sustituir al Bronco con todo el sabor americano. Para el transporte ligero, el Fiesta ha crecido en capacidad hasta transformarse en el Courier, un furgón de múltiples usos y gran agilidad.

carga es más largo, dispone de una mayor anchura entre los pasos de rueda traseros y ofrece un volumen equivalente.

La moda del todo-terreno ha activado la llegada de los genuinos camperos americanos. Próximamente llegará a nuestro país uno de estos grandes aventureros llamado Explorer. Ford también lo presentará oficialmente en Barcelona, en sus versiones de tres o cinco puertas y equipado de un poderoso motor de cuatro litros y seis cilindros en V y 157 caballos de potencia. La tracción a las cuatro ruedas es desconectable, dejando sólo las delanteras para desplazamientos por carretera. Sustituto del Bronco supone una versión muy americana de este segmento en alza.

Otra novedad en Barcelona será que el popular Fiesta recibirá un motor Diesel turbocomprimido, desarrollado conjuntamente entre la marca y los especialistas de Turmesa. Estas unidades especiales saldrán ya montadas de fábrica y se distribuirán por la propia red Ford.

J.L.S.

ACCESORIOS BMW

ALGO MAS QUE DECORACION

LOS modelos de BMW, entre otras muchas cosas, se distinguen por contar con un buen número de opciones, algo que en multitud de ocasiones ha sido criticado, porque además de ser muy numerosas, tienen en contra el contar con unos precios elevados, por otra parte, a favor ofrecen la posibilidad de poder personalizar el coche al gusto del comprador.

Una de las opciones más atractivas de la marca alemana es el equipo M-Technic, que entre todos los elementos que incluye dispone de un interesante kit aerodinámico, cuyos elementos han sido fabricados con tecnologías muy avanzadas y después de realizar intensas pruebas en el túnel de viento. En su desarrollo también ha tenido mucho que ver la competición, no en vano, en sus coches de carreras la marca alemana prueba todas las novedades que introduce en sus modelos de serie.

El kit aerodinámico consta de un spoiler frontal, de buen tamaño, que reduce la sección de paso del aire entre el vehículo y la carretera, a la vez que disminuye las fuerzas ascensionales sobre el eje delantero y con ello consigue que mejore la adherencia al suelo. Un spoiler trasero, que canaliza el aire y pega

las ruedas al suelo, un faldón trasero que reduce las turbulencias detrás del coche y con ello mejora las prestaciones y el consumo, para completar el kit falta mencionar los faldones laterales, que además de proporcionar un aspecto deportivo canalizan el flujo de aire proporcionando un mejor coeficiente aerodinámico. También hay que destacar las llantas de aleación ligera que ofrece

BMW opcionalmente. Están construidas de una aleación de gran resistencia a la rotura y a la deformación, además de su aspecto elegante y deportivo ofrecen unas importantes ventajas funcionales. De esta forma mejoran el agarre, debido a su peso menor se reducen las masas no suspendidas. También mejora el sistema de frenado al disipar mejor el calor que unas llantas convencionales.

TRANSFORMAR UN BMW EN M-TECHNIC

Es posible gracias al kit ofrecido por la marca. Spoiler delantero y trasero, faldones y llantas no sólo dan un aspecto exclusivo al coche sino que mejoran la aerodinámica.





Europa dijo sí

Para Seat, el Toledo supone la reafirmación como una marca independiente dentro del grupo V.A.G y la acogida del modelo en los diferentes mercados europeos es un asunto fundamental. Por eso hemos realizado un largo viaje a lo largo y ancho del Viejo Continente para ver qué comentarios despertaba el nuevo modelo en los diversos mercados.

Informe realizado por
Víctor Piccione y Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

ULTIMA HORA

TODOS LOS PRECIOS

VERSION	PESETAS
1.6 CL	1.638.869
1.6 GL	1.751.265
1.8i CL	1.764.475
1.8i GL	1.876.871
1.8i GLX	2.103.362
2.0i CL	2.015.667
2.0i GL	2.128.063
2.0i GLX	2.330.129
2.0i GT	2.468.012
1.8i GT 16V	2.942.258
1.9d CL	1.885.852
1.9d GL	1.998.248

Desde el día 22 de abril se puede comprar un Seat Toledo en cualquier concesionario de España. La marca acaba de hacer públicos los precios recomendados de sus modelos, y hay que destacar la competitividad de los mismos, sobre todo en las gamas bajas, teniendo en cuenta el buen equipamiento. En cambio la versión 16V resulta excesivamente cara.

El acontecimiento del año en el mercado español del automóvil se llama Seat Toledo, pero sin lugar a dudas las repercusiones de su lanzamiento van a llegar más allá de nuestras fronteras, por lo que nos hemos apresurado para pulsar la opinión de los especialistas de la prensa europea. Para ello recurrimos a los componentes del grupo Eurauto, Asociación Internacional de Publicaciones del Motor, a la cual pertenece Motor 16. Durante diez días hemos recorrido más de ocho mil kilómetros con un Seat Toledo 1.8i GT 16V para ofrecer a los especialistas europeos la posibilidad de probar «in situ» y durante todo un día el modelo más reciente de la marca española.

Este largo periplo nos ha permitido, por una parte, conocer la opinión de los expertos de cinco países en los cuales la marca tiene una presencia muy asentada.

LA VUELTA A EUROPA EN DIEZ DIAS



En sólo diez días, nuestro equipo realizó el recorrido Madrid, París, Colonia, Londres, Milán, Madrid, Lisboa, Madrid. En total 8.366 kilómetros en los que la fiabilidad del Toledo fue puesta a prueba por los mejores especialistas de Europa.



LA OPINION DE EURAUTO



L'ACTION AUTOMOBILE
Jean Lou Colin

 El nuevo Seat Toledo me ha sorprendido por su excelente presencia y por su **buen nivel de acabado**. Es un coche que puede optar a dos segmentos claramente diferenciados, gracias a la diversidad de sus motores y al buen compromiso conseguido por su carrocería. El habitáculo es amplio y **el maletero es sencillamente impresionante**, al nivel de modelos de segmentos superiores. En esta versión nos parece que sería interesante emplear **unos amortiguadores algo más duros** para evitar algunos rebotes de la suspensión. Esto también podría corregir una cierta ligereza que se nota en el punto medio de la dirección, sobre todo cuando se rueda a velocidades muy altas.

TURBO
José Viera

 En el caso del Toledo, es necesario ver para creer que de verdad estamos ante un nuevo Seat. Este modelo reúne una serie de características inéditas, tal y como su quinta puerta en una carrocería de tres volúmenes, que le confiere un claro **carácter familiar**, lo que unido a la amplia gama de motores le permite competir en dos segmentos distintos. En esta versión, las modificaciones introducidas en el motor, mejoran sensiblemente la respuesta a bajo régimen. Esto se refleja en unas **prestaciones muy razonables**. Esto se acompaña de un **comportamiento intachable y seguro** gracias a unas suspensiones muy probadas. Creemos que el nuevo Seat tiene unas excelentes condiciones para ser un éxito, especialmente en las versiones bajas.



CAR
Brett Fraser

 Como primer ejercicio en un nuevo segmento, el Seat Toledo **es un coche excelente**. Mi crítica principal se refiere a la ausencia de estilo y elegancia desde cualquier ángulo. Una lástima que no se parezca más a un Proton. De todas formas, tiene una mejor apariencia al natural. Para un uso normal, el motor 1.8 de 16 válvulas mejora sustancialmente respecto al Passat en baja, pero pierde algo a alto régimen. Está bien equilibrado. El confort de marcha es bueno en conducción normal, pero resulta **un poco blando a alta velocidad**. Dirección y frenos están ambos a buen nivel. **El espacio interior es impresionante**. El maletero es enorme y los componentes parecen de buena calidad aunque es de esperar que mejoren algunos ajustes.



AUTO ZEITUNG
Franz Hoffman

 Estamos ante un coche que puede tener una excelente acogida en el mercado alemán por varios factores. En primer lugar Seat es un nombre que tiene una excelente reputación en nuestro país, por otra parte el Toledo ofrece las mismas **garantías de fiabilidad y acabado** de un Volkswagen, pero con el **carácter claramente exclusivo** de Seat. En Alemania, esto supone una buena referencia y una inmejorable garantía. Se encuentra a caballo entre el Jetta y el Passat y compite con ventaja contra ambos. En esta versión, el motor de 16 válvulas funciona mejor que en el Passat. Su **comportamiento es algo más nervioso**, pero igualmente seguro.

GENTE MOTORI
Bruno De Prato

 Con el nuevo Toledo, Seat puede recuperar la cuota de mercado perdida en los últimos meses. En Italia, el precio será una baza muy importante, pero la excelente reputación de Volkswagen supone un excelente argumento de venta. El comportamiento del Toledo me parece muy semejante al del Passat, aunque algo más firme que aquél. El eje posterior parece quedar un poco suelto en la entrada de las curvas a cierta velocidad, pero luego **se apoya con firmeza**, aunque no estaría mal contar con mayor dureza. El motor funciona muy bien a bajo régimen pero resulta ruidoso en alta. Resulta un **coche cómodo y ágil** con una buena **relación entre su tamaño y su capacidad**, particularmente en lo que se refiere al maletero.



Por otro lado, estos diez días de uso intensivo y los ocho mil y pico kilómetros realizados nos han permitido ver cómo se comporta el Toledo en largas distancias y sus aptitudes de trotamundos.

La versión que nos cedió la marca era un Toledo 1.8 GT 16 válvulas, dotado de catalizador. El recorrido se realizó en un ochenta por ciento por autopista a una velocidad de cruce en torno a los 150-160 kilómetros por hora. Las conclusiones



ORIGINAL
La forma de incluir el nombre en el coche resulta original, aunque dependiendo de la incidencia de la luz no queda excesivamente visible.

globales, después de oír las opiniones de los diferentes especialistas de cada país, así como las nuestras propias sitúan al Toledo como un coche muy bien dotado para competir ventajosamente en cualquier mercado europeo. La clara vocación internacional del modelo hace que caiga bien en cualquier mercado. El hecho de heredar una buena parte de sus componentes de Volkswagen permite que el Seat Toledo sea contemplado, desde el principio, como un producto con una acreditada fiabilidad mecánica, a pesar de tratarse de un modelo totalmente nuevo.

En cuanto nuestro Seat Toledo estuvo preparado iniciamos el viaje, saliendo de



ESPECTACION
Durante todo el viaje, el Toledo ha despertado la admiración de los entendidos y los profanos, sus nuevas líneas no pasan desapercibidas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 milímetros. Carrera: 86,4 milímetros. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 128 CV(92 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 16,3 mkg (160 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios: manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.: 8,3. En 2ª:

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

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

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

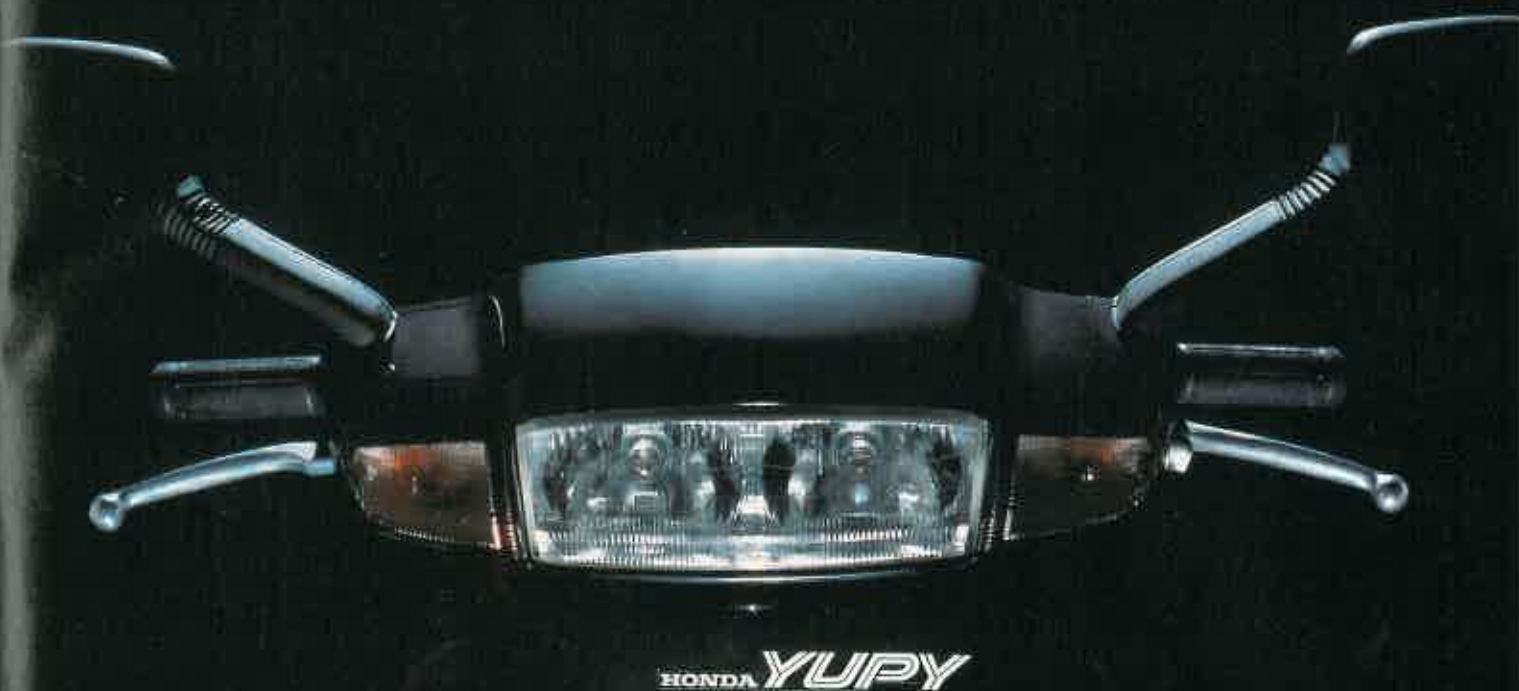
SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson, con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos longitudinales interconectados por perfil en "V".

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

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

Madrid con destino a París. Era el primer contacto con el coche, y desde un principio nos agradó. El primer golpe de vista es excelente, y en el primer tanteo empezamos a descubrir algunas de las buenas posibilidades que se esconden bajo sus líneas. De Madrid a Burgos se alternan los tramos de autovía con la carretera convencional con doble sentido. En Burgos entramos en la autopista que nos llevará hasta la frontera. Entre Bilbao y San Sebastián tenemos la ocasión de comprobar el buen funcionamiento de la suspensión del Toledo, así como su razonable equilibrio entre confort y comportamiento. Ciertamente, para aquellos conductores más agresivos los amortiguadores pueden resultar un poco blandos, pero dado el carácter del coche, el compromiso conseguido es bueno y a pesar de que se producen

HONDA



NUEVA DIMENSION



Prueba la nueva Honda YUPY, un scooter de 90 cc., capaz de alcanzar altas prestaciones en velocidad y en frenada. Descubrirás una nueva dimensión tanto en capacidad de depósito (7,2 l.) como en el amplio espacio bajo el asiento para guardar el casco y otros objetos. Honda YUPY, la nueva dimensión en la gama de scooters Honda.



P.V.P. 270.900
PRECIO SIN MATRICULAR



MOTUL con HONDA

algunos balanceos, el Toledo mantiene la trayectoria con fidelidad.

Según van pasando los kilómetros se van apreciando las excelencias del coche en el aspecto del confort. Por una parte los asientos son bastante rígidos y sujetan bien la espalda. El apoyo lumbar es bueno y no llega a las exageraciones en las que han caído algunos fabricantes. Como decíamos, la suspensión tiene un buen compromiso y permite viajar por autopistas con toda suavidad sin que los ocupantes sufran el traqueteo del camino. En cuanto a nivel sonoro, en este motor, se nota un fuerte incremento al superar las 3.500 revoluciones por minuto.

Llegamos a París, a nuestra primera cita con los colegas de L'Action Automobile. Su primera impresión fue favorable y quedaron encantados con las peculiaridades del coche, en particular su enorme maletero. Al realizar las mediciones de éste, se despegó uno de los pivotes sobre



los que se apoya la bandeja del maletero. Al observar la pieza vimos que el problema se debía a que las diferentes capas del material de la bandeja se separan, por lo que después de pegar el pivote con un pegamento convencional, la bandeja no volvió a dar problemas.

Después de las sesiones de pruebas y fotos en París, seguimos viaje hacia Alemania. Una vez allí, lejos de las trampas de los radares de los gendarmes franceses, pudimos comprobar a placer como se comportaba el Toledo a tope. En las autopistas alemanas conseguimos una velocidad punta en torno a los 203 kilómetros por hora. No obstante, con tráfico despejado, el Toledo 16 V mantiene sin dificultad una velocidad crucero en torno a los 180 kilómetros por hora reales.

A estas alturas del viaje ya estamos totalmente familiarizados con el coche. Aunque la temperatura externa es muy

OJO AL GUARDIA
Los severos gendarmes parisinos también quedaron cautivados por las líneas del Toledo.

CUADERNO DE ABONDO SIN INCIDENCIAS



Km 0. Salimos de Madrid con destino París, el coche está rodado, pues cuenta con 1.100 kilómetros. Verificamos todos los niveles.

Km 1.100. Llegada a París. El seguro de la puerta del conductor se atasca, pero se trata simplemente de una pieza mal montada y lo solucionamos nosotros mismos.

Km 1.300. Al desmontar la bandeja posterior se despegó uno de los soportes sobre los que gira. Lo pegamos de nuevo.

Km 1.500. Añadimos tres cuartos de litro de aceite al motor.

Km 2.100. Colonia. Se rompe el otro soporte de la bandeja, pero el que habíamos reparado aguanta bien. Lo pegamos. Añadimos otro cuarto de litro de aceite al motor. El resto de los niveles está perfecto.

Km 3.700. Añadimos un litro de aceite al motor.

Km 3.800. Unos simpáticos aduaneros franceses nos revisan el coche de arriba abajo. Después de un minucioso registro se excusan diciendo que lo único que querían era ver el coche de cerca.

Km 3.900. Cruzamos el Canal de La Mancha.

Km 4.000. El indicador de la temperatura del aceite deja de funcionar. El motor se nota mucho más suelto y el rendimiento parece mejorar.

Km 4.500. Realizamos el trayecto Londres-Milán de un tirón. Ningún problema.

Km 6.000. Añadimos medio litro más de aceite.

Km 6.700. Rápida revisión en Madrid, cambio de equipo y seguimos hacia Lisboa.

Km 8.000. Pinchamos la rueda delantera derecha. Tenemos que utilizar la rueda de emergencia para acabar el viaje ante la imposibilidad de poder reparar la rueda por ser sábado por la tarde. Los últimos kilómetros hasta Madrid los hacemos a baja velocidad.

Km 8.366. Llegamos a nuestro taller en la redacción. Se revisa el coche, todo está en orden.



ACOSTÚMBRESE A ESTAR POR ENCIMA DE LOS DEMÁS.

A BORDO DE UN PATROL UNO SE ACOSTUMBRA A ESTAR POR ENCIMA DE LA MEDIA. EN POTENCIA, CON SUS 136 CABALLOS Y 6 CILINDROS PARA ABRIRSE CAMINO. EN SEGURIDAD, CON UN CHASIS DE ESTRUCTURA INTEGRADA POR BASTIDOR RÍGIDO, QUE LO CONVIERTE EN UNA AUTÉNTICA FORTALEZA EN EL TRÁFICO URBANO.

DE PUERTAS ADENTRO, EL PATROL SE DESMARCA DE LOS DEMÁS. EN ESPACIO. EN EQUIPAMIENTO. DESDE AIRE ACONDICIONADO, EQUIPO STEREO Y CUA-

DIARÍA CUALQUIER TURISMO DE LUJO, Y CON UNA VISIBILIDAD A PRUEBA DE COMPARACIONES.

Y SI EN LA CIUDAD ESTÁ POR ENCIMA, EN PLENA NATURALEZA, EL PATROL SUPERA SIN PROBLEMAS PENDIENTES DE 100° Y DISPONE DE UNA CAPACIDAD DE VADEO DE MÁS DE MEDIO METRO PARA NO DETENERSE ANTE NADA. ADEMÁS, AHORA NISSAN LE OFRECE UNA GARANTÍA DE 3 AÑOS* PARA SU PATROL.

SI NO SE CONFORMA CON SÓLO UN COCHE, SUBA DE NIVEL DE CONDUCCIÓN. DESCUBRIRÁ QUE NO HAY PUNTO DE COMPARACIÓN.

PATROL 4x4



Solo hay un camino: ser los mejores.



* (MANO DE OBRA Y RECAMBIOS LIMITADA A 100.000 KM.)

bybasi



INFATIGABLE VIAJERO

El Toledo se reveló como un excelente compañero de viaje. Su posición al volante es muy cómoda.

variable, el sistema de climatización resulta poco apropiado, puesto que para conseguir un caudal suficiente de aire en el interior del habitáculo, ya sea frío o caliente, es imprescindible poner el ventilador, independientemente de la velocidad a la que viajemos.

En Alemania, nuestros compañeros de Auto Zeitung, también quedaron gratamente sorprendidos por el buen hacer del Toledo. Nos llamó la atención el consumo

de aceite, pero al consultar el libro de mantenimiento vimos que éste se mantenía claramente por debajo de las generosas expectativas del fabricante, que anuncia como normales, consumos de aceite de 1,5 litros cada 1.000 kilómetros. Lo cierto es que en los primeros compases el consumo de lubricante se mantuvo en torno a los 800-900 centímetros cúbicos cada 1.000 kilómetros; más adelante éste se redujo.

Nuestro viaje prosigue sin el menor incidente. Es curioso ver la gran expectación que levanta nuestro coche en todas partes. En todas nuestras paradas nos acosan curiosos que preguntan las características del coche, o simplemente se quedan admirándolo. Esta expectación nos hizo perder un cuarto de hora en una aduana, cuando unos curiosos gendarmes decidieron inspeccionar a placer todos los entresijos del coche. Más adelante, la historia

VIAJAR POR EUROPA

PARAISO DE LAS AUTOPISTAS

En la actualidad viajar por Europa en coche es una auténtica delicia. La amplia red de autopistas que cubre el continente nos permite llegar a cualquier punto realizando la mayor parte del recorrido por autopista, lo cual tiene como ventajas la rapidez y la seguridad, mientras que como único inconveniente encontramos la nefasta gastronomía de la cual suelen hacer gala las áreas de servicio de las mismas. Es curioso ver como en España, país en el cual las autopistas son bastante escasas, su precio es, con diferencia, el más caro. De los países recorridos, Alemania, Bélgica e Inglaterra, ofrecen autopistas libres, mientras que en España, Italia y Francia son de peaje. En España, por término medio, el kilómetro de autopista cuesta unas 10 pesetas, mientras que en Italia ronda las ocho y en Francia está por debajo de seis. En cambio, la gasolina resulta más barata en nuestro país que en el extranjero.

Los trámites aduaneros se suelen limitar a una abúlica mirada del oficial de turno, salvo, como en nuestro caso, que nos encontremos con algún guardia aficionado que quiera echar un vistazo detenidamente al Toledo.





EN PICADILLY
El centro de
Londres también
recibió la visita del
Toledo.



HERENCIA VW
Bajo la tapa de la
culata con el
nombre Seat se
oculta una
mecánica
Volkswagen
retocada.



SEGURIDAD
Durante los más de
ocho mil
kilómetros, el
Toledo nos ha
transmitido una
total seguridad y
confianza.

se repetiría con unos carabineros aficionados a los coches.

Cómo no, en Inglaterra la lluvia hizo su aparición de forma constante. El agarre del coche en estas condiciones es bueno y los limpiaparabrisas funcionan correctamente. Vamos quemando etapas y tras las pruebas de los colegas de Car, salimos hacia Milán. La conducción de noche se ve favorecida por el excelente alumbrado. Los dobles faros de óptica compleja cumplen a la perfección.

El paso por Italia se realiza sin inconvenientes y al igual que en el resto de Europa, el especialista de Gente Motori da su aprobado al Toledo. Partimos raudos con dirección hacia la capital de España.

En Madrid, tras una rápida revisión del coche por nuestro mecánico, en la cual no se detectaron anomalías, cambiamos de equipo para continuar viaje hacia Lisboa, última etapa donde tenemos cita con los hombres de Turbo.

El regreso a Madrid se realiza sin problemas, hasta que a pocos kilómetros de nuestra meta se nos pincha una rueda. Esto nos permite reafirmarnos en la antipatía que tenemos a las ruedas de emergencia, puesto que un sábado por la tarde es casi imposible encontrar un sitio donde te reparen un neumático. Esta es una de las pocas pegas graves que encontramos en el Toledo. Es cierto que sólo se pincha de vez en cuando, pero cuando esto sucede, un incidente sin importancia como es un pinchazo, se convierte en un grave problema.

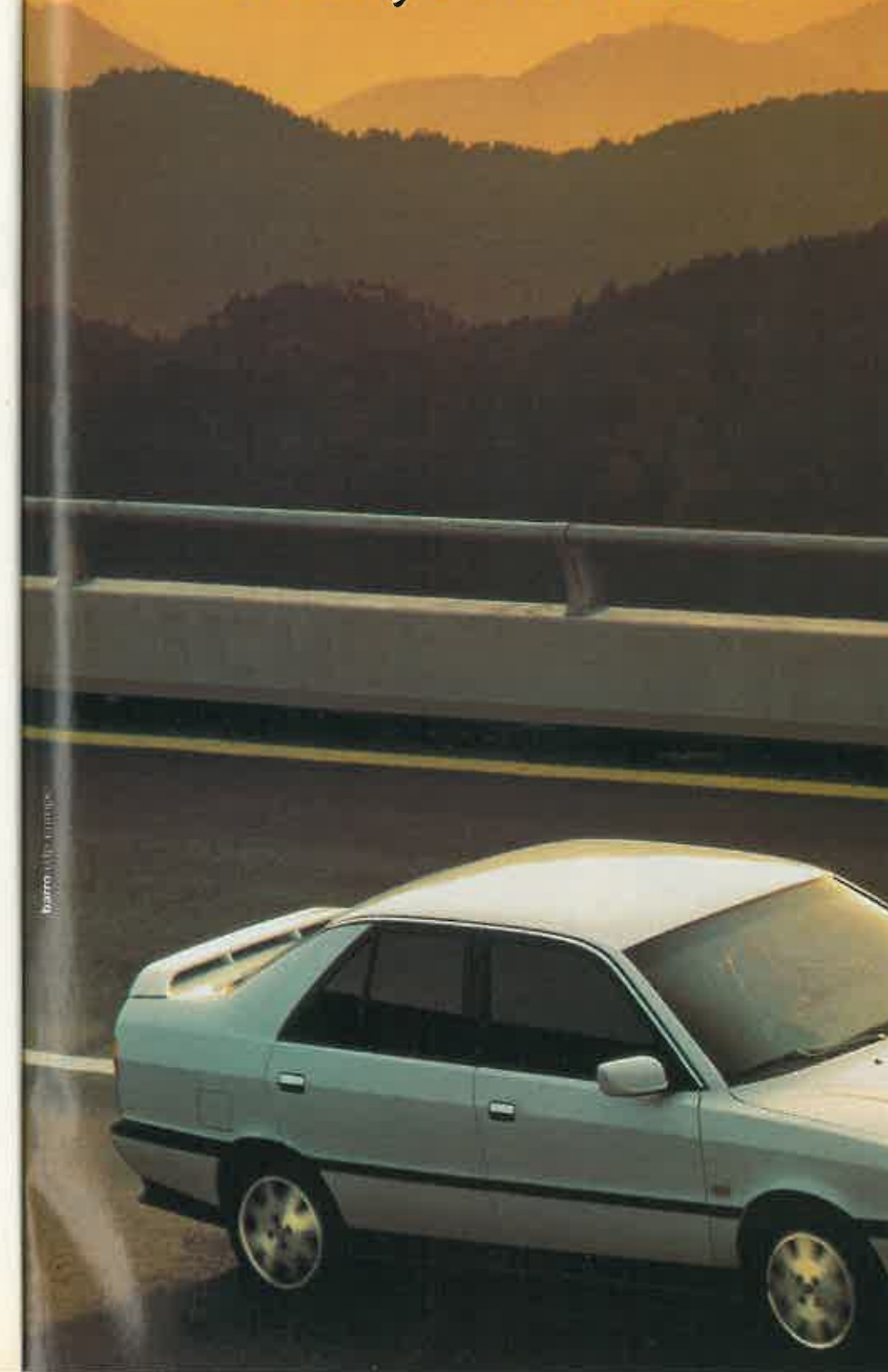
Al final han sido más de ocho mil kilómetros con un resultado absolutamente satisfactorio. El coche respondió bien en todo momento y el consumo de gasolina, a pesar del fuerte ritmo, fue moderado, con un promedio total de 9,4 litros cada 100 kilómetros.

El balance final de todo el viaje es totalmente positivo, tanto por la opinión de nuestros colegas, como la nuestra propia. Cuando estábamos preparando este informe nos sorprendió la publicación de los precios oficiales, en los cuales destaca la excelente posición del coche en todos los segmentos, salvo en la versión de 16 válvulas, cuyo precio es claramente excesivo frente al resto de las versiones.

LA VUELTA A EUROPA EN CIFRAS

Kilómetros totales: **8366**
Litros totales: **1726,4**
Consumo medio: **9,4 L/100Kms.**
Velocidad media de viaje: **133 Kms./h.**
Velocidad media total: **85 Kms./h.**
Días de viaje: **10**

PAISAJE TURBO



NUEVO

LANCIA DEDRA 2000 TURBO

El paisaje se hace dinámico y diferente cuando se contempla desde un Lancia Dedra 2000 turbo.

Un automóvil que suma a la belleza de su línea, una calidad de conducción inusual en un vehículo Turboalimentado. La clave está en su nuevo dispositivo Boost Drive, que equilibra de manera óptima el suministro y aprovechamiento de sus 165 CV de potencia. El resultado: una aceleración progresiva de 0 a 100 Km/h. en 8'3 segundos.

El Dedra 2000 turbo, gracias al sistema antideslizante Viscodrive, demuestra en terreno virado una firmeza y estabilidad extraordinarias. En definitiva, una conducción brillante pero relajada, y una calidad de vida a bordo única, en el ambiente ideal que proporciona su climatizador automático de serie. Con detalles como la clásica belleza de la madera de Rosa Africana, el toque moderno y refinado de su tapicería Alcántara® o sus exclusivos colores micalizados.

LA DIFERENCIA
DE VIAJAR EN LANCIA



La aparición del Citroën ZX en el segmento de los cuatro metros va a hacer correr ríos de tinta, por lo mucho que tiene que decir y por lo mucho (bastante más) que tiene que luchar en un mar de buenas ofertas y un impresionante número de compradores.

CITROËN ZX 14 REFLEX
FRENTE A RENAULT 19 GTS

**JAUQUE
AL REY**



PARA recuperar el tiempo perdido en un segmento famoso por sus altas cifras de ventas, Citroën ha puesto en circulación el ZX, un automóvil que pondrá en más de un aprieto al grupo de cabeza, grupo representado por vehículos como el Ford Es-

32 / **Motor 16**

cort, el Renault 19, el Fiat Tipo y Volkswagen Golf entre otros. Un genuino Citroën con alguna que otra sorpresa reservada a su clientela habitual. Sorpresas muy llamativas para el comprador indeciso, aquel que no termina de decidirse por alguno de los, al menos ocho modelos a

elegir que a codazos intentan acaparar la atención del comprador en el segmento de los cuatro metros.

En este caso hemos dado prioridad a una comparativa a nuestro juicio imprescindible para el lector, la del nuevo ZX viéndoselas puerta con puerta, paragolpes

con paragolpes con el rey absoluto del segmento, el Renault 19.

En esta ocasión se trata de la versión Reflex 14 del ZX, la más económica y a su vez sencilla a nivel de equipamiento que por el momento comercializa la marca francesa, frente al 19 GTS, que aunque

no es el modelo base, si es comparable por motorización y nivel de equipamiento.

Básicamente nos encontramos ante dos buenas opciones para aquel que sin gastarse mucho más del millón y medio de pesetas necesita conseguir a cambio cinco

buenas plazas, una motorización media adecuada que le permita moverse con agilidad ya sea en ciudad como en carretera y un maletero versátil y regulable según las necesidades.

Un cliente de estas características no suele ser mucho más exigente y sabe que

PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Precio

CITROËN ZX 14 REFLEX
PRECIO: 1.583.569 PTAS.

- Mecánica ruidosa
- Volumen del maletero
- Consumo alto

DEFECTOS

VIRTUDES

- Relación prestaciones consumo
- Mecánica moderna
- Habitabilidad

RENAULT 19 GTS
PRECIO: 1.663.319 PTAS.

- Prestaciones
- Visibilidad hacia atrás
- Dirección lenta

DEFECTOS



Motor 16 / 33

no se compran duros a peseta, sin embargo tampoco hay que pensar que se va a conformar con cualquier cosa cuando lo cierto es que va a valorar muy positivamente, a la hora de la elección final, los elementos extras que cada marca le ofrezca.

Ante dos espacios habitables aparentemente parecidos, aparecen, con la cinta métrica en la mano, diferencias que si no muy importantes, sí suponen de alguna manera un punto de partida para llegar a la elección final. Así los ocupantes de las plazas traseras en el ZX cuentan con mayor espacio para las piernas al margen del tamaño del conductor y su acompañante y esto a pesar de que el 19 tiene una carrocería más larga. Por contra, el Renault es claramente más alto y esta vez los ocupantes sí se aprovechan de ello con un espacio extra para lo más altos.

En este sentido no hay un claro vencedor hasta que no llega la hora de cargar el maletero. Llegados a este punto no llegamos a entender como Citroën no ha previsto, ya que la capacidad de su maletero no es precisamente brillante, el que su nuevo sistema de asiento trasero desplazable sea de serie en toda la colección. Tras esta falta de previsión, en el Reflex de nuestra prueba hay que pagar 34.000 pesetas por una opción que incluye además un respaldo abatible por partes. En última instancia, le salva el que los asientos se abatan por competo y quede un volumen amplio sacrificando las plazas traseras. El

maletero del 19 GTS es algo más grande (y eso que queda bastante lejos de los mejores del segmento) y además lleva de serie el respaldo abatible por partes por lo que en este apartado el Renault ataca con fuerza (al final hablaremos del precio). Entrando de lleno en el tema equipamiento no encontramos un claro vencedor. El ZX 14 Reflex cuenta de serie con algún elemento importante que no tiene su rival como es el caso del volante regulable o la alarma de luces encendidas, sin embargo el 19 dispone de cuentavueltas, faros antiniebla o limpia luneta trasero, accesorio este último no menos importante y que vuelve a poner en evidencia al Citroën dada su facilidad para ensuciar ese cristal trasero. Ninguno de los dos puede llevar ni siquiera en opción los elevavinas eléctricos o el cierre centralizado que quedan para las versiones más lujosas y si opcionalmente se puede afrontar el caluroso verano pagando alrededor de 150.000 pesetas por un equipo de aire acondicionado. Antes de gastarnos esa cantidad hay que resaltar que la ventilación interior se ha solucionado mejor en el Citroën, que aunque cuenta con el mismo número de salidas, termina renovando el aire más fácilmente que en el 19.

La tercera ventanilla lateral del Citroën además de dar más luminosidad al interior del coche, permite al conductor ganar en visibilidad hacia atrás, algo que en el 19 se echa en falta no sólo por la ausencia de ese tercer cristal, sino por la forma des-



FICHA TÉCNICA		
	ZX 14 REFLEX	19 GTS
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.390
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburador	Carburador
Compresión	9,3 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / i.p.m.	75CV / 5.800	80CV / 5.750
Par máximo / i.p.m.	11,8 Mkg / 3.800	11 Mkg / 2.750
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delanteras	Delanteras
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,4/ 14,1/ 19,9	6,8/12,4/19,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,1/33,2	26,3/32,0
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,9	3,9
Diámetro de giro (m)	10,5	11
FRENOS		
Delante	Discos	Disco
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
SUSPENSIÓN		
Delanteras	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	De chapa 5X13	De chapa 5X13
Neumáticos	165/70 R13 MXT	165/70 R13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	945	940
Capacidad del depósito de combus	56	55

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	ZX 14 REFLEX	19 GTS
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	9,3	8,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	7,5	5,5
En conducción rápida	12,0	10,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	8,2	7,8
A 140 km/h de cruce	10,3	9,3
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,6	7,8
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	600	650

PRESTACIONES		
	ZX 14 REFLEX	19 GTS
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	172	176
ACELERACIÓN		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,0	18,4
1.000 m. salida parada (seg.)	33,8	34,2
0-100 km/h (seg.)	12,0	12,4
Metros recorridos	-	-
RECUPERACIÓN		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	19,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,2	21,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,5	37,0
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,1	41,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	14,3
Metros recorridos	-	-
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,5	19,9
Metros recorridos	-	-

FRENOS		
	ZX 14 REFLEX	19 GTS
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	16,2	17,1
A 100 km/h	52,1	54,5
A 120 km/h	69,2	70,2

SONORIDAD		
	ZX 14 REFLEX	19 GTS
Al ralentí	46,5	46,4
A 60 km/h	69,2	68,9
A 90 km/h	73,1	71,4
A 120 km/h	75,9	73,4
A 140 km/h	80,2	75,2

EQUIPAMIENTO		
	ZX 14 REFLEX	19 GTS
Cuentavueltas	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	NO	NO
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	NO
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrvisor regulable electr. (cada lado)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavinas eléctricos (D/T)	NO	NO/NO
Cierre centralizado	NO	NO
Chumbeos de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

A SIMPLE VISTA
Son parecidos pero
entre ambos hay
grandes
diferencias. La
tercera luna lateral
da más
luminosidad al
habitáculo del ZX
y permite un
mayor ángulo de
visión hacia atrás.
El mejor
comportamiento
hay que
atribuirse al ZX
aunque el 19 le
sigue de cerca.

**INSTRUMENTACION PRACTICA**

Los cuadros de instrumentos son sencillos aunque más completo en el caso del 19. El equipo de música es opcional en todos los ZX y se integra a la perfección en el salpicadero. El sistema de ventilación es más efectivo en el Citroën aunque lo dos modelos cuentan con el mismo número de salidas. El Renault dispone de más huecos para depositar objetos.

**ESPACIO INTERIOR**

Hay mayor espacio para las piernas en el Citroën pero por contra el Renault cuenta con una mayor altura al techo. Los asientos son cómodos en ambos y los traseros del 19 son abatibles por partes, de serie. El ZX incorpora también de serie los cinturones traseros.

cedente de la carrocería y el cristal más inclinado.

En acabados, Citroën ha puesto el mayor interés en comercializar un producto competitivo y lo ha conseguido; sin embargo, Renault hace ya tiempo que valoró positivamente este aspecto y de momento Citroën con el ZX no lo consigue superar.

Al volante la sensación de «modelo base» se desvanece en el ZX gracias a algún detalle alegre como la moldura amarilla que discurre a lo largo del cuadro de instrumentos. En el Renault no hace falta recurrir a esto pues además del cuentavuestras, el salpicadero cuenta con una guantera con tapa y varios portaobjetos pequeños que dan bastante vida y terminan resultando relativamente prácticos.

El cambio se maneja con precisión y rapidez en ambos, pero es más silencioso y algo más agradable de utilizar en el 19. El utilizado en el ZX no deja de recordarnos a otros modelos de la marca que no se distinguen precisamente por lo silencioso de la caja.

Es comprensible que ninguno de los dos modelos por precio y filosofía cuenten con dirección asistida de serie, pero no lo es tanto el que ni en opción se pueda adquirir un elemento casi imprescindible para un buen número de conductores y muy recomendable para el resto. La dirección es pesada en parado y no demasiado rápida, aunque una vez en marcha se cuenta con un buen tacto de por dónde pisa el coche.

La mecánica del ZX 14 Reflex es conocida de todos ya que se ha utilizado con bastante éxito en modelos tan populares como el Citroën AX, el Peugeot 205, o el Peugeot 309 entre otros. Una mecánica sin complicaciones alimentada por carbu-

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

LOWE FMS

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 y procesos de producción artesanales, hace difícil su comparación con cualquier otro fabricante. Por eso, los ingenieros del 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 Autodiagnos 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.

rador que proporciona 75 caballos muy utilizables aunque algo ruidosos.

El 19 GTS, por su parte, se aprovecha de un motor Energy muy equilibrado que proporciona una potencia de 80 caballos. Su mayor virtud es la de ser bastante económico en relación a su buen andar.

El ZX termina superando al 19 (también lo hace con su hermano el Advantage por desarrollos) ligeramente en aceleraciones y claramente en recuperaciones en un alarde del dilatado propulsor TU, aunque la carrocería en cuña más aerodinámica junto con su mayor potencia permiten



BRILLANTEZ MECÁNICA
El motor del ZX es un conocido de todos, propulsa a varios modelos del grupo PSA. Es el brillante TU de 1.360 centímetros cúbicos y 75 caballos de potencia. El 19 GTS cuenta con el Energy construido especialmente para este modelo. 1.390 centímetros cúbicos y una potencia de 80 caballos consiguen unas prestaciones dignas y un consumo más que razonable.



al 19 superar al Reflex en velocidad punta.

Pero sin duda la mayor virtud del ZX 14 Reflex es su comportamiento. Un apartado en el que Citroën siempre ha destacado sólo que por medio de otros sistemas mucho más complicados y sobre todo más caros.

En este caso la filosofía del coche y el tipo de clientela han sido decisivos a la hora de diseñar un sistema menos sofisticado pero muy efectivo, un sistema clave para dar ese toque exótico que nunca ha faltado en un modelo de la marca francesa. Cuatro fijaciones elásticas unen el sistema de suspensión a la carrocería y hacen pivotar al eje en un plano horizontal

38 / Motor 16

RENDIMIENTO		
ZX	1º	Aunque cuenta con un menor número de caballos, el ZX acelera y recupera mejor. La mayor aerodinámica del 19 sin embargo, le permite superarle en velocidad máxima.
19	2º	Lo mejor del 19 GTS viene de la mano de su relación entre prestaciones y consumo. El motor rinde bien pero no llega al nivel de su rival.

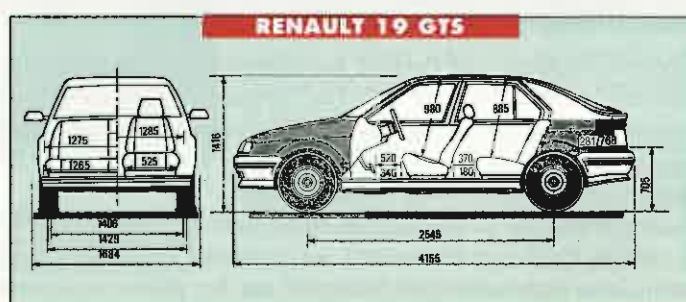
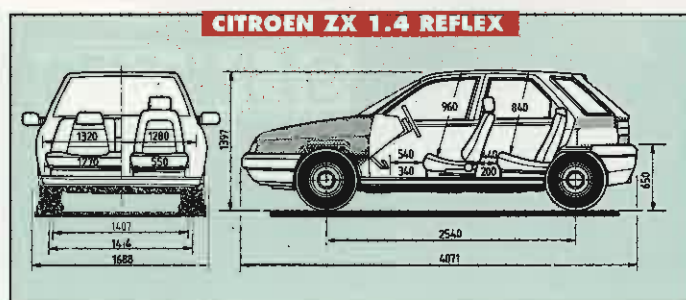
CARROCERÍA		
ZX	2º	Sin ningún alarde, el ZX cuenta con una carrocería agradable, sin embargo el maletero se le ha quedado algo pequeño en relación a sus rivales.
19	1º	De línea más aerodinámica y con mayor capacidad de maletero el Renault sin complicarse demasiado cuenta con una carrocería más conseguida.

ECONOMÍA		
ZX	1º	El empate en este apartado es obligatorio. El ZX 14 Reflex cuesta casi cien mil pesetas más barato, pero en cambio consume más.
19	1º	Al contrario que su rival, el 19 hace gala de un consumo óptimo en relación a sus prestaciones. La contrapartida la encontramos en el precio final.

MECÁNICA		
ZX	1º	Viejo conocido de todo el mundo el motor TU del ZX ha vivido y vive tiempos gloriosos en modelos del grupo PSA. Destaca por su brillantez aunque también por su fuerte sonido.
19	1º	Algo menos brillante pero más equilibrado, el Energy de Renault da más caballos y funciona a la perfección en el vano motor del 19 GTS.

COMPORTAMIENTO		
ZX	1º	El nuevo invento de Citroën resulta definitivo a la hora de valorar el comportamiento. Auna estabilidad y facilidad de conducción a una comodidad de primera.
19	2º	Hasta hace poco el comportamiento del 19 resultaba de los más equilibrados. Sigue sin embargo, por detrás del ZX, agradando al conductor medio.

CONFORT		
ZX	1º	La estupenda suspensión, junto con unos asientos muy agradables propician un confort muy alto. Lo único que desentona es el mayor ruido de la mecánica.
19	1º	A pesar de balancear más las suspensiones del 19 GTS cuidan bien a los pasajeros. Los asientos son cómodos y el habitáculo está bien insonorizado.



de una forma proporcional a la fuerza centrífuga provocada por los distintos apoyos del coche en curva. En la práctica sólo el conductor más experto, el que conoce a la perfección el comportamiento de un tracción delantera, sabrá apreciar y valorará el funcionamiento de este sistema, el resto disfrutará de un comportamiento neutro y agradable en todo momento con un excelente equilibrio entre comodidad y estabilidad.

El 19 GTS es más blando, la carrocería balancea más y en algún momento dado (siempre mucho antes que en el ZX) pueden aparecer síntomas de subviraje. Lo cierto es que hasta la aparición del ZX uno de los mejores compromisos lo ostentaba el 19, y esto no se olvida tan pronto.

En cualquier caso, ninguno de los dos está preparado para una conducción rápida aunque el ZX salve mejor la situación en un momento dado.

Ambos modelos cuentan con discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras, una solución generalizada a estos niveles para detener el coche en distancias razonables por peso y potencia. Sin embargo, aquí también surgen ligeras diferencias entre los dos modelos y el ZX con



Hay coches que se distinguen al primer golpe de vista. Es el caso del SAAB 900, un modelo con tanta personalidad como la gente que lo conduce.

Gente que sabe que calidad y estilo son dos conceptos que no se pueden separar. Pregúntese que espera de un coche y verá como acaba pensando en SAAB. Un automóvil capaz de pasar por cualquier prueba, incluso de personalidad.

Gama SAAB 900 desde
2.800.000 Ptas.
Precio final recomendado



Gama SAAB 900 desde
3.680.000 Ptas.

Gama SAAB 900 desde 3.800.000 Ptas.



SAAB

DATOS DEL COMPRADOR

CITROËN

Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62, 28007 Madrid. Teléfono: (91) 273 76 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100 000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT

Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

una frenada más corta y un tacto del pedal más dosificable gana la partida a un 19 también muy efectivo.

A la hora de la decisión final al comprador le toca enjuiciar un buen número de apartados. Sin embargo, el precio final suele servir de punto de partida a los menos puntillistas.

En este caso concreto el Citroën hace gala de una agresiva política comercial y su precio final queda cerca de cien mil pesetas por debajo del precio de su rival, el Renault 19 GTS.

Sin embargo, para los que piensen que una diferencia así no tiene por qué decidir la compra, tenemos un ZX 14 Reflex que destaca sobre todo en comportamiento y confort de suspensión. Acelera mejor y también recupera con más agilidad que su rival y cuenta con la ventaja de la novedad, aunque sus líneas sean bastante conservadoras.

El Renault 19 GTS salvo por un consumo muy equilibrado en relación a sus prestaciones, lo cierto es que no brilla en muchos más aspectos si bien hay que decir que su mayor virtud es el equilibrio.

Un maletero razonable, una estabilidad normal para un modelo de su clase, un acabado de los mejores. En este caso un tiempo en el mercado y una reconocida fiabilidad puede significar una ventaja muy importante frente a un rival hasta ahora desconocido. Pero como dice el refrán, nunca es tarde si...

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

TEST DE PERSONALIDAD



PRUEBA

Motor 16

LANCIA DEDRA 2000 Turbo LANCIA DEDRA Integrale

CON TODA SEGURIDAD

Acaban de aparecer dos nuevos familiares agresivos que completan la gama Dedra en su parte más alta: el 2000 Turbo y el Integrale. Sus características principales son: unos motores capaces de desarrollar prestaciones de alto nivel; un equipamiento de serie tan completo que deja muy pocas opciones para su compra; y sobre todo, destacan por una estabilidad extraordinaria.



VIRTUDES

- Estabilidad extraordinaria
- Prestaciones brillantes
- Equipamiento completo

LANCIA DEDRA INTEGRALE
PRECIO: 3.996.044 PTAS.

- Maletero escaso
- Consumos altos
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Prestaciones brillantes
- Excelente estabilidad

LANCIA DEDRA 2000 TURBO
PRECIO: 3.412.855 PTAS.

- Frenos poco resistentes
- Consumos altos
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

ESTOS dos jóvenes de Lancia son modelos familiares de estilo elegante y de líneas clásicas, que esconden bajo el capó todo un carácter pronto a manifestarse en cuanto pisemos el acelerador. Son berlinas de lujo que se identifican fácilmente por el alerón trasero y que gustan al usuario acostumbrado a ser exigente con su coche y a gozar con el placer de conducir. Los dos Dedra básicamente se distinguen, como indican los anagramas laterales, por ser el Integrale un tracción a las cuatro ruedas, mientras que el 2000 Turbo es un tracción delantera. Ambos Dedra, el 2000 Turbo y el Integrale, comparten el mismo motor, un cuatro cilindros de dos litros de cubicaje con culata clásica de ocho válvulas, dotado de

una gestión electrónica que actúa en el encendido, en la inyección, así como en la presión del turbocompresor, y en el intercooler o refrigerador de los gases de admisión.

La diferencia fundamental entre los motores del 2000 Turbo y el Integrale, consiste en un reglaje distinto de la central electrónica que regula el mecanismo de inyección, de encendido y del turbocompresor. Se consiguen así quince caballos de diferencia a favor del Integrale, que vienen a compensar el mayor arrastre del sistema de transmisión, al ser tracción total, y también el mayor peso, al incorporar los órganos de transmisión trasera.

Estos motores, de 165 caballos el del 2000 turbo y de 180 el del Integrale, sor-

prenden por su energía a la vez que por su docilidad. El turbo entra en acción en los dos, a partir de las 2.500 revoluciones de forma suave, al principio, para ir progresivamente desatando toda su fuerza a medida que pisemos el acelerador, pero siempre de manera controlada y sin sobresaltos.

Parte fundamental para controlar el perfecto funcionamiento de estos motores, es una vez más la electrónica. Los dos Dedra adoptan el sistema boost-drive, heredado del modelo Delta HF Integrale 16V, que controlado por una centralita electrónica, actúa sobre la presión de sobrealimentación del turbo, modulándola de forma inteligente y continua, en función del régimen de rotación del motor y de la





posición del pedal del acelerador. El excelente funcionamiento de estos dos motores queda rematado por un mecanismo de árboles de equilibrado, que giran en sentido contrario uno del otro, para atenuar las vibraciones.

A pesar de las distintas potencias, las prestaciones del 2000 Turbo y del Integrale, son muy similares y casi, casi dignas, de todo un deportivo. La velocidad máxima en ambos alcanza los 216 kilómetros por hora reales, unos 220 de velocímetro del coche. Las aceleraciones y sobre todo las recuperaciones (capítulo en el que los motores turboalimentados menos desarrollados flojeaban), son excelentes y obviamente algo más rápidas en el Dedra Integrale.

En el lado negativo de la balanza, los consumos elevados son el tributo que tenemos que pagar por ir rápido. También en este apartado el Integrale gana al 2000 Turbo, consumiendo más. Mientras no pisemos mucho el acelerador, el gasto se contiene, pero si queremos disfrutar de la conducción, sobre todo en carreteras viradas, es obligado el jugar con el cambio y mantener los coches altos de vueltas.

42 / Motor 16

ELEGANTE Y EFECTIVO

Un alerón trasero resalta las líneas clásicas de los dos Dedra. En carretera el comportamiento es intachable y algo más seguro en el Integrale.

FICHA TÉCNICA		
	DEDRA 2000 T	DEDRA INTEGRALE
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.995
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electr. + turbo	Inyección electr. + turbo
Compresión	7,5 a 1	7,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	165 CV (119 kW) / 5.500	180 CV (130 kW) / 5.500
Par máximo / r.p.m.	28,5 mkg (274 Nm) / 3.000	29 mkg (279 Nm) / 3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero + viscodrive	Total permanente
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,9/13,4/22,1	9,0/12,3/22,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,7/36,7	29,3/37,0
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	2,8	2,8
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	discos
Antibloqueo	Opcional	Si
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Alcación 6J X 15	Alcación 6J X 15
Neumáticos	195/50 R 15 V	195/50 R 15 V
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.230	1.330
Capacidad del depósito de combus.	63	63

Cuando hayamos cogido el ritmo al Dedra, su agilidad y rapidez nos harán sentir la sensación de dominar sobradamente al resto de los coches. Sin comentarios para los adelantamientos, que se efectúan en un abrir y cerrar de ojos.

En cuanto a transmisiones los dos Lancia también incorporan las técnicas más avanzadas. El tracción delantera es el único coche equipado con un dispositivo de deslizamiento limitado de serie, llamado viscodrive. Este mecanismo evita que patine una de las ruedas motrices, en el caso de una menor adherencia, trasladando a la otra rueda parte del par motor. Otra de las ventajas del viscodrive es su compatibilidad con el sistema antibloqueo de frenos, a diferencia de los autoblocantes normales, que no son compatibles. En la práctica, este dispositivo evita, en el caso de una curva cerrada, que la rueda interior, descargada del peso del coche, gire en vacío. También evita las pérdidas de motricidad en una arrancada fuerte o cuando pisamos inesperadamente con una rueda un charco de agua. El viscodrive no es un seguro a todo riesgo, pero nos permite conducir con más tranquilidad.

El Dedra 2000 Turbo se comporta con



TURBO PARA DOS O PARA CUATRO

Los dos Dedras tienen el mismo motor turboalimentado. El del Integrale desarrolla 180 caballos, mientras que el del 2000, de dos ruedas motrices, tiene 165. Con esta diferencia se enjuaga el mayor peso de la tracción a las cuatro ruedas.

toda eficacia y con una estabilidad fuera de lo corriente, en todo tipo de carreteras. Para llevarlo al límite de adherencia hace falta casi ser un carrerista. En el límite, el comportamiento es ligeramente subvira-

dor, es decir se aprecia un desplazamiento del eje delantero hacia el exterior de la curva, que se corrige sin problemas con un pequeño toque del volante al lado contrario. Si el 2000 Turbo hace gala de un

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT

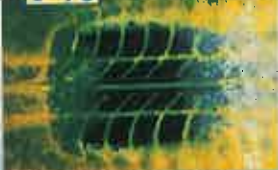
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO

15%



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

9%



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

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

nuevo
MXT
MICHELIN

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



comportamiento extraordinario, el Dedra Integrale impresiona aún más por la rapidez, la seguridad y la agilidad con que afronta las curvas, es imperturbable. Un silbido de los neumáticos nos avisa que se aproxima el límite de su agarre, cuando ya derrapa lo hace de forma muy neutra y resulta un placer corregir su trayectoria, jugando con él. Por un instante hasta nos podemos sentir tan campeones como Carlos Sainz.

El sistema de transmisión del Dedra Integrale recurre a tres diferenciales: uno delantero libre, uno central que reparte la energía en una proporción del 56 por ciento a las ruedas delanteras y el 44 por ciento a las traseras, y uno posterior tradicional. En el diferencial central está integrado un acoplamiento viscoso que en caso necesario modifica el reparto del par, repartiendo más fuerza del motor hacia el eje de mayor adherencia. El diferencial posterior se puede bloquear, mediante un botón situado en el salpicadero, cuando se rueda a menos de 25 kilómetros por hora, a más velocidad se desactiva. Bloquear el diferencial trasero sirve para sacarnos de apuros si nos hemos metido en terreno blando o en nieve.

La dirección, que es asistida en los dos Dedra, resulta un poco ligera. Cuando se rueda rápido se echa en falta el sentir más los neumáticos, pero las tendencias actuales son de equipar los coches con direcciones suaves. De todos modos en el Integrale, y seguramente debido a la tracción

COMPLETO Y LUJOSO
El salpicadero ofrece mucha información y está adornado con maderas nobles. Los asientos son cómodos pero sujetan poco cuando se rueda deprisa.

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	DEdra T	INTEGRALE
CIUDAD		
A 32 km/h de promedio	13,0	13,6
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	7,4	8,0
En conducción rápida	19,0	22,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	10,3	10,9
A 140 km/h de cruce	13,6	13,9
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	11,1	11,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	518	488

PRESTACIONES		
	DEdra T	INTEGRALE
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	214	216
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	16,1	15,5
1.000 m. salida parada (seg.)	29,2	28,7
0-100 km/h (seg.)	8,3	7,7
Metros recorridos	130	132
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,4	17,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	19,8	21,4
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	31,0	31,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	34,5	37,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	6,3	6,3
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,7	17,8
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	8,3	9,7
Metros recorridos	229	267

FRENOS		
	DEdra T	INTEGRALE
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	17,0	17,4
A 100 km/h	42,8	44,4
A 120 km/h	66,3	67,8

SONORIDAD		
	DEdra T	INTEGRALE
Al ralentí	51,2	46,3
A 60 km/h	62,6	65,5
A 90 km/h	65,6	67,3
A 120 km/h	70,0	70,4
A 140 km/h	72,4	74,0

EQUIPAMIENTO		
	DEdra T	INTEGRALE
Cuentar revoluciones	SI	SI
Termómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Reloj carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros anti-niebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	SI
Retrvisor regulable eléct. (izda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	SI
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	OP
Faros regulables desde el interior	NO	NO

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

NUEVOS ALFA 75 I.E.

LE MANS

SERIE ESPECIAL.



DESDE 1.940.000 ptas.*

Cuando alguien ha alcanzado un elevado nivel de conducción, se merece una auténtica berlina deportiva. Como los nuevos ALFA 75 LE MANS I.E. 1.6 y 1.8. Lo más avanzado en motores de 1.600 y 1.800 c.c., equipados con el exclusivo sistema de Inyección Electrónica Multipoint Motronic, que les garantiza una respuesta rápida y precisa, en cualquier circunstancia de conducción.

Y con un equipamiento de serie totalmente exclusivo:

- Aire acondicionado.**
- Servodirección.
- Llantas de aleación especiales.
- Elevavinas eléctricos delanteros.
- Cierre centralizado.
- Volante ajustable.
- Spoiler trasero.
- Faldones aerodinámicos.

ALFA 75 LE MANS Para los que buscan la auténtica berlina deportiva.

ALFA 75 LE MANS	1.6 IE	1.8 IE
Cilindrada (cm ³)	1.570	1.779
Potencia máx. (CV/lr.p.m.) DIN	107/6.000	122/5.500
Velocidad máx. (Km/h.)	180	190
De 0 a 100 Km/h. (seg.)	11,3	10,4
Precio*	1.940.000 ptas.	2.200.000 ptas.

* Precio recomendado para Península y Baleares, IVA incluido.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Es igual en los dos Dedra y destaca por su energía y docilidad.
CAJA DE CAMBIOS	Normal	Es precisa, de recorridos cortos y rápida. La marcha atrás a veces cuesta de engranar.
TRANSMISION	Excelente	El sistema de tracción total y el de dos ruedas motrices con viscodrive son vanguardistas.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Un poco ligera debido a la asistencia. Resta tacto en situaciones comprometidas.
FRENOS	Normales	Los Dedra logran parar en pocos metros, pero las pastillas se calientan pronto.
SUSPENSION	Buena	Ofrecen un buen compromiso entre comodidad y efectividad.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Normal	Los asientos tienen múltiples reglajes pero son poco envolventes.
CLIMATIZACION	Buena	Tienen un sistema muy agradable y efectivo que incluye aire acondicionado.
SONORIDAD	Buena	No tienen ruidos molestos y están bastante bien insonorizados.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Alcanzan los 215 kilómetros por hora sin ningún esfuerzo.
ACELERACION	Excelente	En ambos coches es digna de un deportivo y algo mejor en el Integrale.
RECUPERACION	Buena	Son notables teniendo en cuenta que son unos motores turboalimentados.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Es bastante amplio y tiene cabida para cinco personas.
MALETERO	Normal	Bueno en el 2000 Turbo y algo peor en el Integrale por la transmisión trasera.
CALIDAD	Buena	En general es satisfactoria. El salpicadero tiene incrustaciones en madera noble.
ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	Son altos y se disparan en cuanto mantengamos los coches altos de vueltas.
EQUIPAMIENTO	Excelente	Es de lo más surtido. El Integrale ofrece también antibloqueo de frenos.
PRECIO	Bueno	Están en precio teniendo en cuenta la gran oferta de equipamiento.

total, tiene más tacto. En el capítulo de frenos el Dedra Integrale juega con la ventaja de un sistema antibloqueo montado de serie, mientras que en el 2000 Turbo es opcional. Las distancias de frenada arrojaron unas cifras de muy pocos metros, pero las pastillas aguantaron muy pocos pisotones y se calentaron rápido. Tampoco el tacto del pedal del freno es bueno, tiene un primer recorrido esponjoso en el que el freno apenas actúa. Hay que pisar el pedal con ganas para que el freno resulte efectivo.

Los interiores de los dos Dedra se diferencian entre sí, únicamente por la tecla de bloqueo del diferencial, situada debajo del cenicero. Cuando nos sentamos en el



MUCHOS DETALLES
Entre el equipamiento destaca la trampilla con cerradura que comunica los asientos traseros con el maletero, a través del reposabrazos central. Entre las opciones se puede montar un mecanismo que, controlado desde la consola central, modifica la dureza de las suspensiones.

MAYOR CONFORT
Los múltiples reglajes de los asientos se pueden pedir eléctricos en opción. Al lado de la palanca de cambios están las teclas de apertura de las ventanillas traseras, de los reglajes de los espejos retrovisores exteriores y de accionamiento de las luces para niebla.



Dedra parece que lo hacemos en una silla, por lo alto de la banqueta. Una vez que nos hayamos acostumbrado y ayudados por los múltiples reglajes del asiento, resultan cómodos, pero con el inconveniente de no ser muy envolventes. En las plazas traseras la poca altura provoca que la cabeza roce con el techo. La palanca del cambio es de recorridos cortos, rápida y suficientemente precisa, aunque a veces cuesta engranar la marcha atrás. El volumen del maletero es mayor en el 2000, que dispone de un vano especial para la rueda de repuesto (de emergencia en los dos). En el Integrale el espacio de la rueda de repuesto desaparece para dejar sitio a la transmisión trasera; la rueda pasa al in-

terior del maletero, anclada en un lateral. El equipamiento es de lo más surtido y lujoso (el salpicadero tiene incrustaciones en madera noble), el del Integrale aporta además antibloqueo de frenos de serie. Destacan: un sistema de climatización muy efectivo; volante de cuatro radios revestido en cuero; espejos retrovisores exteriores eléctricos, desempañantes y abatibles; apoya-brazos central delantero y trasero; cinturones regulables en altura en su anclaje; cortinillas traseras; y una comunicación provista de cerradura, a través del reposabrazos central, con el maletero.

Estos dos jóvenes Dedra son familiares lujosos con pretensiones deportivas, tanto por las rápidas prestaciones como por la extraordinaria estabilidad. No en vano tienen esquemas del Delta, un coche de competición, desarrollado en la competición y cuatro veces campeón del mundo de rallyes, lo que supone una garantía de eficacia en condiciones difíciles. ○

Simonetta Garhi
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

El Renault 21 T Quadra es el rival más cercano al Dedra Integrale. El Renault con 175 caballos de potencia, tiene una transmisión semejante al Lancia, pero es más violento y duro de llevar, además es más caro. En cuanto al Dedra 2000 Turbo tiene como rivales al Opel Vectra 2000i, con un buen comportamiento pero menos rápido y equipado. El Peugeot 405 MI 16, que es muy equilibrado y más barato, pero adolece de ser perezoso a bajas vueltas y con una calidad regular. El Renault 21 T, que al igual que el Quadra es de reacciones bruscas. El Nissan Primera GT, con algo menos de potencia pero con un comportamiento y una calidad general muy buena. Y por último, el Mazda, que es un poco más caro y con un motor menos brillante, pero con una calidad extraordinaria.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 8200. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 432 puntos de asistencia en toda España.

Opciones: Suspensión inteligente: 162.260 ptas. Instrumentación optoelectrónica: 41.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos con calefacción: 106.400 ptas. Techo abatible eléctrico: 119.700 ptas. ABS (Dedra 2000 turbo): 285.950 ptas. Tapicería de piel: 279.000 ptas. Asiento posterior partido: 22.610 ptas. Pintura metalizada: 39.900 ptas. Tapicería Alcantara: 59.850 ptas.



Con NAUTICOS

AGARÉ

¡La mar de bien!



MULTAS MUNICIPALES

LLEGA EL EMBARGO

A partir del primero de mayo los Ayuntamientos podrán embargar cuentas corrientes para satisfacer deudas por multas de tráfico impagadas. Una medida que se «vende» como una vía para agilizar el procedimiento recaudador de los municipios, y que puede acarrear muchos problemas a los ciudadanos.

Si usted ha cometido una infracción de tráfico y no ha tenido tiempo de pagarla, no se duerma en los laureles, porque su propio Ayuntamiento se encargará de hacerla efectiva mediante el embargo de sus cuentas corrientes.

Esta medida, que afecta al procedimiento ejecutivo de las sanciones de tráfico (deudas no tributarias), empezará a ser operativa a partir del próximo día uno de mayo con la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Recaudación. En él se establece una nueva orden de prelación de bienes a embargar, situándose «el dinero efectivo o en cuentas abiertas en entidades de depósito» en primer lugar, y obliga a los Bancos a colaborar con la Administración informando del estado de las cuentas corrientes de sus deudores y a ejecutar la orden de embargo.

Con esta normativa se pretende acallar muchos de los rumores sobre la presunta irregularidad del procedimiento de cobro de multas llevado a cabo por algunos de los Ayuntamientos de España, que se acogían al artículo 131 de la Ley General Tributaria, en la que se establece, tras la modificación de 1988, estas mismas obligaciones, pero únicamente para las deudas tributarias: tasas, impuestos y contribuciones especiales. Este nuevo Reglamento podrá aplicarse con carácter retroactivo sobre las multas de



NUEVO REGLAMENTO
Este obligará a los bancos a colaborar con la Administración, informando del estado de las cuentas corrientes de sus clientes.

tráfico que aún no hayan prescrito, desde la aplicación de la Ley de Seguridad Vial.

Según el portavoz del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA), Mario Arnaldo, «el problema estriba en la aplicación que del nuevo Reglamento se haga. Esperemos que los Ayuntamientos no utilicen indebidamente este arma de poder, y controlen que sus servicios de recaudación no ejecuten expedientes que incurran en la ilegalidad, ante la indefensión del ciudadano».

En este sentido, cabe recordar la práctica del Ministerio de Hacienda de descontar de la devolución del Impuesto sobre la Renta (IRPF), del Impuesto de Sociedades y de la liquidación del Impuesto sobre el Valor Añadido todas las deudas ejecutivas

contraídas por los contribuyentes con algunas instituciones. El 90 por ciento de los expedientes ejecutados por multas de tráfico no respetaban el plazo de prescripción, un año desde la sanción. Tampoco respetó el orden de prelación de bienes, y actuó directamente sobre las devoluciones, concepto contemplado en el Reglamento General de Recaudación como «Créditos realizables en el acto», que figura en cuarto lugar de la lista de bienes a embargar.

Otro problema que puede surgir, es que los Ayuntamientos ejecuten expedientes en los que no se cita al conductor y actúen contra el titular del vehículo. Según la Ley de Seguridad Vial, el conductor es el responsable material de los hechos que se le imputan y sólo él debe cumplir la sanción. El titular por su parte está obligado a facilitar el nombre del conductor, y en caso de negarse, se le abrirá un nuevo expediente por «omisión del deber de identificar al conductor» según el artículo 72.3 de la Ley de Seguridad Vial. La sanción anterior tendrá que ser anulada.

Otro de los temas de los que se ha hablado en estos días es del Ayuntamiento de Barcelona, que se ha visto obligado a renunciar a la exigencia del pago simul-

RETIRADA DE CARNÉ

CUBRIRSE LAS ESPALDAS

TRAFICO ha dejado bien clara su postura, de continuar con los actuales índices de siniestralidad, la Dirección General de Tráfico está dispuesta a retirar de la circulación a 150.000 conductores en 1991. Lo que en un principio se tomó como una simple amenaza, ya se ha cobrado 22.000 retiradas de carné, muchas de las cuales acarrearán importantes trastornos a los titulares que dependen en alguna medida del coche para el ejercicio de su actividad profesional.

Por ello el Real Automóvil Club de Cataluña (RACC) ha puesto en funcionamiento una nueva modalidad de seguro que cubrirá las espaldas de sus beneficiarios ante tales «imprevistos», con una compensación económica que va desde las 25.000 a las 150.000 pesetas mensuales desde el primer mes, con un límite de dos años. Para ello será preciso abonar cuotas anuales desde 2.000 pesetas hasta las 12.000 pesetas.

La novedad de este concepto, también recogido anteriormente por otras compañías como La Unión y El Fénix o el Banco Vitalicio, radica en el periodo de cobertura que hasta el momento pri-

vaba a sus beneficiarios de ayudas económicas hasta transcurridos tres meses de la sanción. Medida incoherente si tenemos en cuenta que la nueva Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial establece un periodo medio de retirada de tres meses.

Esta es la primera respuesta de los ciudadanos ante las duras medidas adoptadas por la Dirección General de Tráfico.



táneo del impuesto de circulación - necesario para la venta de un vehículo- y de las multas de tráfico pendientes. Este requisito no está

contemplado en el artículo 100 de la Ley reguladora de las haciendas locales que estipula los cambios de titularidad o baja registral en Tráfico. Para acabar con esta práctica ilegal, ha sido precisa la intervención del Consejo Tributario de Barcelona y de la Audiencia Territorial.

Ante estas situaciones el ciudadano dispone de dos mecanismos de defensa contra los Ayuntamientos. Una de ellas es la presentación de una denuncia en el Juzgado por presunto delito o falta y esperar a que la justicia resuelva el caso contra la actuación municipal. La otra posibilidad es acudir a la jurisdicción contencioso-administrativa. En este caso el ciudadano tendrá que correr con los gastos del juicio, independientemente del veredicto, pues la Administración no se hace cargo de los mismos.

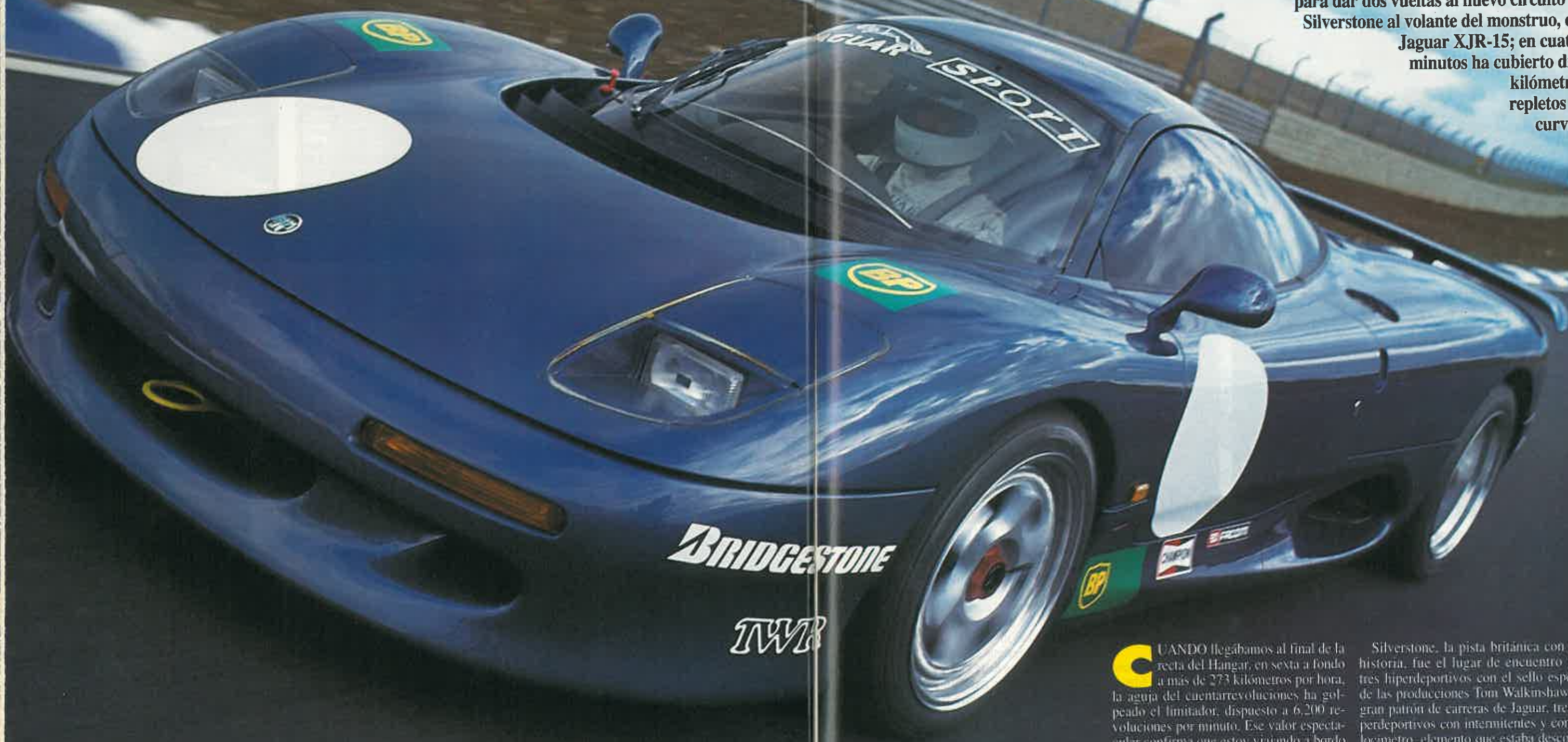
Lourdes Bravo



JAGUAR XJR-15

UN TRABAJO DIABOLICO

El ejercicio de doma está terminado, Derek Warwick ha necesitado doscientos cincuenta y seis segundos para dar dos vueltas al nuevo circuito de Silverstone al volante del monstruo, del Jaguar XJR-15; en cuatro minutos ha cubierto diez kilómetros repletos de curvas.



CUANDO llegábamos al final de la recta del Hangar, en sexta a fondo a más de 273 kilómetros por hora, la aguja del cuentarrevoluciones ha golpeado el limitador, dispuesto a 6.200 revoluciones por minuto. Ese valor espectacular confirma que estoy viajando a bordo del modelo más espectacular de la gama Jaguar, del XJR-15.

Silverstone, la pista británica con más historia, fue el lugar de encuentro para tres hiperdeportivos con el sello especial de las producciones Tom Walkinshaw, del gran patrón de carreras de Jaguar, tres hiperdeportivos con intermitentes y con velocímetro, elemento que estaba desconectado. Los tres coches mostraron todo su potencial en manos de Derek Warwick.



LAS ENTRAÑAS DEL MONSTRUO

El motor del Jaguar XJR-15, un motor con doce cilindros en V, seis litros de cubaje y más de cuatrocientos cuarenta caballos de potencia, empuja sin problemas más allá de los 270 kilómetros por hora. El XJR-15 hace honor a su precio astronómico, próximo a los ochenta millones de pesetas.

número uno de la marca y ex-piloto de Fórmula, y David Leslie, elegido ya para correr en la próxima edición de Le Mans a los mandos de un coche de la marca británica.

La pista de Silverstone, remodelada por completo, nos muestra su cara habitual en estas fechas primaverales; los chaparrones y las ráfagas de viento helado convierten el paraje en un lugar inhóspito; sólo el calor desprendido por el estridente doce cilindros en V del XJR-15, un motor con

más de cuatrocientos cincuenta caballos de potencia, y el calor interno generado por nuestros propios nervios, caldean el ambiente.

El modelo diseñado por Peter Stevens, el estilista que dió vida a los Lotus Elan y que trabaja ahora en el proyecto de McLaren F-1, del coche de calle, tiene todos los distintivos de un turismo preparado para rodar por carretera; sólo los adhesivos de los patrocinadores y los redondeles blancos, preparados para acoger los números

de carrera, hablan de su ocupación carreterista. Uno de los tres modelos presentes en Silverstone incorporaba, incluso, neumáticos Bridgestone de calle.

Las relaciones de la caja de cambios estaban preparadas para un circuito tipo Mónaco, para un circuito lento y no para una pista tan rápida como Silverstone. Tal solución nos permitió disfrutar de unas aceleraciones espeluznantes a la salida de todas las curvas. La adaptación exacta del cambio hubiera añadido 24 kilómetros por

HAY MAS SUZUKI SAMURAI DE LOS QUE TE IMAGINAS.



S U Z U K I S A M U R A I

TECHO DURO DESMONTABLE	TECHO DE LONA	TECHO METALICO FIJO
MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³	MOTORES: 970 Y 1.298 cm ³
LONGITUD: 3.430 mm.	LONGITUD: 3.430 mm.	LONGITUD: 3.430 mm
ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO
* PVP RECOMENDADO DESDE 1.289.680 PTS.	* PVP RECOMENDADO DESDE 1.220.240 PTS.	* PVP RECOMENDADO DESDE 1.253.840 PTS.



S U Z U K I S A M U R A I L O N G B O D Y

TECHO DURO DESMONTABLE	TECHO DE LONA
MOTOR: 1.298 cm ³	MOTOR: 1.298 cm ³
LONGITUD: 4.010 mm.	LONGITUD: 4.010 mm.
ADMITE GASOLINA SIN PLOMO	ADMITE GASOLINA SIN PLOMO
* PVP RECOMENDADO: 1.457.370 PTS.	* PVP RECOMENDADO: 1.369.323 PTS.

*NO INCLUYE TRANSPORTE.

Uno para cenar en el mejor restaurante de la ciudad. Otro para ir a pleno sol por una playa desierta. Otro para los más campestres. Otro para los que les gusta la carretera. Los Suzuki Samurai están llenos de ventajas en todos los terrenos. Si quieres elegir, acércate a tu concesionario Suzuki. Hay uno para ti.

Suzuki Samurai. Tu estilo. Tu poder.





INSTRUMENTO DE TORTURA
El casco con las siglas TWR
avisa de las intenciones
escondidas por el XJR-15. Tom
Walkinshaw se siente orgulloso
de su último automóvil.

REPLETO DE FUERZA
El último Jaguar transmite la
sensación de poder tanto si se
mueve como si está detenido.
La parte posterior hace gala de
un alerón similar al utilizado
por los Lotus Elan.

hora extra a una velocidad máxima ya muy respetable.

La revisión profunda del coche puesto a punto por Walkinshaw evidencia una atención especial por la calidad; los especialistas británicos no han reparado en gastos para construir un biplaza de primera clase. La carrocería, hecha con materiales de vanguardia, está acabada a las mil

maravillas y sirve de ejemplo para muchos «super coches». Sólo hay un elemento que no se ha resuelto con la misma eficacia: el capó motor que exige al menos veinte minutos para su apertura o su cierre.

Los rasgos distintivos de Peter Stevens se descubren al contemplar el Jaguar XJR-15 durante algunos minutos. El ale-

rón posterior reproduce, en un tamaño superior, los rasgos del alerón montado en el Elan Turbo SE, mientras que el paragolpes anterior del XJR-15 es un copia impecable del montado por los Elan.

Las curvas generales del conjunto tienen cierto parecido con las curvas mostradas por el prototipo Isuzu 4.200 R visto en Tokio durante el Salón de 1989, un co-



A VECES LOS SUEÑOS
SE HACEN REALIDAD.

FLOT
SYSTEM

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



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



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

che nacido en los talleres de diseño de Lotus. El XJR-15 no esconde su estructura mecánica, no esconde su motor central, aunque los técnicos de la marca han rebajado al máximo su posición en el chasis, se evitan así esas protuberancias extrañas que tanto llaman la atención en los super deportivos italianos.

Una vez sentado en el quicio de la puerta, un elemento realizado en fibra de carbono y kevlar, paso las piernas hacia el

un hueco mínimo entre el asiento del piloto y la parte interior de la burbuja que actúa como parabrisas.

El motor Jaguar, con doce cilindros en V y seis litros de cubicaje, arranca de inmediato, en cuanto Warwick gira el mando situado a la derecha, en la base del montante; el motor ruge con poderío y los ruidos alcanzan niveles excepcionales cuando Warwick bombea el pedal del acelerador. Por encima de esa algarabía me-

tercera cuando salimos a la pista. Justo después de la curva a derecha de Copse, una curva de noventa grados que ya planteó problemas a Senna en el Gran Premio de Inglaterra de 1990. Warwick aprovecha el tramo rectilíneo que tenemos frente a nosotros para acelerar a fondo; pone la cuarta y la quinta antes de abalanzarse sobre las curvas de Maggots y Becketts; derecha, izquierda y derecha ponen a prueba la adherencia de los neumáticos Bridges-



DOS FUERZAS UNIDAS
La fuerza del XJR-15 necesita un conductor de la talla de Derek Warwick, otro fuera de serie con un volante en las manos.

quinta para pasar por Copse, hemos tardado algo menos de 123 segundos en dar una vuelta completa a la pista de Silverstone.

Me ha llamado la atención la suavidad de reacciones del conjunto y el caudal inacabable de potencia ofrecido por el motor; la aceleración no me ha parecido, sin embargo, nada espectacular. Me he quedado boquiabierto con el poderío exhibido por los frenos y me ha impresionado,



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Fortuna



interior, me acomodo y descubro que la altura libre es importante. El tema del confort no admite los mismos piropos: Warwick ocupa un asiento anatómico de dimensiones respetables, pero a mí, sólo me queda un poco de material plástico; mientras el mecánico abrocha los cuatro cinturones de mi arnés de seguridad me fijo en las aristas cortantes de un monocasco hecho con los mejores materiales de vanguardia. Voy encajado en un espacio estrecho y mi hombro derecho sólo tiene

cánica se escucha el chasquido seco de la caja de cambios, accionada por una palanca dispuesta en el lado derecho, como en cualquier prototipo de carreras, a excepción del Jaguar XJR-14, que lleva esa palanca en el centro del puesto de pilotaje.

Warwick sube el motor de vueltas, suelta el embrague de golpe y acelera sin conciencia a lo largo de la línea de boxes, todo el poderío mecánico encerrado en el V-12 entra en escena.

El ex-piloto de Lotus ya ha puesto la

tone. Warwick pasa aflojando un poco la presión sobre el acelerador, el eje trasero trabaja a tope y coloca el coche en su trayectoria exacta. Recorremos a fondo la recta del Hangar, vamos en sexta y el motor ratea al alcanzar las 6.200 revoluciones por minuto, rodamos a 273 kilómetros por hora. Warwick aprovecha esa recta para comprobar la instrumentación y para preguntarme si todo va bien.

La curva de Stowe, una curva larga de derechas, la pasamos en quinta; hemos

entrado con cierta precaución para salir a todo trapo encarando ya la nueva curva de izquierdas denominada Vale. Todo continúa sin problemas hasta Club, una curva histórica dentro del mundo de la competición, exige dos marchas diferentes, cuarta hasta la mitad del recorrido y quinta para salir muy deprisa. Sexta a fondo hasta Abbey, una curva rapidísima que se supera con un levísimo descanso para el acelerador. Llegamos así hasta la curva del puente y Warwick pone en juego todo el

poder de los frenos del XJR-15. A partir de ese momento se suceden dos curvas a izquierda, Priory y Brooklands, más una a derecha, Luffield, curvas de noventa grados que se pasan en segunda y en tercera. El piloto trabaja de firme con sus manos sobre el volante y el eje trasero pierde adherencia en algunos momentos. Se acaban los juegos y Warwick machaca otra vez el acelerador; tercera y cuarta para pasar Woodcote, la curva que da entrada a la recta de meta; quinta, sexta y otra vez

también, la rapidez exhibida por Warwick en el momento de corregir cualquier derrapaje, que soluciona antes de sentirlo.

El XJR-15 es uno de esos coches que se conduce con firmeza, cogido del cuello, un coche que exige una doma seria y no admite mimos de ningún tipo. Este gato puede dar una dentellada en cualquier momento y Warwick tuvo ocasión de comprobarlo al final de la mañana de pruebas, cuando se salió de la pista.

○ Ian Adcock

FERRARI 212 EXPORT

LE LLAMABAN BARQUETA

La carrocería barqueta era como un traje hecho a medida. Era vestir una mecánica de vanguardia y alto rendimiento, precisamente para obtener las más altas prestaciones, para exaltar el culto a la velocidad. Ocurría en Italia hace 40 años.



PURA RAZA
Las barquetas marcaron el estilo de la marca italiana y le dieron la celebridad triunfando en las competiciones.



DOSCIENTOS kilómetros por hora, la cara al viento... Un ruido como sólo puede salir de un doce cilindros. Seis mil revoluciones por minuto y la aguja sigue subiendo. El volante se controla con una precisión aleatoria y los baches de la autopista provocan un baile inquietante. El Ferrari 212 corre como una exhalación.

Hay que pasar por esa experiencia para calificar a los pilotos de los años cincuenta de auténticos héroes. Aquellos hombres que corrían con máquinas como el Ferrari 212 barqueta, eran capaces de superar las mágicas barreras de la velocidad, aunque luego, al intentar parar, los más fríos de los sudores resbalaran por su piel.

Efectivamente, ya no se hacen coches como aquellos. Los de ahora se sujetan y, sobre todo, frenan. El tópico es una verdad como un templo. En cuanto al concepto barqueta, éste pertenece al pasado, aunque algunos biplazas de competición actuales hayan recogido el relevo.

El concepto barqueta definía un estilo presidido por la búsqueda de las más altas prestaciones. Eran coches ligeros, que no tenían ni techo. Un potente motor y a correr, primero por la carretera hasta el escenario de la competición y luego en el circuito, carrera de montaña, etc...

Se hacían prácticamente a medida; cada unidad era un mundo diferente. Cuenta el ingeniero Carlo Felice Bianchi Anderloni, el diseñador de esa maravillosa carrocería típica del 166 y del 212, que por aquellos años era moneda corriente que los clientes llamaran a Touring. Bianchi Anderloni dice que era normal escuchar las siguientes palabras del colaborador de turno que respondía al teléfono:

- ¿Que el chasis es demasiado corto...? Bien, ¿cómo lo quiere de largo?

Ciertamente, entonces los coches se hacían de esta manera. Incluso las especificaciones del motor podían variar de una unidad a otra. Todo dependía de la fase de montaje, del momento en que ésta se realizara. Si los coches de la Scuderia incorporaban en una carrera determinadas modificaciones y el resultado era positivo, estas mejoras se incorporaban a la serie, aunque el término serie no se corresponde con lo que hoy entendemos como tal. Así pues, la producción de estos coches se alteraba con cierta frecuencia. Sin embargo, el nivel de profesionalización era tan alto como sólo se aprende en la alta competición. Los mecánicos y montadores de Ferrari se forjaban en el mundo de las carreras. Sus nombres se estampaban al final de las hojas de montaje, en las que se especificaban los componentes. Es así como se conocen infinidad de curiosidades del



PATRIMONIO ARTISTICO

En este coche se unieron los nombres de Ferrari y Touring para crear algo que hoy puede considerarse como una obra de arte. La carrocería Superleggera de aluminio envolvía un chasis tubular.

coche que nos ocupa, cuya fabricación finalizó el 6 de febrero de 1952. Por ejemplo, el cigüeñal era del tipo 166, nitrurado en Gran Bretaña por la firma Vandervell. Era un tratamiento, hoy día bastante frecuente, que los hacía prácticamente indestructibles. Porque ya entonces los motores Ferrari eran la envidia de muchos.

Concretamente, el motor de este coche era del tipo 212 E. La cifra se refiere a la cilindrada unitaria, que multiplicada por doce da la cilindrada total, exactamente 2.562 centímetros cúbicos. Su creador fue el ingeniero Colombo, que ya había diseñado el motor V-12 del 166 (1.995 centímetros cúbicos). Este motor iba alimentado por tres carburadores Weber de doble cuerpo y la potencia era de 150 caballos a 6.500 revoluciones por minuto.

Pero lo más sorprendente de todo es que hoy, cuarenta años después, hace gala

de una frescura envidiable. La barqueta parece andar más de lo que harían suponer esos 150 caballos de potencia. La sencillez de su aspecto sólo tiene equivalente en la facilidad con que se pone en marcha. El Ferrari arranca a la primera. La puesta en marcha es presionando la propia llave de contacto, como en muchos modelos antiguos. La puesta en movimiento es inmediata, sin requerir cuidados especiales, salvo en lo referente al manejo del cambio. Es de cinco velocidades sin sincronizar, pero todas se insertan con precisión, a excepción de la segunda, que rasca y emite un gruñido difícil de evitar.

Una vez que aceite y agua alcanzan una temperatura correcta de funcionamiento, la barqueta encara la autopista camino del madrileño Circuito del Jarama. Los coches que circulan por la autopista se sorprenden cuando el pequeño descapotable

les supera. Está en forma; responde con energía. En el circuito, se aprecian las debilidades del que, tal vez, fuera el mejor deportivo de la época. Son debilidades propias de un diseño de hace cuarenta años. Cualquier utilitario de 1991 tiene mejor estabilidad que el poderoso Ferrari, un juguete en manos del piloto, que repetida y casi involuntariamente provoca el derrapaje de las ruedas posteriores. Entonces se descubre lo que había que afinar, precisamente para no provocar derrapajes y pérdidas de tiempo. Los grandes de la época, entre los cuales el ex-Campeón del Mundo Phil Hill fue uno de los más destacados, llevaban el 212 con la sensibilidad de un cirujano, sin dar un golpe de volante con más intensidad de la necesaria. Eran los magos del powerslide, el derrapaje controlado de las cuatro ruedas. Ocho años antes de proclamarse

Pirelli P4000. Elimina Los Deslices.



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.

¿Quién le hubiera dicho a usted que al cambiar de neumáticos le parecería tener un coche nuevo?

PIRELLI

LA BASE DE UN BUEN VIAJE.

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

FERRARI Y EL 12 V

NACIO LA LEYENDA

ENZO Ferrari era un hombre eminentemente práctico y por lo tanto, consideraba que sólo había que enamorarse de las cosas útiles. Nadie allegado a él, recuerda haber visto al Commendatore perder la cabeza por algo superfluo, y por lo tanto, sus decisiones eran sopesadas con la frialdad precisa para alcanzar el éxito.

La razón por la que Ferrari eligió la solución del motor con doce cilindros, se pierde en el filo entre la leyenda y una confusa historia, tan rocambolesca que se tardó muchos años en esclarecer. Incluso en conversaciones llevadas con tono amigable, el Commendatore se mostraba reacio a recordar con precisión cuál fue el detonador definitivo

tomó la nueva forma que configura la realidad.

Por lo visto, justo al acabar la Segunda Guerra Mundial, el Commendatore se quedó particularmente impresionado al ver un Packard Light, que estaba equipado con el poderoso motor de doce cilindros en V y siete litros de cilindrada. Según sus propias palabras, aquel motor representaba un espléndido trabajo, símbolo de una industria poderosa. El Packard en cuestión era propiedad de la baronesa María Antonietta Avanzo, una destacada aristócrata milanesa que fue la primera mujer piloto de la postguerra, y que había comprado ese coche a Antonio Ascari. Por el contrario, la baronesa Avanzo

precisó más tarde que ella había adquirido el Packard por la cantidad de doscientas ochenta mil liras -unas veinticinco mil pesetas de ahora- y que posteriormente lo había empleado en una carrera en Fanø, cerca de Copenhague, lugar en el que se incendió mientras rodaba a toda velocidad.

Aquel Packard, reducido a un cúmulo de chatarra humeante, había sido el punto de partida de Ferrari para decidirse a optar por la solución de fabricar motores con doce cilindros. Así se descubrió porqué Ferrari no paraba de hacer consultas a los ingenieros Gioacchino Colombo y Luigi Bazzi sobre las ventajas y los inconvenientes que podía presentar un motor de doce cilindros. Sin embargo, intentó siempre ocultar que su decisión había surgido aquel lejano mes de septiembre de 1945, cuando la baronesa Avanzo enseñó a Ferrari su poderoso Packard Light.

En cierta ocasión, el Commendatore hizo una precisión escalofriante: «Yo soy un gran perdedor -dijo, y añadió- He perdido a mi mujer, a mi hijo Dino, toda mi vida está llena de pérdidas y no de victorias, como creen muchos». Quizás, en el momento en que el Packard de la baronesa se fue envolviendo en llamas, el destino quiso convertir en cenizas una cosa más de las que Ferrari había querido y admirado; o simplemente forjar por medio del drama la irreplicable historia de un mito alimentado por doce cilindros.

Gigi Corbetta.

Campeón del Mundo, precisamente con Ferrari, Phil Hill ya corría en su país con un 212 Export. El Ferrari era más ligero que los Allard Cadillac de la época y los superaba en los recorridos tortuosos, aunque la mayor potencia del motor Cadillac era definitiva en los circuitos donde la aceleración y la velocidad tenían más importancia. Cuenta el especialista de Ferrari, Dean Batchelor, que a Phil Hill no le convencía plenamente el comportamiento de su 212 y le incorporó una barra estabilizadora delante, estabilizadora que procedía de un Jaguar MK VII.

En Europa, Vittorio Marzotto y Piero Taruffi, lograron los dos primeros puestos en la Vuelta a Sicilia de 1951, también con la barqueta 212 Export; por su parte, Bobbie Baird se adjudicó el Tourist Trophy y Pagnibon-Barraquet, el Tour de France, éstos con una barqueta civilizada con parachoques, capota de lona y faros supletorios. Otras versiones del 212, pero no concretamente la Export (también había Inter y Sport), ganaron importantes carreras como la Panamericana, con el primer y segundo puestos de Taruffi-Chinetti y Ascari-Villoresi.



NOVENTA CENTIMETROS
Sin tener en cuenta el parabrisas, ésta viene a ser la altura del Ferrari 212.

Estos triunfos de 1951 fueron algunos de los que consolidaron el prestigio de Ferrari. Concretamente aquellas barquetas, cuya dinastía se inició con el 166, fueron los auténticos Ferrari de la primera época, lo más puros en su estilo y los que dieron fama a la marca italiana. Esa misma fama la compartió con el carrocerero Touring, uno de los más prolíficos de Italia, cuyos diseños del 166 y del 212 fueron obras maestras, que definieron un perfil posteriormente adoptado por famosos deportivos como los AC británicos, etc... Las barquetas Ferrari marcaron con su estilo el inicio de una década en la que se fabricaron algunos de los más brillantes coches de competición de la historia. O

A. M. C.

Fotos: Gigi Corbetta.

ACERCATE A VIVIRLO.



DYNAMIC

AHORA TU RENAULT 19 GTS DYNAMIC Desde 1.605.000 Ptas.

Acércate a vivir el coche que más deseas desde 1.605.000 pesetas. Porque ahora tienes al alcance de tu mano la juventud y la deportividad del nuevo Renault 19 Dynamic. Por un precio excepcional. Con toda la belleza de sus formas, su diseño interior, y su dinámica original. Acércate a tu concesionario Renault y combina la fuerza de tu deseo con la fuerza del Renault 19 GTS Dynamic, serie limitada (3, 5 puertas o Chamade). Aprovecha su precio y la variedad de oportunidades que te ofrece nuestro sistema de financiación. Acércate a vivirlo... hoy.

P.V.P. Península y Baleares (IVA y transporte incluidos)



NUEVO
**RENAULT 19 GTS
DYNAMIC**
SERIE LIMITADA

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLO.

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

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	518i	1987	Full Equip.	1.500.000	Auto Ampuria
Alfa Romeo	90	1987	Dir. Asistida/Asient. Electr.	1.100.000	Auto Ampuria
BMW	M6	1986	Full Equip.	5.000.000	Auto Lago
Saab	9000 T	1988	Full Equip.	3.300.000	Auto Lago
BMW	735i	1987	Llantas/Air. Aco./Climatizador	4.700.000	Auto París
Masserati	Biturbo SL	1988	Full Equip.	4.500.000	Auto París
BMW	524td	1989	Full Equip.	3.800.000	A. S. Busquets
BMW	318i	1986	Pintura Metalizada	1.575.000	A. S. Busquets
BMW	535i	1989	Full Equip. (Placa Turística)	3.100.000	Autogal
BMW	735i A	1987	Full Equip. (Placa Turística)	3.600.000	Autogal
BMW	325i	1986	Elevalunas/Cierre/Hi-Fi/Air. Aco.	1.700.000	Autosa (Oviedo)
BMW	320i	1986	Cierre/Elevalunas/Equipo Hi-Fi	1.700.000	Autosa (Oviedo)
Citroën	XM V6	1990	Full Equip.	3.600.000	Bertolín
Opel	Kadett GSI 16V	1989	Full Equip.	2.000.000	Bertolín
BMW	318i	1986	Cierre/Elevalunas/Llantas	1.550.000	Carmelo
Volvo	760 Turbo	1985	Cuero	1.800.000	Carmelo
Alfa Romeo	75 2.0 T. Spark	1988	Full Equip.	1.500.000	Dipauto
Mercedes	190 D	1989	Full Equip.	2.900.000	Dipauto
Ford	Scorpio 2.0 GLI	1986	Full Equip.	1.350.000	Elitemotor
Volvo	360 GL	1988	Full Equip.	1.475.000	Elitemotor
BMW	735i	1987	ABS/Climatizador	4.700.000	Fersán
BMW	524td	1988	Climatizador	3.400.000	Fersán
BMW	325i/4 p.	1986	Air. Aco./ABS	2.500.000	Hispamóvil
Mercedes	190 E 16V	1986	Full Equip.	3.800.000	Hispamóvil
BMW	M3	1987	Llantas	3.900.000	Keldenich
BMW	320i/4 p.	1990	Full Equip.	2.700.000	Keldenich
BMW	635 CSIA	1986	Full Equip.	2.500.000	Mengual
Mercedes	300 SEL	1987	Full Equip.	4.500.000	Mengual

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	735i L	1989	Pintura/Radio-Cassette	6.150.000	Motor Central
BMW	525i	1989	Cambio Automático	3.950.000	Motor Central
Mercedes	190 2.3 16V	1987	Full Equip.	4.500.000	Movilnorte
Porsche	944 Turbo Cup	1988	Full Equip.	6.000.000	Movilnorte
BMW	535i	1989	Climatizador/Comp. de a bordo	4.800.000	Muntaña
Mercedes	190 16V	1988	Cuero	4.700.000	Muntaña
BMW	324 D	1988	Full Equip.	2.200.000	Noguera Piñol
BMW	318i/4 p.	1990	Air. Aco./Pintura	2.400.000	Noguera Piñol
BMW	320i/4 p.	1986	Full Equip.	2.400.000	R. Calatayud
BMW	520i	1988	Full Equip.	3.500.000	R. Calatayud
BMW	316i/4 p.	1988	Elevalunas/Cierre/Radio	1.550.000	Rex Motors
Renault	25 V6	1990	Radio-Cassette/Air. Aco./Cuero	2.400.000	Rex Motors
BMW	M6	1987	Full Equip.	3.800.000	Rio Verde Motor
BMW	325i Cabrio	1988	Full Equip.	3.500.000	Rio Verde Motor
BMW	323i	1984	Air. Aco.	1.700.000	Ruera Sport
BMW	528i	1983	Full Equip.	2.000.000	Ruera Sport
BMW	318i/4 p.	1987	Full Equip.	1.600.000	Sánchez Motor
Citroën	BX 16 Athenas	1988	Full Equip.	1.150.000	Sánchez Motor
BMW	320i/4 p.	1987	Air. Aco./Elevalunas/Radio	1.850.000	Stinus
Renault	Alpine V6	1987	Radio/Air. Aco./Techo	3.100.000	Stinus
Mercedes	190 E	1988	Air. Aco./Llantas	2.900.000	T. Cayma
Opel	Kadett GSI 2.0	1988	Radio/Elevalunas/Techo	1.200.000	T. Cayma
BMW	524td	1984	Air. Aco./Techo	1.375.000	Turalsa
BMW	323i/2 p.	1984	Air. Aco./Cuero/Techo	1.700.000	Turalsa
BMW	530i	1988	Full Equip.	4.800.000	Veimsa
BMW	524td	1990	Air. Aco./Dir. Asistida/Cierre	4.000.000	Veimsa
BMW	524td	1987	Serie	2.800.000	Velomóvil
BMW	535i	1988	Full Equip./Cuero	4.800.000	Velomóvil

AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mikre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA. ORENSE**
AUTOSA Cerdeño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**

CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
DIPAUTO Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**

MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RIO VERDE MOTOR Ctra. N-340, Km. 175,3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**

RUERA SPORT, S. A. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR. Ctra. Nacional II, Madrid-Barra, Km. 32,300. Tel. 882 15 35. **MADRID**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceño, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



JAPONESES EN FRANCIA

HACE poco tiempo, durante un viaje a Francia tuve la curiosidad de preguntar en diversos concesionarios de marcas japonesas los precios de venta al público de varios modelos, comprobando con estupor que eran muchísimo más baratos, en algunos casos hasta cerca de millón y medio de pesetas, que en nuestro país. ¿Dónde radican estas diferencias en el precio de cada país? ¿Cuándo podremos comprar en España estos automóviles a esos precios?

Jesús García
(Valladolid)

EL TERCER CARRIL

SOY viajante y como es natural utilizo hasta la saciedad el coche y las carreteras españolas. Mi denuncia va dirigida a todos aquellos conductores que tienen algún tipo de temor o prejuicio para utilizar el carril de la derecha, o ese tercer carril que cada vez más a menudo se instala, afortunadamente, en las subidas de un puerto e incluso en rectas sin pendiente. Como quiera que la velocidad media del conductor normal español no supera los

100 kilómetros por hora, convendría que todos estos conductores se mentalizaran de que el tercer carril no sólo está para los camiones, no se come ningún coche y circular por él no significa que se conduzca peor, al contrario.

Estoy seguro de que se agilizaría al máximo la circulación si se respetase esta regla fundamental, ganando por supuesto en seguridad, de lo contrario ¿de qué vale que una carretera cuente con cinco carriles?

Alberto Martí
(Barcelona)

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.

CRITICA DE TIENDAS

PIRINEO MOTOR

NUEVA SITUACION

EL auge que están experimentando las ventas de los modelos de BMW en nuestro país, esta llevando a algunos de sus concesionarios a emprender remodelaciones en sus instalaciones o a trasladar estas hacia zonas más céntricas. En este caso se encuentra Pirineo Motor,

Las nuevas instalaciones sobrepasan los 1.200 metros cuadrados y en ellas pueden encontrarse todas las secciones necesarias para el buen funcionamiento de un concesionario.

Una de las secciones que más llaman la atención es la exposición de vehículos nuevos que es-



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

concesionario oficial de BMW en Huesca, que después de estar instalado durante varios años en el polígono industrial de la ciudad oscense se ha trasladado hacia el centro de la ciudad.

tá atendida por un completo grupo de profesionales que manejan a la perfección todos los datos técnicos de los modelos que el fabricante germano comercializa en nuestro país.

● **Exposición.** Disponen de 160 metros cuadrados para mostrar al público una cuidada selección de todos los modelos BMW. La decoración es muy funcional y permite contemplar cómodamente los vehículos allí expuestos.

● **Usados:** La exposición dispone de 85 metros cuadrados y en ella se encuentran vehículos perfectamente revisados y acondicionados que proceden en su mayoría de operaciones de canje. Las garantías de estos coches dependen del estado y de los años del coche.

● **Boutique:** Se encuentra situada en las mismas instalaciones y en ella se pueden encontrar la práctica totalidad de los accesorios y complementos que se venden con el logotipo de la marca.

● **Taller:** En el servicio técnico se pueden llevar a cabo todo tipo de reparaciones, destacando las secciones de diagnóstico y electricidad.

● **Dirección:** Pirineo Motor se encuentra en la calle Comercio s/n de Huesca, el teléfono es el (974) 24 12 45.

Gonzalo Serrano



SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

• Austin Montego 2.0 EFI, año 88.
• Audi 200 Quattro, 52.000 km.
• BMW Z1, tres meses uso.
• BMW 735i, full, 23.000 km.
• BMW 730i, año 87.
• BMW M3, 42.000 km.
• BMW 520i, 22.000 km.
• BMW 633 CSI, 92.000 km.
• BMW M5, año 89.
• BMW 535i, año 89.
• Citroën AX GT, 25.000 km.
• Citroën AX RD, año 90.

• Citroën CX GTI 2.5, año 84.
• Ford Escort 1.6, 46.000 km.
• Ford XR3i, 67.000 km.
• Ford Scorpio 2.8i 4x4.
• Ford XR2, año 86.
• Fiat Uno 45, 48.000 km.
• Jaguar XJ6 4.2, año 82.
• Lancia Thema V6, año 86.
• Mercedes 300 CE full equipo.
• Mercedes 300 E, año 88.
• Opel Kadett GSI 16 V, año 90.
• Opel Kadett 1.6 4p, 19.000 km.

• Peugeot 205 GR, 22.000 km.
• Peugeot 505 GTI Turbo, 63.000 km.
• Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
• Renault R11 Turbo, 58.000 km.
• Renault R21 TXE, año 89.
• Seat Málaga Inyección, ocho meses uso.
• Seat Ibiza SXI, 24.000 km.
• Seat Ibiza Junior, 38.000 km.
• Volkswagen Golf GTI, 36.000 km.
• Volkswagen Polo Classic, año 88.
• Volvo 264 GLE, full equipo.

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

PARTICULAR Alfa Romeo GTV 2.0, rojo, 550.000 ptas. Telf. 534 56 64.

RANGE Rover Diesel Turbo, 1989, impecable, extras, 60.000 km, carretera, 3.000.000. Telf. (93) 418 27 23.

PARTICULAR Golf GTI 16V, mod. 88, extras fá-

brica (Recaro, techo, llantas, hifi), 1.850.000 ptas. Llamar comidas.

NUEVA empresa de venta de vehículos en zona muy comercial solicita de profesionales del gremio coches de importación y nacionales en depósito para venta a comisión. Telf. (91) 666 34 71.

PONTIAC Firebird mod. 91, nuevo, 0 km, 6 V, 140 CV, aire Airbac, direc., llantas, etc., garantía, 3.500.000 ptas. Telf. (91) 314 59 96.

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

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

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

¡¡ GARANTIA DE POR VIDA !!

Precios desde 51.500 Pts.

EJEMPLOS DE P.V.P.

ALFA 33	20.500	OPEL CORSA GSI	9.800
ALFA 75	12.000	OPEL KADET GSI	7.400
AUDI 8090	17.700	OPEL VECTRA	15.100
BMW 3	17.900	OPEL OMEGA	26.500
BMW 5	17.900	PEUGEOT 205 GTI	9.900
CITROEN AX	8.900	PEUGEOT 309	15.200
FIAT UNO	16.100	PEUGEOT 405	8.900
FIAT TIPO	19.500	PEUGEOT 605	24.000
FORD FIESTA	15.400	RENAULT 5 GT	9.300
FORD ESCORT	15.400	RENAULT 19	12.100
FORD SIERRA	17.900	RENAULT 21	12.000
LANCIA DELTA	20.400	SEAT IBIZA	12.900
LANCIA DEDRA	19.500	SUZUKI SWIFT	23.900
LANCIA THEMA	22.700	VW GOLF GTI	13.500
NISSAN PRIMERA	15.100	VW POLO	17.900
MERCEDES 190	17.200	VOLVO 460	24.600
MERCEDES W124	16.900	MITSUB. MONTERO	15.900

Europarts

DISTRIBUYEN:

OTECSA
LAWAUTO SPORT
TELSER
DUOS AUTOMOVIL
HALLAZCOS VALLADOLID
GIAELX
ESCARTE S.A.

AUCANTE
MADRID-SUR
GUÍPOZCA
BARCELONA
MADRID-NORTE
DEL ANDALUCIA
VALENCIA

SEMAUTO S.A.
MINU
AUTOSCRATCH
REBEVOTRIFICACIONES
REFLECTOS BALAN
AUTORECAMBIO FM
SPORT AUTO

VALLEJO
VIZCAYA
BALEARES
ARAGON
OUREDO
VALLADOLID
SEVILLA

Tel: 987 41 05 95
Tel: 84 620 01 59
Tel: 971 46 80 00
Tel: 976 22 32 58
Tel: 985 28 38 00
Tel: 983 39 20 34
Tel: 942 37 27 58

Valderribas Motor S. A.

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

**TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

Alfa Romeo

ACTO PEREZ del SCR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

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

Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Peugeot 205 1.6 automático, A/A, 88 910.000
Lancia Delta, 88 890.000
Citroën BX GTI, A/A, D/A, etc., 87 1.175.000
Citroën CX TRD Turbo, full equipo, 85 1.050.000
Furgoneta GMC Chevrolet safari A/A, 89 2.500.000
Alfa Romeo GTV 2.5 A/A, 84 950.000
Opel Kadett GSI Cabrio, 89 1.900.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Catedral Salicio, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

PARTICULAR vende
Peugeot 405 MI 16, esta-
do impecable, siempre
garaje, equipo hifi, y alar-
ma toda prueba,
1.850.000. Telf. (983)
34 42 73. No curiosos.

PONTIAC Firebird Fór-
mula V8, 209 CV, 50L,
blanco, enero 91, 5.000
km, airbag, aire, direc.,
llantas 245, etc.
3.800.000. Telf. (91)
314 59 96.

DESCAPOTABLES Aus-
tin Healey Sprite, año 66,
ruedas, radios, I.T.V., 3 ca-
potas, perfecto y Seat
850 Spider. Telf. (93)
434 08 79.

NISSAN Prairie 7 plazas
Terrano 2.7 TD, máxima,
3.0 V6 SX, 200 disponi-
bles en Tecnipauto, S.L.
C/ Rioja, 4. Pamplona.
Telf. (948) 26 27 62.

KARTING lo tenemos
todo. Somos especialis-
tas. Telf. (93) 692 18 24.

BENEFICIESE! nueva ba-
jada de aranceles, cono-
zca los trámites por sólo
2.800 ptas. Import-Auto-
moción, apartado 375,
30500 Molina de Segura
(Murcia). Telf. (968)
61 21 26. Oficina. Fax:
(958) 64 11 78. Serie-
dad absoluta.

CARAVANA 4 plazas.
125.000. Telf. (93)
849 40 97.

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

300E antracita, tapicería
beige, suspensión, gas re-
gular Koni, llantas Bra-
bus 8x16, perfecto, full
para conocedor. (948)
31 84 05 / 55 38 03, úl-
timo precio 3.000.000.

BMW 318i, perfecto es-
tado, 1.200.000. (948)
31 84 05 / 55 38 03.

SIERRA Cosworth impe-
cable, B-KG, 30.000 km,
aire, urge, 2.300.000
ptas. Sr. Pedro. Telf. (93)
322 08 14.

FURGON americano
Dodge, automático, hifi,
275/70x15, escapes
laterales, B-IW, urge,
2.100.000. Sr. Antonio.
Telf. (93) 322 03 73.

DE TOMASO Pantera,
rojo, 400 HP, pieza única,
ruedas 285/345, impe-
cable. Teléfono (93)
322 03 73.

BMW 324 D metalizado
oscuro, nacional, sólo un
propietario, aire acondi-
cionado, 85.000 km, ga-
raje, 2.100.000 ptas. Tel.
(967) 23 72 51. Tardes.

PEUGEOT 205 GTI si-
niestrado, motor nuevo,
2.100 km, ruedas, sillones,
205 GTX, sólo tar-
des. Teléfono (956)
85 01 17.

VENDO Alfa Romeo 33
1.5 TI A.A. M-HW,
20.000 km reales, garaje,
como nuevo, 840.000.
218 32 69. Noches.

CITROËN AX GT,
31.000 km, impecable,
750.000 ptas. (93)
372 54 01.

F. TOME S.A. Ibiza 1.5
GLX, año 88, garantía 12
meses, 725.000. Sr. Mo-
reno. Telf. (91)
747 82 00.

F. TOME S.A. Renault
11 TXE A.A., año 86, ga-
rantía 12 meses,
775.000. Sr. Moreno.
Telf. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Seat Ibiza,
año 90, garantía 18 me-
ses, desde 675.000. Sr.
Moreno. Telf. (91)
747 82 00.

F. TOME S.A. Ford Fies-
ta 1.1, año 88, 590.000,
garantía 12 meses. Sr.
Moreno. Telf. (91)
747 82 00.

AUTORRADIO Philips
AC794R, procede Citroën
XMV624-V, sin estrenar,
p.v.p. 126.000, oferta
75.000, Eduardo. (98)
521 43 57.

AUDI 200 Quattro,
68.000 km, todos extras.
549 57 88.

BMW 633 CSI, año 82,
cuero, aire, llantas.
549 64 71.

RENAULT R11 Turbo,
año 86, muy cuidado.
549 57 88.

NISSAN Patrol 6 cilin-
dros, largo, año 87.
549 64 71.

MALAGA Inyección, siete
meses uso, negro.
549 57 88.

XM V6, Citroën, año 90.
549 64 71.

LANCIA Thema V6, año
86. 549 57 88.

OPEL Senator 3.0, auto-
mático, año 88. Tel.
549 64 71.

VOLVO 264 GLE, cuero,
A.A., año 80. 549 57 88.
MONTEGO 2.0 EFI, año
88. 549 64 71.

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.

FURGON americano
Dodge, automático, Hi-Fi,
275/70x15, escapes
laterales, B-IW. Urge.
2.100.000 ptas. Sr. Anto-
nio. Tel. (93) 322 03 73.

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. Alfa Ro-
meo 75 2.0, año 86,
890.000. Sr. Moreno.
Telf. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Audi 100
CD, año 88, garantía 18
meses, «impecable»,
2.100.000. Sr. Moreno.
Telf. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswa-
gen Golf GTI 16 V, aire
acondicionado, garantía
18 meses, 1.700.000.
Sr. Moreno. Telf. (91)
747 82 00.

F. TOME S.A. Renault 9
GTL, año 87, garantía 12
meses, 625.000. Sr. Mo-
reno. Telf. (91)
747 82 00.

PORSCHE 944 turbo,
cuero, A.A. 42.000 km.
549 64 71.

F. TOME S.A. Volkswa-
gen Santana, año 84,
650.000. Sr. Moreno.
Telf. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Peugeot
205 XLD, año 86, garan-
tía 12 meses, 650.000.
Sr. Moreno. Telf. (91)
747 82 00.

F. TOME S.A. Opel Ka-
dett, año 87, garantía 12
meses, 775.000. Sr. Mo-
reno. Telf. (91)
747 82 00.

CARAVANA 4 plazas,
170.000, aseo, nevera,
avance. Telf. (93)
849 40 97.

MASERATI 425 Biturbo,
3.200.000, julio 89, co-
lor gris antracita, full equi-
pe. 460 51 11 /
460 51 97.

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MANANA

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

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

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

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

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

DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

IMPORT-DIR S.A.

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



BUSCAMOS DISTRIBUIDORES. Interesados escribir a IMPORT - DIR

C/ Antonio Leyva, 23 28019 MADRID



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

BENEFICIESE! Nueva
bajada de aranceles. Co-
nozca los trámites para
importar toda clase de ve-
hículos y motocicletas. In-
cluimos precios, consejos,
direcciones, etc. Por sólo
2.800 ptas. Import-Auto-
moción. Apartado 375,
30.500 Molina de Segura
(Murcia). Tel. (968)

61 21 26. Oficina, Fax.
(968) 64 11 78. Serie-
dad absoluta.
300 E Antracita, tapicería
Beige, suspensión gas re-
gular Koni, llantas Bra-
bus 8x16, perfecto, Full,
para conocer. Tel. (948)
31 84 05 / 55 38 03.
Ultimo precio 3.000.000
ptas.



ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente
cumplimentado. Escriba el texto a ma-
quina o en mayúsculas. El precio por pa-
labra 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 ma-
yor 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.

**CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-
CIOS 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 _____



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

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

SON MUCHISIMOS LOS QUE ESCUCHAN POQUISIMOS LOS QUE SABEN ESCUCHAR



XR-7070 Radiocassette con control de Compact-Disc y alta potencia 20Wx4.
TUNER: Sintonizador PLL-SSIR. 24 presintonías: 18 FM-5 AM. Automemory. Memory Scan.
CASSETTE: Autoreverse. Dolby B. Metal. AMS. ATA. Respuesta de frecuencia: 30-18.000 Hz.
CD: Control del CDX-A15 y CDX-A100. Funciones: Disc Scan - AMS - Shuffle 1-2 - ATA - Manual Search.
GENERAL: Potencia: 20Wx4. Pre-out. Loudness. Iluminación: verde-ámbar. Extraíble.

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



603-ASB Reproductor de Compact-Disc de 10 Discos.
Funciones de control en radiocassette o mando a distancia.
Filtro digital de 16 bits subdivide frecuencia de muestreo.
Retención señal/ruido > 90 dB.
Distorsión armónica < 0,005%
Instalable en posición vertical u horizontal.

Distribuidor oficial de Car Hi-Fi Sony



radio
automovil s.a.

Conde de Aranda, 14. Tel.: 431 83 15/86 y 431 94 74. Fax: 577 58 16. 28004 Madrid
Meléndez Valdes, 28. Tel.: 445 41 04/50 y 447 58 01. 28016 Madrid

Car Hi-Fi Sony

PARTICULAR BMW 635
CSI, aire, ABS, cambio
Sport autoblocante, cuero
negro, Recaro, llantas
Martge 8x16, suspen-
sión 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.

VENDO Porsche 944 S.
techo solar eléctrico, anti-
niebla, radio, alarma, blan-
co, espejo eléctrico, año
85. Precio a convenir. Tel.
896 04 85, de 9 h. a 11
h. Gabriel.
BMW 318 I, perfecto es-
tado. 1.200.000 ptas.
Tel. (948) 31 84 05 /
55 38 03.

CUATRO llantas de alea-
ción, neumáticos
205/50 para BMW,
Ford, Opel, Volkswagen.
Tel. (968) 16 00 31.
PORSCHE 928 S4.
30.000 kms. Motor a es-
treno. 1 año de garantía
Full. 9.000.000 ptas. Tel.
(948) 31 84 05 /
55 38 03.

NISSAN Prairie 7 plazas
Terrano 2.7 TD, máxima
3.0 V6 SX, 200 disponi-
bles. Tecnipauto S.L. C/
Rioja, 4. Pamplona. Tel.
(948) 26 27 62. Garantía
3 años o 100.000 km.
JAGUAR M K2, de
1967, se vende, buen es-
tado. 2.500.000 ptas.
Tel. (956) 51 50 03.

CARAVANA 4 plazas.
125.000 ptas. Tel. (93)
849 40 97.
KARTING. Lo tenemos
todo, somos especialistas.
Tel. (93) 692 18 24.
SIERRA Cosworth impe-
cable B-KG, 30.000 km,
aire. Urge. 2.300.000
ptas. Sr. Pedro. Tel. (93)
322 08 14.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



SPORT LINE S

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

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

PRECIO DESDE 77.560 PTAS.
IVA INCLUIDO

RECARO



SPORT LINE SR

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

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

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

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



INSTALACION INMEDIATA

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ABERTO SABADOS
Y DOMINGOS

MASERATI 425 BITURBO

3.200.000 ptas.

COLOR GRIS
ANTRACITA, JULIO
89, FULL EQUIPE
TEL.: 460 51 11-460 51 97

VENDO

PORSCHE 944 S
TECHO SOLAR ELECTRICO
ANTINIEBLA, RADIO, ALAR-
MA, BLANCO, ESPEJO
ELECTRICO. AÑO 85.
PRECIO A CONVENIR.
TEL: (93) 896 04 85
DE 9 A 11 H. GABRIEL

VENDO HONDA NX DOMINATOR 650

COLOR AZUL
MATRICULA M - LG
PERFECTO ESTADO
3.500 KM REALIZADOS EN
CARRETERA
PRECIO 700.000 PTAS
TEL: (91) 4 75 67 38 (NOCHES)

SEMINUEVO

PEUGEOT 205 XR.
MATRICULA HM. 40.000
KMS. ELEVACIONES ELEC-
TRICO, CIERRE CENTRALI-
ZADO, BANDAS LATERA-
LES GTX, RADIOCASSETTE.
775.000 PTAS
TEL: 2 68 29 05

OCASION VENDO

RD 350 AÑO 90
BLANCA Y ROJA

M-LG

Revisión recién
pasada

7.000 Kms.
Tel: 570-72-54

De 10H.pm. en
adelante

JR GARCIA PROL
C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL 39
28008 MADRID

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

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 Avant	88	• Mercedes 300 E autom. A/A, extras, 2.975.000 ptas	87
• BMW 325i 4p A/A, 25.000 km, 2.275.000 ptas	87	• Mercedes 300 SE A/A, muchos extras, 2.970.000 ptas	88
• Citroen BX GTI 16 V A/A, ABS, 1.575.000 ptas	88	• Mercedes 300 TE Full, 3.700.000 ptas	88
• Citroen Athena 18 A/A, 1.190.000 ptas	90	• MG Metro Turbo, 490.000 ptas	86
• Citroen AX GT 3p elev. llantas, 875.000 ptas	89	• Renault RS GT Turbo (impecable)	
• Citroen AX GT 4p elev. llantas, 880.000 ptas	89	• Seat Ibiza 1.2 5p, 790.000 ptas	88
• Fiat Regata 70 S, beratrismo	88	• Nissan Sunny 4x4, 990.000 ptas	88
• Ford Fiesta XR2	87	• Opel Kadett Turbo Diesel, 680.000 ptas	86
• Ford Escort XR3i Cabrio, 29.000 km, 1.490.000 ptas	87	• Opel Kadett GSI 2.0i 16 V, 1.690.000 ptas	88
• Ford Escort 1.6 ghia, llantas, techo, 525.000 ptas	85	• Peugeot 309 SR, A/A, 975.000 ptas	88
• Mercedes Benz 190 E A A elev. 5 V, 1.750.000 ptas	85	• Porsche 944 S Full, a estrenar, 6.700.000 ptas	
• Mercedes Benz 260 E, clima, llantas, 2.790.000 ptas	88	• Volkswagen Golf GTI 16 V, 1.525.000 ptas	88

OFERTA DE LA SEMANA
Mercedes 300 E, año 88, full, 3.400.000 ptas

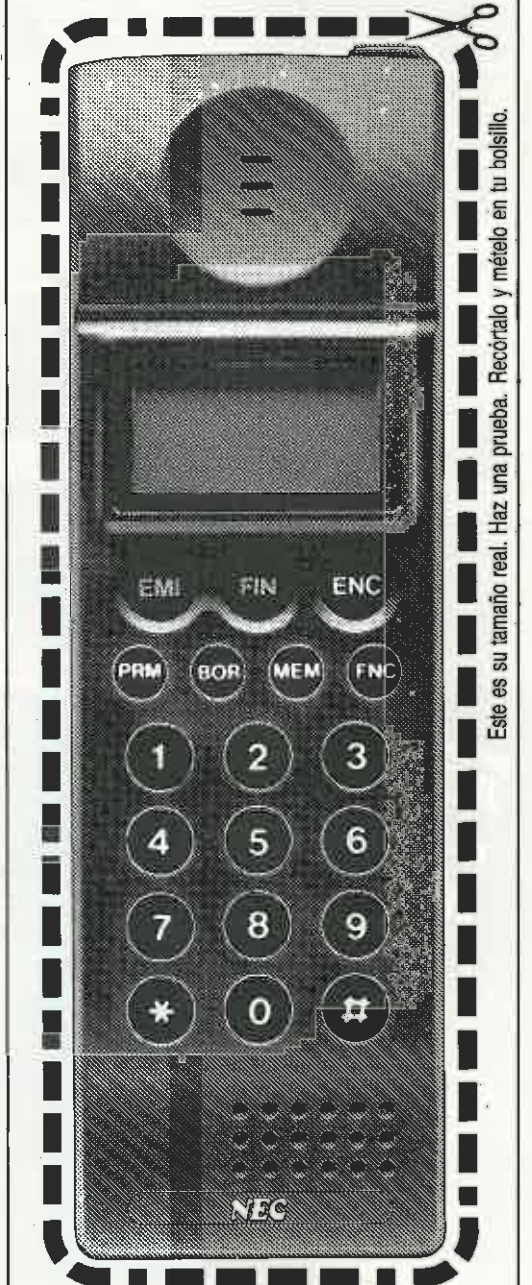
COMPRAS

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

TELEFONO PORTATIL NEC

SIN NECESIDAD DE CARGAR CON EQUIPO AUXILIAR ALGUNO

Un teléfono inteligente y robusto.
Funciona lo mismo en tu coche, que en tu bolsillo o bolso



Pesa sólo 400 gramos.

Portátil **NEC** El Teléfono
Inteligente.

PARA MAS INFORMACION:
Teléfono: 900. 19 10 10
(De 9 a 14 y de 16 a 18 horas)

PAYMA
COMUNICACIONES S.A.

Enrique Larreta, 9 - Tel. 314 23 73 - Fax. 314 28 11 - 28036 MADRID
Diputación, 35-37 - Tel. 424 46 55 - Fax. 424 87 49 - 08015 BARCELONA

DITECNICA

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

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



JEEP CHEROKEE
4x4
JEEP WRANGLER



TALLERES:

C/ Huertas de Abajo, s/n.

Paracuellos (Madrid)

Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

✓ Motor 2,5 litros inyección ✓ Servodirección

✓ Descapotable/Techo lona ✓ Descapotable/Techo duro, etc.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

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 pats. Tel. 308 30 89.

BMW 324 D, metalizado oscuro, nacional, sólo un propietario, aire acondicionado, 85.000 km, ga-

raje. 2.100.000 ptas. Tel. (967) 23 72 51, tardes.

VOLSKWAGEN 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).

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 Guía, 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.

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 elevalunas, granate metalizado, garantía 12 meses, revisado en BMW, precioso. 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

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, radio-casete, etc. Azcona, 62.



ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

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

MOTOR CENTRAL
BMW 323 I, 84, verde, M-7396-FY, 1.550.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 735 IA, 89, negro, M-0524-KF, 6.200.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 525 IA, 89, grafito, M-7375-KB, 3.900.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 325 I, 86, marfil, C-1079-AU.

MOTOR CENTRAL
BMW 525 I, 89, gris, M-8609-KD, 3.900.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 735 I, 89, gris, M-7374-KB, 6.200.000.

MOTOR CENTRAL
BMW M-3, 87, negro, M-4948-IB, 3.750.000.

MOTOR CENTRAL
BMW M-3, 84, negro, M-8647-JJ, 3.750.000.

MOTOR CENTRAL
Renault 5, 85, rojo, M-8606-GV.

MOTOR CENTRAL
Ford Scorpio, 87, plata, M-7940-TF, 1.900.000.

MOTOR CENTRAL
Fiat Uno Turbo, 87, gris, M-4006-HN, 875.000.

MOTOR CENTRAL
Alfa 1.3 S, 86, rojo, M-8568-HK, 675.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 535 IA, 85, blanco, M-3266-GT, 2.300.000.

MOTOR CENTRAL
Seat Ibiza 15, 87, blanco, M-8118-HN, 675.000.

MOTOR CENTRAL
BMW 535 I, 85, plata, M-6759-GT, 1.700.000.

Motor Central

Concesionario Oficial de BMW Ibérica S.A.

DPTO. V.O.

C/ Guillermo de Osmá, 16

28045 MADRID

TEL: 4 74 30 66 - SR. SERRANO

DPTO. V.O.

C/ Antonio López, 248

28026 MADRID

TEL: 4 76 04 59 - SR. GONZALEZ

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema. Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Ptas. mes	Marca y modelo	Año	Km	Ptas. mes
Saab 900 1.5 i	90	18.000	20.300	Peugeot 205 1.1 Junior	89	17.000	16.700
Fiat Uno 45 S	90	13.000	17.163	Peugeot 205 GTI A.A.	89	43.000	29.643
Fiat Uno Turbo E	90	15.000	26.890	Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	31.000	17.900
Fiat Uno Turbo E	88	41.000	16.890	Peugeot 309 GT	88	32.000	22.500
Fiat Tipo Turbo D	89	33.000	29.893	Peugeot 309 GT A.A.	87	17.000	27.500
Fiat Tipo Turbo 1.6 DGT	89	28.000	27.000	Peugeot 309 SH	90	10.000	26.970
Lancia Thema Turbo E	87	47.000	35.783	Peugeot 405 SRD Turbo	91	21.000	46.043
Lancia Y10 Flia	89	11.000	14.200	MG Metro 1.3	89	14.000	15.300
Nissan Primera	Nue.	0	61.137	Citroën AX 1.1 TRE	89	30.000	14.800
Renault 5 GTL Triana	89	17.000	16.300	Citroën AX 1.1 TRE	87	32.000	13.130
Renault 19 GT	89	21.000	22.500	Citroën AX 1.4 TRD	89	25.000	18.125
Renault 19 TSE	90	10.000	27.500	Citroën AX 1.4 TRS	89	40.000	18.130
Renault 19 GTX	89	25.000	25.300	Citroën BX 1.6 TRS Athena A.A.	87	41.000	23.600
Renault 19 Chantale A.A.	90	22.000	30.003	Citroën BX 1.9 GTI A.A.	89	25.000	24.930
Renault 21 TRE A.A.	87	38.000	23.800	Ford Fiesta 1.1	88	12.000	14.800
Renault 21 TRE A.A.	88	31.000	27.700	Ford Fiesta 1.4 Automático	90	11.000	23.500
Renault 21 GTX A.A. Manager	90	21.000	27.300	Ford Fiesta 1.1 5 p.	90	13.000	18.800
Renault 21 T.A. ABS	89	31.000	34.100	Ford Fiesta 1.6 D	88	40.000	14.800
Renault 25 GTX LL A.A.	88	45.000	25.001	Ford Fiesta XR2i	90	13.000	27.800
Opel Corsa 1.2 S Techo	90	7.000	10.150	Ford Fiesta XR2	85	21.000	14.800
Opel Corsa 1.2 S 4p.	88	15.000	16.200	Ford Escort 1.4 Automático	90	13.000	25.450
Opel Kadett 1.6 S 4p.	89	41.000	22.900	Ford Escort 1.8 GT	89	27.000	21.350
Opel Kadett GSI A.A.	86	21.000	24.990	Ford Escort 1.8 D Ghia	90	10.000	27.001
Opel Kadett GSI 16 v.	89	35.000	36.238	Ford Escort Van 1.8 D	89	19.000	22.884
Opel Kadett GSI 2.0	87	20.000	27.500	Ford Escort Cabriolet	90	58.000	40.343
Opel Omega 2.0i A.A.	90	5.000	43.766	Ford Escort XR3i	90	19.000	29.643

NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900

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

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

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

INSTAL
AUTO

Kits Manos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line 450.

Miguel Aracil 66 P. de Gracia n.º 7, 4.º 1.º
Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 35 35/36 76
Fax: 373 84 56 Fax: 318 34 23
28035 Madrid 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hot line

CARLOS SAINZ CON VALEO



LANCIA PARA GARRIGA

COMO amante de la velocidad Juan Garriga, subcampeón del mundo de motociclismo en la categoría de 250 cc y militante actualmente en el mundial de 500 cc, después de una última temporada de aclimatación muy satisfactoria, ha elegido como coche particular un Lancia Delta Integrale 16v: «por ser uno de los más rápidos y seguros», según sus propias palabras.

campana de publicidad a nivel nacional que será lanzada presentando toda la gama Valeo.

MONROE Q-1 AWARD

MONROE, fabricante número uno de amortiguadores, ha recibido en su última edición el prestigioso premio a la calidad, instituido por Ford Europa, Q-1 Award.

Este galardón premia la calidad de los productos que Monroe fabrica en tres de sus centros de producción, radicados en Gijón (España), St. Truiden (Bélgica) y York (Gran Bretaña).

Con este premio Ford reconoce a sus mejores proveedores. Los distintos fabricantes deben de pasar, para conseguir este galardón un control exhaustivo de sus productos, así como un examen de los medios de producción y de la gestión de fabricación.



Motor 16

Suscríbase 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.

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.º _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A. Hermanas García Noblejas, 39, 28037 Madrid

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

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

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

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

BMW 528 i, todos extras. 1.700.000 ptas. Metálico.

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

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

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.

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

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

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, elevalunas, cierres, cuero, llantas, etc. Revisado en BMW. Perfecto de pintura. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

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

BMW M-6. 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.

Ocasión: CAN S. A. liquida 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.



FORMULA 3 INGLESA

UN PASO OBLIGADO

La Fórmula 3 es el trampolín definitivo hacia la Fórmula 1, es la especialidad en la que compiten las jóvenes promesas de la categoría reina del automovilismo. Por la F-3 han pasado pilotos de la talla de Senna, ahora Jordi Gené lucha por hacerse un hueco entre los mejores pilotos del mundo.

Enviado Especial
Manuel Madrid

La Fórmula 3, es una categoría por la que deben pasar todos los pilotos que quieren aspirar a la Fórmula 1. Es una especialidad que tiene una

reglamentación dictada directamente por la F.I.A. (Federación Internacional de Automovilismo), en este sentido tiene mucho que ver con la Fórmula 3000 y la Fórmula 1, siendo por tanto las tres únicas categorías de monoplazas que se rigen por la reglamentación de este estamento.

La Fórmula 3 es una categoría que goza de una gran reputación, y en ella se dan cita todas las jóvenes promesas. También en esta especialidad coinciden equipos con una tecnología muy avanzada. A diferencia de la Fórmula 1 o la Fórmula 3000 no hay un campeonato mundial o interna-

cional organizado por la F.I.A. de Fórmula 3, tan sólo organiza una Copa del Mundo que se disputa cada año en un circuito diferente. Al margen de esto hay una serie de carreras en las que se dan cita los mejores pilotos de la especialidad y que cuentan con una reconocida fama, entre ellas cabe citar el G.P. de Mónaco de F-3, carrera en la que los pilotos participan prácticamente mediante invitación, el G.P. de Macao y recientemente la Challenge de Fuji. Al margen de esto una serie de países organizan campeonatos nacionales, todos ellos con idéntico reglamento, entre todos, los más importantes son el campeonato inglés, en el que coinciden pilotos de un buen número de países, convirtiéndolo prácticamente en un mundial, además es, de todos, el que cuenta con un nivel técnico más avanzado. También destaca el campeonato italiano, alemán, francés y brasileño, de este último están surgiendo

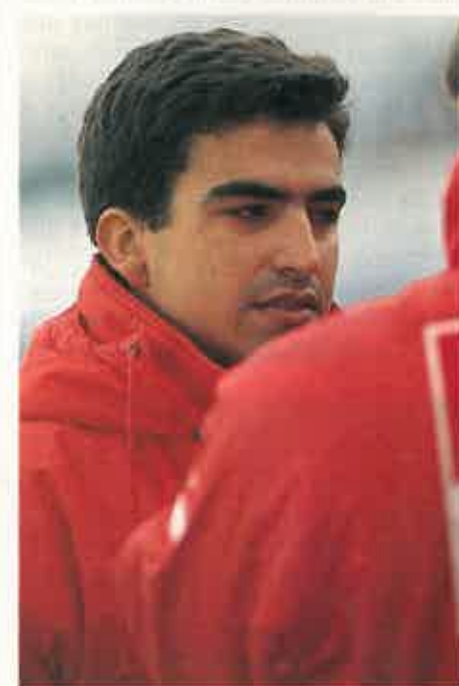
todas las promesas de ese país que se están aupando hasta los mejores equipos, recientemente entre los últimos valores de esa nacionalidad hay que destacar a Christian Fittipaldi, sobrino del famoso expiloto de F-1 y a Rubens Barrichello, que ganó con total autoridad en el 90 la Fórmula Opel Lotus. Otros pilotos que han llegado a las cotas más altas y que surgieron de la F-3 son Ayrton Senna y Nelson Piquet, que entre los dos suman cinco mundiales.

España cuenta con un magnífico representante en el prestigioso Campeonato Inglés de F-3, Jordi Gené. El joven piloto catalán (20 años), posee una trayectoria impecable desde que comenzó su andadura en el automovilismo: se proclamó Campeón de España de Karting en la categoría Nacional en el 86, en el 87 fue Campeón de España de Fórmula Fiat Uno, en el 88 lo fue de Fórmula Ford y en

el 89 fue cuarto absoluto en el Copa del Mundo de Fórmula Ford con más de 180 participantes. Afronta su segundo año en F-3 después de un año de aprendizaje, donde demostró sus magníficas cualidades y asombró a los directores de los equipos más importantes. Este año está integrado en el mejor equipo de la categoría, el West Surrey Racing, por el que han pasado pilotos de la talla de Senna, Palmer, Gugelmin y Hakkinen, y de la mano de Marlboro, su principal patrocinador está siguiendo todos los pasos para llegar con garantías a la ansiada Fórmula 1. Este año, demostrando el buen nivel en que se encuentra, está en cada carrera entre los primeros; hasta el momento, de las tres carreras disputadas, consiguió la segunda posición en Thruxton. En la última disputada en Donington, con un frío intenso y bajo la constante amenaza de nieve, después de sufrir problemas con la caja de



CASTA DE CAMPEON
Jordi Gené en su segundo año en la Fórmula 3 Inglesa, está integrado en el West Surrey Racing, el mejor equipo del certamen, con esto y con el buen nivel que está demostrando, es uno de los máximos favoritos a la victoria en cada carrera que participa.



cambios, cruzó la línea de meta en cuarta posición. En las tandas de entrenamientos logró la tercera posición de la parrilla de salida, detrás de Rickard Rydell y Rubens Barrichello. En la carrera arrancó muy bien, pero más tarde la segunda velocidad se negó a entrar y tuvo que pasar de primera a tercera, lo que propició que perdiera un puesto. Más adelante sin embargo, remontó y a pocas vueltas del inicio se colocó segundo tras Rydell, en ese momento, una vez más, se llevó una desagradable sorpresa, se le rompió la cuarta velocidad y comenzó a perder posiciones. Poco después debido a unos abandonos que se produjeron en la cabeza de carrera consiguió recuperar posiciones hasta auparse a la definitiva cuarta posición. Entre los abandonos más importantes hay que destacar el de Barrichello, que se salió cuando pugnaba con Rydell por la segunda posición. La carrera la ganó David Coulthard después de situarse en cabeza en el tercer giro.

Esta temporada no va a ser un camino de rosas para Jordi Gené, va a tener que enfrentarse en cada carrera a adversarios muy difíciles, entre los que hay que destacar a Rydell, integrado en el equipo Toms Toyota y Rubens Barrichello, compañero



EL NUMERO DE LOS MEJORES
Jordi Gené luce esta temporada en su monoplaça el número uno. Barrichello, compañero de equipo de Gené, es uno de sus rivales más peligrosos.

de equipo del propio Jordi Gené. De momento y tras esta tercera carrera disputada en Donington, se encuentra clasificado en la cuarta posición del Campeonato Inglés de F-3 con 9 puntos. Delante de él están Rydell, que se está configurando como el rival más peligroso, Coulthard y Barrichello, estos últimos con una corta diferencia de puntos sobre Gené.

El objetivo del piloto catalán es situarse entre los tres primeros a final de la temporada, algo que después de ver los resultados que está consiguiendo parece estar al alcance de la mano, y que, de lograrlo sería todo un éxito para el automovilismo español, que le catapultaría a la Fórmula 3000.

CLASIFICACIONES

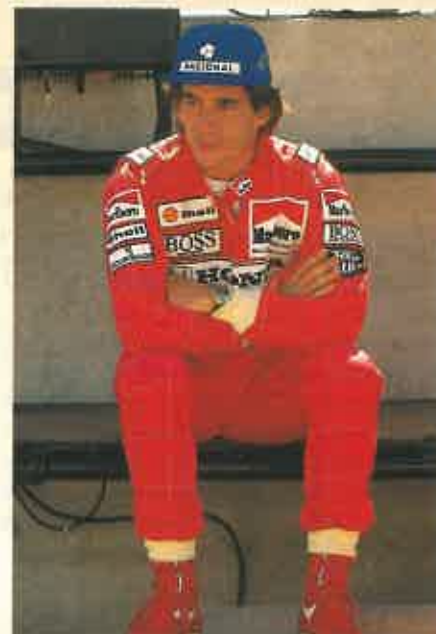
1º David Coulthard (Ralt RT 35), 35,25 91, 2º Rickard Rydell (Toms 031F), a 13,72, 3º Edvar Merhy Neto (Ralt RT 35), a 30,98, 4º Jordi Gené (Ralt RT 35), a 31,72, 5º Steve Robertson (Ralt RT 35), a 33,67, 6º Marcel Albers (Ralt RT 35), a 34,43, 7º Gili de Ferran (Reynard 913), a 35,62, 8º Mikke Van Hool (Reynard 913), a 38,59, 9º Pekka Herva (Reynard 893), a 58,62, 10º Robert Mears (Ralt RT 34), a 1,27, 11º Steven Brody (Ralt ZW 34), a 1,34, 93

CANTERA DE LUJO

EL SALTO A LA FAMA

PRÁCTICAMENTE la mayoría de los pilotos que participan en Fórmula 1, salvo raras excepciones, han pasado por la Fórmula 3. De aquí han salido pilotos de una valía demostrada, ese es el caso por ejemplo de Ayrton Senna, que ha conquistado en dos ocasiones el Mundial de Fórmula 1, y que en el 83 integrado en el equipo en el que milita Jordi Gené, el West Surrey Racing, se adjudicó el Campeonato de Fórmula 3 Inglés, con un dominio aplastante, adjudicándose 12 carreras y venciendo también en el G.P. de Macao. Otros pilotos de gran relevancia que han pasado por el equipo en el que está integrado nuestro único representante en esta especialidad son Jonathan Palmer, Mauricio Gugelmin, Bertrand Gachot y recientemente Mika Hakkinen, que tras imponerse la temporada pasada en el Campeonato Inglés de F-3, le fichó el equipo Lotus para pilotar unos de sus monoplaças de Fórmula 1, sin necesidad de verse obligado a pasar por la F-3000. Pero para ver la importancia de la Fórmula 3 en el automovilismo, basta echar un vistazo a años anteriores para comprobar que hombres como el legendario Jackie Stewart también comenzaron su carrera en esta categoría. Nelson Piquet, con

ESCUELA OBLIGADA
Ayrton Senna comenzó su magnífica andadura en la F-3 inglesa, donde dominó a placer en el 83.



tres mundiales a sus espaldas de la categoría reina, comenzó igualmente su carrera a los mandos de un monoplaça de F-3. Prácticamente todos los pilotos que actualmente completan la parrilla de Fórmula 1 han participado en distintos campeonatos de F-3.

España también ha tenido pilotos en esta especialidad, que más tarde, por una razón u otra, no pudieron finalizar su carrera en la Fórmula 1. De estos pilotos cabe destacar a Juan Carlos Abella, que consiguió unos magníficos resultados en el Campeonato Inglés. Alfonso Vinuesa que participó en el Campeonato Alemán, Luis Villamil, que lo hizo en el italiano y en el desaparecido europeo. También corrieron en esta especialidad Adrián Campos, que lo hizo en el alemán y europeo y Luis Pérez Sala que participó en el italiano. Estos dos pilotos si consiguieron llegar a la Fórmula 1, pero más tarde la fortuna no les acompañó y no pudieron seguir dentro de la categoría reina.

El piloto español que ahora pretende hacerse un hueco en la F-1 a través de la F-3 es Jordi Gené, que integrado en West Surrey Racing y con el importantísimo apoyo de Marlboro, tiene al alcance de la mano conseguir que España tenga un nuevo representante en la élite del automovilismo mundial. Esta temporada puede lograr un magnífico éxito entre los pilotos españoles que han tomado parte en esta especialidad, terminando entre los primeros pilotos de Inglaterra.

TECNOLOGÍA DE PRIMERA

HERMANOS PEQUEÑOS DE LA F-1

EN los monoplaças de Fórmula 3 se utiliza una tecnología muy avanzada, que en muchos casos tiene mucho que ver con los Fórmula 1. Por lo que respecta al chasis, las únicas limitaciones vienen dadas por una serie de medidas máximas, pero en su construcción se pueden utilizar incluso materiales compuestos (fibra de carbono) y las carrocerías están realizadas en túneles de viento con los últimos adelantos. En algunos casos, en el desarrollo de los chasis que toman parte en los distintos campeonatos de Fórmula 3, colaboran ingenieros de prestigio de la F-1.

Los motores para contener los elevados costos económicos que tienen que soportar los diferentes equipos, tienen que ser derivados de serie y comercializados en vehículos con una cilindrada máxima de 2 000 centímetros cúbicos. Aunque está autorizado el cambio de algunas piezas específicas, como es el caso de las bielas, que suelen ser de titanio o recubrimientos cerámicos, que soportan una mayor temperatura.

Por lo que respecta a las suspensiones y los apéndices aerodinámicos, los monoplaças disponen de un buen número de reglajes, siendo por tanto una perfecta escuela. En el Campeonato Inglés,

el más importante de todos, hay que destacar a dos equipos: el West Surrey Racing y el Toms Toyota. El primero de ellos, dirigido por Dick Bennetts, un antiguo mecánico de Ron Dennis, cuenta con lo último en tecnología, podríamos considerarle el equipo junior de McLaren, llevan incluso motores Honda y Ron Dennis es uno de sus asesores. El otro equipo, el Toms Toyota, también cuenta con apoyo de Japón, la marca ni-

pona, además de suministrarle los motores, aporta un importante apoyo económico. El chasis realizado con los más recientes avances tecnológicos se está mostrando muy competitivo, prueba de ello es que han irrumpido este año por primera vez en la F-3 y dominan provisionalmente el campeonato. Este equipo pretende ir cogiendo experiencia para más adelante construir un monoplaça de Fórmula 1.

TECNOLOGÍA PUNTA
El equipo Toms Toyota es uno de los máximos exponentes de tecnología en el Campeonato de F-3 Inglés. Realizado con tecnología de vanguardia y el importante apoyo de Toyota se está consolidando como el rival a batir.



EUROSERIES FORMULA RENAULT

DEBUT SIN SUERTE

El equipo español, Racing For Spain, debutó en las carreras organizadas por Renault, que reúnen a pilotos de diferentes países. En esta primera reunión celebrada en Donington, el equipo español con Pedro Martínez de la Rosa e Iván Arias, con monoplazas Van Diemen preparados por Minister Power, bajo la dirección de Graham Fuller, no tuvieron mucha fortuna. Todo comenzó a torcerse en los entrenamientos al tener que cambiar de marca de neumáticos y de



CAMBIO DE REGLAMENTO
El equipo español tuvo que trabajar a fondo en los reglajes de sus monoplazas. Poner neumáticos distintos a los que utilizan habitualmente y diferentes alturas de los monoplazas con respecto al suelo, les obligaron a ello.

reglajes, de esta forma en vez de Firestone, que es la marca de neumáticos que utilizan en Inglaterra, tuvieron que montar Michelin que son los obligatorios en las Euroseries. También la altura con respecto al suelo la tuvieron que bajar para adaptar los coches al reglamento francés. Con todo esto, los tiempos

conseguidos no fueron muy buenos. En la carrera la situación se presentó difícil, ya que poco antes comenzó a llover suavemente, lo que llevó a la lógica confusión sobre qué tipo de neumáticos montar. Se dio una salida, que se tuvo que repetir tras un accidente múltiple. En la nueva salida nuestros pilotos remontaron

BAJO EL AGUACERO
Iván Arias finalizó en el puesto once tras correr bajo una copiosa lluvia.



PARTICIPACION NUMEROSA
En las Euroseries Renault, en las que participan pilotos de distintos países, las parrillas de salida cuentan con un gran número de inscritos. La última de estas pruebas se disputará en el Circuito de Cataluña.

posiciones hasta que comenzó a llover y con sendas salidas de pista perdieron algunas posiciones, finalizando en el puesto once Iván Arias y en el catorce Martínez de la Rosa. Más tarde hubo reclamaciones a la dirección de carrera por estimar que tenía que haber parado la prueba en el momento en que comenzó a llover fuerte, ya que según los pilotos, la mayoría con neumáticos de seco en sus monoplazas, estimaron que algunas partes del circuito estaban muy peligrosas. ○



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.

GRAN PREMIO DE USA

CADALORA,
COMO
SIEMPRE

La aplastante victoria conseguida por Luca Cadalora en el Gran Premio de los Estados Unidos no hace sino corroborar su condición de absoluto dominador de la categoría del cuarto de litro.



El piloto de Módena, vencedor de los dos Grandes Premios disputados anteriormente, Japón y Australia, ha apabullado a sus rivales en la virada pista de Laguna Seca, y ello pese a que la carrera fue interrumpida en su mitad debido al accidente del piloto británico Kevin Mitchell. Para mayor demostración de poder no debemos olvidar que el piloto de Honda obtuvo la «pole-position» y además marcó la vuelta rápida en carrera, todo lo cual deja bien patentes sus cualidades de pilotaje y las excelencias de su Honda oficial preparada por Erv Kanemoto y cuidada por George Vukmanovich. En cuanto a Carlos Cardús, la cuarta plaza, superado por Zeelembreg y Reggiani, no es más que un triste consuelo

que el de Tiana parece tomarse con excesiva calma: «no me preocupa la ventaja de Cadalora, el año pasado estuve a treinta y siete puntos de Kocinski y el título se jugó en la última carrera».

Si no era extraño que Luca Cadalora consiguiese el mejor tiempo en los entrenamientos, más sorprendía la segunda posición de Loris Reggiani con la Aprilia que cada vez parece más cerca de las motos japonesas. Tras los dos pilotos italianos, otra sorpresa, puesto que Martin Wimmer situaba la Suzuki por delante de Zeelembreg y Cardús. El piloto español tuvo la inmensa suerte de salir indemne de un accidente, en el cual se fue por los suelos, tras entrarle muy tarde en una frenada al italiano Stefano Carachi, quien sí salió

mal parado, puesto que se rompió la muñeca.

En la carrera, el holandés Zeelembreg mostró sus intenciones de ir a por todas arrancando primero, pero no pudo impedir que Cadalora lo sobrepasase enseguida. Tras un nuevo intercambio de posiciones entre ambos, pronto Cadalora se hizo con el liderato mientras que el holandés se vio sobrepasado también por Cardús al tiempo que tras ellos venían Reggiani, Shimizu, Chili y Preining.

En el transcurso del primer giro aconteció un lance que pudo oscurecer el desarrollo del Gran Premio, puesto que Casoli fue bruscamente descabalgado por su Yamaha y fue arrollado por Bradl. Ambos cayeron, pero por fortuna sin consecuen-

ción le llevaba dos vueltas y así los pilotos eran detenidos con la bandera roja en la decimoctava. Ya que no se habían disputado dos terceras partes de la carrera ésta debía reanudarse para disputar las trece vueltas que quedaban hasta completar las treinta, pero la Dirección de carrera tomaba la decisión de contabilizar sólo las quince primeras, momento de la caída y no el giro anterior a la detención como

Reggiani y cuarto Cardús, quien declaraba: «en la primera manga he tenido problemas con los frenos, pero hemos podido cambiar la pinza de atrás para la otra. En la segunda, mis rivales se han adelantado al semáforo y me han sorprendido. Eso me ha hecho correr desmoralizado». Pese a ello el de Tiana sigue segundo en la tabla del Mundial.

El resto de nuestros representantes en



INTRATABLES

Los actuales líderes de las dos categorías disputadas en este G.P. demostraron que van a por todas. Cadalora en una accidentada carrera se impuso con autoridad y valentía. En 500, Rainey demostraba su buena forma actual.

cias mayores que el abandono para el italiano, mientras que el germano se vio obligado a efectuar una furiosa remontada. Entretanto, la carrera seguía el mismo derrotero anterior y Luca Cadalora se iba escapando de sus seguidores batiendo una vez tras otra el récord de la vuelta, a la par que Zeelembreg lograba una pequeña ventaja sobre Cardús que además tenía a Reggiani en sus talones.

Todo se precipitaría en la decimoquinta vuelta, cuando el británico Mitchell caía y su moto quedaba en medio de la pista. Los controles precisaban el tiempo de dos giros para despejar el circuito, pero una vez hecho esto el Director de Carrera decidió detener la prueba aduciendo que había gasolina en el asfalto. Tomar esta de-

prescribe el reglamento y que hubiese sido la decimoséptima.

Así pues, se dio una nueva salida para una segunda manga a quince giros en la que de nuevo Zeelembreg intentó aguarle la fiesta a Cadalora, pero éste cambió de táctica en esta ocasión. En lugar de escaparse como en la anterior ahora prefirió aplicarle al holandés el mismo tratamiento al que sometió a Bradl en Australia, es decir, el «acoso y derribo». En efecto, el italiano se limitó a seguir la estela de Zeelembreg y en el último giro, con una apurada de frenada magistral dejó clavado a su rival y así entró vencedor en la meta, cuando la segunda plaza le bastaba puesto que la diferencia conseguida en la primera ya le aseguraba el triunfo. Tercero sería

esta cilindrada tampoco se lucía, puesto que Crivillé, que había tenido serios problemas intestinales días antes de la carrera, era noveno pese a haber logrado rodar quinto tras la segunda salida. El mallorquín Jaime Mariano terminaba en la vigésima plaza y Alberto Puig, decimoctavo en la primera, abandonaba en el giro inicial de la segunda ya que un manguito del radiador se soltaba, con lo que perdió toda el agua y a la postre el motor se rompió.

A punto estuvo de dar la campanada John Kocinski en el medio litro puesto que tras las dos primeras tandas cronometradas tenía el mejor tiempo. Sólo en la tercera y última Wayne Rainey lograba superarle por casi una décima de segundo. El tercer crono lo marcaba Schwantz

CAMPEONATO DE EUROPA

GLORIA EN CALAFAT

La tercera prueba del Campeonato de Europa, el Gran Premio de Andorra, tuvo lugar en el circuito tarraconense de Calafat. Fue una jornada de gloria para nuestros pilotos que lideran sólidamente dos de las tres categorías en liza.

Esta era la tercera ocasión en la que los pilotos de Supersport entraban en liza y por segunda vez tras Donington y Mondello Park el madrileño Luis D'Antín se alza con el triunfo lo que unido a su cuarta plaza conseguida en tierras británicas le convierte en sólido líder. El primero en mandar la carrera fue Marc Grau, pero D'Antín que había arrancado peor fue dándole caza hasta que lo sobrepasó poco antes de cumplirse la mitad de la distancia. El podio sería totalmente nacional puesto que junto a los dos citados, Vázquez se encaramó a la tercera plaza, mientras que Rodríguez era cuarto.

En Superbikes la victoria se nos escapó puesto que el líder de la categoría, Davide Tardozzi consiguió una nueva primera plaza, pero nuestros representantes también se lucieron puesto que Arenas y Saura le acompañaron en el podio. Arenas mandó la prueba hasta media carre-

A POR TODAS
Loris Reggiani consiguió un lugar en el podio a costa de la mala salida de Cardús en la segunda parte de la carrera.



IMPLACABLE
Kocinski volvió a impresionar con su pilotaje pero una caída cuando iba en segunda posición le impidió terminar su hazaña. Garriga consiguió un octavo puesto a pesar de su pie lesionado.



ra, momento en el que fue alcanzado por Tardozzi, quien ya había vencido también en Donington.

Era la segunda ocasión en la que los pilotos del octavo de litro se medían y de nuevo los hombres del equipo de la Federación Española fueron protagonistas destacados. En efecto, si el primer líder fue el italiano Fiorillo, pronto el mallorquín Antonio Sánchez dio cuenta de él y se dirigió en pos de la victoria. La última vuelta fue de infarto, puesto que por un lado «Charly» Giró alcanzó a Sánchez y estuvo a punto de imponerse, mientras que «Chama» Rosés logró adelantar en el último momento a Fiorillo con lo que así se pudo disfrutar de un podio totalmente español.

quien para su Gran Premio nacional cambió el decorado de su casco empleando un colorido semejante al camuflaje militar y aderezado con la bandera de las barras y estrellas. Cuarto Doohan, mientras que quinto era Lawson que cada vez hace correr más a la Cagiva y buena prueba de ello es que Barros estaba séptimo por detrás de Gardner. Dolorido en su pie derecho, por causa de su rotura de astrágalo de Australia lo que le obligaba a emplear una bota dos números mayor de lo habitual, Juan Garriga era noveno, mientras que Sito Pons era duodécimo.

Fiel a su costumbre, Wayne Rainey no se dejó sorprender en la salida y arrancó como un cohete empleándose a fondo en los primeros giros para construirse una ventaja al ritmo de un segundo por vuelta sobre sus rivales. Su inmediato perseguidor no era otro que su compañero de equipo John Kocinski de quien ya no mentaremos más su fulgurante adaptación a la categoría. «Little John», sin embargo, pagó un tanto cara su osadía y así, en el sexto giro se fue por los suelos con el único inconveniente de abandonar en una carrera en la que había declarado: «pensaba sa-



LA ALTERNATIVA
El joven piloto australiano Michael Doohan se perfila como el máximo aspirante al título de Rainey. Sólo sus malas salidas le han impedido luchar por el primer puesto en los dos últimos G.P.

lir a por todas, para conseguir un gran resultado». Con ello la segunda plaza era para Schwantz, a quien seguían Lawson, Gardner y Doohan. El australiano había arrancado mal, también fiel a su costumbre, y tenía que remontar. Ello fue hecho sin pausa y así se encaramó hasta el segundo lugar a finales del primer tercio de la prueba. Ya no habría emoción en la cabeza de carrera, pero sí por la cuarta plaza. Esta se la disputaban nada menos que los «veteranos» Lawson y Gardner y los «advenedizos» Ruggia y Barros. Tras diversas alternativas, sería finalmente el gallo quien se apoderaría de ella por delante de las dos Cagiva, de entre las cuales sólo en los últimos giros Lawson pudo sobrepasar a su joven discípulo brasileño. Con esta su segunda victoria consecutiva y decimotercera -lagarto, lagarto- en su historial, Rainey se afianza como líder de la tabla, pero tras él la amenaza se llama Doohan, sin que por ello sus demás riva-

les estén apeados en la carrera al título, aunque eso sí, parecen menos fuertes y seguros que el pupilo de Kenny Roberts.

Los españoles volvieron a pasar sin mucha gloria. Sito Pons abandonó por rotura del piñón de salida del cigüeñal cuando era octavo en la decimoprimera vuelta, mientras que Garriga, pese a sus dolores finalizó en esa misma plaza: «pese a todo estoy contento, lo he intentado y he rodado muy constante toda la carrera a pesar del dolor en el pie. No he podido hacer más» concluía resignado.

Tras este Gran Premio yanqui, el Mundial va a venir a Europa, y comenzará por Jerez. Muchos, entre ellos los españoles, piensan que ello deberá suponer un giro a su favor. Mucho nos tememos que difícil será que les paren los pies a Cadalora y a Rainey. De todos modos atentos a la jugada.

José Luis Aznar
Fotos: M.Guidetti

CLASIFICACIONES

250
1 L.Cadalora (Honda) 45'7"590, 2 W. Zelemborg (Honda) a 6"074, 3 L.Reggiani (Aprilia) a 15"044, 4 C.Cardús (Honda) a 19"352, 5 M.Shimizu (Honda) a 25"933

500
1 W.Rainey (Yamaha) 51'19"361, 2 M.Doohan (Honda) a 6"974, 3 K.Schwantz (Suzuki) a 16"603, 4 J.Ph.Ruggia (Yamaha) a 19"931, 5 E.Lawson (Cagiva) a 21"851

ASI VA EL MUNDIAL

250
1 Cadalora, 60 puntos, 2 Cardús y Zelemborg, 45, 4 Bradl, 34, 5 Reggiani, 33

500
1 Rainey, 55 puntos, 2 Doohan, 51, 3 Schwantz, 46, 4 Gardner, 33, 5 Lawson, 31

vulcopneu plus

VULCOPNEU - PLUS. La PRIMERA cadena Europea del neumático y **E-DIS** su centro de distribución de productos, les espera en el **SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL**, en su **STAND Nº14 DE LA AVDA. MARIA CRISTINA.**

Europne.S.A. Avda. Barcelona, 66 - Telf: (93) 8 92 01 47 - Fax (93) 8 92 02 00. 08720 Vilafranca del Penedés.



RALLYE COSTA ESMERALDA

KANKKUNEN
ELECTRONICO

Después de su victoria en el Safari y casi sin tiempo para acudir a su querida Laukaa, Juha Kankkunen volvía de nuevo a la isla de Cerdeña para participar en el rallye Costa Esmeralda-Trofeo Martini donde ya lo hiciera y obtuviera la victoria en 1987.

Enviado Especial
Esteban Delgado

CON apenas cuatro días para reconocer el terreno, jugar un torneo de golf y probar el nuevo sistema de gestión de la transmisión junto a Didier Auriol, venido de la cercana Córcega, Juha Kankkunen se tomaba las cosas con relativa calma dejando que los pilotos italianos luchasen por el liderato. Entre ellos surgía la sorpresa y Piero Liatti dominaba



UN PASO ADELANTE
El nuevo sistema de gestión de la transmisión incluye la sustitución del diferencial central Ferguson por un embrague hidráulico multidisco con sensores en cada rueda.

con cierta facilidad a pesar de los esfuerzos de Dario Cerrato y Fabrizio Tabaton. Haciendo un buen uso de sus neumáticos Dunlop, Liatti lograba en la primera etapa una ventaja de 48 segundos sobre el piloto del Jolly Club, veintiséis de los cuales cuando Cerrato se quedaba con el cambio bloqueado en tercera en el último tramo; 53 segundos sobre Kankkunen y 1 minuto

25 segundos sobre Piergiorgio Deila con su Lancia del equipo Astra, dotado también con el nuevo sistema electrónico de transmisión. Fuera de carrera ya estaba por entonces Gianfranco Cúnico, vencedor de la primera prueba del campeonato italiano, después de una violenta salida de carretera en la que dejaba seriamente dañado su Ford Sierra Cosworth 4x4.



LIDER EUROPEO
Después de sorprender a todos en la primera etapa, Piero Liatti es el nuevo líder del campeonato de Europa. Cerrato intentó conseguir su cuarta victoria en Cerdeña hasta el último momento.

Sin embargo, una vez acabados sus ocho juegos de neumáticos y con un Kankkunen dispuesto a todo, la ventaja del piloto del Alessandrini Racing Technology (ART) se difuminaba por momentos y desaparecía cuando penalizaba 30 segundos después de tener que sustituir la caja de cambios de su Lancia. Para rematarlo, el piloto de Biella pinchaba dos neumáticos (Pirelli), de un mismo lado, tres tramos más tarde y concedía otros 25 segundos en una lucha centrada ya entre Cerrato y Kankkunen después de la salida de carretera de Fabrizio Tabaton.

Con una diferencia entre italiano y finlandés de sólo nueve segundos ya que «Kankkunelli» prefería partir en segunda posición en la última etapa, todo iba a jugarse en las dos pasadas por un tramo de casi 47 kilómetros, de los más largos que recordemos. En la primera de ellas Cerrato era ocho segundos más rápido que el piloto del equipo Martini-Lancia, pero en la segunda, jugándose el todo por el todo, Juha Kankkunen rebajaba su anterior cro-

no en nada menos que treinta y ocho segundos, mientras que el piloto del Jolly «sólo» lo hacía en nueve, pasando el finlandés a liderar el rallye Costa Esmeralda por 16 segundos que su rival intentó reducir desesperadamente en dos tramos hasta los 7 segundos finales.

CLASIFICACIONES

1º Kankkunen-Piironen (Martini-Lancia Delta Integrale 16V), 4 horas, 36 minutos, 03 segundos, 2º Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale 16V), a 7s, 3º Liatti-Tedeschini (Lancia Delta Integrale 16V), a 58s, 4º Deila-Scalvini (Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 48s, 5º Pianezzola-Baggio (Lancia Delta Integrale 16V), a 12m 03s, 6º Harrach-Feltz (Lancia Delta Integrale 16V), a 28m 41, 8º Ercolani-Larcher (Lancia Delta Integrale 16V, grupo N), a 39m 43s

CAMPEONATO DE EUROPA

1º Piero Liatti, 690 puntos, 2º Fabrizio Tabaton, 600, 3º Juha Kankkunen, 400, 4º Bernard Beguin, 315, 5º Dario Cerrato, 300

BRAUN FIRMA
EL CONTRATO DE
SPONSORIZACION
POR 2 AÑOS DEL
EQUIPO DE
FORMULA 1
BRAUN TYRRELL
HONDA

El equipo Tyrrel de Fórmula 1 será sponsorizado por BRAUN AG, fabricante alemán de afeitadoras eléctricas de alta calidad y otros pequeños aparatos eléctricos.

El presidente de Braun, Jacques Lagarde, afirmó que «el acuerdo de sponsorización es el resultado de una intensa investigación llevada a cabo por Braun en cuanto a necesidades específicas de marketing, la cual llevó a la Compañía a la Fór-



mula 1 y a Tyrrell Racing Organization. Las negociaciones para ultimar el contrato han durado 6 meses.»

Añadió que «éste es el debut de Braun en la sponsorización internacional y estamos muy contentos de estar directamente asociados con un deporte sin fronteras que se identifica con la excelencia de Tyrrell y Honda para favorecer los intereses del equipo y estamos seguros de que el coche será competitivo en el presente campeonato.» Braun ya tuvo una breve experiencia en España, patrocinando un equipo de motociclismo.

El director gerente de Tyrrell, Bob Tyrrell, dijo que «en Braun tenemos un verdadero sponsor de gran categoría. Sus principios de innovación y tecnología junto con su ambición y entusiasmo se complementan perfectamente con nuestros propios objetivos.»

● **HISPANO 20** será el principal patrocinador de la **Subida a El Fito**, que se disputará los días **3, 4 y 5 de mayo**.

● UN año más el **Circuito del Jarama** será el escenario de la última prueba del **Campeonato de Europa de Camiones**, que organizada de nuevo por **R.P.M. Team Barcelona**, se disputará el día **6 de octubre**. Sobre este certamen hay que señalar que **Pegaso** se ha retirado y que **Manuel Santos** pilotará un sensacional **Phoenix/M.A.N.** de Clase 2 patrocinado por **Cepsa**.



COPA DE ESPAÑA DE RAIDS

EL AUDI DE AMARILLO

CAMEL es el principal patrocinador del equipo Audi de Raids, que un año más participará en la Copa de España de la especialidad con el potente y espectacular Audi Coupé con José María Serviá y Enric Oller a sus mandos. Siguiendo con esta especialidad y dentro del grupo Seat-Audi-Volkswagen, están trabajando en un proyecto de Seat Toledo, impulsado por un motor V-8 y con un chasis tubular para participar en los grandes raids africanos y en el París-Moscú-Pekín, que tanto interés está despertando.

MUNDIAL DE RALLYES

DE HOYO EN HOYO

PIERO Sodano, excopiloto de Sandro Munari, es el organizador del campeonato de golf: «18 Buche in torno al Mondo». EL primer round tuvo lugar en el



Rallye Costa Esmeralda y continuará en el Acrópolis, Finlandia, Australia y San Remo. El vencedor entre los hombres de rallyes, fue Cesare Fiorio, con 26 puntos, seguido de Juha Kankkunen con 23 y Didier Auriol con 21, a continuación se clasificó su copiloto, Bernard Ocelli quien tuvo el «honor» de cerrar la clasificación con sólo 9 puntos.



CIRCUITO DE CATALUÑA

OBRAS A TODO GAS

LAS obras del Circuito de Cataluña siguen acelerando su ritmo. Ahora ya les está tocando el turno a las edificaciones y el paddock, en concreto ya está asfaltada parte de la zona del parque de corredores y en la pista, sólo a falta de la última y definitiva capa asfáltica, ya se están ultimando las diferentes barreras de protección. En cuanto a las edificaciones, que se llevan adelante empleando métodos prefabricados, se están levantando los cuarenta boxes, la torre de control, y diferentes dependencias como salas de prensa, de con-

ferencias, servicios, etc... Los boxes tienen unas dimensiones de seis por dieciocho metros y la sala de prensa con una superficie de 900 metros cuadrados, mientras que la torre de dirección de carrera es de cuatro plantas.

NISSAN

PLANES DEPORTIVOS

EL Team Repsol Nissan, que ha animado el panorama de raids en España, ha anunciado que en el 91, de forma oficial tan sólo tomarán parte en la Baja Aragón y en el Raid París-Moscú-Pekín, participarán en ambas pruebas con tres coches. Los equipos seguirán siendo los mismos que se formaron en el año 90, es decir: Prieto-Juvanteny, Porcar-Touriñán y Babler-Ortiz. También se integran en el Team Jordi Torra, que ocupará el puesto de Prieto en el París-Moscú-Pekín, además este piloto integrado en el Team Panasonic disputará toda la Copa de España de Raids con un Patrol Proto asistido directamente desde fábrica. Por otro lado y con la desaparición de la Copa Nissan 4x4, la marca tiene previstas unas ayudas a los pilotos que decidan correr este año con sus vehículos.

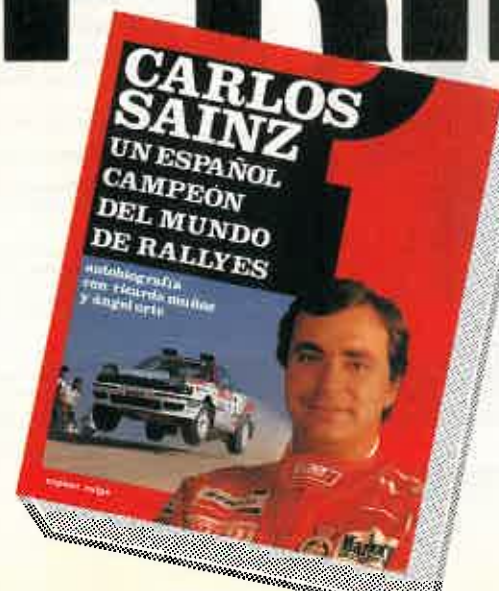


PILOTOS PREMIADOS

EMILIO Alzamora y Juan José Márquez, vencedores respectivamente en las categorías de 75 y 125 centímetros cúbicos del Campeonato de España de Velocidad Junior del pasado año, recibieron su

trofeo: unas flamantes Honda 125 Gran Premio ofrecidas por el patrocinador del certamen, Motul, con las cuales tomarán parte en los campeonatos de España y Europa de la especialidad. Ambos pilotos han demostrado ya en el presente año sus posibilidades, confirmando la necesidad de estos incentivos.

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) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 450 11 50

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24



ORGULLO ESPAÑOL

DEL 4 al 12 de mayo, los aficionados al motor tienen una cita obligada en Barcelona con el Salón Internacional del Automóvil. En esta edición, contará con la presencia de más de 700 expositores procedentes de 32 países que aprovecharán la ocasión para dar a conocer sus últimas novedades.

Horario: de 10:00 a 20:00
Dirección: Avd. Reina M^a Cristina, s/n, 08004 Barcelona.
Precio: 750 pesetas (1.000 pesetas días festivos)

OLEOS DEL MOTOR

JUAN Manuel Fangio, Niki Lauda, Alain Prost, Nelson Piquet, Nigel Mansell, Jackie Stewart, Phill Hill, Olivier Gendebien, son algunos de los personajes que el artista Alain Fearnley ha immortalizado en sus obras. El óleo es su principal medio de expresión. Con él ha dado vida a los momentos más espectaculares de la historia de la competición, y que estarán a disposición del público el próximo mes de mayo, coincidiendo con el Gran Premio de Mónaco, en una exhibición monográfica.

Fechas de la exposición: del 7 al 13 de mayo
Dirección: Hotel de París, Montecarlo

MOTOR A TOPE

ESTE fin de semana viene repleto de pruebas puntuables para campeonatos mundiales. Fórmula 1 en San Marino, Rallye Tour de Corse, Superbikes en el Jarama, Trial en Irlanda, Cross de 500 c.c. en Finlandia, de 250 c.c. en Checoslovaquia y de 125 c.c. en Francia, donde también se disputará el Mundial de Enduro. Con ámbito nacional tendremos: Campeonato de España de Velocidad en Calafat, con las pruebas de Citroën AX, Fórmula Fiat y Fórmula Ford, Copa de Rallyes en Palafuguell, Gerona, y los Montes de Cuenca, para automóviles y motocicletas.

LA HORA DE TVE

EL sábado 27 en TVE-2, a las 16:30, veremos los entrenamientos del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 desde San Marino, mientras que la carrera será retransmitida en di-

recto el domingo por la misma cadena a las 14:00. También el domingo, pero a las 16:30, veremos en diferido desde el circuito del Jarama el Mundial de Superbikes.



PREMIO DE PINTURA

LA Asociación Cultural del Transporte (ATC) ha convocado el Primer Concurso Nacional Scania de Pintura para pintores y estudiantes de Bellas Artes. El ganador tendrá un premio de 1.000.000 de pesetas y hay un accésit de 250.000 pesetas.

Más información: P^o de la Castellana, 120, 4^o Izquierda. 28046 Madrid.

EXPOSITION SUR L'ART AUTOMOBILE
PEINTURES ORIGINALES A L'huile ET LES SONGRAPHES SIGNERS PAR:
J.M. FANGIO, ALAIN PROST, NELSON PIQUET, NIKI LAUDA, NIGEL MANSSELL
ET PLUSIEURS AUTRES

**HOTEL DE PARIS
SALON BEAUMARCHAIS
MONTE-CARLO**

7 - 13 MAI 1991



LE PEINTRE ANGLAIS
ALAN FEARNLEY
MAY 7 MAI 1991 A 19H00 HEURES - MONTENAPOLI A 19H00 HEURES
JULIEN 7 MAI 1991 A 19H00 HEURES - VENEDIGI 11 MAI 1991 A 19H00 HEURES
SAMEDI 11 MAI 1991 A 19H00 HEURES - LONDRE 13 MAI 1991 A 19H00 HEURES
LUNDI 13 MAI 1991 A 19H00 HEURES

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 Picione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Asa (Diseño) y André Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. **Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Mantués (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).**

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automerca:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaisa. **Rué. Automerca:** Lotes Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andaluca:** 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. Vizuet y Manuel Martín.

Autoedición: José M^a Gómez-Morán (Jefe) y Yolanda Corrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Nobles, 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: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 6^a Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcala de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 827 13 38, 827 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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



el que tú elijas.

Al comprar tu nuevo coche, pide el color, la potencia, la tecnología y todos los pequeños detalles que agradecerán los tuyos. Y a la hora de pagar, pregunta antes por todas nuestras posibilidades de financiación para automóviles. Tendrás el que tú elijas.

INFORMATE EN TU CONCESIONARIO O EN CUALQUIERA DE NUESTRAS OFICINAS HISPAMER. ☎ 900 100 007

Hispamer CORPORACION FINANCIERA

FINANCIACION • LEASING • FACTORING • CORREDURIA DE SEGUROS • LEASING CON MANTENIMIENTO • GESTION DE TARJETAS PRIVATIVAS • FINANCIACION INMOBILIARIA • PAGARES Y OTROS ACTIVOS FINANCIEROS

FINANCIACION DE CONSUMO, AUTOMOCION E INDUSTRIAL • FINANCIACION INMOBILIARIA • GESTIOS DE TARJETAS PRIVATIVAS • FINANCIACION DE MARCA

Los mejores coches, vehículos industriales y motos del mundo

Salón Internacional
del Automóvil
Vehículo Industrial y Motocicleta
Barcelona, 4-12 Mayo 1991



El máximo exponente

IBERIA
LINEAS AEREAS DE ESPAÑA

EXCLUSIVA SEAT TOLEDO



8.000 KMS. DE PRUEBA

Motor 16
SEMANAL
GRUPO

27 de abril de 1991

Núm.392 • 325 ptas.

NUEVOS

**R-19
CABRIO**



EL MAS PEQUEÑO

**FIAT
500**



CITROËN ZX FRENTE A R-19

