

GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guía

SEMANAL

EL COCHE EN PRIMAVERA

LA IMPORTANCIA DEL ALZOR

Motor 16
GRUPO

18 de mayo de 1991

Núm. 395 • 350 ptas.

BARCELONA

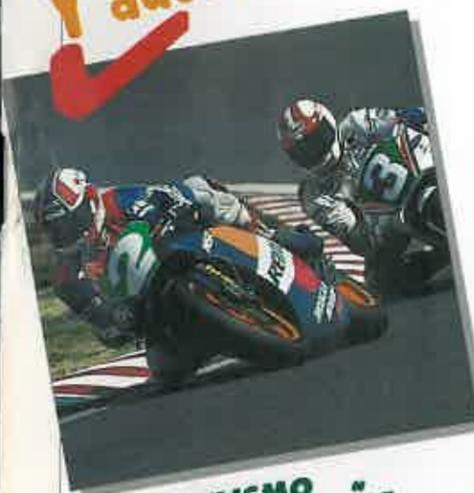
50 Páginas

EXTRA



LO MEJOR DEL SALON

Y además... TRES GRANDES TEMAS



**MOTOCICLISMO
G.P. DE ESPAÑA**



**PRUEBA
RENAULT ESPACE V6**



**FORMULA 1
G.P. DE MONACO**

IMPRESCINDIBLE



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



P.V.P. 233.000
PRECIO SIN MATRICULAR



MOTUL con HONDA

SUMARIO

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 LOS HOMBRES
El presidente de Volkswagen, desvela las actuales directrices industriales de la marca, centradas en la seguridad y la economía.
- 18 A FONDO
La renovación ha llegado a la gama Espace de Renault, un vehículo que en su momento rompió moldes y que ahora ha sido bastante mejorado.
- 30 ECONOMIA
Un tema de urgente solución para el Gobierno español será la liberalización del mercado petrolero. La Comunidad Europea ya ha dictado un plazo: final del 91.
- 36 SALÓN DE BARCELONA
Un amplio reportaje sobre el más importante certamen de este tipo de cuantos se celebran en España. El Salón del optimismo, después de la grave crisis del sector, con novedades en todos los segmentos: pequeños, berlinas, cabrios, deportivos, todo terreno, berlinas de lujo y los llamados coches de Salón, vehículos creados para destacar en los más importantes certámenes mundiales en los que las marcas se vuelcan introduciendo sofisticaciones técnicas y estéticas que posteriormente pueden ser adoptadas por vehículos de serie. Además todo lo relacionado con el mundo del automóvil, neumáticos, equipos de autosonido y una sección especial de motos.
- 106 CUENTENOS SU CASO
- 120 FUERA DE SERIE
Mille Miglia.
- 124 DEPORTE
Fórmula 1: Gran Premio de Mónaco (Montecarlo).
- 130 Motociclismo: Gran Premio de España (Jerez).

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 725 escudos.



EDITORIAL

IVA: UN JARRO DE AGUA FRIA

El anuncio efectuado por el ministro de Economía, Carlos Solchaga, de que la armonización fiscal comunitaria, que supondrá la desaparición del tipo alto del IVA y la subida del medio (del 12 actual al 14-16 por ciento), será compensada para el automóvil con la imposición de una tasa de matriculación de un 8 a un 12 por ciento, ha sido un auténtico jarro de agua.

Se sabía, porque es obvio, que el Mercado Unico iba a suponer la erradicación de un tipo de impuestos de auténtico lujo para los modelos más vendidos. Consumidores y fabricantes esperaban 1993 en la confianza de ver reducidos los precios en un 15 por ciento. Solchaga nos ha devuelto a la cruda realidad: el Estado no quiere prescindir de los succulentos ingresos que obtiene del automóvil.

La noticia, además, genera expectativas que pueden contribuir a retrasar decisiones de compra por parte de los consumidores,



justo todo lo contrario de lo que actualmente precisa el sector, desde donde se acusa al Gobierno de falta de sensibilidad y de enraecer aún más el mercado.

La verdad es que el sector tiene muy mala suerte con los administradores fiscales que le ha tocado en suerte. Si esta propuesta sigue adelante, se mantendrá la actual discriminación de los consumidores españoles respecto a los europeos. Y si en Europa se está haciendo un loable esfuerzo por armonizar los distintos sistemas fiscales, no se entiende la adopción de acciones paralelas de este tipo. Mas valdría copiar el sistema francés de reducción progresiva del IVA, que además se realiza de manera sorpresiva para evitar distorsiones, y abordar de una vez por todas, y con seriedad, la adecuación de la fiscalidad a un sector en serias dificultades y a un parque que seguirá siendo uno de los más viejos de Europa. ○

DEPORTE



F1: G.P. MONACO

Ayrton Senna volvió a imponer su ley sin hacer ningún tipo de concesiones, tan sólo Nigel Mansell y el joven piloto de Ferrari, Jean Alesi, consiguieron terminar en la misma vuelta. (Pag. 124)

DEPORTE



G.P. ESPAÑA DE MOTOCICLISMO

La tradicional cita anual del motociclismo en España, reunió en el circuito de Jerez a cerca de 200.000 aficionados. Decepción en 125 donde la Derbi de Gianola se rompió a falta de una vuelta. La alegría vino con la gran carrera de Garriga que consiguió la cuarta posición. (Pag. 53)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS QUE MAS QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS

Subaru Impreza	125
Subaru Impreza	132
Subaru Impreza	278
Subaru Impreza	290
Subaru Impreza	303

LOS MAS CAROS

Subaru Impreza	40.000.000
Subaru Impreza	34.820.000
Subaru Impreza	27.020.000
Subaru Impreza	26.000.000
Subaru Impreza	22.000.000

Motor 16

PAGINAS 650 A 668

FUERA DE SERIE



MILLE MIGLIA

Miles de aficionados siguen esta prueba mítica una de las más clásicas de todos los tiempos. (Pag. 120)

SEAT TOLEDO PARA UN MUNDO EXIGENTE.



TOLEDO

La ambición de SEAT por superarse, por responder a las exigencias del conductor actual, hoy ha hecho posible el SEAT TOLEDO.

Un automóvil pensado para disfrutar de la más alta ingeniería y el diseño más vanguardista.

PARA QUIEN BUSCA LA POTENCIA SIN RENUNCIAR AL ESTILO.

Con un excepcional coeficiente aerodinámico y una amplia gama de motorizaciones. Diez diferentes donde elegir: ocho de gasolina, diesel y turbodiesel. Con potencias que llegan hasta los 136 CV. Que en el GT 16 válvulas le permite superar desahogadamente los 200 Km/h.

PARA QUIEN EXIGE LOS MAS ALTOS NIVELES DE SEGURIDAD.

Con la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: ABS Mark IV, de serie en sus motorizaciones 2.0 y 1.8/16 v. Y dirección asistida, también de serie a partir de sus motores 1.8. Con suspensión de ruedas independientes y habitáculo con cinco anillos de seguridad.

PARA QUIEN QUIERE DISFRUTAR DEL MAXIMO CONFORT.

Del más refinado y exclusivo equipamiento. Con cuatro niveles de acabado: CL, GL, GLX y GT. Con elevalunas eléctrico, cierre centralizado, aire acondicionado y ordenador de a bordo, según versiones. Además de un maletero con la mayor capacidad (550 l.) en su categoría.

PARA QUIEN EL RESPETO AL MEDIO AMBIENTE ES TAN IMPORTANTE COMO LAS PRESTACIONES.

Nacido con vocación ecológica, el SEAT TOLEDO cumple estrictamente con todas las normas anticontaminantes de la CEE.

Así es el SEAT TOLEDO. Un automóvil exigente consigo mismo. Comprometido con la calidad, la tecnología y el diseño. Una ambición en marcha donde

las exigencias del conductor se alcanzan como auténticas protagonistas.

GAMA SEAT TOLEDO. DESDE 1.639.000 PTAS.
PRECIO FINAL RECOMENDADO POR EL FABRICANTE. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS).

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO GT 16 V.: MOTOR A INYECCION. ABS MARK IV. DIRECCION ASISTIDA. ELEVALUNAS ELECTRICAS EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADO. ORDENADOR DE A BORDO (MFA). SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA. FAROS ANTINEBLA. LLANTAS DE ALEACION 6J x 14". NEUMATICOS 185/60 R 14.


SEAT, Patrocinador
y Coche Oficial
Barcelona '92

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

● LAS ventas de coches en el mercado italiano han descendido en abril un 3,55 por ciento. A pesar de esto, continúa como uno de los mercados más fuertes. Los italianos han comprado durante el mes de abril 212.424 coches, haciendo un total de 903.579 vehículos vendidos en los cuatro primeros meses de este año. En cuanto a la venta de coches importados, están también registrando récords, con un total de 111.652 unidades vendidas en el mes de abril. El total en los cuatro primeros meses ha sido de 472.696 unidades

● VEINTE de los mejores trabajos de Pininfarina estarán en la exhibición «Eyes on the Classics» que tendrá lugar el próximo 30 de junio en Michigan, Estados Unidos. En ella se podrán ver entre otros el Ferrari Mythos y el GM Chronos, que será embarcado desde Turín, así como otros muchos ejemplares propiedad de entusiastas americanos, especialmente el primer Ferrari que «vistió» Pininfarina, el 212 Inter Cabrio.

● EL diseñador francés Marc Deschamps, que estuvo trabajando en Bertone durante muchos años, está montando un nuevo centro de Estudio de Diseño en Coggiola, Turín, en el que dará trabajo a cerca de 400 personas.

● ALFA Romeo ha introducido en el mercado italiano una nueva versión de la serie 75. El nuevo modelo recibe el nombre de 75 Indy y se distingue por una muy atrevida decoración a base de pequeños faldones y por el brillante motor de 1,8 litros de cilindrada e inyección electrónica Bosch Motronic que rinde una potencia de 122 caballos.

FERRARI BY ZAGATO

SOLO PARA SUS OJOS

UN anónimo propietario de un Ferrari 348 TB, que vive al norte de Milán, ha encargado al carroceros Zagato, la personalización de su coche, dando lugar a una corta serie de este coche, bautizado sencillamente «Zagato Evoluzione», con el que el estilo personalísimo del 348, creado por Pininfarina ha sido radicalmente cambiado. De las elegantes e incluso discretas líneas, se ha pasado a presentar una innegable agresividad, caracterizada por la doble burbuja en el techo, tan característica de Zagato y en el color amarillo intenso, que



ayuda a personalizar esta versión. Zagato ha construido 21 kits. El primero, para el desconocido cliente y los otros 20 para otros usuarios del 348 que deseen esta «Evoluzione».

Zagato no sólo ha modificado el exterior, con nuevo morro y alerón con accionamiento eléctrico, sino que ha introducido cambios en el interior del habitáculo, con un nuevo volante Momo y asientos nuevos que ofrecen un confort suplementario.

VERDE Y ROJO



● El Club de Periodistas Gallegos en Madrid (y en esta casa hay representantes excepcionalmente cualificados) ha nombrado Gallego del Año a Luis Moya, copiloto de Carlos Sainz. La importancia del galardón se pone de manifiesto si pensamos que sucede a Camilo J. Cela. ¡Enhorabuena, Luis!

● La retransmisión de la última carrera del Campeonato de España de Velocidad, desde el Jarama, fue un espectáculo verdaderamente bochornoso. Tras no ser capaces de seguir más que al coche de cabeza, los mismos comentaristas tuvieron

que rogar al realizador que prestase alguna atención a la emocionante lucha por las plazas intermedias.

● Dos destacados periodistas acaban de ser galardonados con toda justicia: Enrique Hernández con el Premio Lacalle y Antonio Herrero con el Lois. Pero lo más honroso para ellos y para la profesión es que el importe de ambos premios ha sido donado a diferentes instituciones. Herrero a una entidad benéfica y Hernández, a un fondo de becas para la formación de futuros periodistas del motor. Gestos así hacen pensar que esta profesión vale la pena.

PININFARINA PREMIADO



Sergio Pininfarina junto a su última realización, el GM Chronos.

SERGIO Pininfarina, genio del diseño de automóviles, acaba de recibir uno de los premios más importantes de su dilatada carrera. En el transcurso de una ceremonia en el Centro Chrysler de tecnología, en Michigan, el carroceros recibirá el «Lifetime Design Achievement», por su contribución al arte con el diseño del automóvil. El acontecimiento se organiza para recaudar fondos para el Instituto de Oftalmología de Detroit, para su programa de prevención de la ceguera.

Sergio Pininfarina nació en Turín y se graduó en su Politécnica en 1950, en la especialidad de ingeniería mecánica, siendo nombrado presidente de la empresa familiar al fallecimiento de su padre en 1966.

A lo largo de su carrera, Pininfarina ha recibido el título de Caballero del Trabajo (Italia), la Legión de Honor (Francia) y el Premio de Honor de la Real Sociedad de Artes de Londres. Ha sido Presidente de la OICA (Organización Internacional de los Constructores de Automóviles), diputado del Parlamento Europeo, miembro de la Academia sueca de Ciencias e Ingeniería y Presidente de Confindustria, confederación italiana de la industria.

IVA EN LOS COCHES

SI BAJA, HABRA TASA

LA futura desaparición del tipo alto (33 por ciento) del Impuesto sobre el Valor Añadido será compensada en los automóviles por la implantación de una tasa de matriculación entre un 8 y un 10 por ciento. Con ello, el precio de los coches bajaría un 5 por ciento en el momento de aplicar esta nueva fórmula. Este anuncio fue realizado el pasado fin de semana en Luxemburgo por el Ministro de Economía, Carlos Solchaga, tras la primera reunión informal de sus colegas de la Comunidad que preparan la armonización fiscal de la Europa de los Doce de cara al Mercado Único de 1993.

En esa reunión España aceptó estar dispuesta a subir el tipo -ahora medio- de IVA del 12 al 14 por ciento, con lo que desaparecería el tipo llamado de lujo del 33 por ciento. Ahora bien, para el caso de los automóviles Solchaga no es partidario de modificar sustancialmente la fiscalidad que soportan. De ahí la tasa de matriculación, que se aplicaría -según el Ministro- para que los coches financien «los muchos costes externos que aportan a la economía, especialmente en lo que se refiere a carreteras y contaminación». Y para no crear falsas expectativas, recordó que todo ello está pendiente del acuerdo

de los Doce para que la armonización fiscal pueda entrar en vigor en 1993.

La respuesta de los fabricantes no se ha hecho esperar y desde la patronal Anfac se denuncia una política gubernamental «que hace un enorme daño al sector. El Gobierno -se señala- tiene que actuar más y hablar menos sobre el IVA. Ahora se van a crear expectativas de rebaja de precios que no son reales, con lo que se resentirá aún más la negativa marcha del sector».

Aparte la discriminación que supone esta fiscalidad para los consumidores españoles respecto al resto de los europeos, desde el sector se sigue recordando la existencia de otras políticas más racionales, como es el caso de Francia, donde el IVA incrementado se ha ido reduciendo progresivamente desde un 35 hasta el 22 por ciento actual, y de forma sorpresiva.

Esta noticia coincidía con el anuncio realizado por la mayor parte de los fabricantes españoles de eliminar los descuentos que venían practicando desde hace casi dos años, descuentos que en 1990, por ejemplo, restaron al sector unos ingresos de unos 55.000 millones de pesetas. El 40 por ciento de los coches vendidos el pasado año contaban con algún tipo de oferta.

La acumulación de descuentos termina ahora, después de que los fabricantes se hayan dado cuenta de que esa práctica era poco eficaz y antieconómica.



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

● LOS coches descapotables siguen aumentando su popularidad. En 1990 se vendieron 10.765 unidades de estos modelos, un 28,3 por ciento más que el año anterior. Entre los más vendidos destacan el Peugeot 205 y el Volkswagen Golf, ocupando entre ambos el 56 por ciento del mercado total de descapotables. La oferta actual de descapotables cuenta con un total de cuarenta modelos, entre los que se incluyen el Porsche Carrera, el Ferrari Mondiale y el Rolls-Royce Corniche.

● RENAULT está realizando estudios para la sustitución de su modelo R-21 aparecido en 1986. El proyecto en el que se está trabajando se conoce con el nombre de «prototipo X56» y se espera poder lanzarlo al mercado en el año 1993. El futuro Renault tendrá un ligero parecido con el Ford Sierra, debido a que el diseño está siendo realizado por Patrick Le Quement, quien ya realizara los diseños de los mencionados Ford Sierra.

● POR tercer año consecutivo, Peugeot aprovecha los Internacionales de Tenis de Francia para lanzar series especiales de «Roland Garros», pintadas en color verde oscuro y con tapicería de cuero. Este año se han fabricado cuatro mil 205 descapotables, y tres mil 205 sedán, además de cuatrocientas unidades del 405 Station Wagon. Los precios de estas versiones son respectivamente: 1.520.000, 1.900.000 y 2.500.000 pesetas.

● MATRA fabricará coches sin utilizar pintura, gracias a un sistema en el cual la misma irá incorporada en los materiales plásticos empleados para la fabricación de la carrocería.

PUNTO DE MIRA



DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

CONTANTE Y SONANTE

La regulación de la producción en **Fasa Renault** prevista para finales de mayo afectará a más de 10.600 trabajadores

La cooperativa vasca **Fagor** ha suscrito un contrato con **Renault Francia** para el suministro anual de 120.000 bloques de motor, valorados en 12.000 millones de pesetas

A tres meses de su convocatoria todavía no se ha presentado ante la **Diputación Foral de Guipúzcoa** ninguna oferta para la construcción de la autovía de **Leizarán**.

- La firma francesa **Renault Vehículos Industriales** fabricará próximamente camiones de la gama media en **Checoslovaquia**, en unión con la local **Avia**.

Mazda y **Toyota** van a reducir en un 20 por ciento sus exportaciones a **Estados Unidos** durante el segundo trimestre del año ante el fuerte descenso de la demanda.

El grupo alemán **Volkswagen** está estudiando la cesión del 5 por ciento del capital que posee en el grupo italiano **Olivetti**.

● **MITSUBISHI** Motors está a punto de concluir las negociaciones que ha mantenido con **Volvo** para la fabricación conjunta de coches. El plan prevé la construcción, a partir de 1993, de unos 250.000 coches en la filial que **Volvo** tiene en Holanda, de los cuales cada firma comercializará la mitad.

● **JAPON** exportó a **Estados Unidos** durante el pasado año 1,84 millones de coches, cuando el cupo autorizado era de 2,3. Esto pone de manifiesto dos cosas: el descenso de la demanda en **Estados Unidos** y el incremento de producción de las plantas de industrias japonesas ubicadas en el país americano.



RENAULT 19 DYNAMIC

TAMBIEN CON EL ENERGY

POCO después del lanzamiento de la versión **Dynamic** sobre la mecánica de del **R19 TXI**, ahora llega otro **Dynamic** pero con el motor **Energy** de 80 caballos del **R19 GTS**. Este nuevo modelo que se incorpora a la gama está disponible en carrocerías de tres, cuatro y cinco puertas.

Su precio recomendado, con el IVA y el transporte es de 1.605.000 pesetas para el tres puertas y 1.665.000 pesetas para el cuatro y cinco puertas.



J. BALLISTA



RCP

Yoghourt con Frutas



CÁMBIALAS POR UN AUDI.



Si envías 8 tapas de Yoghourt con Frutas Danone al Apartado de Correos 1.500 de Barcelona, entrarás automáticamente en el sorteo de 8 magníficos AUDI COUPÉ.

Cuanto más sobres mandes, más fácil será arrancar en tu Audi. No lo pienses más. Elige las variedades de Yoghourt con Frutas que más te gusten, y cambia las tapas por un Audi.

El sorteo se realizará ante notario el día 2 de Julio de 1991 entre las cartas recibidas hasta la fecha.



Las bases de esta promoción se hallan depositadas en la Notaría de D. Wladimiro Gutiérrez de Barcelona.

En Opel fabricamos coches verdes.

¿Usted prefiere un Vectra rojo brillante?
¿O un Kadett gris Mistral metalizado? De acuerdo.
No hay problema. De hecho, nuestra gama de colores es más variada que nunca. La novedad consiste en que, ahora, en el proceso de pintado de nuestros coches no utilizamos disolventes. Con este nuevo sistema hemos reducido más del 80% de emisiones de hidrocarburo y Opel ha

sido el primer fabricante de coches europeo en aplicarlo, colaborando en proteger el medio ambiente. También hemos dejado de utilizar el amianto en los revestimientos de embrague y frenos y, prácticamente, hemos eliminado el cadmio en la composición del plástico y pintura utilizados en los nuevos Opel. Hemos sido pioneros en incorporar catalizador a nuestros coches.

No sólo en los de mayor cilindrada, sino también en el resto de la gama. Además, como norma general, nuestros coches consumen menos combustible que la mayoría de los de su clase. Opel es el primer fabricante de coches europeo que, sistemáticamente, recicla el hidrocarburo clorofluorado (freón) que emplean

los sistemas de aire acondicionado. Esto es lo que nosotros entendemos por "verde". Más que un color, una actitud que nuestros competidores harían muy bien en seguir.



¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

DANIEL GOEUEVERT (VW)

«ECOLOGIA, SEGURIDAD Y ECONOMIA»

Daniel Goeudevert, Presidente del directorio de la marca Volkswagen, va a centrar la máxima atención sobre los puntos relacionados con la economía y la seguridad de los vehículos VW, sin descuidar la cuestión ecológica.

LICENCIADO en filología alemana y campeón de Francia de lanzamiento de pesas en la categoría «junior», Daniel Goeudevert comenzó su vida profesional como profesor en el colegio universitario de Sainte-Barbe en París. Más tarde, harto de la enseñanza y de sus salarios de miseria, se colocó como vendedor de Citroën sin que por ello se le cayeran los anillos. Hizo una carrera muy rápida en Suiza y sobre todo en Alemania, en donde llegó a ser presidente-director general de Ford antes de que anunciase su adiós definitivo al automóvil abandonando este cargo. Unos meses más tarde Carl Hahn le integra en el comité de dirección (el «Vorstand») de Volkswagen.

En Alemania, país en que se le conoce mucho mejor que en el suyo propio, se dice de él que es un provocador, incluso hostil al automóvil.

«Sólo soy responsable de lo que digo, no de lo que los demás interpreten sobre mis palabras y mis escritos» -responde Goeudevert en esta entrevista en exclusiva.- «Yo no soy anti-automóvil. Lo que quiero decir es que el automóvil es un bien de consumo indispensable, pero que hay que tener en cuenta también sus aspectos negativos y tratar de solucionarlos».

- ¿Hasta dónde es usted sincero y hasta dónde busca hacerse publicidad?

- «No se puede estar mintiendo durante años. Tenga por seguro que soy sincero. Sólo pido que se me juzgue por mis actos. Dénme un poco de tiempo...»

- Cuando se marchó de Ford, ¿fue por voluntad propia o se lo habían aconsejado?

- «Las dos cosas. Porque las ideas que yo quería llevar a la práctica resultaban de difícil aplicación en Ford. Fui consciente de los límites que se me ponían. Además, al no ser americano, no podía progresar mucho más. Nos despedimos de buena manera».

- ¿Sabía entonces que iba a VW?

- «No. También me habían llamado de

EL HOMBRE

Daniel Goeudevert, 49 años.

- Presidente del directorio de la marca Volkswagen y licenciado en filología alemana, se dedica durante cinco años a la enseñanza antes de colocarse como vendedor de coches Citroën en París en 1965. En 1969 ya es director de ventas (luego, director general en 1971) de Citroën-Suiza.

En el año 1974 está al frente de Citroën-Alemania y en 1975 de Renault-Alemania. En 1978 se le nombra director de exportaciones de Renault. De 1981 a abril de 1989 es presidente-director general de Ford-Alemania. Entra a formar parte del directorio de Volkswagen en septiembre de 1989 como responsable de compras y logística. Presidente del directorio de la marca VW desde 1-1-1991.



LA EMPRESA

Volkswagen A.G.
 - Primer grupo europeo
 - Producción 1990 (del grupo): 3.058.000 vehículos
 - Volumen de negocios 1990: 68.000 millones de marcos (4.193.424.000.000 pesetas)
 - Beneficios 1990: más de 1.000 millones de marcos (61.668.000.000 pesetas)
 - Personal (al 31-12-1990): 268.761 empleados

Porsche y de Citroën. No hubiera entrado en VW de no haber ocurrido el accidente de helicóptero que le costó la vida a la persona a la que yo he sustituido. Hahn, a quien yo conocía desde hacía ocho años, me ofreció ese puesto, la dirección de compras y logística, una de las actividades que me era absolutamente desconocida. Yo tenía la intención de crear un centro de formación de economistas. Me fui a visitar dos universidades norteamericanas, Carnegie Mellon y Harvard, y les propuse colaborar. Ahora que he vuelto al mundo del automóvil sigo con la misma idea. Este centro estará en Brunswick, cerca de Wolfsburg y costeado por VW, lo cual no formaba parte del proyecto original».

- ¿Pueden compararse Ford y VW?

- «Son totalmente diferentes. Ford-Alemania es sólo una filial. Tengo mucha más independencia en VW. Y me entiendo de maravilla con Carl Hahn. Me ha aceptado tal cual soy...»

- Si sus actos responden a sus críticas sobre el automóvil, desde luego tendrá que cambiar muchas cosas.

- «Mi primera responsabilidad es consolidar VW: resultados, productividad, reducción de costos, etc... Lo habitual en estos casos. Luego, tengo la obligación de desarrollar con entera libertad el producto tal como yo lo concibo desde hace diez años. Creo que haremos cosas»

- ¿Más ecológicas?

- «Desde luego. También sobre economía y seguridad. Estos son los campos sobre los que estoy decidido a hacer el máximo. En los nuevos Golf se van a ver cosas que no estaban previstas al principio y que yo he hecho poner. Recuerde que, por ejemplo, yo conseguí que los Ford Scorpio tuvieran ABS de serie».

- ¿Se entromete el señor Hahn en su trabajo?

- «Me deja libertad absoluta. Esto me ha sorprendido muy agradablemente».

- ¿Le ha prometido ser su sucesor?

- «No me ha prometido nada y yo no le



he pedido nada. Es lógico que se juzgue según los hechos».

- Para mucha gente usted no es realmente un «hombre del automóvil»...

- «Supongo que a mí me toca convencerles de lo contrario. En cualquier caso, lo que creo es que soy un buen «manager». Así lo creen en VW. Cuando me incorporé les dije que no sabía nada de compras ni de logística y me contestaron que eso no importaba porque yo era un buen «manager». Esto me llegó al corazón. Luego resultó que efectivamente lo hice bien y en un año conseguí un ahorro sin precedentes».

- ¿Una vez incorporados Seat y Skoda a VW, cabe la posibilidad de que se incorpore alguien más en Europa?

- «Queremos movernos entre el 15/20 por ciento del mercado, más bien hacia arriba. A corto plazo podemos mantenernos pero hay una marca que está haciendo grandes progresos que es General Motors. Y cabe la posibilidad de que esta marca pretenda resarcirse en Europa de sus pérdidas en Estados Unidos».

- ¿Cómo cree usted que se situarán los grandes grupos en el mercado?

- «Es difícil de prever. En gran parte depende de la libertad con la que los japoneses puedan actuar en Europa. En Alemania suponen el 15% y ya no alcanzarán más, pero en el sur de Europa la estructura es más débil. Si les dejan expansionarse, los fabricantes latinos se resentirán».

- Entonces Jacques Calvet no tenía razón.

- «Muchas veces tiene razón. Las actitudes que adopta son en ocasiones exageradas pero presta un gran servicio a todos.



Y también ha triunfado al frente del grupo PSA».

- Volviendo al desarrollo europeo, usted parece impresionado por la dinámica de VW y GM.

- Por supuesto. A lo que me gustaría añadir que las próximas conquistas se harán fundamentalmente fuera de los merca-

dos tradicionales. Están la Europa del Este, China, India...»

- VW también está presente en México e Iberoamérica.

- «Sí, VW es sin duda el grupo europeo más internacional, el que mejor representado está en el mundo, con una estrategia global. Dicho esto, se están preparando colaboraciones que podrían tener repercusiones importantes en el mundo del automóvil. Se trataría más bien de «joint ventures» que de fusiones tradicionales».

- ¿Cómo es posible sacar adelante cuatro gamas en el mismo grupo, sabiendo, por ejemplo, los problemas que tiene Fiat con sus tres gamas?

- «No tendría por qué haber problemas. Lo nuestro, como usted sabe, es un «holding», con directores independientes y autónomos para cada marca. La única dificultad radicará en saber crear los canales que permitan la sinergia del conjunto. Ya nos hemos organizado para ello. Es por eso, además, por lo que he encargado de las compras al Dr. Seiffert, esto es, a los responsables de estudios y desarrollo.

- Su productividad es decepcionante.

- No es muy alta, es cierto. Ahora bien, queremos ser los mejores en todo. Mejorar la productividad de Wolfsburg no es fácil. Espero mejorar con la creación de un centro piloto. La cadena de motores en Salzgitter es ya un magnífico ejemplo en cuanto a productividad. Como todo no se puede hacer al mismo tiempo, tengo dos prioridades en VW: mejorar los sistemas de producción y trabajar con Seiffert para coordinar compras-desarrollo».

- Alemania, gracias a la incorporación de los Laender del Este, es hoy por hoy el único país que ha conseguido librarse de la recesión.

- «Es una suerte. ¡Ojalá que dure!».

- ¿Qué se puede hacer para ir por delante de los japoneses?

- «Continuar haciendo lo que hasta ahora, es decir, tomarlos en serio. Pero considerar también que los «trasplantes» puede que no sean tan peligrosos como se ha creído. En Estados Unidos había una distancia tecnológica, entre japoneses y americanos, mucho más importante que la que separa a los europeos de los japoneses. Los fabricantes japoneses no lo tendrán fácil en Europa. A veces se es muy pesi-

E

N los próximos años tendrá que haber una reorientación hacia productos menos lúdicos y más racionales»

mista sobre esta cuestión. Tenemos que solucionar nuestros problemas de costes y de estructuras, entonces podremos hacer frente a los «trasplantes» japoneses».

- ¿Qué postura defiende usted en Bruselas?

- «Que podamos beneficiarnos de un periodo de transición hasta 1998 y que se fije, de aquí a entonces, a los japoneses un



porcentaje máximo del mercado europeo. Japón matricula en este momento el 10% en Europa y se irá llegando progresivamente hasta el 14/15 por ciento. Será en el sur de Europa, donde hasta ahora se les ha frenado con las cuotas, donde más avanzarán, sobre todo a costa de los coches importados, como ya ha sucedido en Alemania».

- ¿Y la guerra de precios?

- «Eso nos viene de América, donde la gente se vuelve loca por las rebajas. Se compra más por el precio que por el automóvil en sí. Esto ya empieza a suceder en Europa. Sobre todo en Francia es donde el problema se ha agudizado y procede del norte de Europa. Me pregunto hasta dónde llegara esto y cómo será esta batalla».

- ¿Cuáles son los principios básicos de la política VW?

- «Queremos seguir siendo en un 95%

fabricantes de grandes series, delegar en compañías externas la producción de pequeñas series de coches derivados, simplificar nuestra oferta (que las redes comerciales son incapaces de asimilar totalmente) añadiendo el máximo de equipamiento a nuestros coches básicos, estandarizar lo más posible nuestros componentes, tomar un partido claro y decidido por la ecología, la seguridad y la economía».

- ¿Qué va a cambiar en el automóvil?

- «En los próximos diez años no habrá innovaciones espectaculares. Pero será posible ver, cada vez más, nuevos coches con soluciones que todavía hoy no existen. Tendrá que haber una reorientación hacia productos menos lúdicos y más racionales. Lo que no significa que tenga que ser aburrido. Por otro lado, vamos a crear un grupo de estudio para que trabaje sobre problemas de transporte y de circulación».

- Ya para terminar, hables de su última adquisición, Skoda.

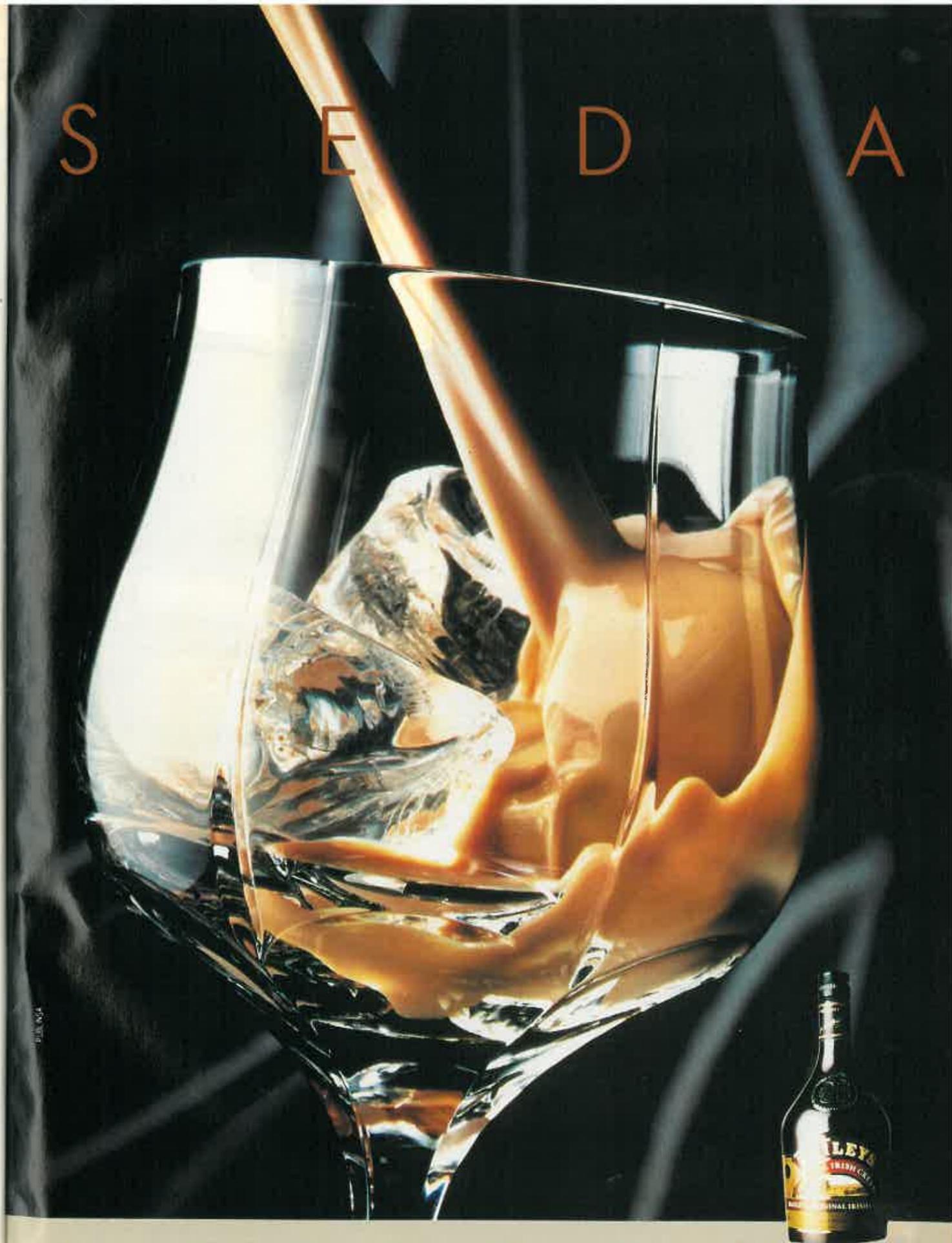
- «Creo que le ganamos muy rápidamente la partida a nuestro competidor, Renault. Contábamos con las bazas de la cultura y de la lengua. A esto había que añadir el ejemplo de Seat, que trabaja con VW dentro de un sistema de independencia de la interdependencia. En definitiva, propusimos a Praga un programa completo, no sólo una gama, con la integración de la industria automovilística checoslovaca en un sistema global, con una verdadera gama Skoda y la participa-

ción de BAZ en los coches ensamblados en la antigua Alemania del Este, en Chemnitz. Es por eso que valoramos nuestra aportación en 9.000 millones de marcos (555.012.000.000 pesetas) y no en tres. La totalidad de nuestra oferta, a lo que hay que añadir la proximidad geográfica y cultural, es lo que ha hecho que nos lleváramos el gato al agua. Por su parte, Renault no propuso más que 3.000 millones (185.004.000.000 pesetas) y una evolución a largo plazo. Vamos a pasar a 400.000 coches, una fábrica de motores y otra de cajas de cambio y 150.000 Transporter en Bratislava. En la fábrica de Skoda se producirá el Favorit, quizás en dos versiones, un modelo de gama alta y dos de la baja, todos Skoda. Los mismos componentes que VW pero modelos distintos».

Edouard Seidler

Ilustración: Enrique Ortega.

S E D A



B A I L E Y S



Coche del año 1991
en Europa.

Autopista. Vi Bilägare. AM.
Auto Visie. Stern.
Sunday Express Magazine
L'Équipe.

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

VERTIGO

MATERIA VIVA



Clio 16 v.

Vive el vértigo.
Vive el nuevo Renault
Clio 16 válvulas. Con 140
caballos de potencia, único
en su categoría y una
velocidad punta de 210 kms.
hora. El coche que estabas
esperando. Preparado para ser
fuerte con su alerón aerodinámico
y sus aletas delanteras ensanchadas y
reforzadas en material macromolecular.

Con el equipamiento de un auténtico
deportivo: volante revestido en cuero, asientos
anatómicos, cuadro de mandos de visera prolongada con
todos los instrumentos para un perfecto pilotaje, incluyendo
indicadores de nivel, presión y temperatura de aceite.

Vas a saber lo que es vivir a fondo. Con dirección asistida,

ABS y llantas de
aleación ligera opcional.
Prepárate para sentir
vértigo.

Desde **1.695.000 pts.***

* (Precio Península y Baleares. IVA y
transporte incluidos.)

NUEVO RENAULT
Clio 16v.
MATERIA VIVA

 **RENAULT**
EL PLACER
DE VIVIRLOS

RENAULT ESPACE V6

CONCEPTO NUEVO

Si en el mundo de la automoción hay nombres propios convertidos en genéricos (como delco o ferodo), pronto veremos que los coches monovolumen o «van» serán denominados Espace. Un coche, nacido hace siete años y que hoy, todos los fabricantes quieren. Renault, consciente de la ofensiva comercial que se aproxima, ha querido remodelar al Espace para ponerlo en una situación de privilegio frente a la competencia.

VIRTUDES

- Concepto simpático y exclusivo
- Comportamiento muy bueno
- Habitabilidad inimaginable

RENAULT ESPACE V6 RXE
4.674.203 PTAS

- Consumos elevados
- Puesto de conducción
- Retrovisores poco eficaces

DEFECTOS



En sus siete años de existencia, el Espace ha ido recibiendo no pocas transformaciones, entre las que destaca un «restyling» en el 84, que se aprovechó para introducir los motores del R-21, aunque la plataforma seguía siendo la del veterano R-18 y su eje trasero rígido, tal como había nacido.

Ahora, con el nuevo Espace se ha procedido a un importante cambio estructural. En primer lugar, se ha diseñado una plataforma nueva, a mitad de camino entre el R-21 y el R-25, con un eje trasero más elaborado, semi-rígido. Además de modificar el monocasco y las líneas gene-

rales, admite el motor de 6 cilindros en V para configurar las dos versiones tope de gama, RT y RXE, sólo diferenciadas en los niveles de equipamiento.

Con 153 caballos de potencia máxima, capaces de hacerle rozar los 200 kilómetros por hora, el Espace V6 nace con vocación de gran berlina, dispuesto a enfrentarse también a los automóviles tradicionales de alto standing, por comodidad, prestaciones y representación, a lo que añade una habitabilidad a prueba de guarderías.

Aunque el Renault Espace es sobradamente conocido, recordemos algunas de

sus características generales. En primer lugar la carrocería. Como en cualquier coche de turismo, se trata de un monocasco en acero sobre el que se fijan los diferentes elementos. Pues bien, la peculiaridad del Espace es que, en vez de pintar la carrocería, esta se recubre con unos paneles de material plástico termoformado, que proporcionan mayor elasticidad, menor peso y mejor aspecto que la chapa habitual de un turismo. Para esta moderna versión, se ha puesto en funcionamiento un sistema nuevo de pintado y sobre todo, de corte, por hilo de agua, que mejora muy apreciablemente la calidad final, tan-

to en el aspecto, como en el ajuste de estas piezas.

Exteriormente, el Espace no ha modificado apenas sus dimensiones exteriores, es aún poco más largo (65 milímetros) y más ancho (15 milímetros), pero sigue siendo, para sorpresa de muchos, más corto (3 centímetros) que un R-21. Sus líneas actuales son más redondeadas, con menos aristas y más limpias, más en el estilo japonés, aunque esto no lo acepten fácilmente los responsables de estilo franceses.

Incorpora algunas soluciones ingeniosas, como el brazo del limpiaparabrisas

oculto y los retrovisores exteriores, por cierto, bastante mal resueltos ya que dejan mucho ángulo muerto al ser muy poco panorámicos, más aerodinámicos.

Otro aspecto: las suspensiones. El reto de encontrar unas soluciones eficaces y confortables no era nada fácil de resolver, ya que había que superar no pocos compromisos. En primer lugar, para ofrecer una plataforma de carga absolutamente plana (única manera de combinar los anchajes variables de los asientos), hay que elevar el plano de carga, con lo que conductores y pasajeros van muy altos. En estas circunstancias, la carrocería apenas

puede balancear o de otra manera, los pasajeros tendrían la sensación de viajar en un barco. Además, con un centro de gravedad alto, un balanceo fuerte perjudicaría el agarre en curva. Así pues, los recorridos de suspensión tienen que ser necesariamente cortos. Pues bien, pese a estas dificultades, lo cierto es que el nuevo Espace no sólo sigue siendo un coche de excelente comportamiento y agarre en curva, sino que es también confortable. Por supuesto que no está en los niveles de una buena berlina, pero admite sin el menor rubor la buena marcha que le proporcionan los más de 150 caballos y siempre

PRUEBA

Motor 16



DETALLES EXTERIORES
El nuevo Espace puede reconocerse por la especial configuración de sus retrovisores y el faldón delantero, con los faros auxiliares encastrados

DETALLES DEL INTERIOR
La luz interior orientable y el captador del mando a distancia, en el techo. Junto a las asas de las puertas, los mandos de los elevavinas eléctricos.



tratando a los pasajeros con auténtico mimo.

Decimos «a los pasajeros» muy conscientemente. Porque por curioso que parezca, lo cierto es que, tras devanarse los sesos procurando que los ocupantes vayan en un salón, se han olvidado del conductor. No es que no lo cuiden, es sencillamente que hay detalles que deberían haberse estudiado con más detenimiento. Por ejemplo, la disposición de los pedales, que obliga a que se pisen muy verticalmente y acaban fatigando. O de la palanca de cambios, ubicada muy retrasada; o el volante, sin posibilidad de reglaje. En definitiva, pese a conducirse y comportarse como una berlina, como una gran berlina de lujo, la posición al volante es más cercana a la de una furgoneta. Eso sí, con una dirección asistida comodísima y eficaz y una suavidad en todos los mandos encomiable.

El motor V6 es sin duda uno de los elementos más agradables de esta Espace. Tiene una gran elasticidad, que le permite mantener las marchas largas a regímenes bajos, lo que resulta muy agradable en ciudad. Y cuando se pisa el acelerador, se manifiestan con brillantez los 153 caballos. Briosos, ágiles, potentes, el motor V6 es también suave de funcionamiento, sin tirones ni apenas ruido. No se trata de hacer un Espace de carreras, pero sí que se agradece un motor que permita viajar con velocidades elevadas, disponiendo incluso de potencia suplementaria para hacer adelantamientos con seguridad y sin necesidad de recurrir al cambio de marchas.

A nadie se le oculta que lograr mover con agilidad un coche de 1.400 kilos de peso y con una gran superficie frontal, pese a una buena aerodinámica, tiene un coste: el indicador de gasolina baja a un ritmo de vértigo y es poco menos que imposible bajar de los 10 litros incluso a ritmo tranquilo.

Nada que reprochar a los frenos. El sistema ABS se ofrece opcionalmente y en la unidad probada se contaba con él. Pese a unas pastillas sin amianto, al peso y a la buena velocidad, en todo momento se mostraron eficaces y no acusan fatiga. El tacto del pedal es correcto y permite su dosificación sin el menor problema (obviamente no hay tendencia al bloqueo con el ABS). Muy bien también la dirección, ya lo hemos mencionado. Conviene hacer una precisión: la especial configuración del Espace hace que, desde el puesto de conducción hasta el extremo del morro del coche haya más distancia que en otro automóvil convencional. Hay que prestar atención a los aparcamientos porque con facilidad podemos golpear un obstáculo.

ASIENTOS DELANTEROS GIRATORIOS
Entre las múltiples posibilidades de movimiento y reglaje de los asientos, cabe el de giro, con lo que se facilita el ponerlos en sentido contrario al de la marcha.



MESA DE TRABAJO
Los asientos pueden plegarse sobre el respaldo y convertirse en taburetes o en pequeñas mesas de trabajo.



CUALQUIER POSICION IMAGINABLE
Los siete asientos del Espace permiten configurar un interior al gusto de cada grupo de usuarios.



NUEVO CITROËN ZX

NACIDO CAMPEON



Citroën presenta a su nuevo Campeón: El Nuevo Citroën ZX. Un vehículo probado ya en el más duro desafío: el Rallye París-Dakar '91, donde fue campeón absoluto. Un automóvil con la experiencia de un campeón que convierte al Nuevo Citroën ZX en un "Fuera de Serie". **Nacido con alto diseño.** Diseñado en colaboración con Bertone, aporta una línea moderna, elegante. Con formas compactas y equilibradas. Consiguiendo un coeficiente aerodinámico extraordinariamente bajo ($C_x=0,30/0,33$). **Nacido con la colección más**

completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente. Por su completo equipamiento. Por el acondicionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento. Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo). Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior. Por su capacidad modular. El Nuevo

Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación. **Nacido robusto.** Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y porque, además, posee el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría consiguiéndose una excelente

defensa ante la corrosión. **Nacido potente.** El Nuevo Citroën ZX es potente por sus prestaciones gra-

cias a sus brillantes motores y por su inigualable comportamiento en carretera, por su tren trasero con efecto

autodireccional. Las ruedas traseras giran en la misma dirección de las delanteras con un efecto cercano al que obtienen los vehículos con cuatro ruedas directrices. El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.

MODELO	POTENCIA (CV-DIN)	PVP*
Citroën ZX Reflex 1.4	75	1.543.250 Ptas.
Citroën ZX Reflex 1.6i	89	1.643.250 Ptas.
Citroën ZX Avantage 1.4	75	1.613.250 Ptas.
Citroën ZX Aura 1.6i	89	1.833.250 Ptas.
Citroën ZX Volcane 1.9i	130	2.143.250 Ptas.

*Precios máximos recomendados. Incluye IVA y transporte.



Campeón del París-Dakar 1991

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal, de 6 cilindros en V. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: un árbol de levas en la cabeza de cada fila de cilindros, accionado mediante correa. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.849 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91 mm. Carrera: 73 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 153 CV(110 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 23,4 mkg (225 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizador de 3 vías y sonda lambda. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Relaciones a 1.000 rpm: 1ª: 8,8; 2ª: 14,5; 3ª: 21,6; 4ª: 28,7; 5ª: 36,3. Embrague: Monodisco en seco

con accionamiento asistido hidráulicamente.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, con asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 2,9. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos macizos. Anti-bloqueo de frenos opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, por dos brazos transversales superpuestos, muelles y barra estabilizadora. Trasera: Semirrigida, guiado, con muelles y barra Panhard.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 R 15. Llantas de aleación de 6,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.390 kg. Peso máximo remolcable de 1.700 kgs. Carga máxima sobre el techo: 60 kgs. Capacidad del depósito de combustible: 77 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,7 km/h de promedio.....	13,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	10,2
En conducción rápida.....	14,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	13,4
A 140 km/h de cruceo.....	13,0
A 180 km/h de cruceo.....	--
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	12,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	570

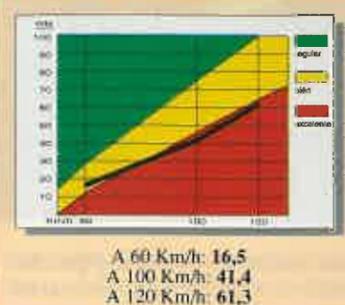
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	197,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	17,3
1.000 m salida parada.....	32,3
De 0 a 100 km/h.....	11,0
Recorrido (metros).....	185
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	37,6
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	9,8
recorrido (metros).....	250
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	15,6
recorrido (metros).....	441

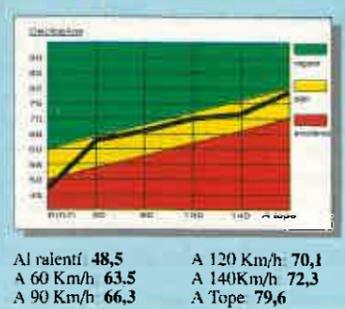
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



Pero es sobre el «concepto» Espace sobre el que queremos insistir. Para muchos usuarios, un coche monovolumen (horrible palabra que define este tipo de coches) no ofrece más que cualquier familiar. Pero detrás de un Espace hay toda una filosofía nueva. Es un coche de reducido tamaño (insistimos en que es más pequeño que un R-21), con el que poder acudir al trabajo todos los días, utilizarlo en los momentos de ocio y por encima de todo, un coche para compartir. Un coche que crea un ambiente diferente; en el que el transporte pasa a un segundo término porque lo importante es la convivencia.



CONDUCCION COMO UN TURISMO
En nada se diferencia al puesto de conducción de una berlina de lujo.

Contra lo que mucha gente piense, el Espace es un coche también femenino. De hecho, en Europa, mientras que en la categoría de berlinas de lujo, apenas hay un 6 por ciento de mujeres propietarias, en el Espace, hay más de un 25 por ciento. Su conducción no plantea problemas para las mujeres, excepto la verticalidad de los pedales, que se hace más molesta con zapatos de tacón. Y la suavidad de su manejo es similar a la de cualquier coche convencional.

Es también, contra lo que pueda parecer, un coche de elevado status social. Y no precisamente por su precio, ya que existen versiones más baratas que la probada V6. No es fácil imaginar llegar al Ritz en una furgoneta, pero si perfectamente explicable que cuando llegue un Espace, el portero nos ayude a bajar las maletas... las razones de esto no son fáciles de explicar.

Y desde luego, es un coche perfecto para su utilización como coche de ocio. Cazadores, ciclistas, aficionados al esquí o al excursionismo, encontrarán en el Espace la mayor de las capacidades y además, la posibilidad de seguir disfrutando, con la charla, antes y después de su actividad.

Para que todo esto se plasme, los dise-

Temperamento.



Al temperamento hay que añadir algo más cuando está en juego el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Cuando un motor se fuerza hasta el límite de sus posibilidades. Pisando a fondo. Manteniendo 7.000 r.p.m. durante miles de kilómetros.

Sometiéndolo a las condiciones más extremas de frío y calor.

Repsol ha encontrado la respuesta. El nuevo lubricante Repsol Competición*. La nueva generación de sintéticos sin base mineral. El lubricante capaz de garantizar absoluta estabilidad térmica, sin alterar ninguna de sus propiedades. Comportándose como otro auténtico Campeón. Cuando hay un título en juego, la temperatura también es una constante vital.

* Utilizado por Toyota Team Europe en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Un éxito probado en los Centros de Investigación Toyota de Tokio.

Repsol Competición,
para máquinas de Campeonato.



Temperatura.

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Potente, elástico y de funcionamiento suave, sólo resulta gastón de gasolina
CAJA DE CAMBIOS	Bien	Correctos los escalonamientos y de funcionamiento suave. La palanca está muy retrasada.
TRANSMISION	Bien	Las pérdidas de motricidad son las lógicas en un tracción delantera con potencia.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Muy bien	Correcta la asistencia y la precisión. Echamos de menos un volante regulable.
FRENOS	Excelentes	Detienen al coche en un espacio mínimo, con un pedal de tacto correcto.
SUSPENSION	Bien	Es un elogio decir que se comporta "casi" como una berlina, manteniendo un buen confort.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Mejorable	Los pedales están mal dispuestos. Todo lo demás es una delicia.
CLIMATIZACION	Excelente	Con aire acondicionado de serie, nada que reprochar. Buen reparto por todo el interior.
SONORIDAD	Bien	El motor es muy silencioso y apenas existen ruidos aerodinámicos.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Muy bien	La gran mayoría de los conductores no se averán a lanzarlo hasta el límite.
ACELERACION	Bien	Más brillante en las zonas intermedias del cuentavueeltas. Buen resultado final.
RECUPERACION	Muy bien	Ayuda mucho la excelente elasticidad del motor. No hay que cambiar mucho de marcha.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	En este concepto, ha creado escuela. Siete adultos viajan con absoluta comodidad.
MALETERO	Mejorable	No existe como tal. Con siete asientos, es reducido el espacio para maletas
CALIDAD	Excelente	Por encima de los standars de calidad de la marca francesa.

ECONOMIA		
CONSUMO	Muy alto	Incluso rodando a velocidades moderadas, el consumo es elevado.
EQUIPAMIENTO	Bien	Debería mejorar en algunos detalles no transcendentales pero apreciados.
PRECIO	Elevado	Es un coche exclusivo, de producción limitada. Eso se paga y más en el tope de gama.

FRENTE A SUS RIVALES

No son muchos los verdaderos monovolúmenes que hay en el mercado. Existen «falsos» coches, que cumplen parcialmente este papel, como el Nissan Prairie, más barato y con una interesante puerta lateral deslizante; verdaderamente, hasta que llegue el Toyota, a comienzos del 92, con un motor de 132 caballos, no habrá un auténtico rival para el coche francés. También antes de fin de año podremos tener en España el Chrysler Voyager, muy en el concepto americano. Y antes de tres años, la marabunta.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador. Renault. Carretera de Madrid-Burgos, Km 5,5 28050, Madrid. Teléfono (91) 374 22 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros sobre piezas y mano de obra. **Red de post-venta:** 2.040 puntos de asistencia técnica en todo el territorio.

ñadores del Espace se han volcado en el interior. No existen banquetas corridas, sino asientos individuales para cada una de las plazas.

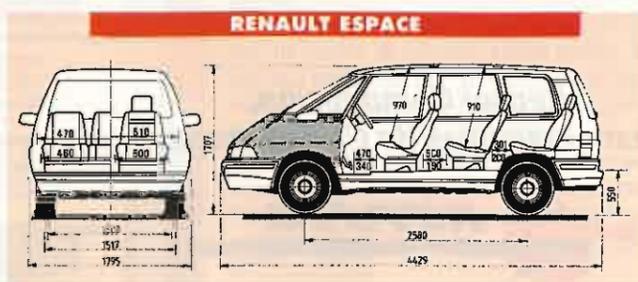
Por cierto, con un ingenioso sistema de cinturones de seguridad. Cada banqueta puede deslizarse sobre sus guías, reclinar el respaldo hasta la total horizontalidad y en una sencillísima operación, invertir el sentido. Con ello, las posibilidades de distribución de las plazas, en el sentido de la marcha o en el opuesto, son múltiples.

Todos los elementos del interior están muy bien terminados y ofrecen un aspecto funcional y de comodidad. En suma, acogedores. Lamentablemente, el espacio para el equipaje es bastante reducido. Si utilizamos las siete plazas, sólo queda un pequeño hueco entre el respaldo y el portón, en el que podremos colocar pequeños bultos.

Desde luego, con sólo cinco asientos (sin la tercera fila), el hueco para equipajes es enorme y aunque quede a la vista, hay una cortinilla que lo oculta, como elemento opcional.

En esto sí que se nota que el Espace nació como evolución de un turismo. Los modernos monovolúmenes, como el Toyota Previa, por ejemplo, tienen un amplio es-

MOTOR DE SEIS CILINDROS
Como en las berlinas de lujo, el motor de esta versión es el V6 de 153 caballos, capaz de poner al Espace a cerca de 200 por hora.



pacio para el equipaje. Son los inconvenientes de haber sido los pioneros y de haber marcado el camino que otros hoy tienen que recorrer, pero con más facilidades.

○
José M. Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

HAY MAS SUZUKI SAMURAI DE LOS QUE TE IMAGINAS.



SUZUKI SAMURAI

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.



SUZUKI SAMURAI LONG BODY

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.



El prestigio de muchas marcas se asegura con frenos Lucas.



En los frenos es donde las marcas de coches se juegan su prestigio. Porque no hay nada más importante en un automóvil que la seguridad.

Por ello, los más importantes constructores de vehículos europeos, incluyendo Alfa Romeo, Audi, BMW, Ford, Peugeot, Renault y Volvo instalan los frenos de disco Lucas Girling como equipo original. Todas estas compañías se conocen por su constante preocupación por la seguridad. Tienen una reputación que mantener.

El freno de disco Lucas Girling "Colette" resulta perfecta-

mente idóneo para las reducidas dimensiones de los vehículos actuales, por su tamaño compacto y su asombrosa capacidad de disipar el calor. Su diseño permite obtener un rendimiento de frenado sorprendente.

Este privilegiado nivel de calidad resulta definitivo para que los constructores europeos de primera fila no duden al elegir su equipo de frenado. Lucas Girling es la mejor elección en serie y en recambios.

Todos los equipos Lucas se distinguen por su calidad: la inyección electrónica de gasolina, con un funcionamiento impe-

cable comprobado a -40°C y a 135°C ; los sistemas de encendido de descarga por condensador, instalados a bordo de la mitad de los Fórmula 1 más prestigiosos del momento; y el sistema Lucas de inyección diesel que ha logrado pulverizar el récord mundial de economía de combustible en coches de serie, recorriendo 39.2 km. con tan sólo un litro de combustible.

¿Y su vehículo? Ponga a salvo su reputación. Confíe en Lucas.





MONOPOLIO PETROLERO

ULTIMO AVISO

Las autoridades de la Comunidad Europea han dado a España el último aviso para que antes de que finalice 1991 el mercado petrolero sea totalmente libre y se reduzca la distancia entre las gasolineras.

YA se han acabado las «cartitas» admonitorias, los «avisos motivados» y las recomendaciones más o menos veladas. La Comunidad Europea está más que harta de recibir quejas del lento proceso de liberalización del mercado petrolero español, y la pasada semana el mismísimo vicepresidente de la Comisión Europea y comisario para la Competencia, León Brittan, aterrizaba en Madrid dispuesto a presionar en persona ante las autoridades hispanas.

La agenda de Brittan, un político británico famoso por su dureza negociadora, era muy amplia, ya que recogía desde la supervisión de la reordenación del sector eléctrico, a la garantía de que las ayudas públicas a sectores en crisis no distorsionen la libre competencia. Pero marcado con lápiz rojo figuraba el retraso en el proceso de desmantelamiento del monopolio petrolero de Campsa, que impide el

acceso de otras compañías petroleras al mercado hispano y que mantiene los precios a niveles muy elevados.

El comisario europeo fue tajante al afirmar ante sus interlocutores que «existe demasiada regulación que distorsiona el libre mercado». Además, el sistema de fijación de precios máximos adoptado por

Existe demasiada regulación en el sector petrolero español, lo que distorsiona el libre mercado.

nuestro país no satisface del todo a la Comisión Europea, tal y como lo demuestra la «ficha de infracción» abierta contra Campsa. La distancia en el tiempo entre el periodo de fijación de los precios y la fecha de salida del precio de venta al público, no permite -según la Comisión- reflejar rápidamente las fluctuaciones que se producen en los mercados, lo que bloquea los precios.

Esa ficha, a la que ha tenido acceso esta revista, señala que el periodo de quince días utilizado por el Ministerio de Industria para fijar las tarifas máximas de los combustibles, a los que hay que añadir otros seis días que transcurren hasta aplicar los nuevos precios, representan un retraso de veintidós días, lo que obliga a establecer unas tarifas de precios totalmente irrealistas respecto al mercado.

También se afirma textualmente que «la diferencia entre el periodo de referencia y

la aplicación efectiva de los precios máximos no permite reflejar, de forma rápida, las fluctuaciones producidas en los mercados y bloquea los precios, lo que constituye un obstáculo para las importaciones de productos petrolíferos procedentes de otros Estados miembros de la Comunidad Europea».

En efecto, y sin ir más lejos, los nuevos precios que marcó Campsa la pasada semana -88 pesetas el litro de súper, 84 la normal, 85 la gasolina sin plomo y 69 el gasóleo para automoción- están basados en las tarifas aprobadas una semana antes por el Ministerio de Industria teniendo en cuenta las oscilaciones de los combustibles en los mercados de Rotterdam y Génova quince días atrás, más la media que



RAPAPOLVO COMUNITARIO
Las dos últimas «fichas de infracción» abiertas por Bruselas a la Administración española eran de una dureza extrema. Y ha tenido que venir a Madrid el propio Leon Brittan para llevarse, por fin, la promesa de Claudio Aranzadi de que antes de que finalice el año habrá un sistema racional de precios y una nueva reducción de las distancias entre gasolineras.



practican seis países de la Comunidad Europea. Con esta fórmula, fuentes del sector consultadas por MOTOR 16 señalan que salen perjudicadas las multinacionales petroleras, compañías que se niegan a importar combustibles cuando los precios que se practican en nuestro país son inferiores a los que se mueven en el extranjero.

Hasta el momento actual, tanto en el Ministerio de Industria como en Campsa se ha pretendido modificar este sistema de revisión quincenal de precios, pero «tanto la guerra del Golfo como las fuertes oscilaciones que el petróleo ha sufrido recientemente han dificultado el proceso», según ha señalado a esta revista un portavoz de Campsa.



En este sentido recobran actualidad unas viejas declaraciones del presidente de la compañía, José Luis Díaz Fernández, quien reconoció que con una revisión automática de precios se evitarían los «cuellos de botella». Se recuerda ahora que durante el conflicto del Golfo se dio la paradoja de que mientras en Alemania empezaba a bajar el precio de la súper, en España subía tres pesetas el litro debido a que las tarifas que se aplicaban estaban basadas en los precios comunitarios de dos semanas antes.

Además, las propias refinerías critican esta política de precios de Campsa ya que -dicen- no repercute fielmente en los precios de las gasolineras. Estas empresas consideran que una vez que se produzca el

reparto de las gasolineras de la propia Campsa no tendrá sentido que la compañía siga marcando los precios para todas las gasolineras que suministra.

Así las cosas, en Industria se trabaja a marchas forzadas en el nuevo esquema de fijación de precios, que ahora se pretende sea semanal, fórmula que podría entrar en vigor poco después del verano.

Otro de los motivos de controversia entre Bruselas y Madrid es el de la distancia entre las gasolineras, que ha sido objeto de un respectivo expediente sancionador de la Comunidad Europea, cuyos responsables han instado a la Administración española a modificar el actual reglamento de estaciones de servicio relativo a la instalación de gasolineras dentro de la red

ESTA SEMANA

SEAT: PREPARANDO EL FUTURO

El pasado año 1990 fue, para el sector de la automoción, malo sin paliativos, coyuntura que Seat aprovechó para prepararse de cara al futuro. Este fue el principal mensaje transmitido por el presidente del Consejo de Dirección de la empresa, Juan Antonio Díaz Álvarez, al dar cuenta de los resultados del pasado año.

Esa preparación, según Díaz Álvarez, se centró, básicamente, en la puesta en el mercado de productos como una nueva furgoneta Terra Diesel, el Ibiza New Style y el Toledo, por orden cronológico; el aumento de la automatización; el incremento de la producción diaria en Landaben, el inicio de la construcción de varios edificios en Martorell, o la mejora ecológica de los distintos procesos productivos. Todo ello rodeado de hitos particulares como la producción de la unidad Seat número ocho millones, el millón de Ibizas o la superación por primera vez del medio millón de vehículos (505.379 unidades) fabricados en un solo ejercicio.

Ahora bien, los fríos datos de 1990 son bien elocuentes: las ventas de Seat (más VW y Audi) crecieron sólo un 3,1 por ciento (578.811 unidades) mientras que la cuenta de resultados daba unos beneficios de 5.033 millones de pesetas, cifra que representa un descenso del 36 por ciento respecto al ejercicio precedente.

Según Díaz Álvarez, la situación del mercado doméstico ha hecho mella en la compañía

que preside, básicamente por las restricciones crediticias, el alto precio del dinero y el tipo de IVA aplicado a los automóviles. Sin embargo, destacó la pérdida de un 25 por ciento en su competitividad de cara al exterior debido, esencialmente, a la mala situación de los mercados internacionales, la reciente crisis del Golfo y la fuerte posición de la peseta en los mercados, que ha debilitado su capacidad exportadora.

Las cifras del primer trimestre del ejercicio actual también son elocuentes. La producción alcanza a 129.000 unidades (142.000 en el mismo periodo de 1990), caída que se debe a los nuevos lanzamientos. Las ventas han sido de

147.000 unidades frente a 157.000 un año antes.

Para Díaz Álvarez, «el mercado español debe cambiar en los próximos meses y, aunque no alcancemos las cifras de 1989, se estará muy cerca de las de 1990». En ese sentido anticipó una tendencia positiva para la segunda mitad del año. «Están cayendo todos los mercados -dijo- no sólo el español. Es una coyuntura negativa, pero sólo eso, una coyuntura».

En este sentido pidió una reactivación de la demanda interna mediante la bajada del precio del dinero, lo que redundaría, además, en su posición exterior al situar el valor de la peseta a niveles más acordes con las necesidades de exportación. De todas formas afirmó que la compañía seguía adelante con su programa de inversiones (780.000 millones de pesetas invertidas hasta 1999), aunque matizó que si esa coyuntura negativa se agrava «habrá que optimizar los resultados por la vía de la reducción de costes y la búsqueda de una mayor productividad, sin descartar el replanteamiento de alguna de nuestras inversiones».

El presidente de Seat comentó también los resultados del grupo VAG en el pasado año, dados a conocer en las mismas fechas, grupo que vendió 3.030.179 unidades, con un aumento del 3 por ciento, y cuyos beneficios ascendieron a 68.000 millones de pesetas, con un alza del 4,6 por ciento.



DÍAZ ALVAREZ

«La mala situación del mercado es coyuntural, pero si se agrava, Seat podría replantearse alguna de las inversiones previstas de aquí a 1999».

paralela. La petición desde la CE es muy clara: la actual distancia entre esas estaciones debe reducirse a la mitad. La situación actual es la siguiente:

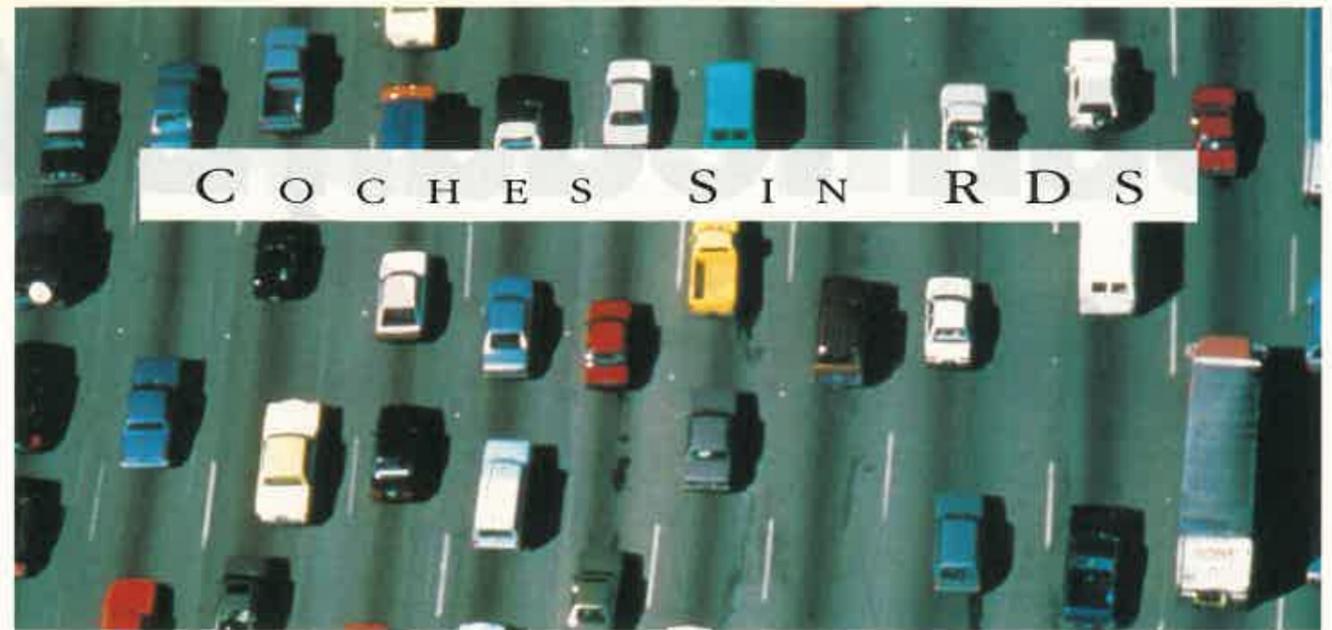
- Zona urbana: Municipios con más de 5.000 y menos de 10.001 habitantes, 1.500 metros; municipios con más de 10.001 y menos de 25.001 habitantes, 750 metros, y municipios con más de 25.001 habitantes, 250 metros.

- Zona de influencia urbana: 1.500 metros.
- Zonas especiales: Tramos de frontera, 250 metros; autopistas de peaje, 2.500 metros.
- Resto de las zonas: 5.000 metros.

La respuesta de Claudio Aranzadi, titular del Ministerio de Industria, a estos planteamientos comunitarios ha sido más flexible de lo esperado, y aunque la Ad-

ministración española ha mantenido en los últimos meses una postura de oídos sordos, Brittan se ha llevado a Bruselas la promesa de que antes de final de año -fecha fijada por la Comisión Europea para concluir el proceso de transición del sector petrolero en España- estarán resueltos los contenciosos. ○

Raúl R. Sáez



Circula con el RD-10 de Panasonic, con 40 W, sistema Dolby estéreo y todas las ventajas del RDS:

- Sintonización automática de las 6 emisoras más potentes de la zona.
- Presintonía de hasta 24 emisoras.
- Seguimiento automático de la emisora, sin reajustar la frecuencia del dial.
- Visualización del nombre de la emisora.
- Recepción automática y voluntaria de los mensajes de tráfico, reduciendo el volumen de la música momentáneamente para oír mejor la información.

Y en un futuro próximo, con Panasonic, el RDS facilitará en display la fecha y hora local, las frecuencias de otras emisiones en



RDS distintas a la sintonizada, y las emisoras captables en función de su contenido: música, informativos, y hasta 31 posibilidades más.

Si quieres conducir en libertad, equipa tu coche con el RD-10 de Panasonic.

Panasonic
Car Audio 

Con Tedur, BMW AG domina los 260°C



Tedur, el termoplástico de altas prestaciones hasta los 260°C

Pensado especialmente para elevadas temperaturas de uso continuo, el Tedur (PPS) constituye la alternativa a muchos materiales convencionales (termoestables, cerámica, metal).

Sus excelentes características inclinaron la balanza en su favor; BMW y Hella tomaron la decisión de utilizar el Tedur en los faros adicionales de luces largas para los vehículos de la nueva serie 8, que por imperativos de diseño y dimensionado se hallan expuestos a sollicitaciones térmicas extremas. Los faros se fabrican, pues, con Tedur.

Una geometría del reflector, irrealizable con ninguno de los procedimientos convencionales anteriores, se han hecho viable gracias a:

- elevada resistencia a la deformación por calor, hasta los 260°C
- brillo superficial muy bueno
- buena deposición directa del aluminio, vaporizado al vacío
- elevada estabilidad dimensional e ignifugación intrínseca

Así, el Tedur contribuye, con un mejor rendimiento lumínico, a una mayor seguridad en el tráfico rodado, a pesar de las reducidas dimensiones de los faros.

Tedur, el material avanzado para aplicaciones técnicas ambiciosas.

Si desea saber más detalles de este material fascinante escribanos.

Bayer Hispania Comercial, S.A.
División KU
Pau Clarís, 196
08037 Barcelona
Tel.: (93) 217 40 12

División Plásticos

Bayer 



Cada dos años Barcelona se viste de fiesta para recibir a la industria del automóvil en pleno, pero la edición de 1.991 pasará a la historia como una de las más completas, tanto por su magnitud, como por el gran número de novedades vistas. Seat Toledo, Citroën ZX, Audi 100 S4, Renault 19 Cabrio, Jaguar XJS y otras muchas más han debutado en Barcelona, signo inequívoco



CITROËN ZX

AUDI 100 S4



RENAULT CLIO

VOLKSWAGEN
POLO G40

OPEL FRONTERA



MERCEDES "S"

PORSCHÉ
911 TURBO

JAGUAR XJS



MAZDA MX 3



de que automovilísticamente hablando, este certamen ha adquirido una gran importancia. Aún en un época de crisis del sector, ha resultado esperanzador ver como todos los fabricantes tienen fe en el futuro y han echado la casa por la ventana para demostrar que el sector está vivo. Coches, motocicletas, camiones, la industria auxiliar en pleno, fueron los protagonistas.

SALON DE BARCELONA



LOS MAS ECONOMICOS

LLEGA LA ELECTRICIDAD

AUNQUE en los segmentos medios es donde se ha constatado últimamente una mayor actividad del mercado y los fabricantes, el segmento de los más pequeños no ha cesado su progresión. Los económicos siguen siendo la opción más lógica a la solución del transporte particular en la mayoría de los casos.

La energía eléctrica parece abrirse definitivamente paso en las modernas ciudades y Fiat exponía su **Panda Electra** que podrá adquirirse a partir de este verano. Este coche «verde» acumula en sus baterías electricidad suficiente como para recorrer 180 kilómetros a 50 kilómetros por hora en el caso de montar acumuladores de níquel-cadmio (también puede utilizar las de plomo), distancia que se reduce a 100 kilómetros en ciclo urbano. El Electra no contamina, no hace ruido y dispone de una respuesta idónea para las frecuentes arrancadas en ciudad. La marca italiana también exhibía el Tipo 2.0 16V con catalizador. Este coche se lanzará al mercado simultáneamente en los países europeos a partir de junio y su motor se fabricará exclusivamente en la versión homologada en USA.

Y hablando de ciudadanos, vuelve un clásico del medio urbano llamado **Mini** y de la mano de Rover. Tras 16 años de ausencia aparece en versión **After Eight** de serie limitada, motor de 998 centímetros cúbicos, acabados interiores de terciopelo, pintura del British Racing Team y un precio recomendado de 1.075.000 pesetas.

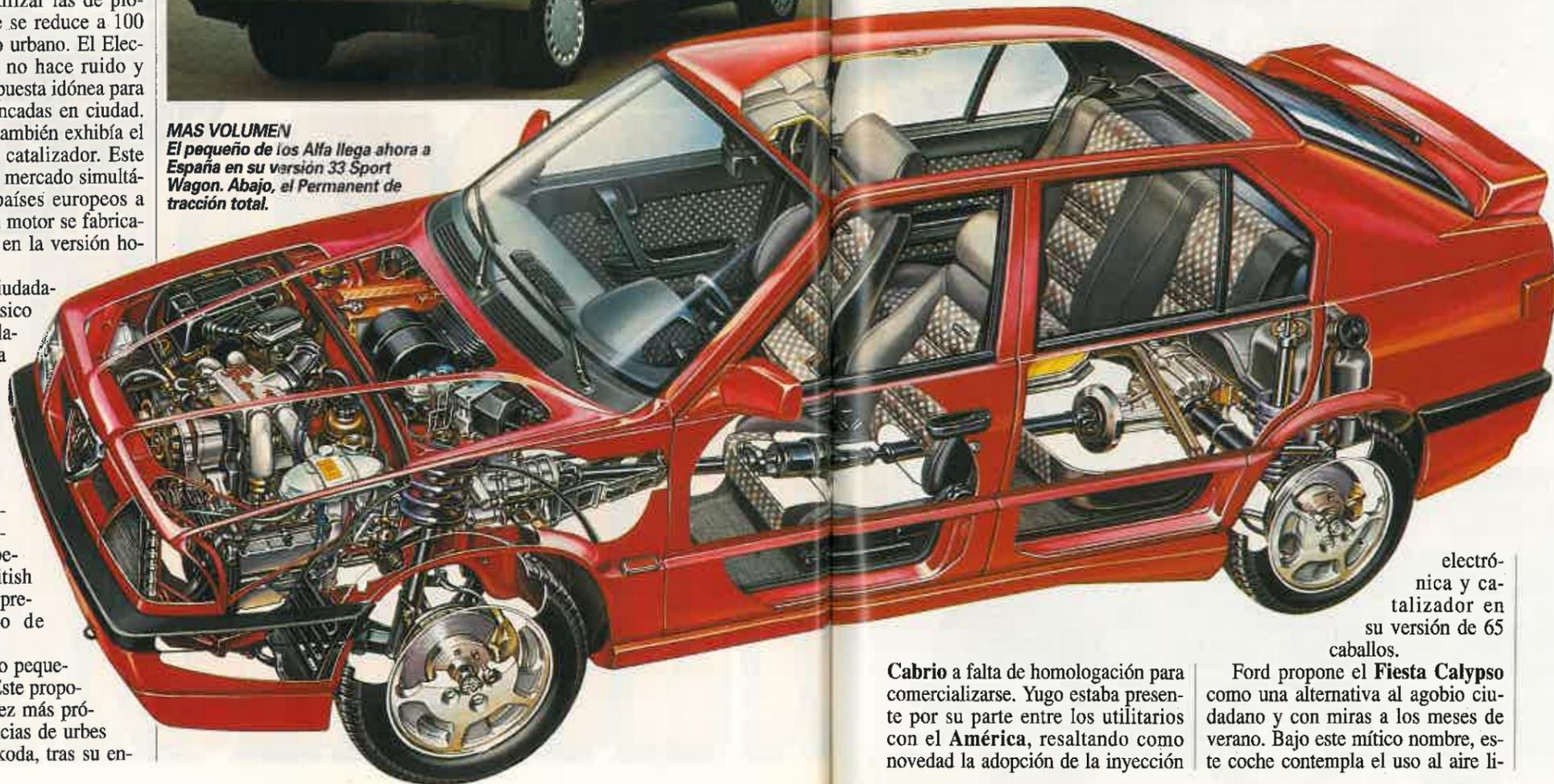
En este segmento pequeño, los países del Este proponen coches cada vez más próximos a las exigencias de urbes industrializadas. Skoda, tras su en-

trada en el consorcio Volkswagen, acudía a Barcelona con su modelo **Forman**, basado en el **Favorit**. Compartiendo el diseño de Bertone,

el **Forman** aumenta la habitabilidad mediante una sobredimensión de la carrocería y potencia su equipamiento interior. Otro recién llegado es el ruso **Aleko**, una berlina de cinco puertas y cuatro metros y medio propulsada por un motor Lada 1.5, que se venderá en España por 960.000 pesetas. La propia Lada expuso su nueva gama con el nuevo **Samara GLX** de tres o cinco puertas, con cambios aerodinámicos y mejor equipo, además de su vistosa versión



MAS VOLUMEN
El pequeño de los Alfa llega ahora a España en su versión **33 Sport Wagon**. Abajo, el **Permanent** de tracción total.



PLAYA Y CIUDAD
Mientras que Ford presentaba su versión desenfadada con capota de lona del **Fiesta** llamada **Calypso**, Fiat mostraba el **Electra** antes de su próxima comercialización. Sus baterías permiten recorrer de 80 a 180 kilómetros de distancia.

Cabrio a falta de homologación para comercializarse. Yugo estaba presente por su parte entre los utilitarios con el **América**, resaltando como novedad la adopción de la inyección

eléctrica y catalizador en su versión de 65 caballos. Ford propone el **Fiesta Calypso** como una alternativa al agobio ciudadano y con miras a los meses de verano. Bajo este mítico nombre, este coche contempla el uso al aire li-

Se dijo...



ARTURO CONSTANTI

Dtor. de
Comercialización de
Skoda en España

En octubre, Seat iniciará el relanzamiento comercial de la marca Skoda a través de una red exclusiva de concesionarios. Los modelos serán los **Favorit L y LS** y los **Forman** (carrocería break) **L y LS**. Respectivamente, sus precios estarán en torno a 1.000.000, 1.100.000, 1.050.000 y 1.200.000 pesetas. «Nuestras previsiones son vender 1.000 unidades en 1991, 6.000 en 1992 y 8.000 en 1993. Ese año, intentaremos lograr un 1,5 por ciento de penetración. Para 1994 esperamos consolidar la marca en España, con el lanzamiento de un nuevo Favorit. Un año después saldrá otro modelo Skoda con tecnología VW, de una categoría superior al Favorit». «Los usuarios de la marca serán atendidos a través de un servicio específico de la red de postventa, una línea roja en contacto con la alta dirección». «El grupo Volkswagen invertirá 590.000 millones de pesetas en Skoda».



LLEGADOS DEL ESTE El Skoda Forman aumenta su capacidad interior respecto al Favorit, siempre siguiendo el diseño original de Bertone.



bre, disponiendo de una capota de lona plegable eléctricamente, equipando la carrocería unos spoilers, delantero y trasero, que evitan turbulencias cuando el coche rueda descapotado.

Renault no dejaba pasar la oportunidad barcelonesa para lucir su recién llegado Clio 16V, suponiendo un auténtico deportivo dentro de este segmento. Con el motor 1.7 y cuatro válvulas por cilindro, dispone de 140 caballos de potencia, muy bien aprovechada por la elasticidad de este propulsor. Como versión lujosa de este mismo modelo, el Baccara dis-

VW POLO G-40

ALIMENTACION A LA MEDIDA

Después de sus hermanos mayores dentro de la gama Volkswagen, le ha llegado el turno al pequeño Polo de recibir un dispositivo para alimentar con mayor generosidad su motor. Como resultado Volkswagen consigue un pequeño y compacto deportivo a un precio muy tentador. El Polo G-40 está ofertado a un precio recomendado de 1 685 000 pesetas y recibe su

denominación del propio compresor G, de acción volumétrica y distinto de los generalizados turbocompresores. Funciona comprimiendo aire de forma centrífuga en la admisión pero siempre proporcionalmente al régimen de giro del motor, manteniéndose constantes los valores de potencia y par. El cuatro cilindros de 1.272 centímetros cúbicos monta también un

sistema de intercambio de calor que mejora las condiciones de funcionamiento, rindiendo 115 caballos de potencia, valor muy alto si se tiene en cuenta el poco peso del coche. El chasis ha sido modificado y la carrocería rebajada en altura respecto al GT Injection, contando ahora con dos barras estabilizadoras en la suspensión.



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

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



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

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible. Calle Santa Fe, 61. • Teléfono: 208480 - 205112 - 208208. Apartado 5027 • Telex: 23137 • Telex: 347874. Telegramas: Filtrac Mann. 50014 - ZARAGOZA (España).





EL MAS PODEROSO
Entre los pequeños destaca el Renault Clio 16V por sus prestaciones y comportamiento deportivo. El sustituto del R-5 ha llegado indudablemente pisando fuerte.



EL MAS LUJOSO
Con la denominación Baccara, Renault ofrece un Clio equipado al máximo, incluso con asientos tapizados en cuero, y exteriormente personalizado.



ALARDE SOVIETICO
Lada también se ha contagiado de la moda de los descapotables y ha realizado este Samara Cabrio de tres puertas. Además se presentó el Samara GLX.



PERSONALIDAD AVENTURERA
Peugeot dirige el 205 Indiana a un público joven que no se conforma con una versión estándar. Con el motor de 85 caballos, sólo se ofrece en color «beige tropic».



EL REGRESO DEL MINI
Con la versión After Eight decorada con los colores del British Racing Team, vuelve el Mini tras dieciséis años de ausencia y a un precio aproximado de un millón.



UNO NUEVO LLAMADO ALEKO
También de la Unión Soviética llega esta novedad. Se trata de una berlina con motor Lada de dos litros y 74 caballos de potencia. Su precio será de 960.000 pesetas.

pone de unos cuidadísimos interiores con tapicerías de cuero y un equipo de alto nivel que incorpora una radio con mandos de satélite al lado del volante que proporcionan una mayor comodidad en su uso.

Alfa Romeo potencia su ya extensa gama del modelo 33 con un interesante 16V Quadrifoglio Permanent 4. Esta deportiva berlina adopta una tracción total permanente que mejora considerablemente el comportamiento y la se-

guridad. Este modelo incorpora un sistema antibloqueo de frenos de serie. Sumar también el Sport Wagon, inédito en nuestro país, disponible con motor de 1.7 IE, y con capacidad y configuración de ranchera. ○



¿De qué? ...de Gin MG.

Entendidos.

Fórmula Fiesta.



Ford Fiesta ofrece dos excitantes opciones para quienes piensan que la potencia de un coche no debe estar, necesariamente reflejada en su tamaño: XR2i y el nuevo Fiesta Turboinyección.

Que añade la turboalimentación al

potente motor 1,6 litros con inyección electrónica.

Hay otras diferencias que no se aprecian a simple vista, ya que tanto el XR2i, con una potencia máxima de 110 CV, como el turboinyección, con 133 CV, son una



fiesta del diseño y la tecnología deportivas.

Una fiesta de prestaciones.

Y de seguridad.

Ambos con el mejor equipamiento de serie y todos los adicionales propios de verdaderos fuera de serie. Por eso, a quienes

pensaban que el XR2i no tenía competidores en su categoría, les pedimos disculpas.

Ofreciéndoles la mejor alternativa.

Fiesta
Atracción Total.





LUZ PROPIA
El impersonal R-19 se ha transformado para convertirse en uno de los descapotados más atractivos del momento. Posee dos motores diferentes, uno de 95 caballos y otro de 137.



R-19 CABRIOLET

FUERA COMPLEJOS

EN el vistoso stand que Renault montó en el Salon de Barcelona destacaba con luz propia una versión tan llamativa como original. El hasta ahora impersonal R-19, se ha transformado para convertirse en uno de los descapotados más atractivos del momento. Desde los tiempos del Renault Floride, hace ya veinticinco años, la marca del rombo no había vuelto a producir ningún modelo con esta posibilidad. De inminente comercialización a principios de verano, este R-19 de dos volúmenes (el Chamade se descartó para este proyecto) y tres puertas, ha recibido un serio refuerzo en su estructura para soportar la potencia de sus dos

motorizaciones. Una de 95 caballos para la versión básica y otra de 137 para la deportiva, que además se distinguirá también exteriormente por los faros de doble óptica, llantas especiales y la toma de aire de los R-19 16V. Para adaptar una capota escamoteable, se ha prescindido de arcos de seguridad y se ha rediseñado la parte trasera del coche para disponer de un espacio donde va a desaparecer la capota una vez plegada de forma manual. La luneta trasera es rígida y los apoyacabezas traseros se continúan por medio de dos resaltes al estilo de los más tradicionales «roadster». Opcionalmente podrá equiparse aún más al R-19 Cabrio 16V con una tapicería exclusiva realizada en cuero

y un sistema antibloqueo de frenos ABS. La elegancia resultante se debe en parte a Karmann, el especialista alemán en este tipo de preparaciones (y responsable también del Golf Cabrio) con quien Renault realiza en colaboración este modelo. Por otra parte, las nuevas Espace llegaban con una serie de profundas mejoras, su plataforma y el eje trasero son nuevos sin variar las medidas exteriores y se introduce en la gama al potente motor V6. Renault quiere ofrecer con la Espace una auténtica berlina de cuidadosísimos interiores, sumándose las múltiples posibilidades de modular los asientos a conveniencia y equipar el coche según requiera el uso que vaya a hacerse de él.



NUEVA ESPACE
Renault quiere ofrecer una berlina de cuidados interiores, con múltiples posibilidades de modular los asientos y de equipar el coche según el uso que vaya a hacerse de él (teléfono, telex, fax...)



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

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



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



BOSCH



BERLINAS

COMIENZA LA GUERRA

LA llegada del Toledo y del Citroën ZX al mercado va a animar de gran manera el segmento. Sin duda, el Seat Toledo ha sido la estrella del Salón puesto que este era el primer contacto con el público en directo. El Toledo ha gustado y es que sus características convencen a cualquiera, ya que su mecánica probada y las buenas dimensiones de habitabilidad y maletero han cautivado a los visitantes. Además había múltiples versiones comercializadas, en el pabellón de Seat había un simpático Toledo decorado con los símbolos de la Olimpiada, como vehículo oficial de la misma. Por su parte el Citroën ZX

POR FIN
Parece que el XJR con sus 251 caballos se podrá adquirir en España próximamente.



debutaba en España, aunque en otros mercados ya se comercializa desde hace algún tiempo. Las primeras unidades del ZX, sobre el cual ya se ha dicho casi todo, saldrán de los concesionarios el próximo día 14 de mayo, y más adelante se incorpora-

rán a las actuales versiones de gasolina, otras con motor diesel, así como un nueva carrocería con tres puertas, con cierta semejanza a la de los coches de raids.

En el stand de Alfa, el fabricante mostró versiones especiales como el

Alfa Romeo 75 Le Mans en sus versiones con motor 1.6 y 1.8 a un precio de 2.022.000 pesetas y 2.283.000 pesetas respectivamente.

Los fabricantes alemanes aprovecharon bien el Salón de Barcelona y todos ellos presentaron modelos o



Se dijo...



JACQUES CALVET

Presidente de Citroën y Peugeot.

Somos especialmente sensibles a la personalidad de la marca Citroën, pero no hay que llegar a la caricatura para no cometer errores. Hemos eliminado determinadas soluciones cuando no han dado resultado, pero nunca perderemos nuestra voluntad innovadora, como puede apreciarse con el eje trasero del ZX y su capacidad de adherencia al asfalto. «En la fábrica Peugeot de Villaverde tenemos un excedente de personal (1.380 personas). Por esta razón, la productividad es inferior a otros centros Peugeot, aunque no la calidad. Tenemos que conseguir que nuestras fábricas en España sean más competitivas. Villaverde tendrá que producir más unidades del 205, un 50 por ciento de las ventas de este modelo en Europa y prepararse para la fabricación del Peugeot 306, el futuro modelo del segmento de los cuatro metros.»

versiones nuevas en nuestro mercado. Por una parte estaba el benjamín de la serie 3 de BMW, el 316i, que inicia su andadura comercial en estos días, con lo cual la gama queda compuesta de cuatro versiones. Audi tenía el S4, del cual se habla más extensamente en estas páginas. Y Mercedes mostraba su gama de la serie S, así como el fenomenal 500E, con su motor de ocho cilindros en V. Este modelo está realizado sobre la base mecánica del W124, pero con una mecánica adaptada a las nuevas exigencias del motor. Este coche, curiosamente, se fabrica bajo pedido en las plantas de Porsche, salvo la pintura. La gama de la Serie S queda compuesta por cuatro motores, que



BAJA PRESION

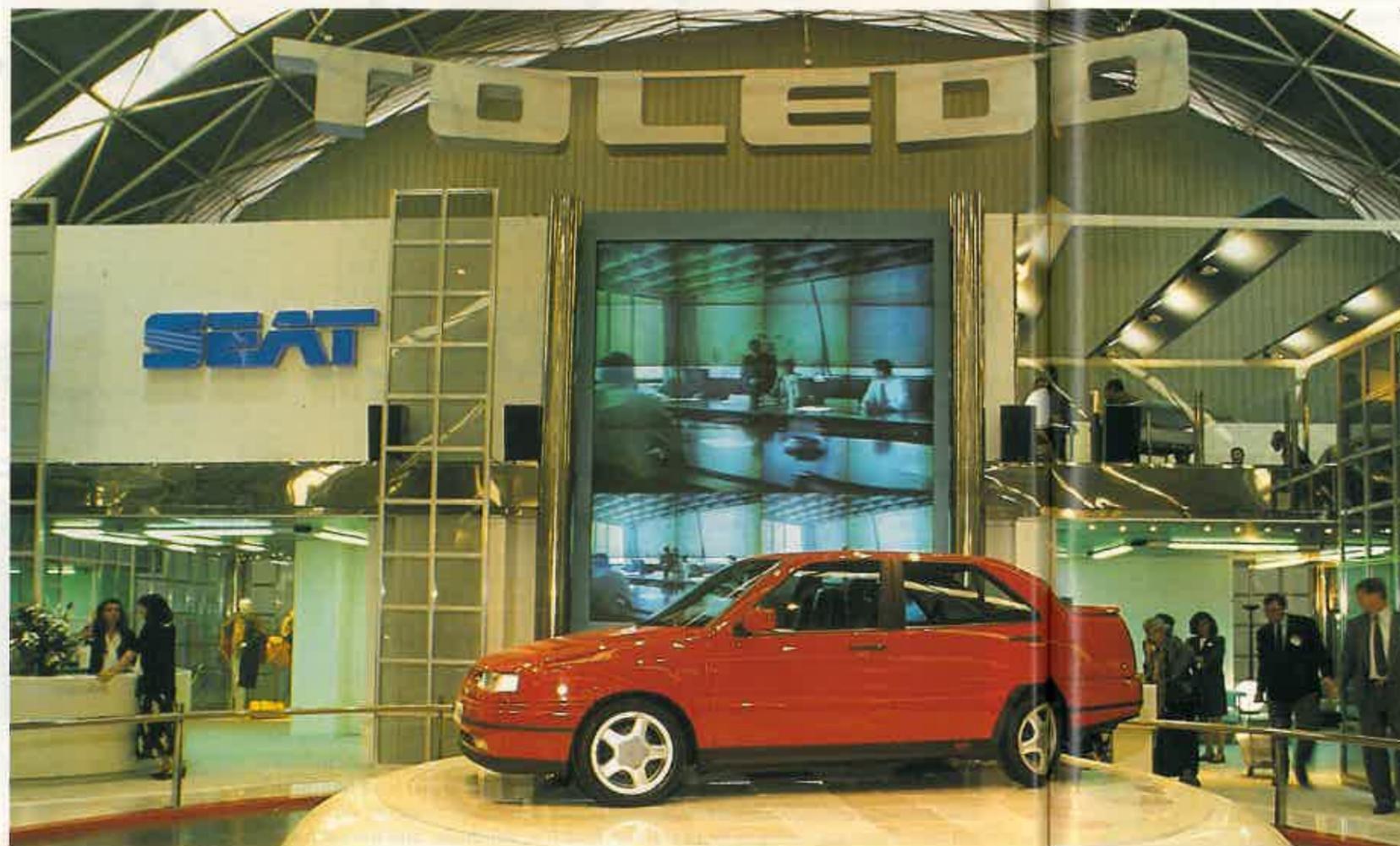
Saab da un paso más en las aplicaciones del Turbo para conseguir un coche más agradable de conducir.



SEAT OLIMPICA

Los Toledo e Ibiza con la decoración olimpica atrajeron la curiosidad de la mascota Cobi.

combinados con las dos carrocerías diferentes, dan lugar a ocho versiones diferentes. En principio en España se comercializan los 300, 400, 500 y 600. El primero de ellos es un seis cilindros en línea, mientras que los 400 y 500 tienen una configuración de ocho cilindros en V. En lo alto de la gama está el 600 con el poderoso motor de doce cilindros en V con culata de cuatro válvulas y una



REY DEL SALON
El Toledo fue la estrella del Certamen con un despliegue poco común.



FORD ESCORT XR3i

REGALO DE OTOÑO

A la vuelta del verano, los amantes de los coches de talante deportivo se van a encontrar con una grata sorpresa. El Ford Escort XR3i. Esta versión se va a situar en lo más alto de la gama gracias a su nuevo motor de cuatro cilindros y dos litros con unas sofisticadas culatas de 16 válvulas. Este modelo que, lógicamente, sólo se va a comercializar en versión de tres puertas, dispone de un motor que es el primero de una nueva generación de motores medios y

bajos de Ford. En su diseño se han volcado las técnicas más avanzadas de desarrollo y fabricación. En su interior la decoración va a ser totalmente deportiva, con un completo cuadro de instrumentos y unos asientos tipo baquet que sujetan a la perfección. Todavía es pronto para hablar de precio, pero dado el tremendo ritmo impuesto por la competencia, lo más probable es que se sitúe en torno a los dos millones y medio, en función de su equipamiento.

potencia de 408 caballos. Todos ellos se pueden pedir en versión SE, es decir normal, o SEL, con la distancia entre ejes algo alargada. Los pedidos de estos modelos se pueden realizar desde este momento y las primeras unidades se entregarán en los próximos meses.

Para contrarrestar la llegada del nuevo Mercedes a nuestro Mercado, BMW anunciaba la llegada para finales de año de las versiones super equipadas de los Serie 7. Así mismo se mostraba un 750iL que incorporaba cristales dobles, sistema de aparcamiento por infrarrojos, luces de descarga de xenon y todo un repertorio de innovaciones que muestra el nivel de este fabricante.

Rover mostraba en su stand, el recientemente aparecido Rover 418 GSD, movido por un motor diesel de origen Peugeot que desarrolla 88 caballos capaces de lanzar el coche hasta 170 kilómetros por hora con una aceleración digna de otros modelos más potentes, puesto que los 100 kilómetros por hora los alcanza en tan sólo 11,8 segundos.

SALON DE



BARCELONA

Los japoneses se han mostrado muy activos en este certamen. El Daihatsu Applause, hacía su aparición en público en Barcelona, con algún retraso sobre lo previsto pero con muy buenos argumentos. Se trata de un coche con una línea típica de tres volúmenes, pero con un portón posterior al estilo de los cinco puertas convencionales. Dispone de

un motor de 1.600 centímetros cúbicos y 105 caballos.

Mitsubishi ha mejorado su gama con la introducción de la versión de cinco puertas del Galant, en la cual se ha mejorado el equipamiento. Nissan realizó un despliegue sensacional en el Salón, con una amplia gama. Su producto de moda, el Primera amplía sus posibilidades con

la versión diesel y la posibilidad del cambio automático, con lo cual se convierte en una de las gamas más abiertas del mercado. Con carrocerías de cuatro y cinco puertas. También estaban los nuevos Sunny, que llevan algunas semanas a la venta.

Por su parte, Honda no tenía grandes sorpresas en su stand, pero sí que anunció la llegada de un nue-

SIEMPRE ESTRELLAS
Allí por donde van, los Mercedes Serie S atraen la atención.



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.



vo **Accord** con motor de 2.2 litros, así como una versión del mismo modelo más barata a costa de un equipamiento más modesto. También se avecina la llegada de uno nuevo para fechas no muy lejanas.

Entre los fabricantes nacionales, al margen de los ya mencionados Toledo y ZX, no había grandes novedades en este segmento, pero aparecían versiones curiosas, como es el caso del **Peugeot 405 STI**, cuya principal novedad sobre sus homólogos reside en la incorporación de algunos elementos de equipamiento que hasta ahora eran exclusivos de coches mucho más caros. Entre los elementos del equipamiento, hay que destacar los asientos de cuero, ajustables eléctricamente y con posi-



LE MANS
Con este mítico nombre han bautizado en Alfa las últimas versiones del 75.



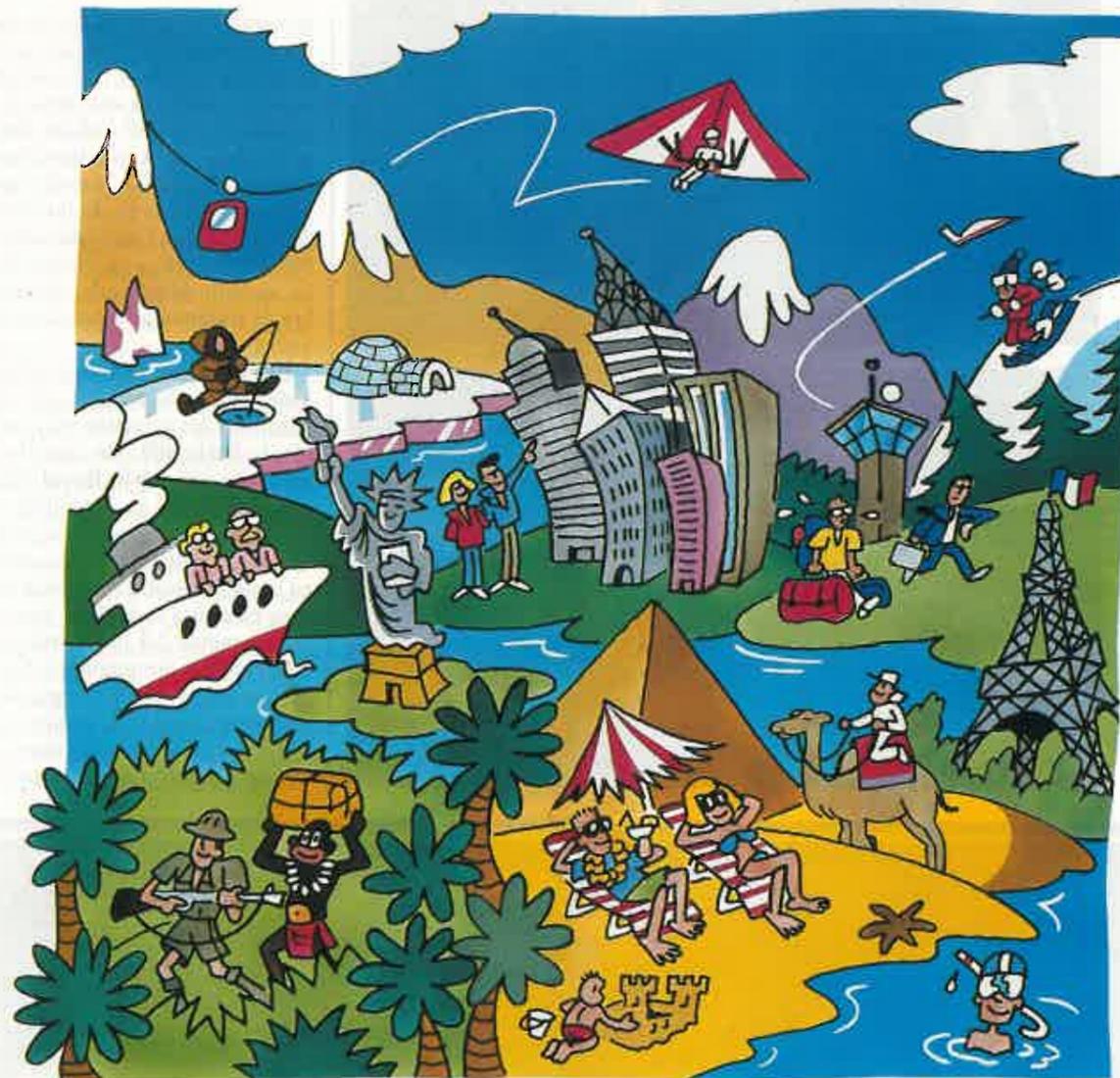
PRIMERA
Amplia su oferta con la versión diesel y la posibilidad de cambio automático.

bilidad de calentamiento eléctrico. Lavafaros, sistema antibloqueo de frenos, y un sinfín de elementos que hacen de este coche uno de los más equipados de la categoría. Su mecánica es la misma del 405 SRi con 125 caballos.

Aunque con menos difusión que los anteriores, **Saab** tiene una gran popularidad en España y su nombre una gran tradición. Su novedad en esta ocasión estaba en la serie 900, a la que se incorpora el **900Turbo baja presión**. Este nuevo modelo se diferencia de los demás por su diferente tarado de compresor, que tiene como finalidad mejorar el rendimiento del motor a bajo régimen con el objeto de mejorar el comportamiento del motor en las recuperaciones. De esta forma se obtienen unas mejores aceleraciones en los regímenes intermedios. De esta forma hay que utilizar menos el cambio



OTRO HATCHBACK
Mitsubishi traerá a partir de ahora los Galant también con cinco puertas.



Donde haga falta.

En cualquier lugar y a cualquier hora, Europ Assistance pone a su disposición todos los medios: la más completa red de asistencia, la más avanzada tecnología y el más alto nivel profesional. Para responderle en cualquier circunstancia, incluso si no es usuario. Sólo tiene que llamarnos. Nosotros llegamos donde haga falta. Disfrute de su viaje.

 **europ assistance**

Asistencia Líder.

(91) 597 21 25

En su Banco, Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Teletanco 4B.



MUCHO CUERO
También se vio el nuevo Citroën ZX y una versión especial del Peugeot 405 con asientos de cuero.

de marchas y se beneficia el consumo y la fiabilidad mecánica al no someter al motor a tanto esfuerzo. Junto al modelo de baja presión, Saab mostraba el **900 Cabrio Aniversario**. Esta es una serie limitada para celebrar los 25.000 Saab descapotables que han salido de las cadenas de montaje. Está realizado sobre un **900 Turbo 16S**, y su pintura de color amarillo Montecarlo, destaca sobre la tradicional austeridad de la marca.

El otro fabricante escandinavo, **Volvo**, mostraba toda su gama y en particular los modelos más recientes, la **Serie 900**. De estos lo más novedoso era el **940 Royal**. Esta es una versión que va a perdurar en el mercado, es decir que no se trata de una serie limitada que desaparecerá en cuanto se acaben las unidades. Su base mecánica es la de el Volvo 940 con el motor 2.3 de 16 válvulas y 130 caballos de potencia. Existen dos versiones; una con equipamiento completo que incluye aire acondicionado, antibloqueo de frenos, llantas de aleación y otros muchos

elementos, y otra algo más austera. La primera cuesta, con IVA incluido, 3.840.000 pesetas, mientras que la más económica cuesta 3.490.000 pesetas. En ambas versiones se puede montar opcionalmente la tapicería de cuero. Por lo demás el fabricante sueco llevó como novedad al salón una lista de precios actualizada de su gama, con lo cual se inicia una nueva política comercial de ofrecer coches con un excelente nivel de equipamiento a un precio bastante competitivo.

Otro mito presente en Barcelona era **Jaguar**. Al margen de su nuevo coupé XJS, cuyas características se detallan en el apartado de deportivos, la atención se centraba en el **XJR**, que es una versión potenciada de la berlina de la marca. La preparación incluye el fortalecimiento del motor hasta alcanzar una potencia de 251 caballos. Externamente destaca por un faldón bajo, el paragolpes y unas llantas de 16 pulgadas. La velocidad máxima es de casi 240 kilómetros por hora y su aceleración de cero a cien kilómetros por hora es de

SALON DE BARCELONA



tan sólo 6,7 segundos. El importador de Jaguar va a comercializar esta transformación en nuestro país a un precio que se acerca a los diez millones de pesetas.

Justo al lado de Jaguar se encontraba Rolls Royce. En su stand el gran ausente era el **Continental R**

que a última hora no podía acudir. No obstante el stand tenía una buena representación con el fascinante **Bentley Eight**, el **Mulsanne S** y el **Continental**. Aunque las novedades son bastante escasas, la mera presencia de estas obras de arte es digna de mención.

BENJAMIN
Con la llegada del **BMW 316i** se completa la gama de la **Serie 3**.



**GT
SERIE
LIMITADA**



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

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

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

ALFA 33 1.7 IE GT

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

1.758.000 Pts.*

ALFA 33 1.7 16 VALVULAS GTS

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

2.058.000 Pts.*

EQUIPAMIENTO DE SERIE.

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



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.



AUDI 100 S4

EXCELENTE PEDIGRI

UNA de las primicias mundiales presentadas en Barcelona era el Audi 100 S4, una berlina amplia, lujosa y potente que pasa a liderar la nueva gama intermedia de la firma alemana. El significado de la «S» va más allá de una simple denominación, se acerca al comportamiento más deportivo, a la potencia más alta, a los sistemas de tracción más seguros. En definitiva la «S» que

S4 una notable elasticidad en todo momento. Audi anuncia un consumo bastante contenido para tratarse de una potencia superior a los 200 caballos, si bien no hay que olvidar que la media de ciudad puede alcanzar los 15 litros cada 100 kilómetros muy fácilmente. Sin embargo el poderío prestacional del nuevo S4 anula cualquier pega referente a unos cuantos litros de

más. Con una velocidad máxima de cerca de 250 kilómetros por hora o una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,8 segundos, el conductor del último Audi tiene ante sus manos una berlina de lujo con la posibilidad de adelantar en un respiro, subir un puerto de primera sin enterarse o circular por una autopista con muy pocas posibilidades de aburrirse. Aunque la caja de cambios de serie es de cinco velocidades, se ofrece opcionalmente una de seis marchas en la que tres de ellas, tercera, cuarta y quinta, son de relación más corta. Esta opción muy recomendable para el mercado USA por sus duras especificaciones respecto al consumo permitirá circular a un nivel de revoluciones

más relajado y con ello conseguir unas cifras de consumo mucho más reducido.

Con la seguridad de la tracción total y un esquema de suspensiones tipo McPherson, reforzado en este caso para afrontar el aumento de potencia, el S4 está preparado para afrontar cualquier situación y estado del asfalto. El sistema utilizado por Audi es el más efectivo del mundo y cuenta con un diferencial en el eje trasero que se puede bloquear manualmente.

Un sistema de frenos con cuatro discos ventilados interiormente y antibloqueo junto con el elemento de seguridad Procon-ten conforman un importante esquema de seguridad para el exigente conductor de una berlina de estas características.

De la misma forma se han cuidado los interiores con un cierto toque deportivo pero conservando la elegancia característica de la marca.

Así el S4 cuenta con asientos deportivos, volante de cuero, apliques de madera repartidos por el habitáculo, llantas de aleación, unos neumáticos de generosa medida, etcétera. Por otra parte se han diseñado unos faros especiales que combinan, en la misma unidad, las luces de carretera y las de cruce con los faros antiniebla. Los dos primeros utilizan el sistema de



tipo elipsoidal de última generación.

El Audi 100 S4 se empezará a comercializar en su país de origen, Alemania, a partir del mes de agosto de este año, por lo que su llegada a España se espera un mes después, en septiembre. Su precio permanece todavía en la incógnita.

FICHA TECNICA

Motor de cinco cilindros en línea con doble árbol de levas en cabeza, 20 válvulas y una potencia de 230 caballos. Par máximo: 35,7 mkg a 1.950 r.p.m. Tracción permanente a las cuatro ruedas. Cuatro frenos de disco con ABS. Dirección de cremallera asistida. Llantas en aleación ligera de 8JX16 y neumáticos de 225/50 ZR X16. Velocidad máxima: 244 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h.: 6,8 s. Consumo en ciudad: 14,6 l/100 Km. A 90 Km/h.: 7,9 l/100Km. A 120: 9,5 l/100Km. Peso: 1.610 Kg.

PRIMICIA
Fue primicia mundial en Barcelona y por ello ocupó un lugar destacado dentro de la muestra.



UNA FIERA
La mecánica de cinco cilindros, con turbo y 20 válvulas proporciona una potencia de 230 caballos y una elasticidad muy interesante.



es sinónimo de todo el carácter deportivo que se ofrece en algunos modelos de la marca de los cuatro aros.

Para el nuevo Audi 100 S4 se ha recurrido al esquema mecánico habitual para estos casos: motor de cinco cilindros con 20 válvulas, 2,2 litros de cilindrada, turboalimentación con refrigeración del aire por intercooler y tracción permanente a las cuatro ruedas con el efectivo diferencial Torsen.

El conjunto propulsor proporciona una potencia de 230 caballos y unas condiciones idóneas para no encontrarse con la típica pereza de las mecánicas multiválvulas a bajas revoluciones. Así su par máximo de 35,7 mkg se consigue a tan sólo 1.950 revoluciones por minuto.

Un sistema Motronic de control del motor, una inyección electrónica secuencial muy sofisticada y un sistema de encendido con una bobina para cada cilindro permiten al Audi 100



LUJO AGRESIVO
El nuevo Audi 100 S4 cuenta con un agresivo aspecto proporcionado por los anchos neumáticos y los elementos aerodinámicos



COCHES DE SALON

NO SOLO EXPERIMENTOS

ES difícil, por no decir imposible, verlos rodando fuera de un recinto cerrado, muy pocos se pueden adquirir a golpe de talón y la mayoría serán muy distintos dentro de algún tiempo cuando, si entra dentro de los planes de la marca, se pongan a la venta. Son los coches de Salón, prototipos de investigación con los que las firmas del automóvil trabajan desarrollandolos hasta llegar al modelo definitivo, lo que el comprador termina comprando. Algunos son apuestas de futuro con soluciones demasiado extremas que terminarán en cualquier nave bajo una lona, sin embargo la mayor parte son una demostración del poderío de la industria automovilística europea y japonesa.

Comenzando por Alfa, la marca italiana acudía a la muestra catalana con un coche experimental llamado **Proteo**. El prototipo, con carrocería realizada en fibra de carbono, puede descapotarse manteniendo la rigidez necesaria en todo momento. Utiliza la misma mecánica del 164 V6 con 3,0 litros y 260 caballos y un nuevo sistema de tracción total (que ha servido para desarrollar el que ya utiliza el Alfa 33 Permanent) muy efectivo.

El carrocerero Bertone enseñaba en su stand su modelo **Genesis** un monovolu-

men con unas características impresionantes entre las que destaca su motor Lamborghini de doce cilindros en V. Según el famoso carrocerero los deportivos del 2000 guardarán esta configuración, puesta de moda en estos días entre los fabricantes.



Lamborghini recurría a su modelo **Diablo** para demostrar al público español de lo que es capaz. Un monstruo de la carretera con casi 500 caballos y una velocidad máxima de 325 kilómetros por hora, que sí podría estar al alcance de quien pueda pagar una cifra cercana a los cuarenta millones de pesetas y sobre todo tener la opción de compra sobre una de las tan sólo 400 unidades que se fabricarán al año.

Otro modelo con posibilidad relativa de compra es el **De Tomaso Pantera**, otro impresionante deportivo con 305 caballos procedentes de



INDUSTRIA ACTIVA
La mayoría de los fabricantes trabajan en prototipos sobre los que investigan para crear nuevos modelos. Citroën Activa (en grande), Seat Proto (izquierda), Lamborghini Diablo (arriba) y Renault Laguna (encima).

un motor de Ford Mustang que permite a este modelo alcanzar una velocidad máxima de 270 kilómetros por hora. Si se poseen veinte millones de pesetas habrá que esperar un año y medio para poder disfrutar de él.

La proposición de Mazda para el año 1995 con continuidad en el siglo XXI es un vehículo monovolumen llamado **Gissya** que

Se dijo...



ALBERTO FAVA
Dtor. Internacional de la división Fiat y Presidente del Consejo de Administración de Fiat Auto España

Fiat ha inventado la fórmula del pequeño coche utilitario, la fórmula del 500. Este nombre es hoy un mito, que confiamos mantener y alargar con el nuevo 500 de los años 90, un coche que será lanzado a principios del 92 y que se presenta como un modelo ideal para la circulación en las grandes ciudades, con un comportamiento ágil, una presentación cuidada, pequeño por fuera y grande por dentro.

-Nuestra política comercial siempre asegura que el comprador Fiat obtenga un excelente servicio postventa, que con el lanzamiento del Fiat Plus Service, nos sitúa en el primer puesto del mercado. Además, la cobertura de la red de venta y servicio es prácticamente total a estas alturas con 450 puntos.-





MODA MONOVOLUMEN

La propuesta de Bertone para un futuro no muy lejano se basa en un deportivo monovolumen y multiuso.

reúne las condiciones ideales para una utilización múltiple: viajes largos, diversión al aire libre, desplazamientos en grupo, compras etcétera. Según Mazda el mercado tiende a necesitar vehículos más entretenidos, útiles y confortables. Las características mecánicas son tan inusuales como atractivas: motor rotativo con tres rotores y turbo, caja de cambios

de seis velocidades, tracción permanente a las cuatro ruedas, suspensión semiactiva, y un largo etcétera.

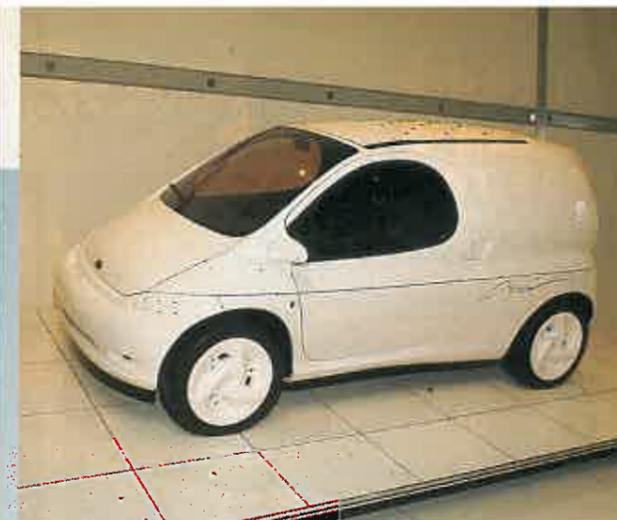
Más soluciones vanguardistas encontramos en el Zender Fact 4, un supercoche realizado con materiales superligeros y a la vez resistentes, solamente utilizados hasta ahora en aviación o en la Fórmula I. El chasis del Fact 4 es de fibra de carbono y el

TECNOLOGIA AEROSPAZIAL

Ya no es raro encontrar un automóvil fabricado en fibra de carbono o kevlar, es el caso del Zender Fact 4.

kevlar forma parte de la mayor parte de la estructura. Cuenta con el motor del Audi V8 retocado hasta alcanzar los 448 caballos.

Las investigaciones de los técnicos de Renault han llevado a crear el Laguna, un vehículo experimental que reúne un cúmulo de novedades que tarde o temprano utilizarán los vehículos de serie de la marca. Destacar



FORD GHIA ZAG

PEQUEÑO PERO...

MIDE menos de 3,40 metros de largo y poco más de metro y medio de ancho. Es la propuesta de Ford para terminar con los problemas de desplazamiento en las ciudades. Se llama Zag y su mayor novedad reside en un motor de dos tiempos que, una vez superados los problemas que impedían su utilización, supera en muchos aspectos a cualquier motor

convencional de las mismas características. En colaboración con la Orbital Engine Company de Australia, Ford ha desarrollado un motor que permite eliminar por completo las válvulas, con un tamaño muy reducido, menor peso y un consumo mínimo. El motor de dos tiempos Orbital se adapta perfectamente a este modelo y al

tráfico rodado más intenso. Un vehículo compacto, práctico y versátil. Los asientos traseros son desmontables y el asiento del pasajero se puede eliminar para ganar volumen de carga. Su sistema de alumbrado, con lentes miniatura empotradas en el paragolpes, ha permitido a sus diseñadores lograr un alto coeficiente de penetración.

NOVEDAD MUNDIAL



ANTIRROBO DE VOLANTE
CON ALARMA INCORPORADA

- Abraza e impide girar el volante.
- Fabricado en acero carbono, para impedir el corte.
- Alta visibilidad exterior.
- Rápida maniobra para colocar y fácil de guardar.
- Sirena electrónica de gran intensidad.
- Sensores de movimiento y choque.
- Linterna incorporada con lámpara «Krypton».
- Led destellante intermitente.
- Incluye cordón para conexión al encendedor.

P.V.P. 13.400 PTAS

NIGHTSTICK, ELECTRONICO, SU VIGILANTE PRIVADO



ANTIRROBO DE VOLANTE

- Abraza e impide girar el volante
- Fabricado en acero carbono, para impedir el corte
- Alta visibilidad exterior.
- Rápida maniobra para colocar y fácil de guardar.

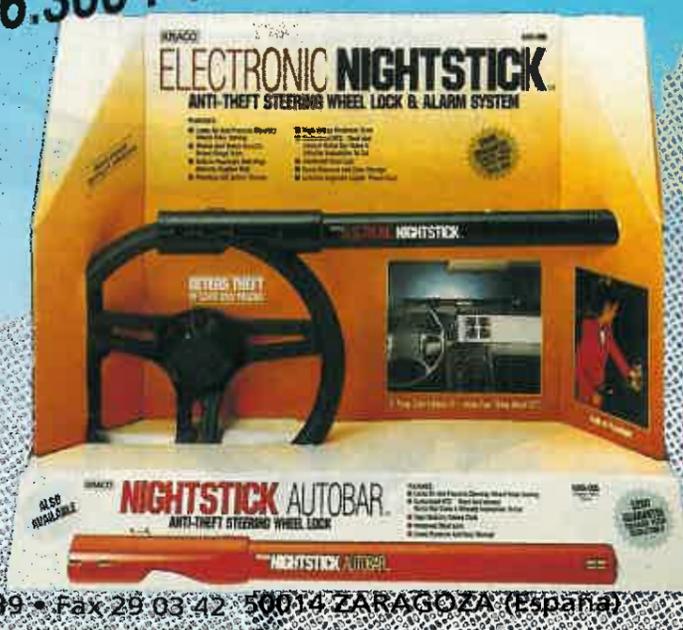
P.V.P. 6.300 PTAS

SOLICITELO EN LOS ESTABLECIMIENTOS DEL RAMO O EN SU CONCESIONARIO

DISTRIBUIDOR PARA ESPAÑA



Alejandro Bell, 11
Teléfono (976) 29 98 39 • Fax 29 03 42 50014 ZARAGOZA (España)

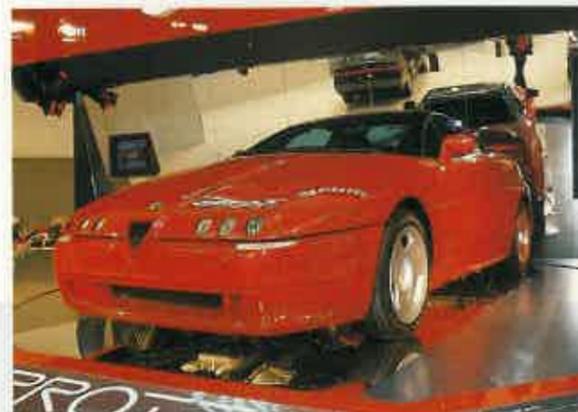




EL RUGIDO MAS FUERTE
De Tomaso presentaba su Pantera con un «restyling» importante en su carrocería.



CAMIONETAS DE LUJO
Para que trabajar con el coche sea algo más divertido, Nissan apostaba fuerte por estas dos furgonetas.



EL ALFA ROMEO DEL FUTURO
La marca italiana no está dormida, y buena muestra de ello es su importante aportación, el Proteo.



LA ERA DEL MONOVOLUMEN
Mazda no pierde el tren de la última moda entre los fabricantes, los monovolúmenes. Su aportación: el Gissya.

en su desarrollo un habitáculo sin techo ni parabrisas con sistemas de seguridad que protegen a sus ocupantes en caso de accidente con un arco de seguridad. Su motor biturbo con 210 caballos permite al Laguna alcanzar los 250 kilómetros por hora.

Citroën por su parte contaba con el Activa 2 como vehículo de referencia para sucesivas creaciones. En él destaca el siste-

ma de suspensión activa que permite al vehículo mantener en las curvas más pronunciadas una inclinación nula. Este sistema aumenta al máximo la estabilidad y los ocupantes no sufren las consecuencias de un recorrido tortuoso.

Subaru

con el SVX aporta también un buen número de soluciones vanguardistas y está fabricado con materiales muy evolucionados.



Car Hi-Fi Sony

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



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

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

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

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

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



LA IMPORTANCIA DE LOS JAPONESES
Los prototipos japoneses han acaparado la mayor atención en el Salón de Barcelona. El Toyota 4.500 GT y el Subaru SVX son una buena muestra.

La marca japonesa Nissan proponía en la muestra catalana dos opciones para un futuro no muy lejano de vehículos comerciales o de reparto. El Nissan Cargo y el Chapeau son dos furgonetas de corte divertido, modernas y con un diseño muy poco convencional muestra de la creatividad japonesa en el sector. Las dos utilizan el mismo motor con 73 caballos con suspensiones independientes y un peso excepcionalmente bajo:

950 kilogramos. En ambos la transmisión es automática y la dirección asistida es de serie en todos los modelos.

Por último, la marca nacional Seat utilizaba el Proto C para apoyar la presentación de su mayor novedad, el Seat Toledo. El Proto C, al igual que en su momento el Proto TL, del que nació el Toledo, es un avance de lo que será el futuro Ibiza de la firma española. ○

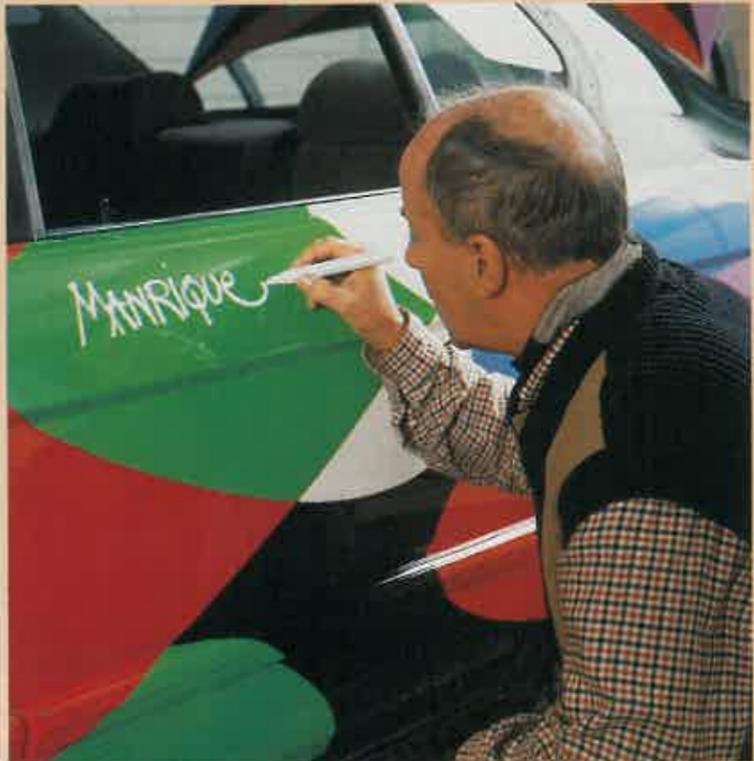


«ART CARS» DE BMW

LO ULTIMO DE MANRIQUE

ESTA vez le ha tocado a él, a César Manrique, el artista que ha convertido Lanzarote, su tierra natal, en un mosaico de maravillas admiradas en todo el mundo, pintar el décimo «Art Car» de la colección BMW. Una pieza que, desde ya, adquiere un valor importantísimo dentro de una colección única. Un honor que anteriormente recayó en otros nueve prestigiosos pintores de todo el mundo, como el desaparecido Andy Warhol, y que esta vez ha tenido como base un BMW Serie 7, en cuya carrocería

POP ART
César Manrique ha tratado de integrar en el vehículo la idea de velocidad y aerodinámica



Manrique ha plasmado su idea del movimiento, su manera de ver el concepto automóvil integrado en una civilización que lucha por armonizar con la naturaleza. La razón de ser de los «Art Cars» de BMW no es otra que la de crear una relación entre dos mundos diferentes, el mundo de la técnica y el mundo del arte. En un periodo de tiempo de quince

años BMW ha conseguido completar una colección de diez automóviles BMW que actualmente se pasean por las mejores y más importantes galerías y exposiciones. Manrique se inspiró para pintar el Serie 7 de la firma alemana en diversas ideas relacionadas con el movimiento, «... por eso tuve la idea de pintar el coche dando la impresión de deslizarse por el

espacio sin resistencia alguna...» «...Trataba de integrar en un solo objeto la idea de la velocidad y aerodinámica por medio del concepto estético...» Este vehículo acaba de convertirse, gracias a BMW, en obra de arte rodante y la firma de César Manrique engrosa la lista de quienes, sin duda, propiciaron el nacimiento del Pop Art

OBRAS DE ARTE
La colección de BMW, formada por diez vehículos, se pasea por las mejores y más importantes galerías y exposiciones desde hace quince años.



EL CLIMA EN SU COCHE BAJO CONTROL CON AIRE ACONDICIONADO MITCHELL.

MITCHELL es sinónimo de aire acondicionado. Porqué sólo fabrica aire acondicionado. Como especialista, MITCHELL crea, diseña, investiga y fabrica con la más alta calidad. Reconocida por los distintos fabricantes que lo incorporan en sus catálogos como equipo opcional. Instalelo y disfrute de tener en todo tiempo **el clima bajo control.**



MITCHELL
AIRES DE INNOVACION.

Avance continuo.
Tecnología de vanguardia.
Diseño original.



DEPORTIVOS

OLIMPIADA SOBRE RUEDAS

POCAS ocasiones se presentan de observarlos en parado y de cerca. Son los más potentes, rápidos y aerodinámicos, pero también los más escasos y caros. El Salón de Barcelona es para la mayoría de los apasionados por el automóvil una buena oportunidad de tener al alcance de la mano las joyas rodantes que las marcas fabrican como modelos de elevado prestigio.

Los más clásicos de estos coches, es decir los «roadster», contaban con una lucida presencia. El carismático **Morgan Plus 8** incrementa su cilindrada hasta los 3,9 litros para no mermar prestaciones al adoptar el obligado catalizador. Tayre también



MAZDA MX-3
Fantásticas las líneas del nuevo deportivo de Mazda y no menos fantástico su motor ultraligero de aluminio. El diseño ha seguido los fundamentos del «Kansei», la filosofía que refleja en la ingeniería los sentidos

Se dijo...



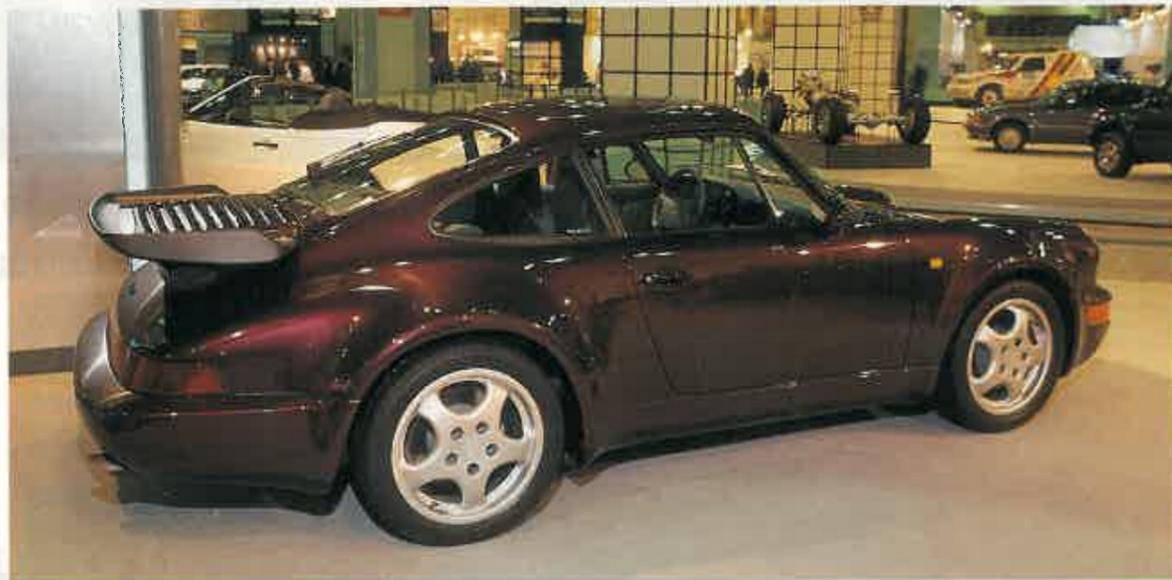
ERNEST FERRARI
Director Comercial de Lancia para el área mediterránea.

ESPAÑA es un mercado favorable para nuestros productos. La evolución de nuestras ventas es buena, sobre todo gracias a la excelente acogida del Dedra».

«Nuestra política de marca va dirigida en dos direcciones. Por una parte ofrecer un producto de primera calidad a un precio competitivo y por otra, diferenciarnos de la competencia con el mejor servicio post-venta que se pueda ofrecer. El cliente se debe sentir en todo momento protegido por la marca».

«Cada mercado tiene unos condicionantes diferentes y por eso no es razonable aplicar en Europa la política de garantías a largo plazo que se ofrecen en otros países por otras marcas. Es mejor que el cliente pague un buen servicio, antes que obtener gratuitamente uno mediocre».

«Me hubiese gustado ver a Carlos Sainz pilotando uno de nuestros coches, pero esto no es competencia mía».



VUELVE LO GENUINO
Apoyándose en el nostálgico recuerdo que dejaron los RS en los años 70, Porsche ha lanzado esta versión basada en el Carrera 2.

exhibía la moderna gama Lotus, con el **Elan SE** como principal protagonista.

Una primicia en cuanto a exposición supuso la presencia de un stand de Watesa donde pudieron admirarse los **Panther Kallista**, herederos de los míticos Jaguar SS100, y que dan paso al nuevo **Panther Solo**. Y dentro siempre de este particular estilo de deportivos, se vio una interesantísima réplica del Lotus Seven realizada en Bélgica y Luxemburgo llamada **Westfield SE/SEI**, y del que



próximamente saldrá una imponente versión V8 con aceleraciones comparables a las de un Ferrari F-40.

La propia Ferrari llenaba una porción de salón con su inconfundible color rojo en forma de **348, Mondial, Testarossa** y **F-40**. Mientras que en el recinto acotado por Porsche se podía ya ver al nuevo **911 Carrera RS**, reminiscencia moderna de las pequeñas series de RS fabricadas a principios de los años 70 y que tantos éxitos cosecharon. Este Porsche sin embargo es muy pareci-

do al Carrera 2 de la Copa Carrera, del que adopta gran parte de su mecánica alcanzando una velocidad punta de 261 kilómetros por hora.

El espíritu deportivo de Mazda se veía traducido en el atractivo **MX3**, todo un ejercicio de diseño que alberga en su interior un novísimo motor V6 realizado en aluminio y que rinde 136 caballos de potencia. Asimismo destacaba la preparación de **Tecnitrate MX-5 SV**, decorada con el color verde del equipo británico, un encantador deportivo de estilo



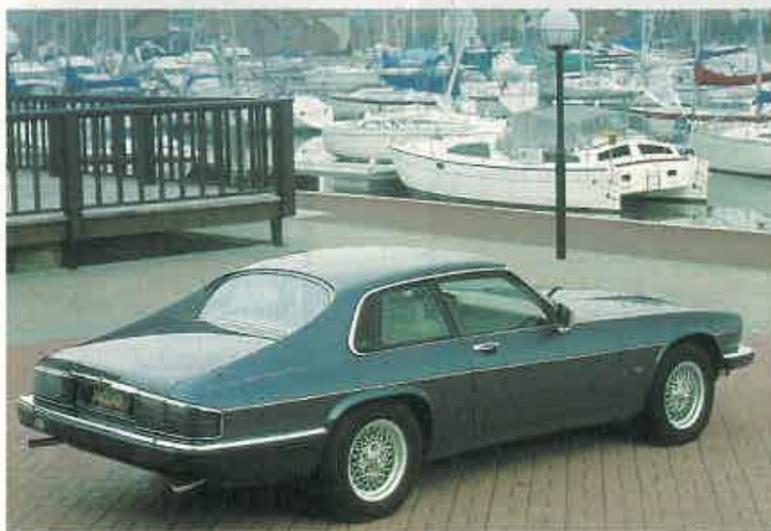
ALPINE A 610 clásico pero con tecnología avanzada. Más aerodinámico y con una potencia limitada a 250 CV.

clásico pero con tecnología avanzada. Más aerodinámico y con una potencia limitada a 250 CV. Nissan tenía en su ya veterano 200 SX la novedad de haber reformado la carrocería en beneficio de la aerodinámica aunque sigue equipando el motor 1.8 turbo de 16 válvulas, a diferencia de la versión japonesa que ya ha adoptado el 2.0 litros. En cuanto al 100 NX, aunque ya está a la venta en los concesionarios de la marca, vivía en Barcelona su presentación oficial. En Jaguar se esperaba con expectación la presencia de la versión convertible del coupé, pero en ausencia

E X T R A



JAGUAR XJS V12 COUPE
La versión Cabrio no llegó a tiempo para el Salón, pero pudo admirarse el nuevo XJS en el que se han realizado numerosas mejoras (cifradas en 12.000 piezas diferentes).



SABER VIVIR.

Ganar tiempo cada día para disfrutar las cosas buenas. Saber llegar. Lejos. Mejorando calidad de vida. Saber estar. Conducirse con elegancia y plena libertad de movimientos.

Esto lleva ofreciendo MOTOVESPA durante décadas. Diez millones de VESPAS en todo el mundo así lo confirman.

De hecho los que han llegado más lejos están volviendo a VESPA. Ellos, que empezaron en moto, están ya de vuelta del coche.

Disfrutando de una amplia gama por cilindrada 75 - 125 - 200, por versiones automáticas y con

cambio, por los constantes avances tecnológicos como arranque eléctrico o engrase separado y por su exclusiva tercera rueda, la de respuesto.

Todo un líder. Por algo la scooter con más historia del mercado es también la Moto del Año 91.

VESPA 75	DESDE 199.950
VESPA 125	DESDE 216.950
VESPA 200	DESDE 299.300

PVP (I.V.A. incluido)

MOTO DEL AÑO 91



SABER VIVIR.



MASERATI 222 SR

NUEVA LINEA

CON el nuevo frontal, el Maserati 222 SR adquiere una nueva línea. La calandra, más baja y redondeada, se continúa de forma suave y hacia atrás con la carrocería,



hasta el parabrisas, delante del cual se ha montado el spoiler destinado a mantenerlo limpio. El motor es el V6 de 250 caballos con dos turbocompresores dotados ambos de intercambiador de aire. La deportividad de este Maserati le permite aceleraciones del orden de 0 a 100 kilómetros/hora en 6,2 segundos y una velocidad punta de 230 kilómetros por hora. Los interiores por su parte siguen con la línea de la casa de estar especialmente cuidados: asientos ergonómicos tapizados en cuero, acabados en madera de brezo, volante regulable vertical y longitudinalmente y sistema de climatización automático. La marca del tridente proponía una



generosa oferta a quien comprara uno de sus modelos en el Salón de Barcelona, obsequiándole con 3.000 litros de gasolina, aparte de haber ampliado los plazos de garantía de dieciocho a veinticuatro meses.

Asimismo se anunció que está en preparación una concentración nacional para poseedores de Maserati clásicos que agruparía a todos los incondicionales de la marca

NISSAN
200 SX
La versión,
que ya se
vende en
España,
sigue
llevando el
motor 1.8,
mientras
que la
japonesa
ha
adoptado
el 2.0 para
el último
deportivo
de la
marca.



de éste fue el XJS V12, recientemente remodelado, quien se llevó las admiraciones del público.

Toyota tiene en el Supra 3.0 Turbo la última creación en el terreno deportivo sin abandonar su tradición de tracción trasera. Con este coche la marca nipona quiere ofrecer un coupé de altas prestaciones (245 kilómetros por hora) pero con la comodidad, el equipo y el acabado de una confortable berlina.

Como muestra de su primera incursión en el terreno de los descapotables, Audi exponía el Cabrio, un imponente modelo descubierto basado en el 90 Coupé.

Presentamos un todo terreno

Bravo!

Efectivamente. Bravo 2000 es un lubricante todo terreno porque proporciona la máxima protección:

- Tanto al motor de gasolina de más altas prestaciones como al diesel más robusto.
- Desde las temperaturas más crudas del invierno hasta los veranos más tórridos.
- Para una conducción a altas velocidades por autopista o en lentas caravanas y ciudad.

Y además, mezcla perfectamente con todos los lubricantes de cualquier marca, mejorando su acción protectora.



MOTUL

SALON DE

BARCELONA

TODO AL AIRE Mazda mostraba sin pudor todas las interioridades del MX-3 V6. Mientras, Audi se desmelenaba y se lanza al mundo de los Cabrio con una cuidadísima versión descapotada del 90 Coupé.



Una de las estrellas que más brillaba en el mundo de los deportivos era sin duda el Renault Alpine A 610. La nueva estampa del Alpine ya era conocida en el Salón de Ginebra, pero no por ello dejó de ser novedad en Barcelona gracias a su diseño totalmente renovado y más aerodinámico. Dispone de una potencia limitada a 250 caballos y de un equipo interior muy lujoso.

Con él, otro super-deportivo protagonista aunque también ya conocido, era el Maserati Shamal. Ocho cilindros sobrealimentados mediante un turbocompresor, dotan al italiano de 326 caballos de potencia que se transmite a través de una caja de cambios Getrag de seis marchas. ○

E X T R A

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



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

... con productos garantizados por IRESA.

Solicite información indicando vehículo y producto de su interés.

Venta contra reembolso a ciudades sin delegación

Servicio de montaje en nuestras exposiciones:

IRESA MADRID,

Telf. 91 - 255 69 80 c/ Coslada, 4 (Fco. Silvela / Avd. América)

IRESA BARCELONA,

Telf. 93 - 217 83 63 c/ Riera Sant Miquel, 11 (Diagonal / P. Gràcia)

IRESA ELCHE (Alicante)

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



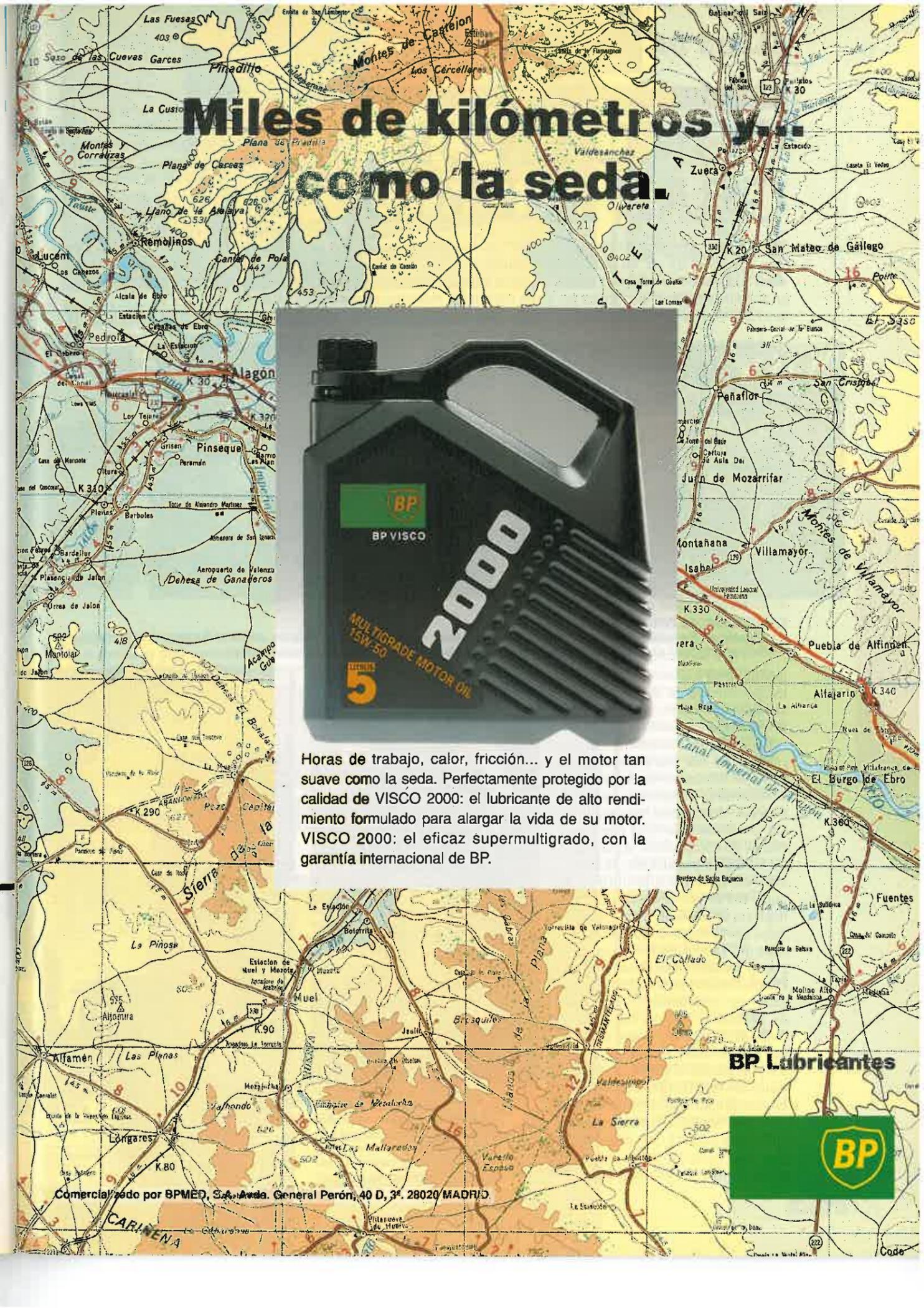
Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 9731 201662 y 201666. telex 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

Miles de kilómetros y...
como la seda.



Horas de trabajo, calor, fricción... y el motor tan suave como la seda. Perfectamente protegido por la calidad de VISCO 2000: el lubricante de alto rendimiento formulado para alargar la vida de su motor. VISCO 2000: el eficaz supermultigrado, con la garantía internacional de BP.

BP Lubricantes





COMPETICION

COMO EN UN GRAN PREMIO

LOS coches de competición, además de ser un atractivo adicional en cualquier salón, principalmente para el público en general que tiene la ocasión de contem-

plar de cerca los vehículos que pilotan las estrellas de las carreras, dan una nota de colorido a los stands en los que están expuestos.

En el Salón de Barcelona se pudieron contemplar vehículos campeones del Mundo. Uno de los que más

atención acaparó fue el Toyota Celica con el que Carlos Sainz logró la victoria en el último Rallye de Montecarlo. También fue todo un acontecimiento la presencia de nuestro Campeón del Mundo de Rallyes, que firmó autógrafos a un buen número de aficionados. Por lo que respecta a los vehículos de esta especialidad, Lancia exhibió uno de los Delta Integrale 16V, con los que tomaron parte y se impusieron en el último Rallye Safari.

Otro apartado muy interesante fue



SIN RIVALES

Un vehículo que acaparó gran interés fue el Toyota Celica que pilota Carlos Sainz, que tras vencer en Montecarlo se está configurando como el máximo favorito.

Se dijo...



NIGEL MANSELL
Piloto de Fórmula 1 del equipo Williams-Renault.

EN esta temporada disponemos del mejor coche de todos, es una lástima que hayamos tenido mala suerte y algunos problemas de puesta a punto del cambio». «Me sorprende que Ferrari, con su potencial actual no haya ganado alguna de las carreras que se han disputado hasta la fecha. Los problemas políticos arruinan el esfuerzo de los técnicos, mecánicos y pilotos». «La actual forma de puntuar penaliza en exceso cualquier fallo que puedas tener por lo que va a ser difícil ganar el campeonato, pero este año vamos a ganar carreras». «Todavía tengo un par de años por delante de actividad en Fórmula 1. Cuando deje esta modalidad me plantearé seguir corriendo en otra especialidad, posiblemente en Sport Prototipos». «El motor Renault posiblemente no sea el más potente, pero desde luego es uno de los que mejor se conducen por su pronta respuesta».



CIRCUITOS Y RAIDS

En el stand de Audi convivieron el Audi del Campeonato Alemán de Turismos y el Audi Coupé de Raids. Mitsubishi presentó uno de los Montero del París-Dakar.

ESPECIALIDADES PARA TODOS LOS GUSTOS

En el Salón de Barcelona estuvieron representadas un buen número de especialidades, desde la Fórmula 1, al Mundial de Rallyes. Peugeot expuso la barqueta que ha desarrollado para un campeonato monomarca.

El Salón de Barcelona, en este sentido, no fue una excepción, es más, posiblemente es el Salón del Automóvil en el que más coches de carreras se exponen, y se pudieron ver por lo tanto un buen número de coches de competición, de una gran cantidad de especialidades, desde coches de circuitos a prototipos de raids.

Por lo que respecta a los monoplazas de Fórmula 1, en Barcelona hubo una magnífica representación, tanta que con los coches presentes se podría formar la parrilla de un Gran Premio. Entre los monoplazas de la categoría reina había representantes de McLaren, Leyton House, Williams-Renault, etc... Sobre este último también estuvo presente su piloto, el británico Nigel Mansell, que visitó el stand de la marca del rombo, que proporciona los motores a la escudería británica, también aprovechó la ocasión para ofrecer una rueda de prensa en la que opinó acerca del estado actual del «Continental Cir-



FORMULA REINA
La Fórmula 1 estuvo muy bien representada. Renault además de contar con la presencia de un Williams, también tuvo un Fórmula Renault.





EL REY DE AFRICA
Uno de los protagonistas fue el Citroën ZX vencedor en la última edición del Paris-Dakar.



UNA NUTRIDA PARRILLA
Entre los numerosos monoplazas de Fórmula 1 estuvo presente un Leyton House.



EL GUERRERO DEL DESIERTO
Los Lada tienen un gran nivel de preparación, veremos uno de ellos en España pilotado por Salvador Serviá.



COCHE CON PEDIGREE
El Mercedes C-9 venció en el 89 el Mundial de Sport y las 24 Horas de Le Mans.

EQUIPO ELF JJ-COBAS

CAMINO DEL EXITO

LA Fórmula Renault, se presenta muy competitiva y animada, con una buena inscripción, a este trofeo han llegado equipos muy bien preparados, uno de ellos es el Team Elf JJ-Cobas, que dispone de todos los ingredientes para conseguir el éxito, de hecho se configura como uno de los favoritos de cara al título final. El equipo está capitaneado por

Luis Pérez Sala, en la foto agachado en el centro flanqueado por los dos pilotos, Eusebio Guell a la izquierda y Roger Morback a la derecha. La evolución de los monoplazas corre a cargo de Antonio Cobas, que ya ha demostrado su talento en múltiples ocasiones (de pie a la derecha) y Josep Castañé, de pie junto a Cobas.



el que componen los coches de raids, entre los que había algunos prototipos muy interesantes; Citroën por su parte, en su stand, mostró un ZX Rallye Raid, dominadores de la pasada edición del París-Dakar. Lada en este sentido estuvo representada en esta especialidad por un ejemplar de los espectaculares vehículos del equipo Lada-Poch. También estuvieron presentes algunos equipos españoles, por ejemplo, en el stand de Audi, estaba presente el Audi Coupé con el que toma parte en la Copa de España de Raids José María Serviá. Otro vehículo que causó sensación fue el Mercedes C-9, vencedor del Mundial de Sport y de las 24 Horas de Le Mans en el 89. También había coches muy espectaculares como el Audi V-8 con el que la marca toma parte en el competido Campeonato Alemán de Turismos y un representante de la Fórmula Renault. En definitiva coches de carreras para todos los gustos. ○

EXTRATA

FERVE PARIS-DAKAR

© THIERRY SABINE ORGANISATION
R.A. PROMOVIP 1990



DESIGN FERRET - PAT.

MADE IN SPAIN BY FERVE, S.A.



F705 ESPECIAL, COCHE Y MOTO

Un cargador de baterías de serie, que ha demostrado en todo momento su gran potencia y fiabilidad en las condiciones más comprometidas y adversas.

CARACTERISTICAS:
220 V ~ · 50/60 Hz · 6/12 V ---
1,5/4 A arith · 2/5,5 A eff

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

FERVE®



TODO TERRENO

MOVIDA EN EL CAMPO

EL mundillo del todo terreno anda revuelto y en el Salón de Barcelona esta agitación se ha manifestado en forma de un montón de novedades que irán apa-

nuevo motor estará disponible tanto con carrocería de tres como de cinco puertas. El precio de las versiones de cinco puertas es de 4.565.000 pesetas para el Turbodiesel y 4.750.000

ge Rover LE, en la cual se incluyen elementos tales como el ABS, el techo solar, regulación eléctrica de los asientos y otras muchas cosas. Esta versión se vende a un precio de 7.350.000 pesetas.

Otra de las grandes novedades fue la llegada de los nuevos Mitsubishi Montero. Estos coches tienen dos aspectos novedosos. Por un lado el hecho de ser coches nuevos, con unas mecánicas actualizadas y por otra parte sus precios que son muy competitivos. Además, a partir de



COCKTAIL EUROPEO

El ACM (izquierda) es una curiosa mezcla entre ARO y Volkswagen, ensamblado en Italia y que llega a España como producto comunitario. Entre las mejoras hay que destacar su mecánica diesel y su dirección asistida. También de Italia llega el Iato (derecha), con motores Fiat.



reciendo progresivamente en los próximos meses.

Está claro que el principal protagonista de este apartado era el Opel Frontera, del cual hablamos en un recuadro aparte. Los fabricantes europeos, encabezados por Land Rover, mostraban muchas cosas nuevas. En la gama Discovery lo más destacable es la llegada del cinco puertas que amplía sensiblemente las posibilidades de uso de este modelo, que de esta forma mejora su carácter familiar. Las dimensiones externas no han variado nada, pero modificando los paneles laterales se ha conseguido espacio suficiente para otras dos puertas. También en esta gama se ha introducido el motor V8 con un sistema de inyección electrónica. Esta mecánica es la 3,5 litros y desarrolla 164 caballos, con lo cual la velocidad máxima del Discovery sube hasta los 162 kilómetros por hora. El

para el V8. Dentro del mismo fabricante, hay que reseñar la introducción dentro de la gama española del Defender 110 de cinco puertas. Al igual que los demás Defender comercializados en España, el 110 utiliza el motor 200 TDi con su especificación de 107 caballos. El precio es muy competitivo, puesto que con I.V.A incluido queda justo por debajo de los tres millones de pesetas.

En cuanto al Range Rover, no se podía quedar sin alguna mejora. Estas se centran en cuestiones de equipamiento y en la aparición de una serie limitada denominada Ran-



AMIGO AMERICANO

El Ford Explorer (arriba) puede ser comercializado dentro de poco en España. Es un fuerte rival para los todo terreno de lujo. El Nissan Patrol 4x4 BS (abajo) tiene un equipamiento muy completo tanto fuera como dentro.



AL AIRE
El Jeep Wrangler está disponible ya con una capota de lona, ideal para las zonas playeras.

ahora se va a importar también la versión de gasolina con motor V6. Aunque estos nuevos Montero mantienen las líneas generales de las versiones anteriores, tienen mejoras muy profundas, como la nueva trans-

Se dijo...



YOSHIKAZU KAWANA
Presidente de Nissan Europa

LA presencia de la más alta jerarquía de Nissan Europa en el Salón de Barcelona, fortalece la imagen de la marca y de su importancia en el mercado español. A pesar de los momentos de crisis que actualmente vive el sector, Nissan tiene fe en el mercado y como muestra vale mencionar el hecho del tremendo esfuerzo realizado en este certamen, en el que la marca dispone de 7.000 metros cuadrados en tres stands con casi cien unidades expuestas entre turismos, vehículos industriales ligeros y pesados y todo terreno. El continuo crecimiento de la actividad en turismos y la buena marcha de las operaciones en el sector industrial ponen a Nissan en una posición privilegiada de cara al futuro, no sólo en España, sino en toda Europa. El éxito del Primera en todos los mercados es una prueba de la buena acogida que tiene la marca en todos los países.



CINCO PUERTAS
El Discovery estrena carrocería de cinco puertas y motor de ocho cilindros en V.



BERTONE CON BMW
El Bertone Freeclimber estrena motor de gasolina de 2,7 litros y seis cilindros. Como no, se trata de un motor BMW.



la gama por su equipamiento completo. En el interior no le falta de nada, incluido el aire acondicionado, mientras que en el exterior se distingue por sus ruedas más anchas y las protecciones adicionales. Otras versiones que estaban en el Salón eran

el Patrol con techo de lona, denominado Canarias, y el Forest, versión Pick-Up especialmente pensada para trabajos en condiciones difíciles que dispone de tres asientos en la cabina y entre otras diferencias mecánicas destaca por disponer de un diferen-

cial autoblocante sobre el eje trasero.

El Jeep Wrangler estaba en el stand de Renault con una apariencia más juvenil al disponer, a partir de ahora, de una capota de lona en lugar del Hard Top de fibra. El resto del coche no cambia.

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

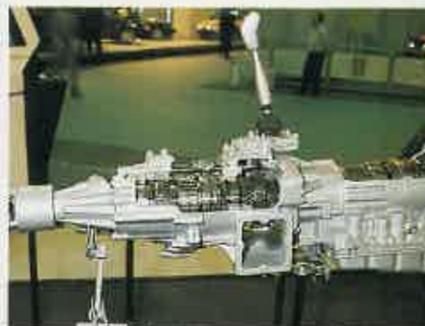
JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID

misión Super Select, que combina las virtudes de las transmisiones tradicionales engranables, con las permanentes a las cuatro ruedas. De esta forma podemos obtener la configuración ideal para cada una de las condiciones que se puedan presentar.

Los nuevos Montero tienen unos precios de choque, van desde 3.019.000 pesetas en la versión GL con motor turbodiesel, hasta 5.022.000 en el largo, con motor V6 y equipamiento completo; hay que destacar el precio del V6 corto que a tope de equipamiento cuesta sólo 3.633.000 pesetas.



EL MONTERO A TOPE
En los nuevos Mitsubishi, hay que destacar el sofisticado sistema de tracción integral.

Nissan, como primer fabricante nacional mostraba toda su extensa gama de variedades del Patrol, entre los que cabe destacar una serie limitada llamada Patrol 4x4 BS, que sobre la versión corta monta un motor de seis cilindros diesel sobrealimentado y que se diferencia del resto de

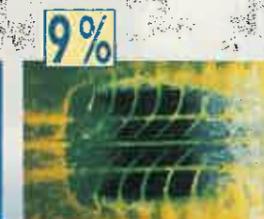
KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS.
TODO EL AÑO



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



RIESGO DE ACUPLANING: 9% INFERIOR*

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

nuevo
MXT
MICHELIN



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



VITARA DE LUJO

En el stand de Suzuki destacaba una Vitara con una gran parte de las opciones que ofrece la marca y con un acabado especial con inserciones de madera en el salpicadero. También se presentaba el Hard Top definitivo para el Vitara.

Ford, tal y como había anunciado, llevó a su stand el Explorer. Este todo terreno americano vendrá a España dentro de algunos meses. Del precio no se sabe nada, pero su aspecto

y sus características hablan por sí mismos. Tiene un motor de seis cilindros en V de cuatro litros y 157 caballos. Remark España tenía el ACM, un Aro 10 con motor Volks-

wagen diesel y dirección asistida con un precio de 1.743.000 pesetas. También estaban presentes otros modelos como el Iato, el Bertone Freeclimber y los portugueses UMM

OPEL FRONTERA

NUEVAS EXPERIENCIAS

PEL inicia su andadura en el mundo del todo terreno con un coche que, sin duda, va a causar furor: el Frontera. Este modelo, que se vio por primera vez en el Salón de Ginebra, ha realizado su presentación española en Barcelona, e iniciará su comercialización en el último trimestre del presente año.

Básicamente, el Frontera comparte la misma base mecánica del Isuzu Amigo, pero los motores, el interior y otras muchas partes han sido desarrolladas por Opel con el asesoramiento de Isuzu como especialista en coches de todo terreno. Las mecánicas son ya conocidas de las gamas Opel Vectra y Omega. La versión de dos

puertas y batalla corta dispondrá de un dos litros de cuatro cilindros que desarrolla 115 caballos. Las versiones largas montarán un motor turbodiesel de 100 caballos o un motor de gasolina de 2,4 litros y 125 caballos. La versión corta tiene un carácter juvenil y deportivo, mientras que el cuatro puertas responde a las necesidades



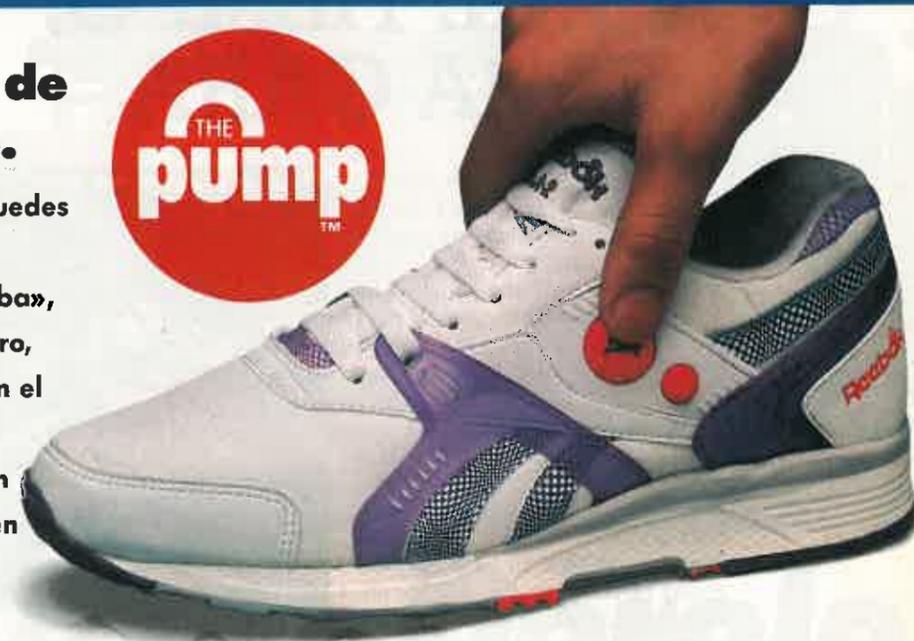
DEPORTIVAS & TÉCNICAS

The Pump - Capaz de adaptarse a tu pie.

La única zapatilla deportiva que puedes ajustar a tu gusto.

Apretando repetidamente «la bomba», se hincha la cámara de aire del forro, ubicado en las áreas que envuelven el tobillo y el pie.

Estas zapatillas también incorporan los sistemas «E.R.S.» o «Hexalite» en sus pisos.



Energy Return System - Algo más que aire.



Las pruebas efectuadas demuestran que los tubos de «Hytrel», uno de los materiales más resistentes de la tierra, implantados en la suela intermedia, proporcionan un retorno de energía de un 25 a un 30% superior al de los sistemas del mercado actual.



Hexalite - Estabilidad dimensional controlada.



Las mejores propiedades del caucho y los plásticos forman un complejo diseño de células Hexagonales. Cuando una pared de la célula se dobla, bajo el impacto del pie contra el suelo, las paredes de las células circundantes también se doblan, logrando una absorción y dispersión uniforme de la energía.

Reebok



MOTOS

A MAL TIEMPO, BUENA CARA

NO corren tiempos de euforia. La automoción está en crisis, los mercados cayeron y se recuperan muy lentamente. En el mundo de la moto este bajón no ha sido tan brusco como en el de las cuatro ruedas, pero cabe cifrar el descenso en el orden de un doce por ciento. Ante ello los fabricantes y comerciantes involucrados en este sector han reaccionado con dinamismo y energía. En lugar de replegarse han dado la cara. Al fin y al cabo, un buen ataque es la mejor defensa, dicen los estrategas. El Salón de Barcelona es buena prueba de ello: novedades a go-go, récord de expositores y de espacio dedicado a las motocicletas: nada menos que casi un ochenta por ciento más que hace dos años, puesto que de 6.913 metros cuadrados se ha pasado a 12.355. Ante este despliegue una cosa está clara. Hay crisis, pero también fe y confianza en el futuro.

Como ya se vio en salones anteriores una cosa está muy clara. Se ha terminado la escalada de la potencia -aunque ello no signifique renunciar a los modelos «R», pero son



DESNUDAS

Cada una desde un concepto técnico diferente, llegan a la misma conclusión estética. La Aprilia Europa 125 y la Suzuki Bandit dos motos que permiten disfrutar de la belleza estética de sus mecánicas.



las bandas baja y central las que se potencian. Ello es evidente con la presencia japonesa en Barcelona. Así Yamaha presentaba como mayor novedad su Jog 90 y daba a conocer al gran público, que no a nuestros lectores, la TDM 850, esa nueva moto de carretera emparentada con las



325 Km/h. Páralo

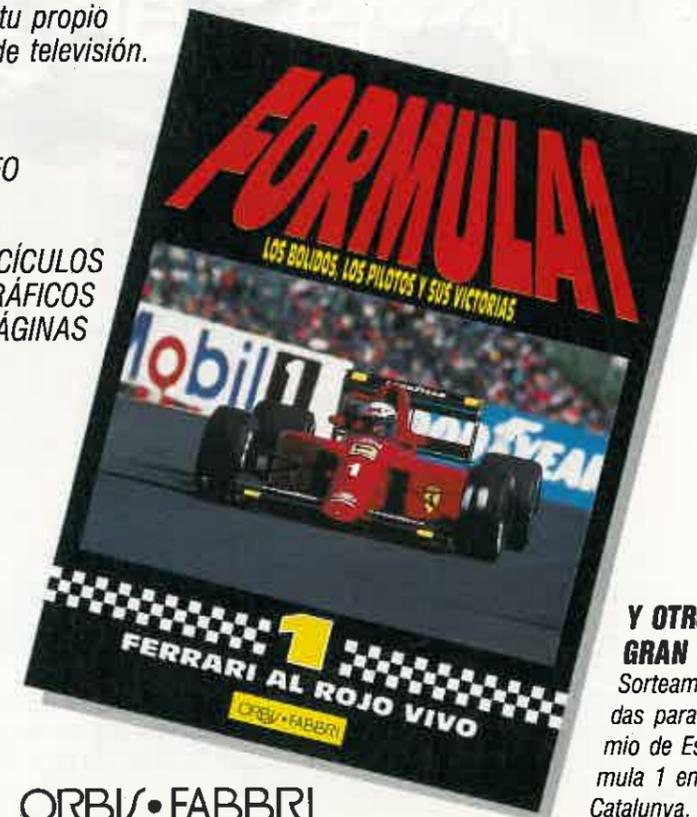
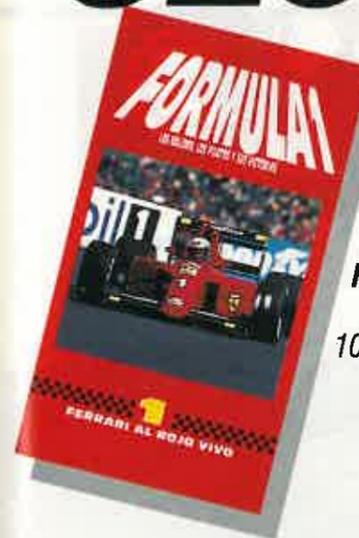
Sólo tienes que pulsar "pausa" en tu vídeo.

Vive toda la emoción de los grandes premios con FÓRMULA 1. Una colección de vídeos y monografías única en el mundo por el valor y la espectacularidad de sus imágenes. Los mejores del mundo vuelven a correr. Sólo para ti. En tu propio circuito privado de televisión.

FÓRMULA 1.

10 CINTAS DE VÍDEO

10 FASCÍCULOS
MONOGRÁFICOS
DE 32 PÁGINAS



FÓRMULA 1. TAMBIÉN
LA ENCONTRARÁS EN LAS
OFICINAS Y BOUTIQUES DEL RACC.

ORBIS • FABBRI

**Y OTRO
GRAN PREMIO**
Sorteamos 132 entradas para el Gran Premio de España de Fórmula 1 en el Circuit de Catalunya.



PROTOTIPOS

EL FUTURO, HOY

Si los salones nos muestran lo que el público va a poder comprar dentro de poco tiempo, también sirven para dar a conocer lo que en un futuro más o menos inmediato va a ser comercializado o al menos sobre lo que se está trabajando para preparar el mañana. En Barcelona, Honda y Piaggio fueron quienes mayor énfasis pusieron en ese apartado. El gigante europeo mostraba la inmatriculable Cub 90 que va a ser importada dentro de poco. Es una trail de líneas vanguardistas. A su lado el Canopy Giro o el Zook MS 50, que ya se conocen en su país de origen, vehículo de reparto con

dos ruedas gemelas traseras y puesto de conducción cubierto el primero, y un simpático ciclomotor urbano reducido a la mínima expresión el segundo. Una verdadera moto del futuro es el CO-29 mientras que la legendaria NR 750 se mantiene en esa cuerda floja entre realidad y mero ejercicio de estilo mientras no se comercialice. Por parte de Piaggio hacía hincapié en la tecnología del futuro. Así el pequeño bipiazza urbano «Tre ruote» es un camino intermedio entre la motocicleta y el pequeño automóvil, el Executive un paso más a partir del scooter, el MP-Max

un mini ciclomotor, mientras que sistemas antibloqueo, energía mixta eléctrica y de explosión u horquillas de avanzado diseño conforman una seria apuesta por la tecnología del mañana. También Derbi mostraba su preocupación por el devenir de la moto y el ciclomotor, y si por una parte daba a conocer los estudios realizados por alumnos de distintas escuelas de diseño industrial partiendo de la base de sus productos, también hacía pública una realidad: la moto ecológica. Esta, ya rueda en Suiza dónde el fabricante helvético City Bike equipa un Start DS-50 con uno de sus motores de 600 vatios

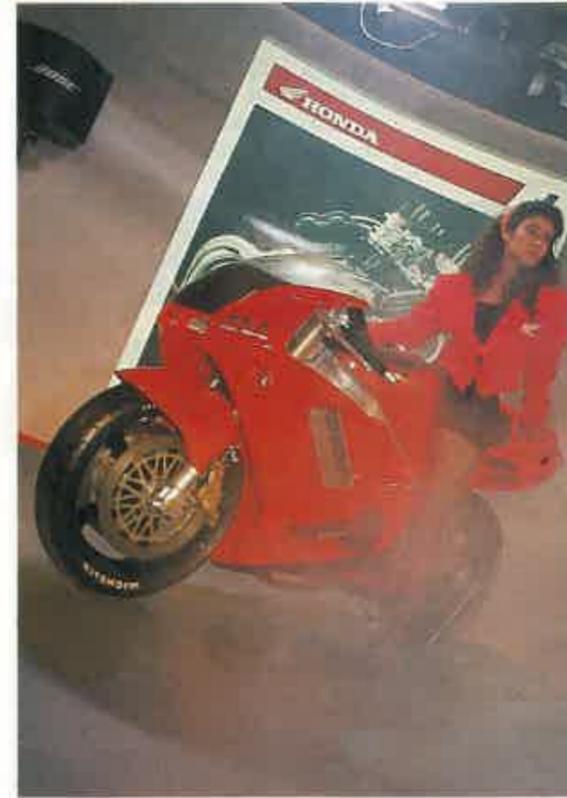


PREPARAR EL MAÑANA
Honda y Piaggio han presentado multitud de soluciones de cara a un futuro próximo, la evolución no puede parar.

Trail, la Ténére 660 e importantes actualizaciones en muchos de sus modelos. Honda, con el terrible gancho que significa la NR 750, ese Ferrari F-40 de sólo dos ruedas, también presentaba un reforzamiento de su gama media: una tranquila pero eficaz y

sobria moto de ciudad y carretera que se fabricará en Esplugues: la 250 Two Fifty. En cuanto a Kawasaki la novedad en nuestro país la constituyen tres motos recién presentadas en el mundo: la superdeportiva ZXR 750 R, la trail KLE 500

y la Zéphyr 750 que con su aire retro está llamada a tener un relevante papel. Por fin, Suzuki, también mostraba ante nuestros ojos una moto deportiva pero con un cierto aire tradi-



HONDA NR 750
Al fin se ha podido ver en directo la moto más revolucionaria de todos los tiempos.
La Ducati 851 Réplica atrae las miradas de los aficionados.

cional: la Bandit 400, cuatro cilindros, refrigeración líquida y 54 caballos de potencia. Para otro público muy distinto su otra novedad, la Intruder VS 750 GL, una custom con motor en «V» y típico «sabor americano». En el caso de los cuatro grandes del País del Sol Naciente estas novedades más destacables hacían compañía a otras motos muy apeteci-





**DERBI
A POR
TODAS**
La Bi-3 es una trail de pequeña cilindrada con un concepto estético y tecnológico de vanguardia. La fábrica de Mollet ha apostado fuerte en esta ocasión.



bles, algunas nuevas este año en nuestro mercado, y otras remodelaciones y actualizaciones de modelos ya conocidos en nuestro país, pero en todo caso hasta llegar a configurar un amplio espectro en el que todos los motoristas pueden encontrar la moto acorde a sus sueños, necesidades o a su poder adquisitivo.

Si nos venimos a Europa también había novedades aunque faltaba una marca legendaria: Triumph, cuya ausencia contradice las declaraciones hechas a este semanario en Colonia según las cuales sentían un interés prioritario por nuestro mercado.

Tampoco presentaba nada nuevo, con respecto a lo visto en aquella ocasión, BMW, y así sus gamas K y bicilíndrica no han sufrido variación. Manifestada esta pasividad sajona, la nota de dinamismo procedía de Italia. Así pues Aprilia mostraba su Europa 125, una veloz rutería dentro de la nueva moda de «motos desnudas», es decir sin carenado. Cagiva su Mito 125, en versiones con o sin carenado, acompañada de la novísima W8, una trail y la Super City 125, una moto de asfalto con ascendencia trail. En esa misma línea ataca Gilera: la 125 es una rutería de altas prestaciones, la Free Style 125 y la Northwest 600 son dos «funbikes», es decir motos de carretera con pasado «trail». Ducati junto a la réplica de la moto Campeona del Mundo de Superbikes, la 851, mostraba orgullosa sus superdeportivas de 900 y 750 centímetros cúbicos y la más reciente 400 SS Junior. Menos innovadoras, pero novedades al fin y al cabo, eran algunos modelos de otros de los fabricantes transalpinos como pueden ser Laverda, Garelli, Malagutti, Guzzi o Morini, que pugnan por no quedar descolgados.

Otros fabricantes europeos como pueden ser KTM, Peugeot, Husqvarna, Beta, Fantic, etcétera, mostraban también sus últimas hornadas, pero

MOTO LOGICA
La Kawasaki Zephyr se inscribe en una línea estética clásica, animada por un motor robusto y sencillo de mantenimiento.



vamos a detenernos, aunque sea brevemente, en los de nuestro país. Así la marca Vespa mostraba su Sfera 74, una lograda evolución estilística y mecánica del más mítico de todos los scooters. Derbi extiende la gama de su motor de 74 centímetros cúbicos al fuera de carretera con la nueva y llamativa Bi-3 mientras que, para asfalto, la GPR se complementa con una nueva decoración: la Sport. Importante el despliegue que ha realizado Gas-Gas ya que el fabricante germano mostraba su CM 80, una deportiva motocicleta de 74 centímetros cúbicos con todos los últimos avances técnicos, su moto de Enduro líder

E
X
T
R
A

**LA
TECNICA Y
LA CLASE**
Una de las más modernas 125 del momento es la Cagiva Mito. En la otra vertiente la Harley Fat Boy mantiene inmutable la esencia del estilo de la marca de Milwaukee.



Guante de seda.



Primera, segunda, tercera... acelere. Mano dura con su motor. Para eso fue fabricado. Y para eso ha sido diseñado el aceite semisintético CASTROL TXT.

Para resistir el trabajo más duro, el de lubricar un motor en las más difíciles condiciones.

Para que su coche ande como la seda, aunque usted lo trate con mano de hierro. Ponga siempre aceite CASTROL TXT en su motor.

CASTROL TXT: Aceite de base sintética. Prestaciones de alta tecnología. SAE 10W/40, API SG/CD, CCMC G5/PD2.





TODOS ESTUVIERON PRESENTES
También las pequeñas marcas nacionales como Gas-Gas y Alfer han destacado en este certamen, presentando sus últimas novedades.

del Mundial, su gama de trial y un ciclomotor urbano con base taiwanesa. La marca Montesa mostraba su modelo Evasión, una evolución para el turismo de montaña de su atractiva moto de trial. Otro fabricante nacional con relevantes ansias es Alfer, que se está pasando del mundo del enduro al del trial y así presentaba su TX-300, con motor de fabricación italiana Villa, pero según diseños de la casa catalana. Mecatecno es otro fabricante que am-

plía su oferta, y así, además de reforzar su gama infantil, propone un bonito ciclomotor de carretera con todas las especificaciones que requiere la actual demanda. Por fin no podemos olvidar a una marca como la del fabricante JJ-Cobas que hace soñar

a todos con sus motos de Gran Premio, carreras-cliente, o a un sinnúmero de fabricantes de accesorios, equipamientos, componentes, cascos, vestimenta, etcétera, que contribuyen con fuerza a que el mundo de la velocidad sobre dos ruedas sea el más dinámico de los que componen la familia numerosa del motor. ○

NOVEDAD REDONDA
Moto Vespa presenta su nuevo scooter de 75 centímetros cúbicos. Líneas estéticas modernas y un acabado de primera magnitud. Es la respuesta del gigante italiano al desafío japonés.



DERBI-APRILIA-KAWASAKI

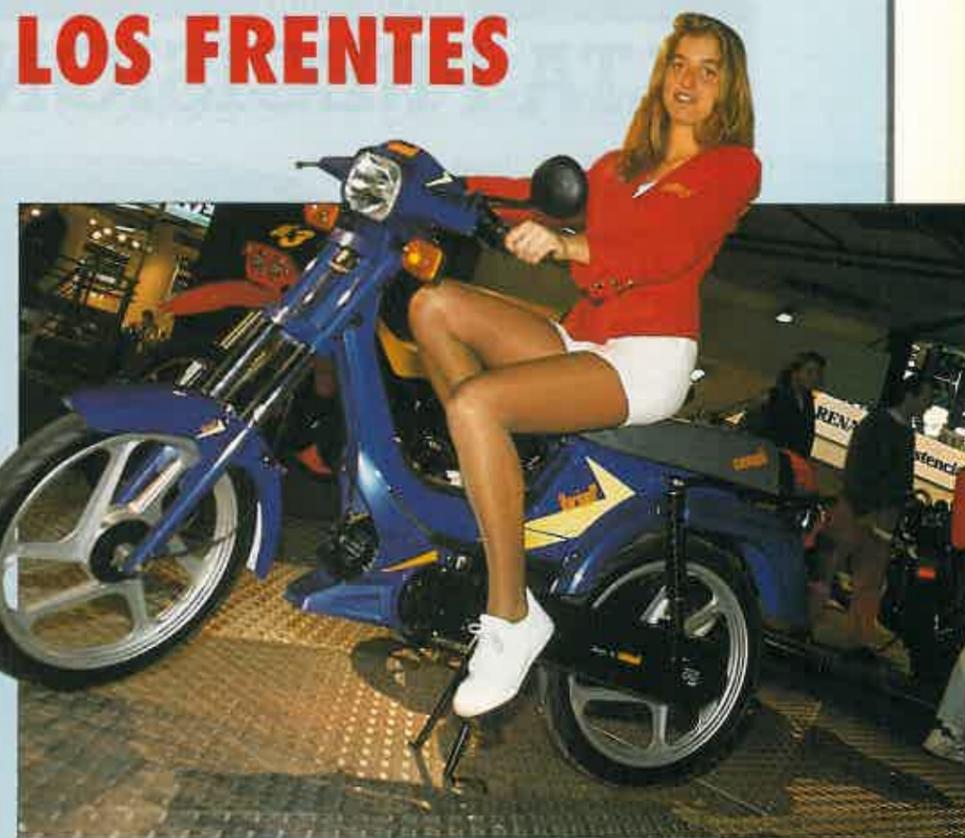
EN TODOS LOS FRENTES

El Salón de Barcelona ha representado para Derbi Nacional Motor un importante evento ya que, mediante las tres marcas que componen su grupo industrial, ofrece al cliente toda una gama en la que escoger la moto más apropiada para cada caso y para cada necesidad. Por otra parte, el ya usuario de una de las marcas, en especial de las dos primeras, cuando llega el caso de plantearse el cambio de moto, puede encontrar su nueva compañera dentro de la misma familia.

Las novedades eran muchas, y si entre los ciclomotores los cambios son abundantes pero afectan principalmente a la estética y el equipamiento, al llegar a los 74 centímetros cúbicos nos encontramos con una sorpresa: el Bi-3. Se trata de una moto de trail de atractivo diseño que está animada por el motor Campeón del Mundo de Velocidad, pero adaptado a las necesidades del fuera de carretera. La exitosa GPR-80 festeja por su parte la llegada de una hermana: la Sport. Con estos modelos Derbi ha cumplido una meta esperada largo tiempo, ofrecer una sólida gama tanto entre los ciclomotores como en los 74 centímetros cúbicos.

También cabe hablar de novedades de primera línea en el caso de Aprilia. En este caso, sobre todo nos referimos a la Europa, una modernísima 125 centímetros cúbicos de carretera que además de ofrecer todas las exigencias técnicas que hoy en día se piden a las motos del octavo de litro, ofrece una estética de lo más vanguardista puesto que la versión sin carenado entra de lleno en la recentísima moda de las «naked-bikes», es decir las motos desnudas, motos que dejan ver todos sus encantos tecnológicos. Obviamente la gama de fuera de carretera también está fuertemente representada con los modelos de trail Rally y Tuareg Wind, la custom con la Chopper Red Rose, y por fin, la gama de las «fun-bikes», las motos divertidas, ingenios hechos para gozar del puro placer del motociclismo, tienen en la Pegaso su más genuino representante, puesto que a ella le cabe el honor de haber mostrado el camino a seguir a los demás fabricantes.

Al hablar de la marca japonesa Kawasaki también hay que hablar de nuevos modelos y entre ellos cabe destacar tres.



puesto que se trata de una moto con una clara estética retro, pese a que su mecánica goza de los últimos avances. Y por fin, entre las motos de fuera carretera, la KLE 500 ofrece, a los amantes de las motos mixtas, un compromiso excelente entre una motocicleta capaz de comportarse brillantemente en carretera y capaz de desenvolverse con toda soltura fuera del asfalto.

Es imposible cerrar este breve repaso a la presencia de Derbi en el Salón de Barcelona, sin hacer mención de la apuesta de futuro que suponen los trabajos realizados en colaboración con prestigiosas escuelas de diseño o la realidad de la moto ecológica: el Derbi Start DS-50 con motor eléctrico que ya se comercializa en Suiza. ○

Como genuina representación de las motos de altas prestaciones está la ZXR-750-R, una moto de circuito con matrícula, capaz de dar las máximas satisfacciones a la clientela más deportiva. Una filosofía completamente opuesta es la que inspira a la Zephyr 750,

AUTOSONIDO

ALTA PRECISION

En el Salón de Barcelona las marcas especializadas en equipos de alta fidelidad para automóviles han presentado sus últimas novedades, equipadas con todos los adelantos tecnológicos que han aparecido en este segmento.

En el stand de Sony las novedades más importantes fueron los radiocassettes XR-4250 y XR-U881, así como el Dat para automóvil

EL REY
El modelo de Sony, XR-U881RDS hace honor a su sobrenombre, «King».



DTX-10 y el Compact Disc XES-C1. El primero de estos modelos, el XR-4250, tiene una potencia de 25 vatios por canal, 24 presintonías y el cassette es autoreverse. El modelo XR lleva el sobrenombre de «King» y motivos no le faltan. Este modelo

cuenta con control de cargador de 10 Compact Disc, sistema RDS (sistema de datos por radio), 40 presintonías y mando a distancia. El modelo Dat tiene un filtro digital de octuple frecuencia de muestreo, doble convertidor D/A de 16 bits y la posibilidad

de extender hasta cuatro horas de reproducción la función del Dat. Pero la gran novedad de Sony es el Compact Disc XES-1. Un modelo que, además de contar con un cargador de 10 compact, dispone de un convertidor digital/análogo de 1 bit de capacidad.

Para Blaupunkt la cita catalana ha supuesto la oportunidad de presentar sus novedades, entre las que destacan los autorradios Heidelberg RCM 40, Toronto RCM 40 y Montreux RCR 30. Tres autorradios que pueden ser calificados como «inteligentes», ya que utilizan el sistema RDS (sistema de datos por radio), que ya han comenzado a incorporar algunas emisoras españolas y que permite identificar la emisora sintonizada al aparecer su nombre en letras en la pantalla del aparato. Otra de las novedades de la marca germana es la incorporación en estos tres aparatos de la tarjeta-llave o «Keycard», que proporciona al usuario una eficaz protección antirrobo y un pequeño banco de datos en el que se incluyen las preferencias o datos básicos de los ajustes de volumen, memorias de emisoras, etc... Dentro de la gama de autorradios digitales, Blaupunkt ha incorporado un nuevo modelo, el San Marino SQM 20, un modelo que disfruta de unas condiciones especiales. Precisamente toda la gama de modelos digitales de esta marca van equipados con un «pasaporte» en el que se registra el número de serie de fabricación y un código antirrobo.

Blaupunkt completa su gama con dos modelos de Compact Disc, New York SCD y Philadelphia SCD 09 y diversos componentes para mejorar

SISTEMA RDS
El modelo de Blaupunkt, Montreux RCR 30, dispone del sistema RDS (sistema de datos por radio). Este sistema permite identificar la emisora sintonizada al aparecer su nombre en la pantalla.



la acústica del automóvil como son los altavoces «Blue Magic Special» y los «subwoofer» que permiten una mayor precisión del sonido.

Philips también ha introducido variaciones en su gama, incorporando diversas versiones, como el económico DC 410, que cuenta con 36 presintonías y la función presetscan que permite escuchar las estaciones programadas durante diez segundos. En la parte más alta de la gama se encuentra el nuevo DC 980, un modelo que combina radio y compact disc. El DC 980 cuenta con un reproductor CD de alta calidad, un sintonizador digital para FM, LW y MW con autostore, un decodificador de tráfico y un amplificador de 2 x 25 vatios.

Pioneer también ha presentado sus



KEY-CARD
La tarjeta-llave de Blaupunkt proporciona protección antirrobo.

novedades cara a este año. Las principales se centran en el nuevo KEX-M900RDS que cuenta con cassette y Compact Disc. Un modelo que lleva incorporado un mando a distancia para poder manejar el equipo desde cualquier lugar del automóvil. Las

AVIC

CONDUCIR POR SATELITE

El último sistema de Pioneer en materia de recepción de información en el automóvil, el Avic, permite a los conductores, de momento sólo japoneses, disfrutar de tres funciones imprescindibles. En primer lugar, localizar y visualizar la posición exacta de su vehículo en cualquier lugar del mundo en el que se disponga de un CD-ROM. En segundo, obtener información procedente del CD-ROM sobre lugares de esparcimiento, etc. Por último, controlar todas las funciones audiovisuales de su vehículo.

El funcionamiento del Avic es bastante sencillo. Primeramente, y gracias a la antena GPS (Sistema de Localización Mundial) capta la señal codificada del satélite, el receptor GPS del vehículo decodifica esta señal y la envía a través de la pantalla. Mientras, el reproductor CD lee el mapa digitalizado y envía los



datos al procesador de la pantalla, este los verifica y genera el gráfico del mapa. Estos gráficos se observan en un control visual que posee el conductor. Dispone de una pantalla de cristal líquido de 4 pulgadas en color



PHILIPS DC 980
Un modelo que combina radio y compact disc.

características más destacables son las tres fuentes de sonido que incluyen la conexión tanto a reproductores de CD múltiple como de un solo disco. Además cuenta con la función RDS. Otra de las innovaciones de Pioneer es el GEX-T70RDS, un sintonizador que puede ocultarse en cualquier parte del vehículo. Además, este modelo dispone de un sistema de búsqueda de presintonías y del sistema BSM de memorización de las emisoras preferidas por el usuario.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

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

DESDE PORTUGAL Camac va ampliando su presencia en España gracias a una gama de productos amplia y unos precios muy competitivos



INDUSTRIA AUXILIAR

PARA TODOS LOS GUSTOS

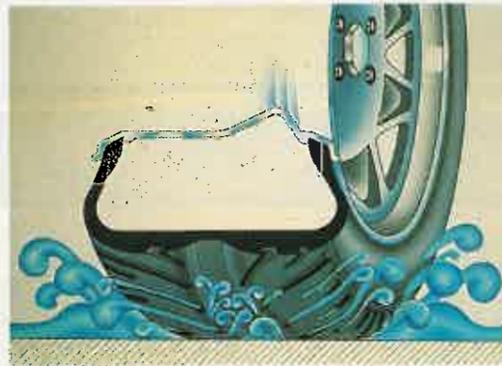
UNA parte muy importante del Salón está dedicada a la industria auxiliar y componentes. Dentro de este apartado destacan los fabricantes de neumáticos. Firestone tenía un doble protagonismo, puesto que por una parte mostraba el Firehawk 690, neumático de perfil bajo y altas prestaciones. Por otra parte era el primer Salón en el que aparecen Bridgestone y Firestone desde la adquisición de la segunda por el fabricante japonés. Conti-

ental, llevó su gama completa de neumáticos y el AquaContact. Este neumático aplica una nueva técnica para evitar el acuaplaning. Pirelli inicia en estas fechas la comercialización del P4000 como neumático de reposición. Esta es una novedad relativa, puesto que este neumático ya se montaba en coches como equipo original. Michelin presentaba en el Salón el MXM que es un neumático de altas prestaciones que se vende en perfiles 60, 55 y 60. Las virtudes

de este neumático se centran en el buen equilibrio entre confort y comportamiento, con unas excelentes características de duración, resistencia al acuaplaning y poca resistencia a la rodadura. También estaba el MXX3, diseñado para coches muy deportivos con perfiles de 35 y 50. Dunlop presentaba un programa de neumáticos anchos para todo tipo de vehículos, con unas llantas especialmente adaptadas. Por su parte, Good Year celebraba su victoria 250 en un Gran Premio de Fórmula 1. Su gama se centra en el fiable NCT-2 disponible a partir de perfiles 70. Destaca por su elevado agarre y un bajo nivel sonoro. Semperit, marca que lleva pocos años en nuestro mercado, ha ampliado su oferta y dispone de neumáticos para turismos, vehículos industriales y maquinaria agrícola. Camac, fabricante portugués de neu-



CONTRA EL ACUAPLANING
Continental presentó su última solución contra este fenómeno. Es un neumático doble que evacúa el agua por el centro.



FIRESTONE
El nuevo 690 destaca por su buen agarre.



MICHELIN
Para los más agresivos, el MXX3.

SALON DE BARCELONA

máticos va ampliando su gama que abarca desde neumáticos de competición, hasta ruedas para vehículos todo terreno, pasando por cubiertas convencionales de calle.

Entre los grandes fabricantes de componentes destacan Valeo y Bosch. El primero con una gran variedad de productos, desde ópticas hasta sofisticados sistemas electrónicos. Por su parte Bosch tenía sistemas de inyección, alarmas y un sinfín de accesorios con un elevado contenido electrónico.

Las diferentes marcas petrolíferas que están iniciando su expansión en nuestro país tenían stands donde mostraban su gama de lubricantes y los planes de expansión de las diferentes redes de gasolineras. BP expuso la amplia gama de lubricantes, destacando los Vanellus, especialmente indicados para vehículos industriales. En cuanto a las actividades de la marca es destacable la reciente inauguración del primer Truck-Stop de España en la carretera Nacional IV.

Agip, empresa petrolífera italiana, aprovechó el Salón para lanzar la nueva gama de aditivos para gasolina y gasoil. Estos aditivos son compatibles con cualquier tipo de combustibles y suponen una ayuda para el mantenimiento y rendimiento del motor, sobre todo en los sistemas de inyección. En el caso del gasoil, se mejora sensiblemente el arranque en frío. Otros productos novedosos en la marca son sus filtros de aire, aceite y combustible. Las estaciones de servicio Agip se están ampliando en España y ofrecen un servicio integral con cambios de aceite, lavado, etc...



SHELL
La imagen de este petrolero es cada día más habitual gracias a una amplia gama de productos.



COMPETICION Y CALLE
Tanto Bel Ray como Pirelli, son marcas que están muy presentes en la competición. Los primeros con lubricantes, y los segundos con neumáticos.



TECHOS SOLARES

• GAMA, EXCLUSIVA Y UNICA
• GARANTIA, 5 AÑOS: PRODUCTO Y RECAMBIO
• CALIDAD, HOMOLOGADA T.U.V.

Lexton
actual trade



PRACTICABLES MANUALES



PRACTICABLES Y CORREDIZOS MANUAL O ELECTRICOS



CORREDIZOS ELECTRICOS

- NUEVA GENERACION DE TECHOS, «PLACER DE VIAJAR»
- LA GAMA MAS COMPLETA A SU ALCANCE, CON INSTALADORES ESPECIALIZADOS EN TODO EL PAIS

ALEJANDRO BELL, 11. TEL: (976) 29 98 39 - 50014 ZARAGOZA



MOTOR 16

PRESENCIA DESTACADA

COMO viene siendo habitual, Motor 16 estuvo en Barcelona, donde la máquina de acuñar monedas cedida por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre fue la atracción. Todos los visitantes se pararon a observar el funcionamiento de la máquina que acuñaba la moneda del Salón a un ritmo de 50 por minuto. Giorgio Giugiaro fue visitante de excepción del stand de Motor 16. Durante el certamen se repartieron 36.000 monedas con el Seat Toledo en un lado y el símbolo de las Olimpiadas en el anverso.



Giugiaro, el genial diseñador, charla con Alberto Mallo y con el jefe de prensa de Ital Design.

Bel-Ray, especialista en lubricantes de alto rendimiento, tenía una amplia gama de productos tanto para moto como para coche, aptos para las aplicaciones más diversas. Aceites ligeros, grasas pesadas, líquidos de frenos y todo tipo de líquidos de aplicación en vehículos de motor.

Shell también está en plena expansión en nuestro país. Su completa gama de lubricantes, así como la incipiente red de estaciones de servicio se van abriendo camino entre los hábitos del automovilista español.

Las alarmas son un elemento cada día más necesario en el coche. GTA Auto Alarm presentó en Barcelona su modelo más avanzado que se sitúa en lo más alto del mercado. Esta alarma dispone de mando a distan-



TRUCKSTOP BP está muy activa tanto en su red como en la gama de productos.



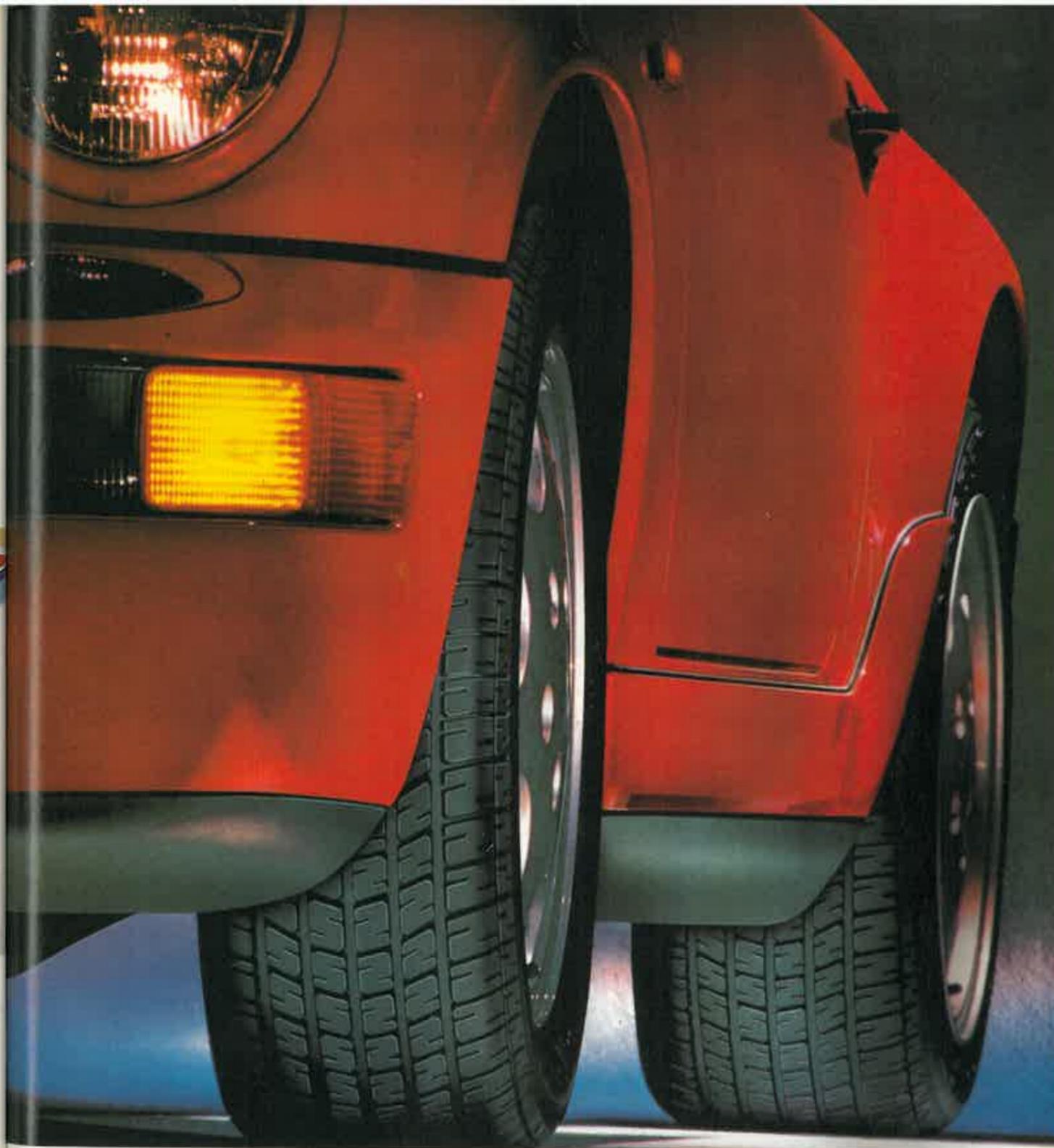
AIRE ECOLOGICO Diavia mejora los sistemas de climatización para no dañar el ozono.

cia que tiene la ventaja de que en caso de pérdida se puede autocodificar de forma que el nuevo mando a distancia dispone de una clave diferente que el perdido, sin que el propietario tenga que variar el módulo central. Esta alarma también se autochequea en caso de entrar en acción. Hay modelos compactos para moto y los precios están entre los más competitivos del mercado.

En el aire acondicionado, Diavia tenía un sistema para la recuperación del freno y evitar su expulsión a la atmósfera para su posterior reciclaje, con lo cual la capa de ozono se ve beneficiada. Pierburg, especialista en sistemas de alimentación, estaba en Barcelona de la mano de su filial Carbureibar, con una extensa gama de carburadores.



MOTUL Especialista en la lubricación, en coche y motocicletas.



Distribuidor para España



NEUMATICOS SEMPERIT

IBETSA Plaza Urquinaona, 6, 10-A. Telf. (93) 318 28 76. 08010 BARCELONA Fax (93) 317 70 29. Télex: 52542 MEREX E

Delegación Levante: Avda. del Aeropuerto s/n. Telf. (96) 152 07 47. Fax (96) 152 06 78 46930 QUART DE POBLET (Valencia)

EXTR A



VEHICULOS INDUSTRIALES

COMIENZA UNA NUEVA ERA

EN el Salón de Barcelona no faltaron los vehículos industriales. Los fabricantes nacionales y todas las marcas importadas estaban presente a excepción de Volvo que sorprendentemente no acudía a la cita. Si en el caso de los automóviles de turismo el descenso de ventas es acusado, la situación en el segmento, no sólo en los vehículos ligeros sino también en los pesados, también es a la baja.

Desde la adhesión de España a la CE, en 1986, las ventas de vehículos industriales subieron de forma notable hasta 1990, pero a partir de entonces se ha producido un progresivo retroceso que se ha acentuado en el primer cuatrimestre de este año y que en el caso concreto de los camiones pesados el descenso es del 20 por ciento; tanto Enasa como Renault Vehículos Industriales han tenido pérdidas del orden del 25 por ciento, mientras que en las otras marcas importadas ha habido de todo. Mercedes ha vendido lo mismo que el año pasado, unas han subido y las menos han bajado. Aunque no sea del todo significativo, el único segmento dentro del campo de vehículos industriales que ha registrado un fuerte incremento ha sido el denominado de obras: las nuevas autovías, en la Expo y Barcelona son las responsables.

Como suele ser norma, las novedades importantes ya se habían dado a conocer a la prensa especializada meses antes, pero no cabe duda que el Salón es el primer contacto con el gran público. Sólo el Courier de Ford se podría considerar como primicia absoluta.

La marca con mayor actividad en los últimos meses en nuestro mercado es Volkswagen. La llegada del nuevo furgón Transporter, la comercialización de la gama LT -antes Pegaso Ekus- y el nuevo Taro han sido claves. Nissan Motor Ibérica tampoco se queda atrás. Primero con renovadas versiones del Patrol y la Vanette, mejora en el equipamiento de las furgonetas Trade y los nuevos camiones M-140.17 y M-130.17 Doble Cabina. Era destacable el enorme espacio ocupado por los vehículos Nissan en el Salón de Barcelona.

Los furgones comunes a Citroën, Fiat y Peugeot, es decir, el C-25, Ducato y J-5 respectivamente, no ofre-

cen novedades destacadas y sólo llaman la atención por detalles de la carrocería. Algo parecido le pasa a la Transit de Ford. En cuanto a los vehículos comerciales de General Motors España, es reseñable la Midi Albany, un microbús de siete plazas de auténtico lujo, con butacas giratorias, aire acondicionado o incrustaciones de madera en el salpicadero; el motor es el conocido dos litros de gasolina. Los demás estaban todos: Corsa y Kadett Van, Kadett Combo, las demás Midi y las Rascal, sin olvidar a los todo terreno Isuzu Trooper.

Tras la compra por Iveco, el Salón de Barcelona supone todo un acontecimiento para Pegaso. Tras los acuerdos con el fabricante italiano, la marca española va a reforzar su condición de líder de ventas en el mercado nacional. Las inversiones previstas durante los próximos años en las fábricas españolas superan los 40.000 millones de pesetas y la gama crece continuamente. Hay nuevos Troner, los camiones Mider tienen ahora potencias de 330 y 340 caballos, que se suman a los 230 y 260 ya conocidos, la reciente gama Trakker, los Daily y Duty de origen Iveco y la novísima gama Eurocargo de PMA de 6 a 10 Tm., también italiana, que se comercializará por Iveco-Pegaso e Iveco España, indistintamente.



TODOS EN LA CITA CATALANA
Tanto las marcas nacionales como extranjeras han acudido al Salón de Barcelona. El contacto con el gran público está garantizado.



Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

KITS DE PERSONALIZACION

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITEISA	Alicante	Tel. 96.544.38.11	GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 968.20.00.06
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91.849.38.30	ESCAPI S.A.	Valencia	Tel. 96.374.94.41
TECSER	Bilbao	Tel. 943.48.09.23	SENAUTO S.A.	Galicia	Tel. 987.41.05.95
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93.424.34.11	KINU	Málaga	Tel. 94.820.01.59
PAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91.450.77.82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976.22.52.56
			RESPUESTAS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985.28.99.00



FORD COURIER

A LA CARGA

Basado en el Fiesta, el Courier es el primer Ford del denominado segmento B, es decir el de los vehículos comerciales ligeros que en la actualidad está dominado por el Renault Express y el Citroën C-15. Respecto a éstos, el Courier ofrece mayor espacio de

carga, más anchura entre los pasos de rueda traseros y un volumen de carga equivalente. El nuevo Ford se va a vender en versiones Van y Kombi con dos posibilidades de motorización, gasolina y diesel, suficientemente conocidas.



Renault Vehículos Industriales presentó el mayor número de novedades el año pasado y ya han empezado a dar sus frutos. El chasis FR1 GTX, vehículo que ha sido elegido «Autocar del Año» y que se introduce ahora en el mercado español. La línea AE de camiones pesados que igualmente ha recibido el título de «Camión del Año» en Europa. El resto de vehículos está formado por las gamas S y DG que se han renovado, hay un nuevo modelo en la gama M y las familias Midliner, R y B.

La situación de DAF España no puede ser más positiva. En un año de recesión ha aumentado sus ventas en un 19 por ciento y la facturación se incrementó en un 12,5; en todos los segmentos ha ganado cuota de mercado. En el Salón estaba presente la nueva serie 45 para un PMA entre 6,5 y 10 Tm.; estos vehículos sustituyen a los FA 600 FA 800 y FA 1.000. La gama 400 se ha renovado y también es novedad el DAF 45 «Euromaster», basado en el 95.400 ATi de 401 CV de potencia; el «Euromaster» se comercializa en versiones ca- ➤



Bajo cero

y sobre uno.

Tras las más frías noches de invierno podrá poner en marcha el motor de su automóvil sin ninguna dificultad con nuestro anticongelante Glystantin®.

También usted se pondrá en marcha con toda comodidad bajo la protección de prendas de vestir, cuyas fibras han sido tratadas por BASF hasta la perfección.

Con toda seguridad encontrará productos BASF en otros muchos objetos bellos y útiles de la vida cotidiana: aditivos para carburantes y aceites lubricantes que protegen el motor de las inclemencias térmicas, fibras resistentes y elegantes, etc, etc.

Nuestros equipos de investigación y desarrollo, trabajan constantemente de forma responsable, aportando nuevos productos y aplicaciones para dar mejores

soluciones a los problemas del hombre y su entorno. Siempre con un claro objetivo: una producción segura y no contaminante, preservando el entorno natural y evitando el vertido de sustancias y residuos.

Así en todo el mundo, nuestros clientes, con nuestra ayuda fabrican productos que hacen que la vida resulte más fácil y agradable.

¿Le interesa nuestro trabajo? Pues no tiene más que escribirnos y con mucho gusto responderemos a sus preguntas.

BASF Española S.A. Tel. (93) 215 13 54
Paseo de Gracia, 99 - 08008 Barcelona



Clima de viaje Diavia

El climatizador personalizado para su coche con mando manual o automático. Un elemento indispensable para el confort y la seguridad en la carretera. El único equipo homologado por los principales fabricantes de automóviles.



DIAVIA AIRE, S. A. c/. Mar Tirreno, 33. Pol. Ind. San Fernando de Henares. Tels.: 677 01 30 - 656 52 12.

Hacemos más por usted.

BASF



DAF EN PLENA FORMA
En un año de recesión como éste, la situación de DAF España no puede ser más positiva con un 19 por ciento de incremento en sus ventas



VOLKSWAGEN TARO

EL JAPONES

EL Taro no es otro que el Toyota Hilux. Es un «pick-up» que nació de la colaboración entre el fabricante japonés y el fabricante alemán Volkswagen. El objetivo era introducir el Hilux en el continente europeo sin cupo limitado de unidades y la mejor forma consistía

en asociarse con algún fabricante del viejo continente para su fabricación. Este tipo de vehículos todavía no es muy popular en España. Aunque sí lo es en Portugal, y por eso el precio se ha ajustado al máximo: 1.750.000 pesetas.



bina-litera y la impresionante «Space Cab».

En MAN es destacable el nuevo motor de 500 caballos de potencia que se ha montado en un tractocamión con suspensión neumática y que se denomina 19.502 FLT. Mercedes ha presentado una nueva gama de motores de bajo nivel contaminante que cumplen con la normativa de 1993. Son de 6 y 8 cilindros, ambos con turbocompresor y refrigeración del aire de sobrealimentación. Por último, Scania tiene la nueva variante de cabina Streamline, el motor Turbocompound de 401 caballos, otro de 500 caballos con control electrónico de combustible y una caja «range-split» de 14 velocidades.

En el apartado de seguridad hay que destacar los estudios realizados por Hispano-Carrocería en autocares. El carrocería aragonés ha elaborado un arco de seguridad, que ya se está comercializando, que protege a los pasajeros en caso de vuelco. ○

La información del extra «Salón de Barcelona» ha sido realizada por: Andrés Mas, Juan Luis Soto, Víctor Piccione, Javier Gutierrez, Manuel Madrid, José Luis Aznar y Gonzalo Serrano.

Fotos: Ramón Rodríguez, José Robledo.

NUEVA Renault Ocasión. GARANTIA DE RECOMPRA.

En los Concesionarios Renault, estamos tan seguros de nuestros coches de ocasión que ahora, además de venderlos, los volvemos a comprar.

Y prácticamente, por el mismo precio.

Así funciona nuestra Garantía de Recomprou.

Imagina que nos compras un coche de ocasión, de cualquier marca, por 500.000 ptas. Y antes de un año, lo quieres cambiar por un Renault nuevo.

Dentro de 3 meses ese mismo Concesionario te lo recompra por ¡485.000 ptas.!

Dentro de 6 meses te lo recompra por ¡470.000 ptas.!. Y si sigues la cuenta, verás que por 5.000 ptas. al mes, lo disfrutas ¡un año entero!.

Además, puedes financiarlo, a través de Renault Financiación y con garantía de hasta un año, en toda la Red Renault.

Infórmate de las condiciones en tu Concesionario Renault.



DISFRUTALO
MIENTRAS TE LO PIENSAS.



Más de 2.000 instalaciones Renault a su servicio. Su Renault con Renault Financiación. RENAULT recomienda lubricantes elf.



LA VELOCIDAD DEL SONIDO.

1.624.000 PTS.



DVIB&B

El Nuevo Uno Turbo Sound. Una serie especial que además del extraordinario equipamiento de serie del Uno Turbo, ahora trae más: un equipo de música extraíble y estéreo. Y todo por un precio que suena increíble, 1.624.000 pts. todo incluido. Transporte, I.V.A., gastos de matriculación... hasta el impuesto municipal. Todo. Sólo faltas tú.

118 CV • DE 0 A 100 EN 7,7 SEG. • VEL. MAX. 204 KM/H. • PASARRUEDAS SUPLEMENTARIO • ELEVAVINAS ELEC. DELANTEROS • CINTURONES DE SEGURIDAD REGULABLES EN ALTURA • LUNETAS TÉRMICAS • CRISTALES ATRMÍCOS • ESPEJO EXTERIOR DERECHO • FAROS HALÓGENOS • LIMPIALUNETA • LLANTAS DE ALEACIÓN • CRISTALES LATERALES POST. ABRIBLES • CIERRE CENTRALIZADO • REPOSACABEZAS ASIENTOS DEL.

CON O SIN PLOMO

FIAT PLUS SERVICE

S E R I E E S P E C I A L

SOUND



GOLF GTI NORMAL O 16 VALVULAS

PRIMERAMENTE deseo felicitarles por su estupenda revista. A continuación mi consulta es la siguiente: quiero cambiar de coche (actualmente tengo un Opel Kadett GTE del año 84) y estoy dudando entre el Volkswagen Golf GTi normal con 112 caballos o la versión 16 válvulas con 139 caballos de potencia.

Los comentarios que he oído no me aclaran ninguna de mis

dudas, que son las que doy a continuación:

1º ¿Merece la pena el 16 válvulas o tiene unas prestaciones similares?

2º ¿El aire acondicionado merma demasiado la potencia de este coche?

Gracias anticipadas por su atención.

S.C.S. Madrid

R- No se puede hablar de unas prestaciones similares a secas, el 16V acelera mejor pero se recupera mucho peor que la versión GTI. Además gasta más la versión más potente. Con ello queremos decirle que el medio millón de pesetas más que cuesta el Golf GTi 16 válvulas no se refleja demasiado en una valoración global de las prestaciones además de que el aspecto estético exterior apenas varía.

En definitiva, un 16 válvulas

sólo demostrará claramente su mayor potencia en una autopista alcanzando la velocidad máxima, situación normalmente no muy habitual.

Con respecto a la segunda pregunta decirle que el aire acondicionado no tiene porqué restar una fuerza importante para una utilización normal del coche. Adelantamientos ajustados o una subida pronunciada serán los momentos adecuados para, si acaso, prescindir de él durante algunos momentos.

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 96.

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

- Alfa Romeo 75 América
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 735 i, full, 23.000 km.
- BMW 318 i, año 84.
- BMW 375 i, 56.000 km.
- BMW 520 i, 22.000 km.
- BMW Cabriolet 325, año 87.
- BMW M 5, año 89.
- Citroën XM V6, año 90.
- 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.
- Mercedes 180 E 2.3.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Ford XR3 i, 67.000 km.
- Ford Scorpio 2.8 i 4x4.
- Nissan Sunny, 23.000 km.
- Fiat Uno 45, 48.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Peugeot 309 GTX, año 90.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Mercedes 300 CE, full equipo.
- Mercedes 300 E, año 88.
- Autobianchi A 112, 48.000 km.
- Opel Kadett GSI 1.6 V, año 90.
- Opel Kadett, 19.000 km.
- Peugeot 205 GT, 22.000 km.
- Senator automático.
- Peugeot 505 GTI Turbo, 63.000 km.
- Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
- BMW 524 TD.
- Renault R11 Turbo, 58.000 km.
- Seat Ibiza Junior, 38.000 km.
- Volkswagen Polo Classic, año 88.

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

TERRANO 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas. Disponibles en Tecnipauto S.L. Tel. (948) 26 27 62.

¡BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo

2.800 ptas. Import Automoción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
CARAVANA 4 plazas. 170.000 ptas. Aseo, nevera, avance. Tel. (93) 849 40 97.

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

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

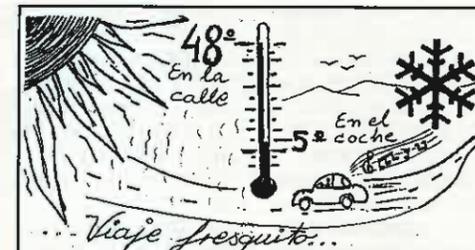
- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA
- DESDE 191.000 PTAS.
- SIN IVA

Kits Manos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line 450.
Miguel Aracil 66 Tel. 373 84 56/82 56 Fax: 373 84 56
P. de Gracia n.º 7, 4.º 1.º Tel. 301 35 35/36 76 Fax: 318 34 23
28035 Madrid 08007 Barcelona



DISTRIBUIDORES OFICIALES

VENDO PORSCHE 911 (930) TURBO 3.3
300 CV AÑO 1980
COLOR PLATA. EXTRAS.
PERFECTO ESTADO
PRECIO A CONVENIR.
TEL: (91) 2 18 88 19 NOCHES



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL
PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

- * PRECIOS MUY ESPECIALES
- * INSTALACION INMEDIATA
- * GARANTIA 1 AÑO
- * PERSONAL ESPECIALIZADO
- * RECARGAS Y REVISIONES

Miguel Aracil, 66 Tels. (91) 373 82 56/84 56
Peñagrande - 28035 Madrid Fax (91) 373 84 56

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 utilizarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
- Giro Postal N.º _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

D. _____ Dirección _____
Localidad _____ CP _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

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



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

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

Valderribas Motor S. A.

C. Valderribas, 75. Dr. Esquardo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 04 28007 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

SIERRA Cosworth impecable, B-KG, 30.000 km. Aire. Urge. 2.300.000 ptas. Sr. Pedro. Tel. (93) 322 08 14.

FURGON Americano Dodge automático, Hi-Fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW. Urge. 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.

DE TOMASO Pantera rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Tel. (93) 322 03 73.

RENAULT Supercinco GT Turbo, año 1987. 780.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.

RENAULT 11 Turbo, año 1987. 820.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.

RENAULT 21 2 litros, Turbo, año 1989. 2.490.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

RENAULT 19 16 válvulas, año 1990. 2.050.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, 26.000 km. B-KS, impecable, techo, mando a distancia, portaesquís. 2.750.000 ptas. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

MERCEDES 230E año 83. 1.400.000 ptas. En extras perfecto estado. Tel. (98) 50 14 06. Noches. Precio 1.600.000 ptas.

PORSCHE 944 año 83, elevelunas, espejos, alarma Blaupunkt, asientos

parciales en cuero, antinieblas, perfecto estado, pocos kilómetros. 2.500.000 ptas. Tel. (964) 21 91 84. De 4 a 8. Angel.

MERCEDES 500 SE, año 85, autom. Super-Full, impecable, 75.000 km. 5.300.000 ptas. Tel. (95) 425 71 00. Sr. Gavira, horas oficina.

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

F. TOMÉ S.A. Volkswagen Golf GTI 16V, aire acondicionado, garantía 18 meses. 1.600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

FORD Sierra Cosworth año 1990, semiestreno. 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.

VENDO Nissan Patrol Corto 6 cil. Gasolina A.A., cuero, 7 meses, 9.000 km. 2.300.000 ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.

VENDO Honda Gold Wing GL 1000, 15 años, 17.000 km. 700.000 ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.

PORSCHE 944 S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, motor 16.000 km. Extras. Tel. (968) 13 53 88.

CARAVANA 4 plazas 160 MIL. Tel. (93) 849 40 97.



AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

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

Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Opel Ascona 1.8 GT 5P A/A, 86..... 800.000
Ford Escort XR3i Cabrio, 89..... 1.850.000
Fiat Uno 70SL, elevelunas y cierre eléc. 87 725.000
Opel Omega 2.0i GLS A/A D/A, etc., 87 1.575.000
Citroën CX TRD Turbo A/A cuero, 85.... 1.050.000
Opel Ascona 2.0i GT A/A, 87..... 1.100.000
Peugeot 205 1.6 automático A/A, 88..... 910.000

Tenemos muchos más, abierto sábados y domingos, aparcamiento clientes
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

F. TOMÉ S.A. Renault 11 TXE A.A., año 86, garantía 12 meses. 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

F. TOMÉ S.A. Ford Fiesta 1.1, año 88. 550.000 ptas., garantía 12 meses. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOMÉ S.A. Peugeot 205 XLD, año 86, garantía 12 meses. 600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. Tomé
Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOMÉ S.A. Volkswagen Classic, año 87, garantía 12 meses. 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOMÉ S.A. Seat Ibiza, año 86, garantizado por sólo 450.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

BMW 325i Cabrio, precioso, negro metalizado, beige cuero, ABS, servodirección, cierre centralizado, lavafaros, suspensión M3, estéreo, clarion extraíble, llantas, alarma, 63.000 km. Incluye libro de mantenimiento. Motivo cambio de residencia. Precio 3.500.000 ptas. Tel. (976) 21 52 61 / 53 61 17.

F. TOMÉ S.A. Seat Ibiza Inyección, aire acondicionado, equipo de música, garantía 18 meses. 18.000 km. Por sólo 1.200.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

TRIUMPH TR7, descapotable, dos techos, última serie, como nuevo, mecánica garantizada un año, rojo, varios extras. Tel. (918) 25 10 55. Horario 10 a 13 y 17 a 21. Sr. Carlos.

RELOJ Ferrari Cronomet, acero oro, oportunidad. César. Tel. (976) 29 71 78.

LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, B-KS. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

CITROEN AX 14 TRS, M-LK, impecable, rojo. 630.000 ptas. Tel. 435 80 23 / 319 85 03.
OPEL Kadett GTE 18i, B-GK, negro, perfecto estado. 1.000.000 ptas. Tel. (93) 430 82 90. Noches.

F. TOMÉ S.A. Alfa Sud T.1, año 85, por sólo 390.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOMÉ S.A. Alfa 33 1.5 T.1, año 87, garantía 12 meses. 750.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

ALFA Bertone 2000, GTVeloz, clásico, año 74, 3.000 km, equipo motor, cambio, embrague, llantas aluminio, gomas y pintura nuevos, granate metalizado. 2.150.000 ptas. Tel. (96) 341 58 15.

PORSCHE 911 Carrera, M-H, extras. 5.000.000 ptas. 62.000 km. Tel. (91) 315 29 29. Particular.

PORSCHE 944 Turbo, cuero, A.A. 42.000 km. Tel. 549 64 71.

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

RENAULT 11 Turbo, año 86, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

CITROEN XM V6, año 90. Tel. 549 64 71.
OPEL Senator 3.0, automático, año 88. 549 64 71.
BMW 524TD, autom., año 89. Tel. 549 64 71.

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

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluidos precios, consejos,

direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-auto-moción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 61 21 26. Oficina, Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

SIERRA Cosworth impecable, B-KG, 30.000 km., aire. Urge. 2.300.000 ptas. Sr. Pedro. Tel. (93) 322 08 14.

FURGON americano Dodge automático, Hi-Fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW. Urge. 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.

DE TOMASO, pantera rojo 400 HP. Pieza única. Ruedas 285/345. Impecable. Teléfono (93) 322 03 73.

BMW 324D. Metalizado oscuro nacional, sólo un propietario, aire acondicionado. 85.000 km. Garaje. 2.100.000 ptas. Tel. (967) 23 72 51. Tardes.

CARAVANA 4 plazas. 170.000 ptas. Aseo, nevera, avance. Tel. (93) 849 40 97.

AUTORRADIO Philips AC 794 R. Procede Citroën XM V624 V. Sin estrenar. P.V.P. 126.000 ptas. Oferta: 75.000. Eduardo. Tel. (98) 521 43 57.



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

LANCIA Thema V6, año 86. Tel. 549 57 88.

KADETT 1.3, año 87. 42.000 km. Tel. 549 64 71.

AUTOMATICO Ford Granada 2.8i, 57.000 km. Tel. 549 57 88.

BMW 628 CSI, año 83, 80.000 km. Tel. 549 64 71.

MERCEDES 230E, M-HJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado, 52.000 km reales, libro de revisiones, garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.

VW Escarabajo Cabrio 1303 LS. 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

VOLVO 264 GLE, cuero, A.A., año 80. Tel. 549 57 88.

OPEL Kadett 1.6 GL, 5P, M-JU, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses. Precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

POLO Classic 1.300, 39.000 km, M-HG, garantía 12 meses. Facilidades.

C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

BMW 318, azul metalizado claro, excelente estado, facilidades, garantía. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

MERCEDES Benz 300 TE (familiar), extras. 1.700.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

YAMAHA FJ 1100

AZUL Y BLANCA EXTRAS
PERFECTO ESTADO M-GY
VENDO POR TRASLADO
690.000 PTAS

TEL: 4 03 03 50 / 5 33 48 25
(NOCHES)



Elevado a la perfección.

- 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

BMW 635 CSI, precioso, cuero, llantas, 1979, bien cuidado, 143.000 km, revisado totalmente en BMW oficial, precio a convenir. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

FORD Fiesta XR2, Koni., alarma, antiniebla, radio-casete, etc. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

FORD Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km. Ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

AUDI Avant 100 2.2, año 88 (baratísimo). Tel. (91) 541 89 81.
FORD Fiesta XR2, año 86. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 91.

C.A.N., S.A.

NUEVOS: OFERTAS INTERESANTES
MERCEDES, AUDI, VW, LANCIA

NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

OCASIONES PROVENIENTES CAMBIO
GARANTIA 12 Y 18 MESES. FACILIDADES
MOTOS HONDA Y BMW

GARANTIA OFICIAL

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22



ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llámanos al teléfono (91) 268 00 69.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserte mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	35.000	725.000	Peugeot 205 GTX A.A.	86	41.000	880.000
Seat Ibiza SXI A.A.	90	8.000	1.275.000	Peugeot 309 GT D.A.	88	32.000	1.100.000
Audi 800 Techo A.A. DA	90	19.000	2.350.000	Peugeot 309 GTI A.A. D.A.	88	37.000	1.525.000
Fiat Uno 46 S	90	10.000	840.000	Peugeot 406 MI 16 F.E.	88	27.000	2.150.000
Fiat Uno Turbo IE	90	14.000	1.325.000	MG Metro 1.3	89	14.000	750.000
Fiat Uno Turbo IE	86	43.000	825.000	Citroën AX 11 TRE EP 4V	89	18.000	725.000
Fiat Tipo 1.4	89	10.000	990.000	Citroën AX 14 TRD	89	15.000	890.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	89	19.000	1.325.000	Citroën AX GT SP A.A.	90	10.000	1.250.000
Lancia y 10 Fia	88	20.000	695.000	Citroën AX GT	90	16.000	1.050.000
Montego 2.0 EF1	88	32.000	1.260.000	Ford Fiesta Peché	90	14.000	990.000
Saab 9000 16V F.E. Cuero	88	39.000	2.550.000	Ford Fiesta 1.1 16P	90	12.000	925.000
Renault 5 GTL	86	42.000	625.000	Ford Fiesta 1.6 D 3P	88	27.000	795.000
Renault 5 GTS	87	37.000	725.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	21.000	795.000
Renault 5 GT Turbo	88	25.000	990.000	Ford Fiesta XR3i	90	18.000	1.375.000
Renault 18 GTS Fam. A.A.	82	75.000	475.000	Ford Escort 1.4 Aut.	90	21.000	1.250.000
Renault 18 GTS	89	21.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 GT	89	23.000	1.050.000
Renault 18 TSE Charmade A.A.	90	17.000	1.475.000	Ford Escort 1.8 D Van	90	32.000	1.120.000
Renault 21 TXE A.A.	88	35.000	1.475.000	Ford Escort 1.8 D Ghia	90	19.000	1.330.000
Renault 21 GTS A.A. Manager	89	27.000	1.350.000	Ford Escort XR3i	90	23.000	1.490.000
Renault 25 GTX LL A.A.	85	50.000	1.250.000	Ford Escort XR3	82	56.000	725.000
Opel Corsa City	89	18.000	675.000	Ford Escort RS Turbo	89	27.000	1.550.000
Opel Corsa 1.2 S Techo	90	12.000	945.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	16.000	1.250.000
Opel Corsa 1.2 S 5P	90	16.000	930.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	90	26.000	1.330.000
Opel Corsa 1.2 S 4P	88	19.000	790.000	Ford Orion 1.6i A.A. RS	89	37.000	1.425.000
Opel Corsa 1.2 S	90	17.000	790.000	Ford Orion 1.8 D	90	28.000	1.325.000
Opel Kadett 1.6 Tiffany	89	25.000	1.275.000	Ford Scorpio 2.4 Ghia F.E.	88	40.000	1.850.000

ALFA Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989. Impecable. Total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.
VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colo-

res y tapicería. Desde 500.000 ptas., garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.
MERCEDES Benz 190 2.3 full, año 88. 2.600.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
SEAT Málaga CLX, año 86. 590.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

BMW 323i 4P, granate oscuro metalizado, ABS, cuero, techo eléctrico, todos elevalunas eléctricos, llantas BMW, servodirección, etc. 1.650.000 ptas., garantía. C/ Azcona, 62.
SEAT Ibiza 1.2 3 puertas, año 89. 790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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 Sras. Mora 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.

ABIERTO SABADOS
Y DOMINGOS

MOTO BMW K-75, 20.000 km, MHN, negra, maletas. 800.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 33 105CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21/22.

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

VOLKSWAGEN Golf GTI 16V, impecable. 1.590.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES Benz 260 E mod. 88 full. 2.790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-Auto-

moción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Telf. (968) 61 21 26. Oficina. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

CARAVANA 4 plazas, 170.000, aseo, nevera, avance. (93) 849 40 97.
SIERRA Cosworth impecable B-KG, 30.000 km, aire, urge. 2.300.000. Sr. Pedro. Telf. (93) 322 08 14.

FURGON americano Dodge, automático, hi-fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW, urge, 2.100.000. Sr. Antonio. Telf. (93) 322 03 73.

DE TOMASO Pantera, rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Telf. (93) 322 03 73.

VENDO Fiat 1 Turbo IE, BID, nuevo, particular a particular, 30.000 km reales. Telf. (93) 666 58 12. Sr. Ortells.
MERCEDES 230 E, año 83. 1.400.000 ptas. en extras, perfecto estado. Telf. (98) 50 14 06. Noches, precio 1.600.000.

DITECNICA

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

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

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



**JEEP CHEROKEE
4x4
JEEP WRANGLER**



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

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

SEAT Lezauto

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

Juñan Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

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

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

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.



IMPORT-DIR S.A.



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

RENAULT 19, 16 válvulas, año 1990, 2.050.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lorenzo.
FORD Sierra Cosworth, año 1990, semiestreno, 3.150.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lorenzo.
LANCIA Delta Integrale 16V, blanco, 26.000 km, B-KS, impecable, techo, alarma a distancia, portaesquís, 2.750.000 ptas. Héctor (93) 358 76 92.
RENAULT 21, 2 litros, turbo, año 1989, 2.490.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lorenzo.
PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km, parecido turbo, motor 16.000 km, extras. (968) 13 53 88.

RENAULT 11 Turbo, año 1987, 820.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lozano.
RENAULT Supercinco GT Turbo, año 1987, 780.000 ptas. Telf. (91) 323 02 02. Lozano.
FAMILIAR Mercedes Benz 230 TE, CSK, garaje, suspensión, autonivelante, perfecto, 1.075.000 ptas. Telf. (964) 23 17 26. ITV 93.
VENDO Honda Gold Wing GL 1000, 15 años, 17.000 km, 700.000 ptas. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.
AUDI Avant 100 2.2, año 88 (baratísimo). Telf. (91) 541 89 81.

NUEVA empresa venta vehículos segunda mano, zona sin competición, instalaciones 400 metros, deseearía contactar con importadores para venta vehículos importados y motos en depósito a comisión venta. Telf. 666 34 71.
PORSCHE 944, año 83, elevallunas, espejos, alarma, blaupunkt, asientos parciales en cuero, anti niebla, perfecto estado, pocos km, 2.500.000. (954) 21 91 84. De 4 a 8. Angel.
AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. 549 57 88.
XM V6, Citroën, año 90. 549 64 71.

MERCEDES 500 SE, año 85, autom., super full, impecable, 75.000 km. 5.300.000. (95) 425 71 00. Sr. Gavira, horas oficina.
FIAT Uno Turbo, B-K, 42.000 km, techo, alarma, 790.000 ptas. Telf. (93) 322 75 58.
COSWORTH 2 puertas, impecable, 260 CV, 2.400.000. Telf. (923) 21 44 24.
VENDO Nissan Patrol corto, 6 cil., gasolina, A.A., cuero, 7 meses, 9.000 km, 2.300.000. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.
RENAULT R11 Turbo, año 86, muy cuidado. 549 57 88.

REPARAMOS las llantas de aleación, centrado, rotura y abolladura, máxima garantía y rapidez. Sevilla, Torenó 74. Telf. (95) 421 51 59 / 422 50 75.
TALBOT Sunbeam Lotus, máximo, GR-B, 245 CV, 70 ruedas asfalto, tierra nuevas y seminuevas, muchos repuestos, suspensiones y grupos tierra y asfalto, Talbot Sunbeam LS de serie. (91) 355 78 83. Sólo noches.
SEAT Málaga CLX, año 89, 590.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
PORSCHE 944 Turbo, cuero, A.A., 42.000 km. 549 64 71.
LANCIA Thema V6, año 86. 549 57 88.

SERIA UN DELITO NO ESCUCHARLO

KENWOOD KRC-651D/L
Reproductor de cassettes-receptor con control de cambiador de discos compactos. Chasis antirruído con asa de transporte, protección permanente de la memoria. Memorización automática de 8 emisoras. Inversión automática. D/D: Potencia máxima de 25 W x 2 ó 15 W x 4. Salida para 4 altavoces. Visualizador múltiple de cristal líquido.

OFERTA
Combinado de Radio-Cassette y Reproductor de Compact-disc
P.V.P.: 99.000 (+ IVA)

KENWOOD KRC-651D/L
Reproductor de discos compactos múltiple. Rendimiento de alta fidelidad. Servocontrol óptimo. Cambiador automática oculto de 10 discos. Captor láser de 3 haces. Filtro digital de sobremuestreo cuádruple.

DISTRIBUIDOR OFICIAL KENWOOD
radio automovil s.a.
C/ de Arganda, 14. Telf.: 431 86 15 86 y 431 54 74. Fax: 527 58 16, 28001 Madrid
Mg. Pérez Valdés, 28. Telf.: 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Madrid

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



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



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



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



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



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION



ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.

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

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

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



SPORT LINE S

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

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

PRECIO DESDE 77.560 PTAS. IVA INCLUIDO



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



INSTALACION INMEDIATA

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

FORD Fiesta XR2, año 86, 750.000. Telf. (91) 541 89 91.
MERCEDES Benz 300 TE (familiar), extras, 3.700.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
OPEL Kadett GSEI 2.0 16 V, año 89, 1.690.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V, impecable, 1.590.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
SEAT Ibiza 1.2, 3 puertas, año 89, 790.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
OPEL Senator 3.0, automático, año 88, 549 64 71.

MERCEDES Benz 260 E, mod 88, full, 2.790.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
MERCEDES Benz 190 2.3, full, año 88, 2.600.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.
AUTOMATICO Ford Granada 2.8 I, 57.000 km. 549 57 88.

VOLVO 264 GLE, cuero, A.A., año 80, 549 57 88.
KADETT 1.3, año 87, 42.000 km. 549 64 71.
BMW 628 CSI, año 83, 80.000 km. 549 64 71.
BMW 524 TD, autom., año 89, 549 64 71.
CARAVANA 4 plazas, 125.000 ptas. Telf. (93) 849 40 97.

FURGON americano Dodge automático, Hi-Fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW, Urge, 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Telf. (93) 322 03 73.
DE TOMASO, pantera roja 400 HP. Pieza única. Ruedas 285/345. Impecable. Teléfono (93) 322 03 73.

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

MOTOR CENTRAL Fiat Uno Turbo IE, 88, negro, M-H. 750.000 ptas. Garantía 3 meses.
MOTOR CENTRAL BMW 735 IA, 89, negro, M-0524-KF, 6.200.000. 1 año garantía.
MOTOR CENTRAL BMW 525 IA, 89, grafito,

M-7375-KB, 3.900.000. 1 año garantía.
MOTOR CENTRAL BMW 325 I, 86, marfil, C-1079-AU, 3 meses garantía.
MOTOR CENTRAL BMW 525 I, 89, gris, M-8609-KD, 3.900.000. 1 año garantía.

MOTOR CENTRAL BMW 735 I, 89, gris, M-7374-KB, 6.200.000. 1 año garantía.
MOTOR CENTRAL BMW M-3, 87, negro, M-4948-IB, 3.750.000. 6 meses garantía.
MOTOR CENTRAL BMW M-3, 87, blanco,

M-8647-IJ, 3.750.000. 6 meses garantía.
MOTOR CENTRAL Ford Scorpio, 87, plata, M-7940-TF, 1.900.000. 3 meses garantía.
MOTOR CENTRAL Alfa 1.3 S, 86, rojo, M-8568-HK, 675.000. 3 meses garantía.

MOTOR CENTRAL BMW 535 IA, 85, blanco, M-3266-GT, 2.300.000. 3 meses garantía.
MOTOR CENTRAL BMW 735i, 84, azul, M-GC, 1.700.000 ptas. Garantía 6 meses.
MOTOR CENTRAL BMW 535 I, 85, plata, M-6759-GT, 1.700.000.

AUTORRADIOS - ALARMAS



TABASCO

¡AHORA SI! POR 156.000 PTAS. + IVA

Teléfono móvil Motorola Serie 900 Mod. 5800 X, antena, manos libres, instalación y te regalamos:

Seguro de todo riesgo para tu TMA.

C/ Marcelino Alvarez, n.º 4. MADRID Tel. 404 60 65

RENAULT Supercinco GT Turbo, año 1987, 780.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lozano.

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

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

BMW 324D. Metalizado oscuro nacional, sólo un propietario, aire acondicionado. 85.000 km. Garaje. 2.100.000 ptas. Telf. (967) 23 72 51. Tardes.

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

AUTORRADIO Philips AC 794 R. Procede Citroën XM V624 V. Sin estrenar. P.V.P. 126.000 ptas. Oferta: 75.000. Eduardo. Telf. (98) 521 43 57.

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

PARTICULAR vende Peugeot 405 MI 16. Estado impecable, siempre garaje, equipo Hi-Fi y alarma toda prueba. 1.850.000 ptas. Telf. (983) 34 42 73. No curiosos.

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

VENDO Fiat Uno Turbo IE, B-ID. Nuevo, particular a particular. 30.000 km. reales. Teléfono (93) 666 58 12. Sr. Ortells.

FERRARI Testarossa, 30.000 km., particular. Telf. 357 28 72, ext.: 115.

PORSCHE 911 Carrera, M-H, extras, 5.000.000, 62.000 km. (91) 315 315 29 29. Particular.

SIERRA Cosworth, blanco, Turbo 16 V, 204 CV, pocos kilómetros, 1.900.000 ptas. Ausa (Murcia), Sr. Meroño. Telf. (968) 23 04 50.

RENAULT 11 Turbo, año 1987, 820.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lozano.
RENAULT 21, 2 litros, Turbo, año 1989, 2.490.000 ptas. Telf. (91) 323 02 03. Lorenzo.

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

DP 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, 1.690.000	88	• Mercedes Benz 300 TE Full, 3.700.000	87
• Alfa Romeo 75 TS 2.0, extras	88	• Mercedes 260 E, 2.790.000	88
• Alfa Romeo Sprint	86	• MG Metro Turbo, 490.000	85
• Citroën Visa, 440.000	87	• Peugeot 405 GR, 1.100.000	88
• Citroën BX GTI	87	• Renault 5 GTI Turbo	86
• Citroën AX TRS	88	• Renault 5 GTL	82
• Citroën AX 14 TRD	89	• Seat Ibiza 1.2 3P, 790.000 ptas	89
• Fiat Regata 70 S	88	• Seat Málaga CLX	86
• Ford Fiesta XR2	86	• Opel Kadett GSI 2.0 16V, 1.690.000	89
• Lancia Thema 16V, extras, 2.750.000	91	• Opel Kadett Turbo Diesel, 690.000	86
• Mercedes Benz 300 E autom., full	88	• Porsche 944 S, full a estrenar, 6.700.000	
• Mercedes Benz 300 E, full	87	• Volkswagen Golf GTI 16 V, 1.590.000	88
• Mercedes Benz 190 2.3, full, 2.600.000	88		

OFERTA DE LA SEMANA
Nissan Sunny 4 x 4, 990.000 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)

ESTÉ DONDE ESTÉ MARQUE Y HABLE

(CENTRO DE LA COBERTURA DE TELEFONICA)

- REGALAMOS LA INSTALACION
- LINEA EN 48 HORAS



DS DISON, S.A.
INMACULADA CONCEPCION, 23
28019 MADRID
TELF: 4 60 51 11 - 4 60 51 97

LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

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



SEITE ESPECIAL LIMITADA
POR 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Lancia-Concesionario

Vagma, s. a.

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

SIERRA Cosworth, año 1990, semiestreno. 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03.

LANCIA Delta Integrale 16 V, blanco, 26.000 km., BKS, impecable, techo, alarma, mando a distancia, porta-esquí, 2.750.000 ptas. Tel. (93) 358 76 92. Héctor.

RENAULT 19 16 V, año 1990, 2.050.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lozano.

FAMILIAR Mercedes Benz 230 TE, CS-K, garaje, sup. autonivelante, perfecto. 1.075.000 ptas. Tel. (964) 23 17 26. ITV 93.

OPEL Corsa 1.3 GT, año 87, techo solar, alarma

estéreo con equalizador AWA. 725.000 ptas. Tel. (93) 662 17 43.

OPEL año 1950, modelo Kapitán, todo original, ITV al día, color blanco, techo azul. 2.000.000 ptas. Tel. (986) 43 06 87.

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

MERCEDES 230 E, año 83, 1.400.000 ptas, en extras perfecto estado. Tel. (98) 50 14 06. Noches. Precio 1.600.000 ptas.

MERCEDES 300 D, año 87, blanco, muchos extras, garantía 3 meses. 3.100.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

DODGE Shadow 2.5 l. Nuevo, blanco, aire, airbag, dirección. 2.700.000 ptas. Playmouth Laser 2.0 l. 16 V. Nuevo full equip. 3.200.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

OPEL Kadet GSi 2.0, B-HS, blanco polar, seguro pagado 1 año. Tel. (93) 236 65 42.

GOLF GTi 16 V, mod. 88, extras fábrica (Recaro, llantas, techo, alarma, Hi-Fi, Pioneer), impecable. Marta. Comidas. Tel. 476 11 00. 1.750.000 ptas.

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

MERCEDES 500 SE, año 83, azul marino, muchos extras, garantía 3 meses. 3.000.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

BMW 735i L, año 88, negro, todos extras, garantía 3 meses. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

MERCEDES 300 SE, año 86, azul metalizado, todos extras, garantía 3 meses. 3.400.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

OPEL Kadett 1.6 GL, 5 p., M-JU, aire acondicionado. 1.150.000 ptas. Facilidades, garantía 12 meses. Azcona, 62.

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

BMW 635 CSI, precioso, cuero, llantas, 1979, bien cuidado. 143.000 km., revisado totalmente en BMW oficial. Precio convenir. Azcona, 62.

ALFA Romeo 75, modelo Twin Spark, 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total extras. 1.700.000 ptas. Garantía 18 meses. Facilidades. Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

XM V6, Citroën, año 90. 549 64 71.

BMW 323 i, 4 puertas. Granate oscuro metalizado, ABS, cuero, techo eléctrico, todos elevadores eléctricos, llantas BMW, servodirección, etc. 1.650.000 ptas. Garantía. Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

POLO Classic 1300, 39.000 km., MHG, garantía 12 meses, facilidades. 625.000 ptas. Azcona 62. Teléfono 255 86 21/22.

BMW 318, azul metalizado claro. Bien cuidado interiores y pintura, mecánica fenomenal. 1.300.000 ptas. Facilidades, garantía. Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

FORD MUSTANG II V-6, rojo, interiores rojo, aire automático, único dueño, 1976, M-BD, bien cuidado, recién pasada ITV. 1.200.000 ptas. Azcona, 62.

MOTO BMW K-75, 20.000 km., MHN, maletas color negro. 850.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 33, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado. 725.000 ptas. Garantía. Azcona, 62.

KARTING lo tenemos todo. Somos especialistas. Telf. (93) 692 18 24.

RENAULT 20 GTD

78.000 KM 800.000 PTAS
TEL: (91) 6 90 15 50
DE 15.00 A 16.00 H
JUAN CARLOS MUÑOZ

MERCEDES 230E, M-HJ, español, conducido chófer. Automático, aire acondicionado, símil piel, metalizado. 52.000 km. reales. Libro revisiones, garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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.

VOLKSWAGEN escarabajos, varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicerías. Desde 500.000 ptas. Garantizados. Azcona, número 62. Teléfono 255 86 21/22.

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

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

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

PARTICULAR vende Peugeot 405 MI 16, estado impecable, siempre garaje, equipo hifi, y alarma toda prueba, 1.850.000. Telf. (983) 34 42 73. No curiosos.

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

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

PARTICULAR VENDE
PORSCHE 928 S4
COMO NUEVO 14.000 KM
DEMOSTRABLES
AZUL MARINO, FULL EQUIPE,
MAS ALARMA Y
EQUIPO HI-FI, PIONEER,
7.800.000 PTAS
D. JOSE MANUEL
TEL: (91) 5 76 47 93

PONTIAC Firebird Fórmula 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 Austin Healey Sprite, año 66, ruedas, radios, I.T.V., 3 capotas, perfecto y Seat 850 Spider. Telf. (93) 434 08 79.

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

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

BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles, conozca los trámites por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Telf. (968) 61 21 26. Oficina. Fax: (958) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

SIERRA Cosworth impecable, 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, impecable. Teléfono (93) 322 03 73.

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

ALEACION en MOVIMIENTO



LAHORE comercializa la más alta tecnología en llantas de aleación, modelos para todos los automóviles del mercado, de las marcas más prestigiosas a nivel mundial: REMOTEC, ALULINE, LAOR, MELBER.

LAHORE

MADRID: VIRGEN DE LA PEÑA, 9 - 28007 MADRID
TEL. 411 41 DE - FAX. 414 74 91 - TELEF. 42409
BARCELONA: MALLORCA, 533 - 08026 BARCELONA
TELS. 235 27 80 - 235 21 98

TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29



AMPLIO STOCK



¡ GARANTIA SI !

BBS® TECHNIK AUS-DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Galdo, 40 08012 Barcelona T. 93 131 83 34

VOLANTES DE PIEL

SU ESTILO



Insertación «steck»

Insertación óptica madera de roble



Insertación piel

Insertación óptica cebrano



LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

MEDIDAS 14"-15"-16"
desde 6" hasta 12"



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

BMW 324 D metalizado oscuro, nacional, sólo un propietario, aire acondicionado, 85.000 km, garaje, 2.100.000 ptas. Tel. (967) 23 72 51. Tardes.

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

PEUGEOT 205 GTI sinistrado, motor nuevo, 2.100 km, ruedas, sillones, 205 GTX, sólo tardes. Teléfono (956) 85 01 17.

VENDO Alfa Romeo 33 1.6 TI A.A. M-HW, 20.000 km reales, garaje, como nuevo, 840.000. 218 32 69. Noches.

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

MASERATI 425 Biturbo, 3.200.000, julio 89, color gris antracita, full equipo. 460 51 11. / 460 51 97.

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

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

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, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW. Urge, 2.100.000 ptas. Sr. Antonio. Tel. (93) 322 03 73.

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

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

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

NISSAN Patrol 6 cilindros, largo, año 87. 549 64 71.

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

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

OPEL Senator 3.0, automático, año 88. Tel. 549 64 71.

MONTEGO 2.0 EFI, año 88. 549 64 71.

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

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio Sport autoblocante, cuero negro, Recaro, llantas Martge 8 x 16, suspensión Sport. M-Technics, volante Momo, 85.000 km. reales, 3.600.000 ptas. Tel. (918) 22 98 50 oficina y (91) 519 05 21 noches.

JAGUAR M K2, de 1967, se vende, buen estado. 2.500.000 ptas. Tel. (956) 51 50 03.

Las grandes marcas están de acuerdo



Las mejores marcas de automóviles están de acuerdo en fabricar vehículos cada vez más avanzados tecnológicamente y más resistentes. Y están de acuerdo en diseñar motores que permitan un mantenimiento mínimo y alargar los periodos de revisión. Por eso están de acuerdo en exigir el máximo a los aceites lubricantes.

De acuerdo con HELIX, el LUBRICANTE SHELL que supera las clasificaciones técnicas más exigentes de las mejores marcas de automóviles, nacionales e internacionales.*

El lubricante homologado por mayor número de fabricantes en todo el mundo. Sitúese usted al mismo nivel de exigencia que el fabricante de su coche y utilice Hélix.



* AUSTIN-ROVER, BMW, CHRYSLER, CITROËN, DAIHATSU, DAIMLER-BENZ, FIAT, FORD, GM, HONDA, HYUNDAI, ISUZU, JAGUAR, LADA, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, VAUXHALL, PEUGEOT/ROBOT, PORSCHE, RENAULT, SAAB, SEAT, SUBARU, TOYOTA, VOLKSWAGEN-AUDI, VOLVO.



Compromiso de calidad

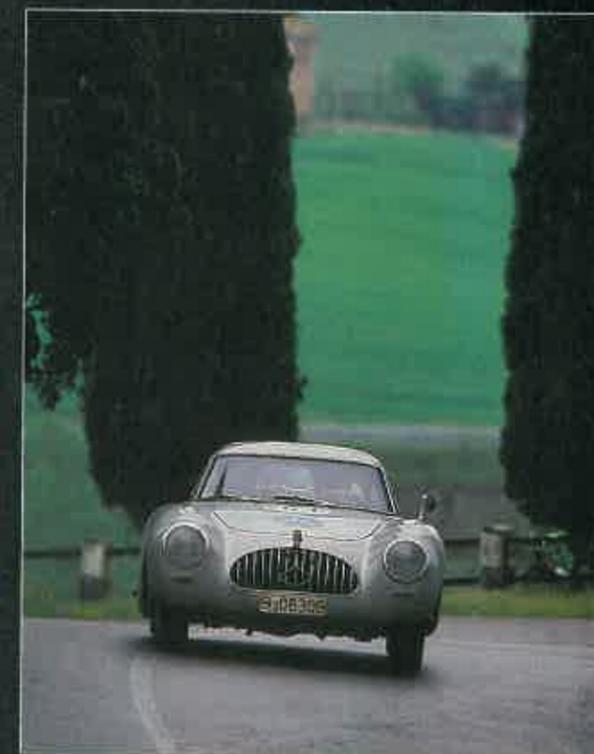
HELIX, MAS VIDA PARA SU COCHE



MIL MILLAS

SIGA LA FLECHA

La siguen, como atraídos por una fuerza invisible, miles de aficionados, los que toman parte en la carrera y los que la siguen; componiendo así una variopinta y evocativa caravana. Durante dos días gran parte de Italia vive bajo el signo de esa flecha que ha entrado en la leyenda e incluso es ya una marca registrada, como el «cheich» de la TSO, sutileza a la que han llegado tarde los organizadores del Rallye de Montecarlo. Es la roja flecha que, pegada por doquier, marca la ruta a las «Mille Miglia».



Enviado Especial

José Luis Aznar

COMO cada año, mayo es la cita anual en que se pone en marcha el mayor museo rodante del mundo. Las «Mille Miglia» históricas han recorrido Italia con su rutilante caravana multicolor de incunables del automovilismo. Este paseo deportivo despierta a su paso una expectación admirativa de los vecinos y atrae a otros residentes a miles de kilómetros de las cimas de los

CON APELLIDO



Jacky Ickx junto a Karl Scheufele, de la firma Chopard.

TODOS PRESENTES

En esta prueba participan muchos personajes conocidos. No sólo pilotos sino industriales, hombres y mujeres del espectáculo. Entre los pilotos ya hemos citado a Moss, al que la gente esperaba siempre para vitorearlo, «Ecco-lo» gritaban, a lo que el inglés saludaba con el brazo. Los belgas Gendebien y Jacky Ickx, éste compartiendo con Karl Friedrich Scheufele, hijo de los propietarios de la firma relojera Chopard, eran otros dos



Villoresi copilotaba un Alfa Romeo de la policía.



Moss fue vitoreado por el público aficionado.

hombres de peso. O Gigi Villorresi, que co-pilotaba un Alfa-Romeo de la policía «A mí la lluvia no me preocupa-respondía con humor el octagenario as-llevo un buen piloto, y tenemos un coche cubierto y con calefacción». También estaba el hijo de Ugo Zagato, el creador de la legendaria firma carrocería Pilotaba un Fiat V-8 con carrocería. ¡Zagato! Y muchos más que se nos haría interminable citar, aunque no todos eran estrellas del pasado, puesto que Jean Alesi encontró un hueco en sus entrenamientos en Fiorano para curiosear entre los coches antes de la salida.

Apeninos, las suaves colinas toscanas o la milenaria Via Emilia. Gasolineras, puntos de avituallamiento, lugares pintorescos o simplemente la puerta de casa, son tribunas en las que jóvenes y mayores se congregan para ver pasar los coches. Las Mil Millas no son como las de antes, como hasta 1957, en que se disputó la última edición de verdad, trágicamente segada por el accidente del Marqués de Portago. Pero también tienen su parte de épica, muy especialmente este año en que la lluvia fue protagonista indiscutible. En efecto, chaparrones de gran intensidad se sucedían uno tras otro, y tan sólo de tanto en tanto dejaba de caer agua o sólo lloviznaba con moderación, lo que en vistas de lo caído antes era como una bendición del cielo. El sol, lo que se dice sol, sólo se vio en escasos minutos. Ante esta inlemente y malévolta climatología que hizo compañía a los participantes durante el noventa por ciento del tiempo, los casi mil seiscientos kilómetros de trayecto se convirtieron en un calvario para todos pero muy especialmente para los conductores de coches descubiertos. No era raro ver achicar agua del interior de una barqueta como si de un bote a punto de hundirse se tratara. No era raro el espectáculo de ver escurrir prendas de abrigo entre dos como si saliesen de una piscina.

Todo ello no pudo sin embargo deslucir el espectáculo y así el público pudo gozar de la visión y el sonido de esos coches que son historia. Citar sólo unos es un agravio que no merecen los no mentados, pero es obligación del cronista hacerlo. Así es imposible pasar por alto el diminuto Bugatti Brescia que partía con el número dos o el Iso Isetta, dos Davids en un mundo de Goliats como son los enormes Ferrari o Maserati, o el impresionante Mercedes 300 SLR que pilotaba el más carismático de todos los participantes: Stirling Moss, quien todavía ostenta el record de la prueba «de verdad» precisamente con la misma «Flecha de Plata» tras cuyo volante hoy se sentaba. Otra pieza era el «815», el anticipo de Ferrari, primer coche construido por el recién independizado «Commendatore», que contractualmente se veía imposibilitado para bautizar con su apellido sus creaciones. La representación española era de sólo tres coches, pocos, pero de calidad. Por orden de salida citemos primero a Galbusera y Hernández, que conducían un Alfa Romeo 1500 Sport de 1928 muy similar

Los Bugatti en una plaza de Brescia esperan su momento.



Galbusera y Hernández quedaron satisfechos después de ganar dos tramos.



al que llevaron a la victoria en ese mismo año Campari y Ramponi. La pareja formada por el italiano residente en España y el Director de la revista colega «Motor Clásico» tuvo una destacada actuación y terminaron vigésimo cuartos, lo que no está nada mal cuando se sabe que se clasificaron en el 203 y terminaron en el 44, aunque fuera de tiempo. Y eso que la lluvia le jugó más de una mala pasada a la instalación eléctrica del Alfa. Carlos Hernández estaba satisfecho de su resultado pues ganaron dos tramos y llegaron a ser segundos de la general. Con un Ferrari 166 MM de 1951 participaban Segimon-Segimon. No tan hábiles con el cronómetro como los precedentes, lograron terminar la prueba aunque en el puesto 197. Con el Pegaso Z-102 de 1953 tomaba parte Joaquín Folch junto con el periodista británico Alan Cathcart. Tras los problemas del pasado año en que se quemó la junta de culata, para esta ocasión se rehizo todo el motor «¡Cómo anda ahora, va como un tiro!» lo que hizo temer por los frenos. Todo rodó perfectamente y se llegó a la ansiada Brescia, aunque eso sí, un poco atrasadillos los 170. Y por fin, citemos, que Carlo Perini, periodista habitual colaborador de estas páginas, participaba junto a Gino Munaron pilotando el



Multitud de público para una prueba verdaderamente carismática.

Prototipo Mercedes 300 SL del año 1952 (en la foto de la página 121) coche que ganó la Panamericana del 52. En esta prueba hicieron un vigésimo quinto puesto. ○

CLASIFICACIONES

- 1º. PANIZZA-PINASELLI- RENAULT 750 3300 puntos.
- 2º. GRANDORI- X - BMW 503 3048 puntos.
- 3º. DANIELI-CALVITTO FIAT 508 S 2882 puntos.
- 4º. VESCO - X FIAT ABARTH 750 2820 puntos.
- 5º. MARIN-MARIN MASERATI 200 SI 2632 puntos.

BREVES

MILLA A MILLA

Este año se recibieron más de seiscientas inscripciones. Se aceptaron 317 coches, de los cuales se clasificaron 203, y llegaron 44 más fuera de tiempo.

Se acreditaron 900 periodistas y entre ellos destacaba el despliegue de medios efectuado por la cadena de televisión japonesa Fuji que junto con la Rai estaba en todas partes.

Hablando de japoneses no podemos olvidar el gran número de participantes de esa nacionalidad. Y es que con sus Yens han comprado numerosas reliquias.

Los participantes representaban a 31 países, de ellos algunos tan exóticos como la India o Zimbawe.

Los museos no dudan en prestar sus coches y así los Alfa Romeo del Centro Histórico de la

La presencia japonesa cada día es mayor.



marca eran legión, pero también los Mercedes y BMW de las respectivas colecciones de fábrica.

Para el paso de la caravana se abren los sacrosantos centros históricos de muchas localidades. Normalmente están vedados al coche pero esta vez se hace una excepción para que pasen las Mille Miglia.

Para protegerse de la lluvia todo es bueno, pero lo mejor era la capota que empleaban los pilotos de una barqueta Stanguellini. De ella, al estilo kayak, sólo emergían las cabezas de ambos.

GRAN PREMIO DE MONACO DE F-1

SENNA, CAMPEÓN Y DICTADOR

La superioridad de Ayrton Senna se ha convertido en un castigo para los espectadores de la Fórmula 1. Paulatinamente va conquistando todos los récords. Respecto a sus rivales, sólo los Williams-Renault parecen estar capacitados para plantarle cara. En cuanto a los Ferrari, hay que buscar su competitividad hace diez años.

Enviado Especial

Gigi Corbetta



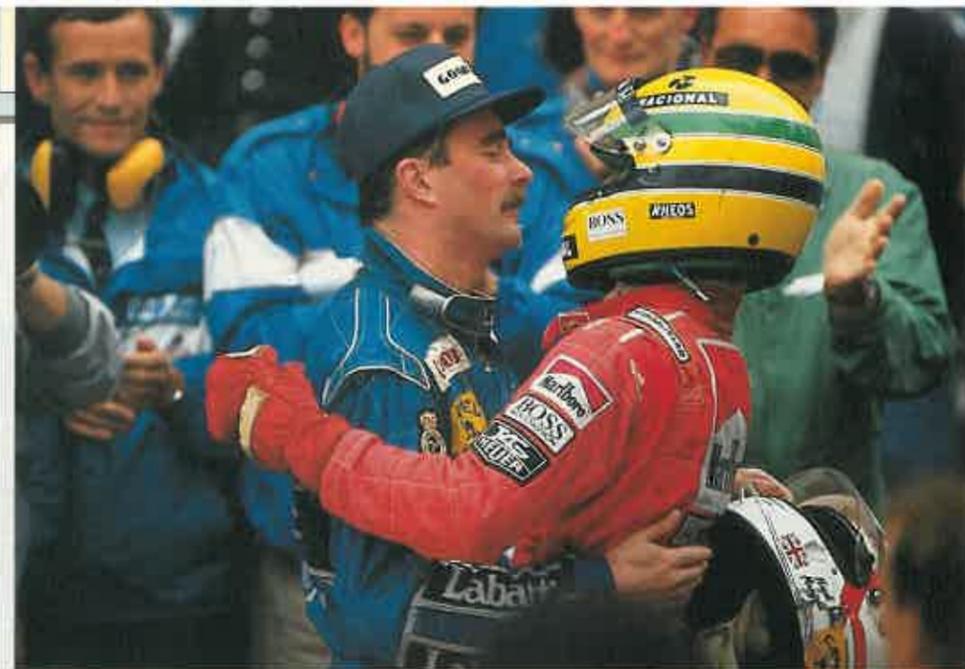
EN cierto modo, presenciar el Gran Premio de Monaco de Fórmula 1, es comparable a ver la Aida en la Scala de Milán. Lástima que un espectáculo con tan hermoso marco haya sido tan aburrido. Senna ha vuelto a ganar la carrera y a la vez, ha propinado una cura más de humildad a sus rivales: con él no hay quien pueda. El «mágico»

brasileño es para la F1 como una espada de Damocles que se ha descolgado por sorpresa, sin que nadie lo quisiera. De no estar él, se vería rivalizar a diferentes pilotos para alcanzar la victoria. Sin embargo, Senna parece haber convertido este deporte en un monopolio de victorias, en el que incluso su gran enemigo, Nelson Piquet, ha comentado: «Con ese no puede

ni la macumba». O sea, la brujería oficial brasileña.

Al principado habían llegado legiones de «tifosi», más agresivos que nunca y con la modesta esperanza de poder presenciar una hazaña como la que Gilles Villeneuve les regaló en 1981. Pero todo fue una decepción y para Ferrari este ha sido un Gran Premio ingrato, aunque Cesare

POR FIN AMIGOS
Hace cuatro años Ayrton Senna y Nigel Mansell llegaron a las manos en el G.P. de Bélgica. Ahora son grandes amigos.



SIEMPRE IGUAL
Por una razón o por otra a Gerhard Berger siempre le ocurre algo. En Monaco perdió el control de su coche por querer limpiarse la visera del casco.



HIMNO DE GLORIA
Con ésta ha sido la cuarta vez que se ha escuchado el himno brasileño en los Grandes Premios de principio de temporada.



TUVO SUERTE
El quhacer de Jean Alesi fue modesto,
y se subió al podio de casualidad



MONACO EN BREVE

La pasada semana, durante unos entrenamientos libres que tuvieron lugar en el **circuito del Mugello**, a los cuales estaban invitados un gran número de ex empleados de Ferrari, el estado de nervios de **Alain Prost** llegó al máximo de tensión. En el momento de salir de los boxes, el Profesor tomó mal las medidas y fue a chocar contra el muro de la línea de boxes, con el Ferrari 642, arrancándolo así una suspensión delantera. En fin, cosas que pasan.

El piloto británico **Martin Brundle**, fue descalificado en la primera sesión de entrenamientos cronometrados al no pasar por el **control del peso** situado en la entrada de la línea de boxes. La penalización le valió también el no poder asistir a la segunda sesión de clasificación, razón por la cual no logró situarse en la **parrilla de salida**.

Jean Alesi, el alevín de la Ferrari, se ha regalado un **Ferrari 348 GTS**, que estrenó en compañía de su **novia Laurence**. Al parecer no le están afectando los malos resultados de los coches de **Maranello**, ni tampoco su lastimoso papel desarrollado en el pasado Gran Premio en Imola.

Este año en Mónaco se ha batido el récord en el precio de una localidad para presenciar el Gran Premio. Al parecer, se ha pagado el valor de **un millón de pesetas** para poder asistir a la carrera desde el balcón de una casa orientada hacia el circuito. A pesar de la exageración, no es de extrañar, ya que lo normal en Mónaco es pagar por una entrada de reventa **diez veces** su valor.

Al terminar los primeros entrenamientos cronometrados, llegó a la gendarmería de Mónaco una llamada anónima que anunciaba la presencia



de una **bomba colocada** en el paddock entre el equipo **Ferrari y McLaren**. Las fuerzas de seguridad del principado, evacuaron a toda la gente de la zona, y después de un riguroso registro, aseguraron de que se había tratado de una falsa alarma. Al respecto, un técnico inglés comentó en tono chistoso: «**¿ Hay una bomba en McLaren? Es verdad, es Senna**».

A raíz de la adquisición de la escudería AGS por parte de Crypton, se ha dado comienzo a la **reconstrucción técnica** del equipo, que se había quedado sin ingenieros. El primer fichaje ha sido el de **Mario Tollentino**, técnico que hasta la fecha estuvo en Lamborghini como segundo de Mauro Forghieri.

La actuación de los pilotos españoles en el encuentro internacional de la **Copa Renault Clio-Elf**, celebrado en Mónaco fue aceptable. En la primera manga **A. Aguado** logró situarse **décimoprimer**, y su compañero **Y. Castañaga** en la **décimoquinta**. En la segunda y última manga Aguado quedó, desafortunadamente, fuera de carrera y Castañaga logró la **décimoprimer** posición.

Fiorio asegurara que Ferrari atacaría de forma rabiosa en Mónaco.

El primer aguijonazo lo propinó Senna al lograr la «pole position» número cincuenta y seis de su carrera, y de no haber cometido un error al engranar una marcha, aseguró, que en lugar de conformarse con el tiempo de 1.20.334, hubiese sido capaz de rodar por debajo de 1.20.000. Junto con esto, se presenció la sorpresa de Stefano Modena, que registró el segundo mejor tiempo, que le valió ocupar por primera vez en su carrera la primera línea en la parrilla de salida. Con esto, había ocurrido que dos coches con motor Honda encabezaban la clasificación. Por el contrario, Alain Prost estaba en la séptima posición y Jean Alesi en la novena. A la vista de lo ocurrido, Ferrari estaba por detrás de McLaren-Honda y Williams-Renault y se evidenciaba que su competitividad estaba al nivel de Benetton; un coche estrenado hace sólo un mes.

A pesar de la amenaza que representaba Senna, eran los Williams-Renault FW 14 los coches capaces de dar una sorpresa y a la vez poder rivalizar con los McLaren-Honda, que para la carrera estaban equi-

PROST-FERRARI

PROFESOR MAQUIAVELO

La confusión política se ha apoderado de Ferrari, y por lógica, se buscan culpables para justificar el desastre general, que culminó en Imola.

Respecto a los errores cometidos por los dos pilotos en el Gran Premio de San Marino, Cesare Fiorio -director deportivo- ha justificado a ambos alegando que toda persona comete fallos, aunque sea un piloto de Fórmula 1. Y como de costumbre, en esta ocasión había prometido, como antes de cada Gran Premio, que Ferrari atacaría duro.

Sin embargo, en el seno del Cavallino se está apuntando a Alain Prost como el principal culpable de lo que ocurre en la escudería. Al parecer, el Profesor ha adoptado desde hace un año la postura de querer intervenir en todo y controlar todo, incluso el coche de su compañero; razón ésta que en su tiempo enojó a Nigel Mansell. Pero sobre todo, la influencia ejercida sobre los técnicos respecto a la evolución del coche actual, ha sido nefasta.

Se comenta que fue él, quien convenció a Fiorio para que no diera luz verde a la fabricación de un nuevo coche, y que se encargara a Steve Nichols el desarrollo del 641/2. Del mismo modo, se le acusa en voz baja de haber propiciado la ruptura de Enrique Scalabrini con el Cavallino.

Por el contrario, en este momento, con su habilidad maquiavélica, intenta hacer deslizar las culpas sobre Fiorio de lo que ocurre, y no para de hacer declaraciones a la prensa, tan ambiguas que sólo fomentan la confusión.

A estas alturas de la película, y sopeando lo ocurrido, Prost ha pasado a ser el «ex Profesor», mientras a su alrededor no hay más que problemas. A pesar de esto, hace once años que Ferrari no gana un Campeonato del Mundo y a lo largo de la década, ha perdido tres inexplicables ocasiones. A lo mejor, lo que necesita el enfermo Cavallino, son menos profesores para curarse. ¿Cualquiera sabe?



SAGACIDAD Y MALA SUERTE
Entre Alain Prost y Nigel Mansell hubo una **lucha cerrada**. Al final la mala suerte visitó al Profesor. Del mismo modo Riccardo Patrese vio desvanecerse las posibilidades de subirse al podio por pisar el aceite que desprendió el coche de Stefano Modena.

pados con la evolución 2 de la mecánica RA 121 E, más potente y con mejor par motor.

La euforia se había apoderado de los pilotos de Williams, hasta el extremo que Riccardo Patrese aseguraba que podría subirse a lo más alto del podio, y su compañero Nigel Mansell pronunciaba palabras amenazadoras para Senna.

Sin embargo, todo quedó en agua de borrajas desde el momento en que la carrera empezó a desarrollarse por las calles de Mónaco. Para no variar, Senna ocupó el primer lugar desde la salida, y a la vez contaba con la ayuda involuntaria de Modena, que para no cometer errores, frenaría a los Williams, los Ferrari y los Benetton. Al llegar a la curva de Saint Devote, Gerhard Berger chocó ligeramente contra la parte posterior izquierda del coche de Nelson Piquet, y se salió de su trayectoria, quedando parado a pocos centímetros de las defensas. En un principio, Piquet pensó que no había pasado nada; por el contrario se vio obligado a abandonar por tener la suspensión dañada. A su vez, Berger entró en boxes para cambiar un timón, y al regresar a la pista se encontró con el Minardi de Gianni Morbidelli que desprendía aceite. Berger, en el intento de limpiarse la visera del casco, ya que no lograba quitarla, perdió la concentración y en las curvas de la Piscina, chocó contra el muro de defensa.

En los primeros compases de la carrera,

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

4 S. Modena (Braun Tyrrell-Honda) 1 20 809	1 A. Senna (McLaren-Honda) 1 20 334
20 N. Piquet (Camei Benetton Ford) 1 21 159	6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 21 159
2 G. Berger (McLaren-Honda) 1 21 471	5 N. Mansell (Williams-Renault) 1 21 206
19 R. Moreno (Camei Benetton Ford) 1 21 804	27 A. Prost (Ferrari) 1 21 455
33 A. de Cesaris (Seven Up Jordan Ford) 1 22 764	28 J. Alesi (Ferrari) 1 21 510
21 E. Pirro (BMS Dallara Judd) 1 23 022	3 S. Nakajima (Braun Tyrrell-Honda) 1 22 972
23 P. Martini (Minardi Ferrari) 1 23 064	22 J. Lehto (BMS Dallara Judd) 1 23 023
25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 23 431	15 M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1 23 394
18 I. Capelli (Leyton House Ilmor) 1 23 642	24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 23 584
17 G. Tarquini (AGS Ford) 1 23 909	30 A. Suzuki (Larrousse Lola Ford) 1 23 898
8 M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 24 109	29 E. Bernard (Larrousse Lola Ford) 1 24 073
32 B. Gachot (Seven Up Jordan Ford) 1 24 208	26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 24 151
11 M. Hakkinen (Lotus Judd) 1 24 829	19 M. Alboreto (Footwork-Porsche) 1 24 606

NO PRECLASIFICADOS
Nicola Larini (Modena Central Park Lamborghini) 1 25 893 E. V. de Poole (Modena Central Park Lamborghini) 1 26 282 P. Chaves (Coloni Racing) 1 27 398
O. Grouillard (Fondmetal Ford) 1 27 753
NO CLASIFICADOS
J. Bailey (Lotus Judd) 1 26 995 F. Barbazza (AGS Ford) 1 27 079

CLASIFICACION FINAL

1. Ayrton Senna (Marlboro McLaren Honda) 1h 53' 02"334 2. N. Mansell (Williams Renault) a 18"346 3. J. Alesi (Ferrari) a 47"455 4. R. Moreno (Camei Benetton Ford) a 1 vuelta 5. A. Prost (Ferrari) a 1 vuelta 6. E. Pirro (BMS Dallara Judd) a 1 vuelta 7. T. Boutsen (Ligier Lamborghini) a 2 vueltas 8. B. Gachot (Jordan Ford) a 2 vueltas 9. E. Bernard (Lola Ford) a 2 vueltas 10. E. Comas (Ligier Lamborghini) a 2 vueltas 11. J. Lehto (Dallara Judd) a 3 vueltas 12. P. Martini (Minardi Ferrari) a 6 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna, 40 puntos 2º A. Prost, 11 p. 3º G. Berger, 10 p. 4º R. Patrese y N. Mansell 8 p. 6º N. Piquet, 6 p. 7º J. Alesi, 5 p. 8º J. Lehto, 4 punto 9º P. Martini, 3 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 50 p. 2º Ferrari 16 p. 3º Williams-Renault 12 p. 4º Benetton-Ford 9 p. 5º Tyrrell-Honda y BMS Dallara Judd 5 p.



PAPEL ACEPTABLE
Roberto Moreno logró el mejor resultado para Benetton. Se ha demostrado que el coche de John Barnard es una promesa segura

QUE PENA
La actuación de Stefano Modena fue de lo más brillante. Las dificultades para adelantar a Emanuele Pirro y Pierluigi Martini y posteriormente la explosión de su motor, pusieron fin a sus proyectos de gloria.

mientras Senna rodaba impertérrito hacia la victoria, Modena empezó a desarrollar una carrera inteligente y demostró estar a la altura de las circunstancias con el Tyrrell-Honda 020, que por fin era competitivo.

Más atrás, Patrese y Mansell rodaban juntos con una progresiva desventaja respecto a Senna. Por su parte, los Ferrari de Prost y Alesi rodaban de forma conservadora a la espera de que algo ocurriera a sus rivales. Sorprendentemente, Andrea de Cesaris persiguió a Alesi durante veintuna vueltas, momento en que abandonó por rotura del cable del acelerador.

Mientras la carrera se desarrollaba sumida en un insoportable aburrimiento, empezaron los adelantamientos de los coches a doblar, y fue en ese momento cuando Modena se encontró obstaculizado por Pierluigi Martini y Emanuele Pirro. En realidad, el responsable del «atasco» fue Pirro; sin embargo, por primera vez en la temporada, se penalizó a Martini por falta de disciplina. Todo eso benefició a Patrese que alcanzó a Modena y em-

prendió un acoso despiadado. Pero, el deseo de Patrese se desvaneció en el momento en que a Modena le explotó el motor de su coche justo al salir del Túnel. La gran cantidad de aceite derramada, hizo que Patrese perdiera el control de su coche y se saliera de la pista.

A raíz de lo ocurrido, Prost se colocaba en segunda posición después de haber adelantado a Mansell bastante vueltas antes. Una vez más, el pragmatismo del Profesor había dado sus frutos, aunque eran cuarenta segundos el tiempo que le separaba de Senna. A estas alturas de la película, la carrera había perdido toda clase de interés y las suertes parecían estar decididas; sin embargo, al arreglarse un problema eléctrico en la regulación del acelerador, problema que le había perjudicado al principio de la carrera y que facilitó a Prost el adelantarlo, el Williams-Renault FW 14 de Mansell fue mejorando considerablemente su rendimiento, cosa que permitió al británico emprender la caza de Prost. Este último, estaba rodando al límite de las posibilidades del Ferrari 642, con el agravante que la rueda delantera dere-

JAGUAR-JXR 15

A CORRER



El Principado de Mónaco sirvió de marco para que la Copa Intercontinental Jaguarsport XJR-15, diera sus primeros pasos. Dieciséis coches y pilotos de diferentes nacionalidades disputaron esta primera carrera, que se ha visto adornada con una abundante dosis de belleza y no pocas emociones. Sin lugar a du-

das el trabajo de John Walkinshaw valió la pena.

Desde los primeros entrenamientos hasta el final de la carrera fue Derek Warwick el dominador más absoluto. En la carrera rivalizó con David Brabham y David Jones, sin darles la más mínima posibilidad de victoria.

cha estaba degradada, y además había síntomas de problemas en el buje. Todo esto permitió que Mansell le adelantara y se colocara en segunda posición.

Para Prost, el calvario comenzó con su parada en boxes para cambiar los neumáticos. En la maniobra, un mecánico perdió la tuerca de sujeción de la rueda posterior

que fue a parar bajo el coche. Colocaron otra, pero al arrancar, la tuerca extraviada se situó de tal forma que hacía patinar la rueda. El localizarla, hizo perder más de veinte segundos y cuando el profesor regresó a la pista, todo estaba perdido.

Como dice el refrán, a río revuelto ganancia de pescadores, y de ese modo Ale-

si se encontró en la tercera posición, después de haber desarrollado una carrera anodina.

En esta ocasión, al igual que en Imola, Senna se vio con problemas en su motor. A quince vueltas del final, notó que la presión del aceite bajaba paulatinamente, razón por la cual, Akimasa Yakuosa -responsable de Honda- le ordenó por radio que aminorara la marcha en todo lo posible. Afortunadamente, Senna logró cruzar la meta con casi diecinueve segundos de ventaja sobre Mansell y cuarenta y siete respecto a Alesi.

En resumidas cuentas, fue un Gran Premio soporífero que ha demostrado una vez más la inalcanzable superioridad del binomio Senna-McLaren. Las guindas al pastel, las puso también Senna al lograr el récord absoluto de cuatro victorias consecutivas al empezar la temporada, de igual modo coronó el venticinco aniversario de la fundación de McLaren con la victoria, y por si fuera poco, propinó a Prost una dolorosa bofetada moral al comentar: «Mientras subía por Saint Devote, pude ver en la pantalla gigante de televisión el momento en el que Mansell adelantaba a Prost». Por otra parte, faltó la presencia de Piquet, que teniendo en cuenta el comportamiento de Roberto Moreno, se deduce que hubiese hecho una gran carrera. Todo son suposiciones, resultado de un gran deseo, que a la F1 vuelva la espectacularidad desaparecida. Mucho tendrán que cambiar las cosas para que esta temporada no termine como la de 1988, buena prueba de ello, es que «Magic Senna» ya tiene en su poder cuarenta puntos, seguido por Prost con once. La temporada está sentenciada. ○

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA.

Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.

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

Llámanos para pedir información.

Teléfono (91) 657 04 67.

Fax (91) 657 06 16.



Privilège Formula

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



GRAN PREMIO DE ESPAÑA

EL DESTINO TAMBIEN JUEGA

En Jerez, con una entrada récord, se ha celebrado un vibrante Gran Premio de España. Gianola y Derbi han perdido una victoria cantada. Terrible jugada del destino. Ueda, el japonés con quien en principio nadie contaba, ha vencido de forma hartamente convincente y derrochando valor. En el medio litro, Doohan ha logrado interrumpir la racha de victorias de Rainey y se coloca líder: la emoción del Campeonato está servida. Garriga ha sido brillantísimo, cuarto tras verse las caras con Lawson y Ruggia. Por fin una satisfacción en una categoría que se nos ha puesto inaccesible. Y en el cuarto de litro Bradl ha logrado su ansiada victoria tras tantas veces rozar el larguero, mientras que Cardús, no ha podido ser más que quinto y las Aprilia y, por qué no, también Crivillé, han dado la campanada.

Enviado Especial
José Luis Aznar

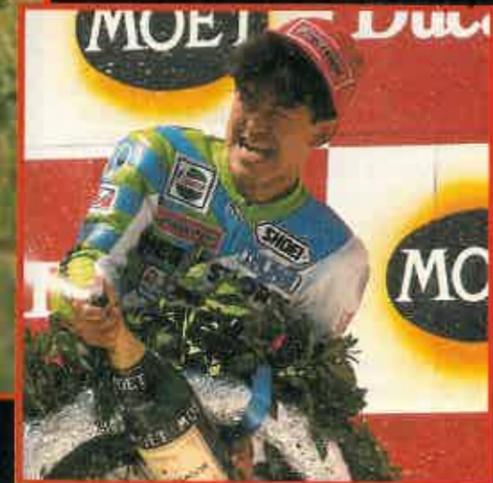
NO lloraban porque son hombres curtidos en mil y una carreras. Porque por experiencia saben que no se ha ganado hasta que el Director ha bajado la bandera. Pero esta vez se lo empezaban a creer. Habían cruzado los dedos, habían sujetado el corazón para que no se embalsara antes de tiempo, pero, caramba, a menos de dos vueltas del final liderando la carrera con una confortable ventaja ya era difícil que la victoria escapase a la Bala Roja que con brío y genio, con fe y valor, pilotaba el italiano Ezio Gianola. Pero lo inexplicable sucedió, lo inesperado, lo injusto, eso, que lo queramos o no, da a las carreras gran parte de su atractivo «no haría falta correrlas si se supiese de antemano el resultado» volvió una vez más a golpear con su mano invisible. «La moto iba perfecta, de pronto noté un ruido raro, pero como quedaban menos de dos vueltas pensé que aguantaría. Dos curvas más allá el motor se paró» explicaba, ya pausado y tranquilo, el mismo Gianola que instantes antes había aporreado con rabia su «Bala Roja». Ahora la procesión iba por dentro pero de puertas afuera intentaba quitarle

hierro al asunto declarando: «Lo importante es que la Derbi iba perfecta y Gianola la llevaba a la victoria». Muy posiblemente el cigüeñal se había partido en dos. Ezio, antes de la salida había optado por salir con la moto nueva porque la otra le había dado problemas de motor. Fácil es imaginar el terrible jarro de agua fría que esto representaba para unos hombres que después de un año en la sombra, tras atisbar la salida del túnel en los dos primeros Grandes Premios, iban por fin a ver el primero de sus sueños realizado. Ganar un Gran Premio. «Y encima ¡el de casa!» decía desconsolado el mago de los motores de Mollet, Pao Tombas, que rodeado de sus mecánicos recibía apretones de manos que semejaban sentidos pesames de funeral.

Como en el teatro, sin embargo, la sesión había continuado. Y de qué forma, porque el abandono de Gianola convertía el duelo que mantenían Naboru Ueda y Fausto Gresini en el mano a mano por la victoria. El recién llegado, el japonés que por primera vez pisa Europa y de quien se dijo tras ganar el Gran Premio de Japón que se lo había adjudicado porque corría «en el patio de su casa», cuya «pole-position» jerezana se juzgaba como un fuego fatuo «porque la ha conseguido con neu-



CARA Y CRUZ
Garriga volvió a ser el de 1988: todo fuerza. Bradl y Ueda consiguen sendos triunfos que celebraban con intensidad, mientras que la rotura de la Derbi de Gianola no quita mérito a su gesta.



JEREZ EN BREVE

El Gran Premio de Yugoslavia está en el alero, pero si no se disputa no será sustituido por ningún otro pese a que corrían rumores de que el Jarama podría albergar la susodicha carrera. Por cierto, y con gran éxito de nuestros pilotos, este mismo fin de semana se ha disputado allí con toda normalidad una nueva prueba del Europeo que ha sido ganada por Sánchez -cuarta victoria en cuatro carreras- seguido de Giró y de Boris Miralles. Aunque también se ilustró «Chama» Rosés

En este primer Gran Premio europeo los patrocinadores han hecho gala de un impresionante despliegue, en especial con una «guerra de azafatas» a ver quién tiene más y más guapas, y presentando acogedores camiones para atender a invitados y periodistas. ¡Muchas gracias!

Ducados ha cambiado de colores del azul ha pasado al rojo porque de promocionar el tabaco negro se pasa a hacerlo con el rubio que es mucho más internacional. Por cierto que las motos han ganado en espectacularidad y belleza. Y además les ha traído suerte

En 500 corría un piloto con una moto de 250 con cilindros «gordos», de al menos 351 centímetros cúbicos para así cumplir con el reglamento, y fabricados por Hans Hummel. Su piloto, Becker, poco puntero, no ha demostrado las posibles cualidades de una moto más liviana y manejable que el resto.

«**Champi**» está a punto de tirar la toalla. «Voy a ir a Italia y Alemania pagándome de mi bolsillo, pero si no me sale nada no seguiré. No quiero acabar en la cárcel.» «Aquí he venido con mi hermano, mi ahijado y mi manager. No se puede continuar de esta manera.» La excelente carrera realizada aquí -no cogía un punto desde la carrera en que se proclamó Campeón del Mundo- bien merece-

ría animar a que alguien le echase un cable.

Derbi trajo para Gianola una nueva moto con un chasis muy similar al anterior pero de distinta geometría, con un nuevo basculante y con un soporte en fibra de carbono para el asiento. Se han ganado tres kilos y según Gianola es más manejable. El motor tiene nuevos cárteres. Esta fue la moto utilizada en la carrera.

El japonés Ueda ha encontrado un fuerte patrocinador para hacer todo el Campeonato. Se trata de Hero Sports, empresa con importantes inversiones inmobiliarias, puertos deportivos, campos de golf, etcétera. El brillantísimo motor de este piloto, tanto es así, que ridiculiza a los oficiales, es preparado por Minoru Mithushima, un antiguo especialista en «monkey-motos», esas mini motocicletas en que el piloto va acurrucado.

El retorno de Gilera en 1992 es un hecho. Como pilotos quieren a Capirossi, Cadalora o Sito Pons con quien hablarán en breve pese a que el español no considere por el momento el regreso al cuarto de litro. Como ingeniero tienen a Federico Martini, ex-Bimota, y se habla de que el prototipo ya ha rodado. El manager podría ser Agostini. El presupuesto es de 700 millones...



máticos Bridgestone de clasificación», de quien se pensaba «es un kamikaze que cuando venga a Europa no se comerá un roscó» estaba en estado de gracia. Esa centencia corriendo al límite de todas las leyes de la gravedad, jugándose todo a una carta, vencía por segunda vez al gran Fausto Gresini, el ex-campeón del Mundo, que pilotaba una Honda similar a la suya pero con un motor oficial porque el del nipón es un estándar, que así incluso lo reconocen los hombres del Pileri Corse, el equipo que hace correr a Gresini y Capirossi. La sincera y desbordante alegría de Ueda en el podio era algo impagable. El joven japonés estaba eufórico, exultante, celebrando su éxito con una intensidad como nunca habíamos visto a nadie antes.

En la quinta plaza, descorazonado, entraba «Aspar» tras perder posiciones pese a luchar con todas sus fuerzas con Gresini, Capirossi y Debbia: «La moto no corre más, yo lo he intentado pero era imposible.» Y él sí tiene un motor oficial...

Ser décimo no es noticia, pero en el caso de «Champi» Herreros es una proeza.



La segunda de Doohan. El australiano Michael Doohan salió mejor que de costumbre y pudo cazar a Rainey hasta superarlo -momento que vemos en la foto- y escaparse sin remisión.

«Lo habríamos firmado antes de la salida con los ojos cerrados» decía satisfecho. La pena es que en las tres últimas vueltas el motor bajó de rendimiento y no pudo pasar a Hans Spaan al que tenía en el punto de mira... Decimocuarto Miralles, también había hecho su proeza ya que al caer en la primera curva el japonés Sakata, el pobre Julián por no saltarle por encima, quedaba rezagado en la trigésimo primera posición. Desde ahí subir al décimo cuarto no fue tarea fácil.

El segundo plato del día era el medio litro. Bien caldeado el ambiente por la emocionante carrera de 125, se esperaba con expectación lo que podía dar de sí el inconformista John Kocinski, que había mantenido la «pole» durante los entrenamientos del viernes hasta que el sábado se la arrebató su teórico jefe de filas, Wayne Rainey. El joven de Little Rock, de quien corría en los boxes una fotocopia de un diario yanqui en el que se veía cómo era esposado por la policía en ocasión de su incidente al finalizar el Gran Premio de su país, salió tercero tras el Campeón del Mundo y Michael Doohan. Como siempre Rainey intentaba sorprender a la competencia dejándolos clavados desde la salida, pero esta vez su proyecto no salió bien y cuando hubo degradado su neumático delantero Doohan lo cazó con facilidad y luego sería Kocinski quien contactase con él. Mientras el australiano se escapaba, los dos pupilos de Roberts iban en pareja, pero no por eso tranquilos porque Kocins-



Kevin "Sainz" El piloto de Suzuki se quejó duante todo el fin de semana de la estabilidad de su moto, que le obligaba a derrapar como si corriese en rallyes.

DORNA Y LOS SPONSORS

EL LIO DE LAS IMAGENES

El hecho de que una compañía española, Dorna, haya conseguido los derechos televisivos y publicitarios del Mundial de motociclismo a partir de 1993 y durante cinco años y además por el módico precio de treinta millones de dólares, unos tres mil millones de pesetas, ha puesto de uñas a ISC y Motomedia, las empresas que ahora los gestionan, y a algunos de los más importantes patrocinadores del Mundial, en especial Philip Morris y Rothmans. Cuando a finales de año el Presidente de la FIM, Jo Vaessen, anunció el acuerdo con Dorna fue una inesperada sorpresa, e incluso se habló de ciertas irregularidades en la adjudicación. Los patrocinadores citados, de los cuales el primero de ellos incluso ha manifestado que podría considerar la posibilidad de retirarse del motociclismo si los derechos siguen en poder de Dorna, no están de acuerdo en cómo la FIM ha hecho las cosas, sin dar información y



cuando todavía quedan prácticamente dos años de vigencia al anterior contrato: «No puedes decirle a quien está haciendo un buen trabajo que dentro de dos años no lo va a poder seguir haciendo, no es serio. No sabemos quién es Dorna por mucho que nos prometa muchas cosas buenas. ¿Qué experiencia tienen en el mundo del motor? Ecclestone necesitó cinco años para poner la Formula Uno donde está y aquí sólo lleva uno y medio. Si ahora se le dice que se tendrá que marchar ¿cómo va a seguir trabajando? Además nosotros tenemos confianza en él» manifestó a este semanario Leo de Graffenried, máximo

responsable de Philip Morris en el campo de las dos ruedas.

En Jerez, Dorna hizo una rueda de prensa para dar a conocer sus intenciones a la prensa y a los patrocinadores. Fue una caótica reunión con abundantes diálogos para sordos. Es evidente que Dorna, que tiene capacidad para hacer bien las cosas, debería haber planteado ese primer encuentro con aquellos que desconfían de ella de un modo más político y serio que esa rueda de prensa que no hizo sino empeorar la imagen que de ella podían tener sus opositores. Se impone una reunión al más alto nivel entre los sponsors y Dorna. Sólo si ésta se gana la confianza de los primeros, y para ello es preciso que conozcan cuál es su dimensión y cuáles sus posibilidades, que sus promesas se basen en hechos concretos, se podrá realizar un trabajo constructivo. De lo contrario puede estallar una guerra con un sólo perjudicado: el motociclismo.

SITO PONS

EL SUSTO DE SU VIDA

SITO Pons vivió una semana antes del Gran Premio el peor susto de su vida. A más de doscientos cincuenta kilómetros por hora, su Honda se quedó sin frenos donde más los necesitaba: al frenar a final de recta. «No me lo creía. No tuve tiempo de hacer nada, sólo meter una marcha porque lo haces al mismo tiempo que frenas, y clavabas de atrás».

Creía que el corazón se me salía del pecho del tremendo susto. Cuando me encontré en el suelo pensaba que estaba destrozado. Me asusté mucho porque este accidente «lo ví», en cambio del que me ocurrió en Yugoslavia no recuerdo nada».

Baratísimo en consecuencias físicas, sólo el hombro derecho roto cuando se

podía esperar lo peor, el accidente ha puesto en entredicho la temporada del piloto de Campsa puesto que se va a perder un mínimo de tres Grandes Premios y además se está dando cuenta de lo difícil que es luchar contra los hombres punteros pese a que mantenga las esperanzas de estar con ellos: «nos superan por técnica, y la técnica se puede adquirir», declara. Por otro lado Jerez sigue manteniendo su gafe con el catalán. el pasado año se rompió el mismo hombro, hace dos se cayó en la primera curva, hace tres se fastidió la muñeca en los entrenamientos, en el Campeonato de España, Cardús pudo con él. Pensamos que verá pues con alivio que el Mundial del 92 se corra en Barcelona.

A consecuencia del retiro temporal forzoso de Sito Pons, ha habido contactos para que McKenzie, incluso se dice también que Randy Mamola, pilotase su moto en los próximos Grandes Premios. Según el equipo, tras consultar a Campsa, ésta ha dicho que no, pero tampoco podemos olvidar que Sito es el propietario de «su» equipo y él quien gestiona todo y por ello no deja de ser lógico que se haya negado a ser sustituido.



ki adelantó a quien se niega a reconocer como su jefe de filas y cuando éste volvió a recuperar su posición no dejó de seguirlo como su sombra. Así pues, si Doohan se dirigía relativamente tranquilo hacia su segunda victoria en un Gran Premio, a

tres vueltas del final, Kocinski adelantó a Rainey dejándolo clavado. «Ya me había quedado también sin neumático trasero» se excusaba, mientras que el joven valor sólo estaba contento por no haber caído. Sólo quiere ganar, ser segundo no vale.

Detrás las cosas también eran emocionantes. Primero fue Schwantz quien peleándose con la estabilidad de su Suzuki mantenía la cuarta plaza, pero cuando el motor se rompió, ésta fue un asunto que se disputaban tres hombres: Lawson, Ga-

ruga y Ruggia. Al filo de las vueltas el español pudo desembarazarse del galo «no quería tener que decidir la carrera en la última vuelta» y a base de tesón pudo aprovechar algunos fallos en el motor de Lawson para sobrepasarle. Con esta cuarta plaza arduamente trabajada, pilotando con una fe e inspiración encomiables, Garriga conseguía su mejor resultado en 500 y además se ganaba al público que lo reclamaba con insistencia en el podio.

Por fin el dos y medio. Ahí Bradl le había arrebatado la pole a Cadalora y Cardús se tenía que conformar con salir quinto a causa de sus problemas para poner la moto a punto. En la carrera la sorpresa vino por parte de los italianos: Chili y Reggiani, que con sus Aprilia plantaron cara con honor a las motos japonesas de Cadalora, Bradl, Zeeleberg, Shimizu y Cardús. El primer golpe de teatro sobrevino en el segundo giro cuando Cardús pasó a Shimizu y Zeeleberg se fue por los suelos «ví como él y su moto se me venían encima» explicaba, «me tuve que salir por la hierba y perdí a los de cabeza». A partir de ahí, nuestro piloto no pudo contactar con el grupo y se conformó con ser sexto: «Es una pena, hoy podía haber ganado, rodaba en los mismos tiempos que ellos, pero cazarlos me era imposible».



KOCINSKI SEGUNDO A FALTA DE PRIMERO, ASPAR NO LEVANTA CABEZA. Kocinski no respetó ni a su jefe de filas y así Rainey perdió el liderato. La JJ-Cobas Honda no corre lo suficiente y Aspar no puede con sus rivales pese a sus esfuerzos.

CLASIFICACIONES

125cc
1º N.Ueda (Honda) 42'23"780, 2º F.Gresini (Honda) a 987/1000, 3º L.Capirossi (Honda) a 15'199, 4º G.Debbia (Aprilia) a 15'440, 5º «Aspar» JJ-Cobas-Honda a 15'860.

250cc
1º H.Bradl (Honda) 44'22"222, 2º L.Cadalora (Honda) a 451/1000, 3º L.Reggiani (Aprilia) a 4'156, 4º M.Shimizu (Honda) a 6'285, 5º P.F.Chili (Aprilia) a 6'793.

500cc
1º M.Doohan (Honda) 52'42"650, 2º J.Kocinski (Yamaha) a 9'920, 3º W.Rainey (Yamaha) a 13'463, 4º J.Garriga (Yamaha) a 34'955, 5º J.Ph.Ruggia (Yamaha) a 39'276.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc
1º N.Ueda, 55 puntos, 2º F.Gresini, 51, 3º L.Capirossi, 50, 4º R.Waldmann, 29, 5º «Aspar» 28.

250cc
1º L.Cadalora, 77 puntos, 2º C.Cardús, 55, 3º H.Bradl, 54, 4º L.Reggiani, 48, 5º W.Zeeleberg, 45.

500cc
1º M.Doohan, 71 puntos, 2º W.Rainey, 70, 3º K.Schwantz, 46, 4º J.Kocinski, 45, 5º W.Gardner, 42.



La lucha en cabeza echaba chispas: Reggiani no se rendía y Cadalora y Bradl iban a por la victoria. En los últimos giros el germano logró unos metros y conseguía, por fin, esa victoria que tanto ha perseguido; «No me lo creía, había ganado» explicaba al bajar del podio. Cadalora no pudo conseguir su cuarta victoria consecutiva «porque me he quedado sin neumáticos, se me ha ido un par de veces la moto y me he visto en el suelo».

En una buena décima plaza, primero

entre los usuarios de Yamaha, entraba Alberto Puig mientras que Crivillé se caía tras haber sido brillantísimo en entrenos, tercer tiempo el primer día, y haber sido sexto en carrera pese a la ostensible diferencia de su motor con respecto a los oficiales: «Un retén de la suspensión se ha roto y me ha saltado aceite en la visera. Me he asustado y he perdido la concentración. Por eso me he caído» Esto ocurría justo cuando Cardús acababa de sobrepasarle.

NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

4 Razones para mantener siempre nuevo su coche o camión nuevo

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

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

● **JORDI GENE** con motivo de la celebración del **Salón de Barcelona** recogió un **Honda Prelude 4WS 2.0i 16V**. El joven piloto español, participa en el **Campeonato Inglés de F-3** con un **Ralt** impulsado por un motor similar al del coche que le ha cedido la marca japonesa. En la foto Jordi Gené a la derecha estrecha la mano del **Sr. Kanji Miyajima**, Presidente de **Honda Automóviles España, S.A.**



● **JACKIE STEWART** el mítico piloto de **Fórmula 1**, ha realizado unos cursillos para **VIPS** de **Ford** con los **Sierra Cosworth** en el **Circuito de Cataluña**.



● **EL RALLYE CAJALICANTE** que se disputará los próximos días **17 y 18 de mayo**, pasará la inspección de la **FISA** buscando su puntuabilidad para el **Campeonato Europeo** en el **92**. En esta prueba reaparecerá el hispano-uruguayo **Ferreira** que al volante del un **Ford Sierra Cosworth 4x4** de **Gr. N** realizó unas magníficas actuaciones en los rallyes canarios a principio de temporada.



RAID PARIS-MOSCU-PEKIN

CUARTO RECONOCIMIENTO

LA prueba que ha organizado Maps y que dirige René Metge y que se celebrará en septiembre, está levantando una gran expectación, ya han confirmado su asistencia los equipos más importantes, mientras que sus organizadores siguen trabajando para que se realice sin inconvenientes, han comenzado el cuarto reconocimiento del recorrido, durante el mismo van a estudiar los sitios donde se instalarán los campamentos, zonas de repostaje y aeropuertos para los aviones que siguen la prueba.

CIRCUITO EN GALICIA

LA XUNTA DA EL VISTO BUENO

DURANTE el acto de la concesión del Premio de Gallego del Año a Luis Moya, el responsable de deportes de la Xunta de Galicia confirmó la buena disposición del organismo autónomo para la construcción del circuito gallego de velocidad. El proyecto contempla la construcción de este sexto circuito permanente de España en una zona próxima a La Coruña, más concretamente entre los Ayuntamientos de Cerceda y Laracha. Sobre una superficie total de más de 2,7 millones de metros cuadrados, el presupuesto del circuito supera los 1.500 millones de pesetas, que serán financiados por la Xunta y el Consejo Superior de Deportes.

PREMIO VILLENEUVE

ESPECTACULO EN 35 MM.

NUESTRO colaborador Enzo Giovaneli ha conseguido el prestigioso premio Villeneuve de Fotografía, reservado a las fotografías más espectaculares en la temporada 90 de la Fórmula 1. La foto premiada es una magnífica instantánea, que recoge un increíble incidente entre Boutsen y Berger en Jerez con motivo del Gran Premio de España.

GUSTAVO Trelles y su nuevo copiloto Ivetch han sido los vencedores, de principio a fin, de la tercera prueba del Campeonato de Rallyes de Tierra que se celebró en Lugo, mientras que José María Bardolet y Antonio Rodríguez, ganadores de las dos primeras carreras del año con el Ford Sierra Cosworth, se tuvieron que conformar esta vez con la segunda plaza ante un Lancia Integrale ya totalmente adaptado a los rallyes de tierra. También por tercera vez consecutiva, aunque en el tercer escalón, Antonio Rius y Manuel Casanova han subido al podium en un rallye de trazado muy variado y buen piso en general, en el que Borja Moratal con el Opel Vectra, Antonio Zanini con el Porsche y «Patxi» Arbelaz con el Metro no tomaron la salida y en el que reaparecía Ignacio Sunsundegui.



SUDAR EL MONO.
Jordi Puigdemívol volvió a ganar en dos ruedas, pero Mora es un serio rival.

Por detrás de los tres equipos que hasta el momento están dominando el Campeonato se colocaba en tierras lucenses el Audi Quattro de Claudio Aldecoa al abandonar Guillermo Barreras, que ocupaba la cuarta plaza, cuando el Citroën AX se paró a quinientos metros de la salida del penúltimo tramo. Quinto era el otro Citroën oficial conducido por Enrique Burrull, que desde el principio se quejaba de la poca potencia del motor en esta ocasión, por delante del también AX 4x4 de José Francisco Labaca, primer Citroën no oficial, y del Audi Quattro Sport de Ignacio Sunsundegui.

En dos ruedas motrices comenzó dominando como siempre José Mora, de nuevo copilotado por su hermano, con el efectivo Renault 5 GT turbo, pero justo antes de llegar a la mitad del rallye, una salida, que no le impedía continuar en carrera, le alejaba de los

LANCIA GANA EN LUGO



TRELLES LO LOGRO.
Entre el Lancia de Trelles, que ha encontrado el buen camino, y el Ford de Bardolet estará la lucha este año, una lucha que sin duda será sin cuartel.



puestos de honor. El vencedor de la categoría, pese a sufrir un pinchazo, era el VW Golf GTi de Puigdemívol-Falcó que se colocaba octavo de la general por delante del Citroën Visa 1000 Pistas de Alonso-Gómez y del otro Golf GTi 16 válvulas de Solans-Ibañez.

El único Opel presente en Lugo, al estar el Vectra en Inglaterra para reestructurar las suspensiones que hasta el momento han sido el caballo de batalla de un coche que no acaba de encontrar el buen camino, era el Corsa de Luis Climent que rompió dos paliers a lo largo del rallye pues, aunque va mejorando de suspensión, continúa teniendo serios problemas de tracción.

La Copa Marbella se la anotaba Manuel Muniente tras sendas salidas de José Antonio Callejas y Luis Miguel Sierra que aunque pudieron continuar el rallye no pudieron puntuar.

M.J.B.

CLASIFICACIONES

1º Trelles-Ivetch (Lancia Integrale), 46 minutos 36 segundos. **2º Bardolet-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 39 seg. **3º Rius-casanova** (VW Golf Rally), a 1 min. 52 seg. **4º Aldecoa-Vázquez** (Audi Quattro), a 2 min. 43 seg. **5º Burrull Martín** (Citroën AX 4x4), a 3 min. 14 seg. **6º Labaca-Muguruza** (Citroën AX 4x4), a 3 min. 29 seg. **7º Sunsundegui-Bofill** (Audi Quattro Sport), a 4 min. 58 seg. **8º y 1º dos ruedas, Puigdemívol-Falcó** (VW Golf GTi 16 v), a 5 min. 18 seg. **9º Alonso-Gomez** (Citroën Visa 1000 pistas), a 5 min. 36 seg. **10º y 2º dos ruedas, Solans-Ibañez** (VW Golf GTi 16 v), a 5 min. 46 seg. **21º y 1º Copa Marbella, Muniente-Muniente**, a 10 min. 33 seg.

CAMPEONATO

1º J.M. Bardolet, 89 puntos. **2º G. Trelles**, 72 p. **3º A. Rius**, 70 p. **4º J. Puigdemívol**, 41 p. **5º E. Burrull**, 36 p.



SALVADOR SERVIA

PILOTO DE LADA

SALVADOR Serviá afrontará definitivamente esta temporada a los mandos de un Lada Samara, vehículo que en las últimas pruebas disputadas ha dado muestras de un magnífico nivel de preparación, como así demuestra su triunfo en la última edición del Rallye de los Faraones. Esto ha sido posible gracias al acuerdo al que han llegado Lada-Ibérica y Trident, junto a Serviá irá su fiel copiloto Jaime Puig. El debú de este equipo tendrá lugar en el Raid Alta Alcarria de los días 14 a 16 de junio, el resto del programa lo compondrán la Baja Aragón, la Baja Portugal y la primera edición del Raid París-El Cabo, que sustituye al París-Dakar.

MUNDIAL DE RALLYES

NOVEDADES QUE NO CESAN

EL certamen más disputado está resultando ser el Mundial de Rallyes, una especialidad con una gran actividad y en la que no cesan de producirse novedades. Ari Vatanen volverá a la especialidad, participará en el Rallye 1000 Lagos al volante de un Lancia Delta Integrale 16V oficial. Nissan por su parte podría abandonar el campeonato, los malos resultados económicos de la marca en Japón podrían forzar a los responsables a tomar tan drástica decisión. En Ford tampoco cesan su actividad y trabajan intensamente con el nuevo Escort Cosworth 4x4, para tenerlo a punto en el momento en que se produzca su homologación y por lo tanto su debú, cosa que sucedería en el 92. Tras el Rallye Tour de Corse estuvieron realizando pruebas sobre los tramos cronometrados para tomar referencias de tiempos. Por lo que respecta a Mitsubishi tienen ya prácticamente lista la evolución del Galant VR4, que podrían estrenar en el Acrópolis, con 20 caballos más.



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

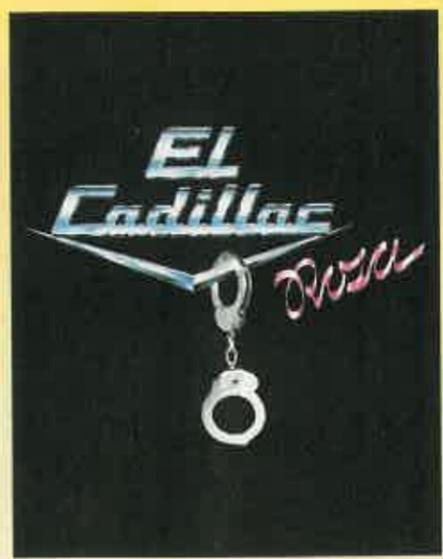
RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

JUSTICIERO EN ROSA

OTRA vez Clint Eastwood se lanza a las carreteras. Esta vez se trata de un «cazafugados» que se enfrenta con humor a las complicadas situaciones que le surgen en la película **El Cadillac Rosa**. Filmada con la plena cooperación de las Comisiones Cinematográficas de Nevada y de California, «El Cadillac Rosa» nos lleva desde las brillantes luces nocturnas de Reno a las sierras de California, yuxtaponiendo escenas en casinos con secuencias de rodeo, parajes desérticos y un singular campamento.



ALTA COMPETICION

LA gran cita automovilística de la semana tendrá lugar el día 19 en Silverstone donde se celebrará una prueba del



Campeonato del Mundo de Sport. El 19 también se celebra una prueba del campeonato internacional de F-3000 en el circuito francés de Pau.

Las motos tendrán una importante cita en el circuito italiano de Misano donde se celebra el G.P. de Italia. En Salzburgring se disputará una carrera del Campeonato europeo de velocidad.

MOTOCICLISMO EN LA 2

UN año más las retransmisiones que la segunda cadena de TVÉ hace de los Gran-

des Premios de Motociclismo congregan a los aficionados alrededor del televisor los domingos por la mañana. En esta ocasión desde el circuito de Santa Mónica en Misano (Italia) desde donde se retransmitirán las carreras de 125, 250 y 500 centímetros cúbicos.

Domingo 19 de mayo a partir de las 11.45.

CLASICOS VW EN ALICANTE

LOS Club de Clásicos de Volkswagen son de los más activos de nuestro país. Los próximos días 1 y 2 del mes de junio se celebrará la «I Concentración Internacional Club Clásicos Volkswagen de Alicante» que tendrá lugar en las instalaciones del camping «Costa-Blanca» de El Campello.

Para más Información: Club de Clásicos Volkswagen de Alicante, apartado de correos 420, 03080 Alicante. Tel: (96) 523 67 72.

CURSOS DE CONDUCCION

LA Escuela de Conducción TAC-Calafat, realiza, alternativamente, cursos de conducción de automóviles y motocicletas los fines de semana, los próximos son el 26/27 de mayo y el 2 de junio respectivamente.

Para mayor información y reservas: TAC, SA. Amilcar, 171 entl. 08032 Barcelona. Tel: (93) 433 25 85.

CITA EN ALBACETE

LOS próximos días 18 y 19 de mayo tendrá lugar en el circuito de Albacete una prueba del Campeonato Nacional de automovilismo. Contará con la primera carrera de iniciación Clio, la Copa Clio Nacional, Fórmula Renault, Fórmula Ford y Turismos.



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirectores:** José María Corrada. **Director de Artes:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Ficcione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía), **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta 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 Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Povedana (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad: **Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

Directora de Marketing: María Lizárraga.

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

Producción: **Director:** Antonio Turibio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizuete 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 Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 48100 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.
Impreme: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Teléfono:** 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

NUEVO PEUGEOT 309 Premium

Disfruta todo su equipamiento de serie:

RADIO,
LIMPIALUNETA
TRASERO,
GUARNECIDO ESPECIFICO,
DECORACION
EXCLUSIVA...



Desde **1.370.000** Ptas.



PEUGEOT 309 Es OTRA HISTORIA

* P.V.P. Peugeot 309 Premium (1.3), IVA, transporte y oferta promocional incluida. Oferta válida hasta el 31 de Mayo de 1991 para vehículos en stock.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



DACIA®

4x4



El más polivalente

VENTAJAS DE SERIE

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

Importado por



Remark
Sociedad Anónima
Tel. (93) 680 06 88



SEMANAL Motor 16 GRUPO

18 de mayo de 1991

Núm. 395 • 350 ptas.

BARCELONA

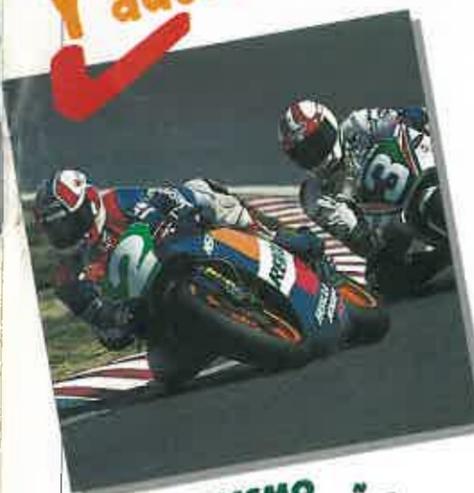


50 Páginas

EXTRA

LO MEJOR DEL SALON

Y además... TRES GRANDES TEMAS



MOTOCICLISMO
G.P. DE ESPAÑA



PRUEBA
RENAULT ESPACE V6



FORMULA 1
G.P. DE MONACO