

**GRATIS**  
CON ESTE NUMERO  
**Guía**  
LLEGA EL TELEMOTOR  
CONDUCE CON SEGURIDAD

AL VOLANTE DEL MAZDA MX-3

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

25 de mayo de 1991

Núm.396 • 325 ptas.



ALFA ROMEO



AUDI 100 COUPE



FORD SIERRA



SEAT TOLEDO BREAK

**1-1**  
**ESPECIAL**

# NOVEDADES



PEUGEOT 105 CABRIO



RENAULT 21

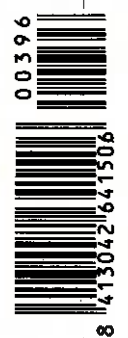


VW ROADSTER

## MERCEDES 500 E V-8

- 326 CABALLOS ● 250 KM/H
- 13,5 MILLONES DE PESETAS

**PRUEBA**



0 0 3 9 6

8 4 1 3 0 4 2 6 4 1 5 0 6



# Dureza.



La dureza con que es tratado un motor que lucha por el Campeonato del Mundo de Rallyes, exige la mejor compensación. El máximo cuidado. Para neutralizar la agresión que representan temperatura, presión y degradación.

Repsol ha encontrado la respuesta. El nuevo lubricante Repsol Competición.\*

La nueva generación de sintéticos sin base mineral. Capaz de mantener sus propiedades por encima de 20.000 kms. Garantizando el mínimo sufrimiento de cada pieza.

Cuando hay un título en juego: la duración de un lubricante 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.**



# Duración.

## SUMARIO

### 4 PUNTO DE MIRA

**AL VOLANTE**  
Primeras impresiones sobre el comportamiento del Mazda MX-3 el nuevo coupé de la firma japonesa.

**19 NOVEDADES**  
Los coches de este final de siglo, la evolución de los modelos actuales, restylings y los nuevos proyectos de todas las marcas.

**36 A FONDO**  
Probar el nuevo Mercedes 500 E es una delicia para cualquier profesional del automóvil. Sin embargo es una complicación para el periodista que tiene que encontrar los defectos de esta maravilla mecánica.

**46**  
Isuzu Trooper 2.8 Turbo I.D.

**56 ECONOMIA**  
Los principales fabricantes occidentales de automóviles se encuentran ante una difícil situación, por un lado, la agresiva industria japonesa ha logrado ponerlos contra las cuerdas y por otro, su solvencia ha disminuido alarmantemente.

**62 FUERA DE SERIE**  
La última realización del carrocerero italiano Zagato es una versión del Ferrari 348 TB.

**64**  
Lancia Fulvia Zagato Daytona.

**68 OCIO**  
Un vehículo totalmente especial por su comportamiento y súper divertido, el Go Pro 250.

**86 GENTE**  
Tom Walkinshaw.

**91 DEPORTE**  
Campeonato de España de turismos: Albacete.

**94**  
Campeonato del Mundo de Sport: Silverstone.

**98**  
Rallye Cajalicante.

**102**  
Gran Premio de Italia de Motociclismo: Misano.

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



## EDITORIAL

# ¡BRAVO MADAME CRESSON!

El papel que juegan los políticos en el presente y futuro del automóvil es, desde luego, importantísimo. Para bien o para mal, según los casos. En nuestros páramos, tal y como se ha venido denunciando últimamente, los responsables de la Administración no han sido generosos en demasía con el automóvil. Precisamente por ello nos alegra la valentía y el coraje de la flamante Primera Ministra gala, que ha aprovechado su primera intervención para reiterar firmeza frente a la expansión japonesa, en particular en el tema de los automóviles. «El objetivo, dijo, es proteger nuestra industria y la europea en general». ¡Bravo madame Cresson! Ahora, me imagino el respiro de los señores Levi y Calvet, patronos de la Regie Renault y del grupo PSA, respectivamente, al comprobar cómo su jefa del Ejecutivo se preocupa por la salud de un sector que atraviesa por momentos difíciles.



No es necesario ponerse colorado para hablar del automóvil o, si las circunstancias lo exigen, para defenderlo. Alguno de nuestros políticos parece que siente vergüenza a la hora de meterse en el tema, olvidando los muchos miles de trabajadores que engrosan el sector e, incluso, del billón y medio de pesetas que baraja. Por eso, el ejemplo de Edith Cresson es tan significativo. Porque no se trata de declarar la guerra a nadie; se trata de defender la industria europea del automóvil y de prepararse concienzudamente para competir con un rival -como es el japonés- organizado, potente y, en consecuencia, muy difícil. Unos y otros están «condenados» a convivir y a competir juntos. Y sólo con la comprensión y la ayuda de los políticos, la industria europea podrá ser un digno competidor. ○

**Félix Lázaro**  
Editor ejecutivo

## A FONDO



### ISUZU TROOPER

El Isuzu Trooper 2.8 Turbo I.D. ha recibido una importante inyección de potencia gracias a un intercambiador de calor y se configura como una interesante oferta en su segmento. (Pag. 124)

## FUERA DE SERIE



### LANCIA FULVIA ZAGATO

Una historia divertida y sorprendente relatada por Franco Lini propietario, sin saberlo, de una auténtica joya del automovilismo deportivo; un Lancia preparado por Zagato para competir en Daytona, donde consiguió la victoria en la categoría de prototipos. (Pag. 64)

## GENTE



### TOM WALKINSHAW

Entrevista con el diseñador de Jaguar que ha puesto en marcha la Copa Intercontinental XJR 15. (Pag. 86)

**MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE**

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS

1	1.600	1.600
2	1.600	1.600
3	1.600	1.600
4	1.600	1.600
5	1.600	1.600
6	1.600	1.600
7	1.600	1.600
8	1.600	1.600
9	1.600	1.600
10	1.600	1.600

LOS MAS CAROS

1	40.000.000
2	29.000.000
3	24.000.000
4	22.000.000
5	20.000.000
6	18.000.000
7	16.000.000
8	14.000.000
9	12.000.000
10	10.000.000

**MOTOR 16**

**PAGINAS 650 A 668**





DESDE **TURIN**  
GIANCARLO PERINI

● EN referencia al nuevo impuesto para los coches de 4 ruedas motrices, la Unrae, la asociación de vehículos de motor importados, lo ha calificado como «impuesto del agujero», ya que no tiene sustento fiscal, pero ha sido aprobado para luchar contra las ventas de vehículos de todo-terreno. Unrae dijo que el 98,9 por ciento de los todo-terreno son importados y que el 30 por ciento procede de otros países miembros de las CEE, y que el impuesto es una nueva manera de restringir las importaciones, incluso de la CEE. En un principio, este impuesto sólo se pensaba aplicar a los todo-terreno, pero la ley fue extendida a todos los vehículos que dispusieran de tracción total.

● EL primer Gran Premio de «Fórmula E» para coches eléctricos y solares está previsto para el 1 y 2 de junio en Monza. Habrá cinco carreras de coches de diferentes categorías. El evento ha sido promovido por la Agencia Regional de Energía de Lombardía en colaboración con la Compañía de Suministro de Energía de la ciudad de Milán.

● EL segundo Forum sobre transportes y automoción tendrá lugar desde el 31 de agosto hasta el 2 de septiembre en la ciudad de Lugano. En él se tratarán temas referentes a la integración de diferentes aspectos del transporte y el diseño de interiores.

● LA reunión anual de accionistas de Fiat se celebrará en Turín el 28 de junio. Los accionistas han sido llamados para renovar el mandato quinquenal. De acuerdo con este mandato, la junta directiva llevará a cabo un incremento de capital de la sociedad.

PREOCCUPACION MEDIOAMBIENTAL

PRINCIPES ECOLOGICOS

CON la presencia de los príncipes Felipe de Borbón y Carlos de Inglaterra, han sido clausuradas en Madrid las jornadas «El futuro del medio ambiente urbano en Europa», organizadas por la CE y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte. Durante estas jornadas el príncipe Felipe calificó el Libro Verde sobre Medio Ambiente Urbano de la CE como un «valioso documento». El Príncipe de Asturias reclamó más espacios verdes y menor nivel de ruido para las ciudades.

Por su parte, Carlos de Inglaterra subra-



yó: «La ciudad era antaño algo que definía lo que significaba una existencia civilizada y cívica. Tengo la sensación actualmente de que nuestras ciudades hacen justo lo contrario, al impedir, incluso, o por lo menos inhibir la continuación de la vida civilizada entre sus habitantes, entre todos nosotros, al concentrar en lugares concretos todas las causas principales de la contaminación medioambiental».

PUEDEN PRODUCIR CANCER

LOS RADARES, PELIGROSOS

LA polémica ha surgido en los Estados Unidos. A raíz de un artículo publicado en una revista especializada («Law Enforcement News»), firmado por el ex-policía Garry Pointer, varios departamentos de Policía han dejado de utilizar radares para el control de velocidad ante la posibilidad de que produjesen un tipo de cáncer a los agentes que los manipulan. Lo cierto es que los radares utilizan emisiones de microondas, que como ya se ha dicho de los aparatos domésticos de cocinar, pueden producirnos cáncer si no están convenientemente aislados. Aislar las microondas no es posible en los radares, por su propia función.

De momento lo que se ha conseguido es que se inicie una encuesta muy seria, en la que se ha puesto de manifiesto la existencia de 25 casos de agentes enfermos de cáncer. Asunto a seguir y como en el viejo chiste, «no sé si será verdad, pero que corra».

VERDE Y ROJO



● El escritor Juan Benet ha pronunciado una conferencia magistral con motivo de la inauguración de la Semana de la Carretera. Tras manifestar que «No sé nada de carreteras», aportó una serie de ideas y sugerencias que deberían ser tenidas en cuenta por los responsables de la construcción de infraestructuras. Que creadores de cualquier índole aporten opiniones sobre bienestar, siempre es de agradecer.

● La fiebre por inaugurar es siempre un síntoma de la «enfermedad electoral». Lo que clama al Cielo es que, por inaugurar, no se planifique. Es de descerebrados asfaltar un acceso a Madrid, concretamente la N-1, un día laborable a las 8 de la mañana.

Los centenares de miles de automovilistas cabreados habrán pensado muy mucho a quienes entregarán sus votos.

● Después de muchos años pidiéndolo, al fin un fabricante de neumáticos ha realizado un catálogo con sus productos. Con una claridad meridiana, Pirelli ofrece un excelente desplegable, que será sin duda apreciado por los centenares de practicantes del automovilismo. Jorge Botella es el responsable de este acierto.

● En los medios informativos pueden leer en estos días preelectorales un sinfín de opiniones sobre el tráfico en las grandes ciudades. Todos los partidos, casi sin exclusion, tienen soluciones milagrosas. Sus representantes, quienes durante meses se han mostrado incapaces de promover la más mínima iniciativa, se empeñan ahora en demostrar a los sufridos conductores que, si les votan, el problema lo arreglan en cuatro días. ¡Que Dios nos coja confesados!

TOYOTA SOARER

TRAS el lanzamiento del Toyota Lexus, la berlina de mayor nivel del fabricante japonés, le toca ahora el turno al coupé. Toyota no quiere dejar en manos exclusivamente europeas este hueco de mercado que cubren el Porsche 928, el BMW 850 o el Mercedes SL y acaba de presentar el Soarer, de momento sólo para el mercado interior y los Estados Unidos, pero que sin ninguna duda acabará llegando al Viejo Continente.

Se trata de un coche de generosas dimensiones, casi 10 centímetros mayor que el BMW y 40 más largo que el Mercedes SL. Pese a ello, las plazas traseras no tienen demasiado espacio para los pasajeros.

De líneas muy redondeadas y aerodinámicas, en la parte exterior encontramos una peculiar disposición de faros trapezoidales y otros, de tipo auxiliares redondos, que le confieren cierto grado de distinción, un aire de

modernidad y un toque de dinamismo.

Se ofrece con dos motorizaciones. Un motor de 4 litros, V8 de 32 válvulas y 260 caballos de potencia, destinado a la exportación americana, y un motor de 2,5 litros de 6 cilindros en línea, 24 válvulas y doble turbo, que desarrolla 280 caballos. El V8 recibe una caja de cambios automática, mientras que el modelo Turbo puede equiparse indistintamente con una manual de 5 velocidades o automática.

Todos los refinamientos técnicos imaginables se dan cita en el Soarer, incluida la opción de suspensiones hidroneumáticas para el V8 y un sistema de navegación por satélite, también opcional en ésta versión.

En el interior, todo es lujo, incluida la tapicería de cuero con remates en maderas nobles, un cuadro de mandos totalmente digitalizado y el *airbag* (colchón de aire) casi obligatorio en Estados Unidos.



DESDE **PARIS**  
EDOUARD SEIDLER

● El importador de Porsche, Norbert Wagner, admitió que la firma está considerando introducir un nuevo deportivo de cuatro plazas en 1995, el «989», como posible sustituto del 928. El plan consiste en producir diez mil unidades anuales, primero con motores de 3,6 litros y 300 caballos y 4,2 litros con 400 caballos, para más tarde introducir los motores de cuatro cilindros y 3,0 litros con potencias de 240 caballos.

● Recién lanzado el Renault 19 Cabrio, el pequeño equipo Gruau ha introducido una versión descapotable del Renault 5, que está equipado con el motor de 1,1 litros de cilindrada, bajo el nombre de «Belle-Ile».

● Un fontanero de 31 años de edad, fue detenido después de conducir durante casi doce kilómetros en dirección contraria por una autovía. El infractor, sin embargo, afirmaba conducir en el sentido correcto. Tal «despiste» le está costando dos meses de prisión, seis meses de retirada del permiso de conducir y una multa de 40.000 pesetas.

● Por primera vez en su historia, más de 600.000 unidades de un coche francés fueron producidas el año pasado, cuando 604.500 Peugeot 205 fueron ensamblados, con un total de 305.700 exportados.

● Mientras en conjunto, un 4 por ciento menos de personas murieron en sus coches el año pasado debido a causas generales, el número de fallecidos en carreteras principales aumentó en un 11 por ciento debido a cansancio, falta total de atención y un exceso de velocidad.

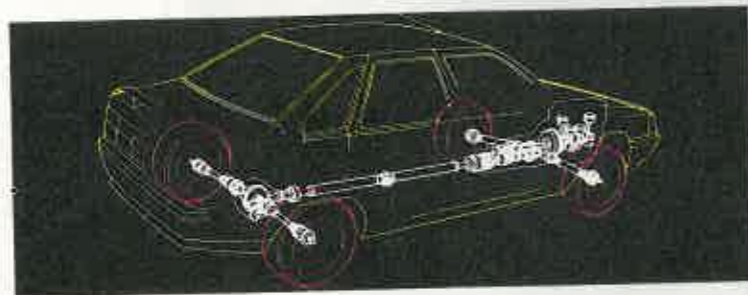


## Nuevo Renault 21 TXI Quadra.



# VIVES CON EL.

Todo empieza cuando un simple giro de llave, te pone en contacto con el poder de sus 140 C.V. Su tracción integral permanente, además de potencia a las cuatro ruedas, te transmite la reconfortante sensación de que tu coche va siempre sujeto al suelo. Su seguridad activa alcanza la plenitud con la incorporación de serie del sistema ABS de frenos. Si amas las emociones intensas, pero siempre dentro de las máximas cotas de confort y seguridad, el nuevo Renault 21 TXI Quadra es tu coche, y éste, su equipamiento de serie:



La tracción integral Quadra, exclusiva de Renault, se autorregula en función del firme o las exigencias de adherencia que requiera el vehículo.

- 140 C.V. ■ Transmisión integral y permanente a las 4 ruedas. ■ ABS. ■ Motor 2 L., 12 válvulas inyección electrónica. ■ Dirección asistida. ■ Aire acondicionado. ■ Llantas de aleación ligera. ■ Asientos sport. ■ Volante deportivo. ■ Ordenador de a bordo.
- Alerón trasero. ■ Faros adicionales antiniebla. ■ Cristales tintados. ■ Elevavanas eléctricos. ■ Versiones 4 y 5 puertas.

Sea cual sea tu nivel de exigencia, siempre hay un Renault 21 para tí. Desde 1.895.000 pesetas.

RENAULT 21 INTENSAMENTE TUYO.

PUNTO  
DE MIRA



POR DECISION DEL GOBIERNO ITALIANO

### NUEVAS TASAS PARA 4X4

Debido a una nueva ley que ha entrado en vigor en días pasados, los italianos que sean poseedores de vehículos como el Fiat Panda 4x4, Lancia Delta Integrale, Mercedes-Benz 4 Matic o Mitsubishi Pajero, tendrán algo en común. Compartirán con los propietarios de teléfonos celulares y los poseedores de tarjetas de crédito el encanto de contribuir al alivio del presupuesto nacional cuyo déficit aumenta año tras año, al igual que los impuestos.

A partir de mayo de este año, todos los vehículos de cuatro ruedas motrices estarán sujetos a nuevos impuestos, que irán

desde las 13.000 pesetas para coches de la clase del Fiat Panda y el Lancia Y-10 hasta las 70.000 para modelos como el Audi V8 o el Mercedes 4 Matic. Estos impuestos son adicionales a los que ya sufren el resto de vehículos existentes, y siguen la pauta del impuesto sobre los coches que utilizan motores diesel, que también tienen un impuesto especial.

Lo que en principio se pensaba como tasa para los todo terreno, por una redacción incorrecta, se ha convertido en un impuesto sobre los coches de tracción a las cuatro ruedas. Por lo visto, en la Administración italiana no han sabido (o querido) diferenciar a los auténticos todo terreno, de los coches de tracción total.

MERCEDES BENZ

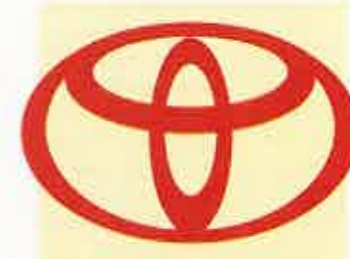
### AUMENTO EN ESPAÑA

La multinacional alemana Mercedes Benz duplicará la producción de furgonetas en España en el plazo de los próximos tres años. Esta mayor producción, que afectará tanto a la fábrica de Vitoria como a la de Barcelona, viene justificada por la intención del grupo Daimler-Benz de dedicar un 65 por ciento a la exportación, tanto a la CE como a terceros países.

TOYOTA

### EL SEGUNDO FABRICANTE

El grupo japonés Toyota se consolidó el pasado año como la segunda marca mundial de automóviles, al alcanzar una cifra de ventas de casi 4,5 millones de unidades, lo que le sitúa inmediatamente detrás del gigante norteamericano General Motors, que vendió diez millones. La facturación de Toyota se elevó a 6,43 billones de pesetas, con un aumento del 14,6 por ciento, y los beneficios fueron de 308.000 millones de pesetas, con un alza del 27,4 por ciento.



BALLESA







DESDE

**TOKIO**

DANIEL MONTEVERDE

● Mitsubishi y Nissan fueron los constructores japoneses que más coches vendieron en la antigua RDA en los primeros meses de este año, situándose en los puestos sexto y octavo del ranking de ventas, con cuotas de penetración del 3,8 y 3,1 por ciento.

● La Comunidad Europea ha rechazado la petición hecha por Peugeot para limitar más las importaciones de coches japoneses a Europa a partir de 1993. Según el Presidente de la firma francesa, los planes propuestos para liberalizar las importaciones niponas podrían aniquilar las industrias automovilísticas europeas. Estos planes prevén alcanzar una cuota del 16/17 por ciento del mercado en 1993.

● Un nuevo coche eléctrico fabricado por la firma Aishin AVV alcanza 120 kilómetros por hora y recorre entre 200 y 300 kilómetros sin repostar. Lo peculiar del nuevo modelo es que cada rueda está movida por un motor diferente y todo el sistema está controlado por un ordenador central, conectado por fibra óptica.

● Nissan ha lanzado un nuevo coche, bautizado Figaro, con un nuevo enfoque publicitario. El anuncio no está destinado a la pantalla de TV, sino a los cines y está realizado por tres jóvenes y prometedores directores, de nacionalidad japonesa, argentina y francesa. Nissan aportó el dinero y sugirió un título: la ciudad, el amor y el Figaro. La firma anunció que la finalidad del film no es sólo promocional, sino también artística y creativa.

● Mazda ha exportado a la URSS 100 unidades del Mazda 323, en un intento de penetrar fuertemente en este potencial mercado.

## CONTANTE Y SONANTE

- El actual presidente de Volkswagen, **Karl Hahn**, ha confirmado al presidente de Navarra, **Gabriel Urralburu**, la inversión de cien mil millones de pesetas en **Landaben**.

- **Nissan Motor Ibérica** ha obtenido en el primer trimestre de este año unos beneficios de 241 millones, lo que supone una caída del 92,6 por ciento, frente a 1990.

- El consumo de gasolina ha registrado un ligero retroceso del 0,5 por ciento en el primer trimestre de este año pese a un aumento del 2,5 por ciento en el mes de marzo.

- El grupo alemán **Daimler Benz** podría aumentar su facturación este año alrededor de un 10 por ciento, hasta alcanzar los 5,9 billones de pesetas.

- La oferta de **Pirelli** sobre **Continental** ha convulsionado la cúpula directiva de la marca alemana cuyo consejo de supervisión ha cesado al presidente de la misma, **Horst Urban**.

- **Chrysler** está a punto de cerrar un acuerdo con los sindicatos para iniciar la producción de un nuevo modelo de la gama media denominada con la clave **LH**.

### PEGASO

#### A REPETIR PERDIDAS

EL fabricante de los Pegaso, recientemente vendido por el INI a Iveco, mantendrá este año su nivel de pérdidas, según ha manifestado el presidente de Fiat Ibérica, Paolo Annibaldi. La antigua Enasa perdió en el pasado año cerca de 20.000 millones de pesetas, cifra que se reperirá en 1991 dada la caída de ventas que está experimentando el sector. Las pérdidas se pueden extender incluso a 1992.

### SOLO PARA LOS BRITANICOS

#### ROVER 820 TURBO

EN los próximos meses, Rover lanzará para el mercado británico una versión más potente del 820, con carrocería de cuatro y cinco puertas. Se trata del 820 Turbo 16 válvulas, con 180 caballos de potencia. La incorporación del turbo ha sido realizada por la firma Tickford por encargo de Rover, que de esta manera coloca a su alto de gama en una posición ventajosa frente a las grandes berlinas deportivas. Equipado con catalizador de tres vías, el Rover 820 Turbo acelera de 0 a 100 kiló-

metros por hora en 8 segundos y tiene una velocidad máxima cercana a los 240 kilómetros por hora.

Entre su equipo de serie cabe destacar la tapicería de cuero y los frenos antibloqueo ABS, así como los neumáticos 205/55 VR y la dirección asistida. En cuanto a su aspecto externo, encontramos un spoiler delantero en el mismo color de la carrocería y el alerón posterior de la versión del Rover Vitesse. De momento no está prevista su importación a nuestro país.

### NUEVO OPEL OMEGA

#### DIAMOND 2.6

TRAS la aparición del Omega Diamond, la empresa General Motors incrementa su oferta al ofrecer el motor de 2,6 litros de inyección y 150 caballos de potencia. Lo atractivo del nuevo Omega Diamond es su nivel de equipamiento, que incluye como elementos de serie: un radio-cassette stereo, llantas de aleación, volante y pomo de la palanca de cambios tapizados en cuero y retrovisores exteriores en el mismo color de la carrocería. Su precio final será, exactamente, 3.568.000 pesetas.



## ¿CUAL ES EL MEJOR AUTOMOVIL DEL MUNDO?

CADA AÑO, EN ALEMANIA, AUTO

MOTOR UND SPORT, LA REVISTA DEL

MOTOR MAS VENDIDA DE EUROPA, HACE

LA MISMA PREGUNTA A SUS LECTORES.

DESDE HACE CINCO AÑOS, INCLUIDO

1991, ESTOS DAN LA MISMA RESPUESTA.

DESDE HACE TRES AÑOS, EL ELEGIDO

POR LOS LECTORES DE AUTO MOTOR UND

SPORT COMO "MEJOR AUTOMOVIL DEL

MUNDO" ES EL MAS VENDIDO DE SU

CATEGORIA EN ESPAÑA.



## SERIE 7 DE BMW



**Elegido desde hace cinco años, incluido 1991, "Mejor Automóvil del Mundo" por los lectores de la revista alemana Auto Motor und Sport, la revista del motor más vendida de Europa. Desde hace tres años, berlina de lujo más vendida en España.**

Seguridad, prestaciones y confort son valores universales. Para la mayoría, la Serie 7 de BMW es el automóvil que mejor los representa.

Por un lado, con dimensiones suficientes para garantizar el máximo confort, pero no tanto como para que

su tamaño y su peso comprometan su extraordinaria manejabilidad.

Por otro, al no tener un peso excesivo tampoco necesita caballos excesivos, por lo que cuenta con una gama de prestaciones más que generosa pero, también, lógica. Con mí-

nimo consumo y menor contaminación.

Además, permite disfrutar de todo esto con una indiscutible seguridad, y siempre con lo último de la tecnología BMW: el doble cristal de las ventanillas laterales y trasera, que eleva el aisla-

miento térmico y acústico a cotas desconocidas; el sistema electrónico de asistencia en aparcamiento o el cierre hidráulico automático para puertas y maletero son ejemplos de esta evolución continua. No se han hecho para sorprender, sino para su

disfrute real en condiciones reales.

Y demuestran, en definitiva, su capacidad de evolucionar para ofrecer a quien lo posee el automóvil que mejor traduce su ideal de placer de conducir.



**EQUIPAMIENTO DE SERIE:** Motorizaciones de 6 y 12 cilindros. Potencias desde 188 a 300 CV. Climatizador. ABS. Servotronic.  
**OPCIONES:** Airbag para conductor y acompañante. ASC, control antideslizamiento  
**NOVEDADES 1991:** Faros de Xenon. PDC, control electrónico de distancia en aparcamiento. Doble

Crash sensor. Catalizador. Check-Control. Elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos con sistema antivaho.  
 (de serie en las versiones 750). EDC, control electrónico de la dureza de la suspensión.  
 cristal en ventanillas laterales y trasera. SCA, cierre hidráulico automático de puertas y maletero.



MAZDA MX-3

# SIMPLEMENTE DISTINTO

En una civilización del automóvil en la que cada vez es más difícil encontrar coches con personalidad, la firma japonesa Mazda se ha propuesto lo contrario. Ahora es el turno del MX-3, un coupé de estilo deportivo que se venderá en España en el mes de noviembre a un precio de entre 3,5 y 4 millones de pesetas.



Enviado Especial

Alberto Mallo

LOS diseñadores y responsables de Mazda tienen una obsesión: hacer coches singulares, distintos, con personalidad. Con el MX-3 pretenden ofrecer un coupé capaz de satisfacer las necesidades de una joven pareja con dos hijos pequeños, una pareja que marque estilo, que quiera salirse de los cánones tradicionales en lo que respecta a su automóvil. Es un caso parecido al del descapotable MX-5, Miata, o al utilitario 121, ese regordete y simpático coche de ciudad, que aún no es seguro que vaya a venderse en España.

El nuevo MX-3 se distingue por sus grupos ópticos a modo de ojos rasgados. Es un coupé de diseño agresivo (coeficiente aerodinámico Cx de 0,31), pero conservador en sus prestaciones. Los técnicos de Mazda, sin embargo, también fueron sensibles a la idea de la exclusividad. No se trataba únicamente de que el MX-3 sedujera por sus formas; había que dar la campanada en el apartado mecánico. Así, optaron por el refinamiento tradicional de los motores de seis cilindros. Suavidad de funcionamiento, ausencia de vibraciones y, además, un sonido especial.

resulta un coche de utilización muy agradable en cualquier circunstancia.

El Mazda MX-3 se conduce relajadamente y resulta especialmente grato en carreteras de montaña por la precisión con que se inscribe en las curvas, a pesar de que, por la servoasistencia (variable en función de la velocidad), el volante no llega a transmitir sensaciones al conductor. La dirección es, sin embargo, muy directa (2,7 vueltas) y permite una conducción milimétrica. A ello se une el buen trabajo de las suspensiones, al menos en carreteras de buen piso, que es donde hemos realizado esta toma de contacto.

Así como algunos elementos proceden del ya conocido 323, otros, como las suspensiones, son completamente nuevos. Por ejemplo, buena parte de la plataforma es la del 323 tres puertas, aunque el MX-3 tiene mayor distancia entre ejes.

Los resultados son excelentes en cuanto que el coche se conduce de manera neutra y sólo, en las curvas más lentas, hay una tendencia a que el morro quiera seguir recto cuando se aplica toda la caballería del motor seis cilindros.

La versión que vendrá a España será precisamente ésta, la más potente. Hay otra, con el motor cuatro cilindros del 323, de dieciséis válvulas y un árbol de



**NUEVO ESCUDO**  
El MX-3 estrena el nuevo escudo de los coches Mazda. El salpicadero es de diseño sencillo y procede del modelo 323 F.

Rápidamente diseñaron un motor completamente nuevo, con una peculiaridad: sería el seis cilindros más pequeño del mundo.

La riqueza tecnológica y la tradicional calidad de Mazda, hicieron el resto para que el MX-3 fuera una atractiva realidad.

Peró será una realidad tal vez decepcionante para los que piensen en un deportivo *peleón*, en un deportivo a ultranza, en una palabra. Ciertamente el MX-3 no pretende serlo. Pero de lo que no cabe duda es de que su comportamiento es honesto y

levas en cabeza, de 90 caballos de potencia, con frenos de tambor en el tren trasero y cambio automático de cuatro velocidades, que se ha descartado.

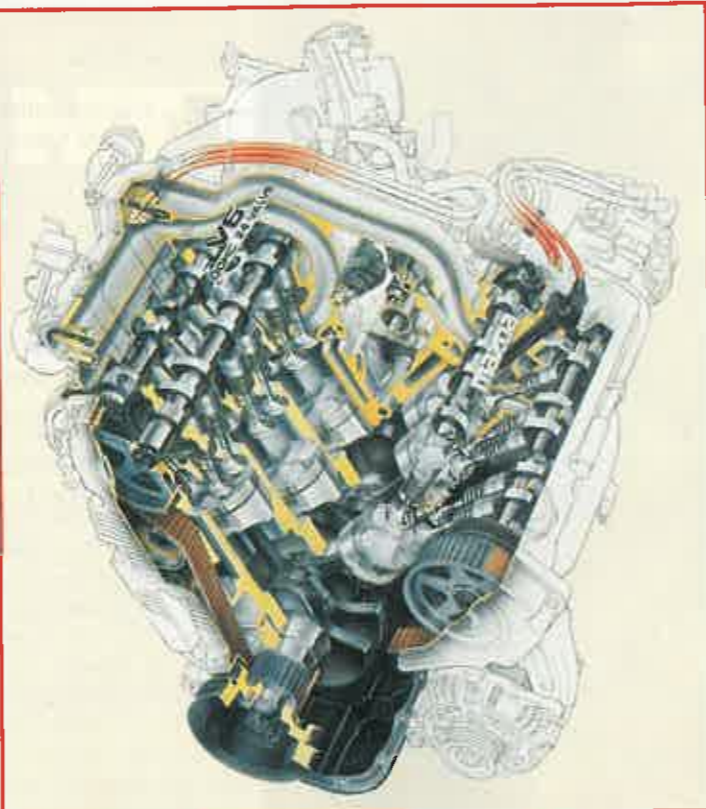
El motor de seis cilindros es, ante todo, un motor de funcionamiento suave y equilibrado. Al ralentí, ninguna señal delata su funcionamiento. Para saber si está en marcha hay que llevar la mano a la palanca del cambio, único punto del habitáculo donde llega alguna vibración. El confort de marcha es intachable, pues incluso el sonido que emite es agradable. Sin embar-



FICHA TECNICA

MAZDA MX-3

<b>MOTOR</b>	Delantero transversal
Disposición	6 en V
Nº de cilindros	1 845
Cilindrada (c c)	2 en cabeza por bancada
Árbol de levas	4
Nº válvulas por cilindro	Inyección electrónica
Alimentación	9,2 l
Compresión	136 CV/6 500
Potencia máxima / 1 p m	16,3 mkg / 5 000
Par máximo / 1 p m	
<b>TRANSMISION</b>	Delantero
Tracción	Manual de 5 velocidades
Caja de cambios	
<b>DIRECCION</b>	De cremallera Servo
Sistema	9,8
Diámetro de giro (m)	
<b>FRENOS</b>	Disc vent / Disc ABS
Sistema (Del/Tras)	
<b>SUSPENSIONES</b>	Independiente
Delantera	Independiente
Trasera	
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1 115
Largo/ancho/alto (mm)	4 220/1 695/1 310
Capacidad del depósito (l)	50
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	202
Consumo Urbano (l/100 km)	---
A 90 km/h (l/100 km)	---
A 120 km/h (l/100 km)	---



go, este motor no aporta mayores ventajas respecto a un cuatro cilindros multiválvulas en lo referente a potencia y capacidad de recuperación. Concretamente sus valores de rendimiento son levemente inferiores a los del cuatro cilindros de similar cilindrada, también catalizado, del Renault 19 16V (137 caballos a 6.500 revoluciones por minuto y 16,5 metros/kilo a 4.250 revoluciones por minuto en el R-19).

Se trata de un motor de aluminio de seis cilindros, dispuestos en una V que forma un ángulo de sesenta grados. Tiene dos árboles de levas en cabeza por cada bancada de cilindros y cuatro válvulas por cada cilindro. Dispone de un sistema de admisión variable (el recorrido de la mezcla por los colectores de admisión se acorta o alarga, según el régimen de giro del motor, gracias al cierre o a la apertura de unas mariposas en su interior), que aprovecha las resonancias que se producen en el colector de admisión para crear un efecto de sobrecarga, que impulsa la mezcla aire-gasolina hacia el interior del cilindro. Este sistema de admisión por resonancia variable se denomina VRIS (Variable Resonance Induction System).

Es evidente que la potencia no ha sido el principal objetivo de sus diseñadores. Lo cierto es que Mazda antepone en su filosofía del producto, la distinción, personalidad o exclusividad. Incluso de cara al futuro, estos aspectos serán los que más definirán su línea, muy por encima del capítulo correspondiente a las prestaciones.

**EL MAS PEQUEÑO**  
El motor es el seis cilindros de gran serie más pequeño del mercado. Los árboles de levas son huecos para aligerar peso. Un microprocesador de ocho bits controla el sistema de admisión variable, en el que se aprovechan las resonancias internas para mejorar todo el proceso de admisión.



Pese a todo, el nuevo coupé alcanza los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima, mientras que sus aceleraciones no parecen en la práctica tan brillantes como los teóricos 28,5 segundos que se anuncian para el kilómetro con salida parada.

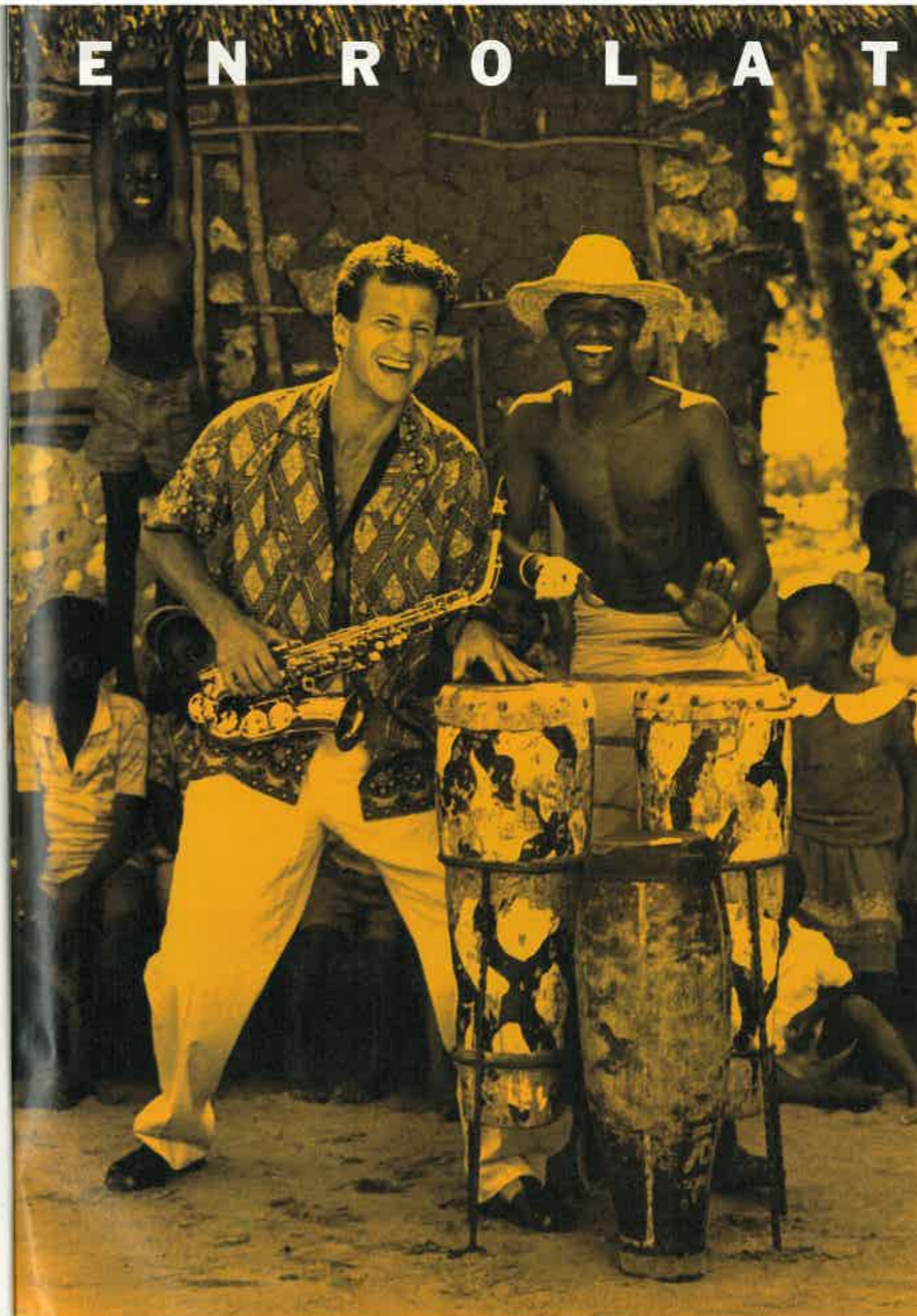
En cualquier caso, la valoración global es positiva, añadiendo a los aspectos favorables, antes comentados, otras virtudes como el manejo del cambio, que resulta especialmente eficaz por la suavidad y la precisión de la palanca.

En el interior del MX-3, la presentación es bastante sobria. El salpicadero es funcional, pero sin personalidad. La postura de conducción es buena, pero los asientos son calurosos. Por lo demás, la accesibili-

dad es limitada, tanto a las plazas posteriores como al maletero, en este último caso por la elevada altura del portón, aunque tiene una considerable capacidad de 289 litros. La habitabilidad de las plazas posteriores es adecuada para dos niños, pero son plazas algo limitadas si pretenden viajar dos adultos de más de 1,70 metros de altura.

Aunque no se puede decir que la llegada del MX-3 vaya a revolucionar un mercado tan limitado como el de los coupés (su rival más directo por dimensiones sería el Volvo 480), es evidente que el nuevo japonés hace gala de una personalidad acusada y tiene en su carrocería y en su motor dos signos distintivos. ○

E N R O L A T E



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

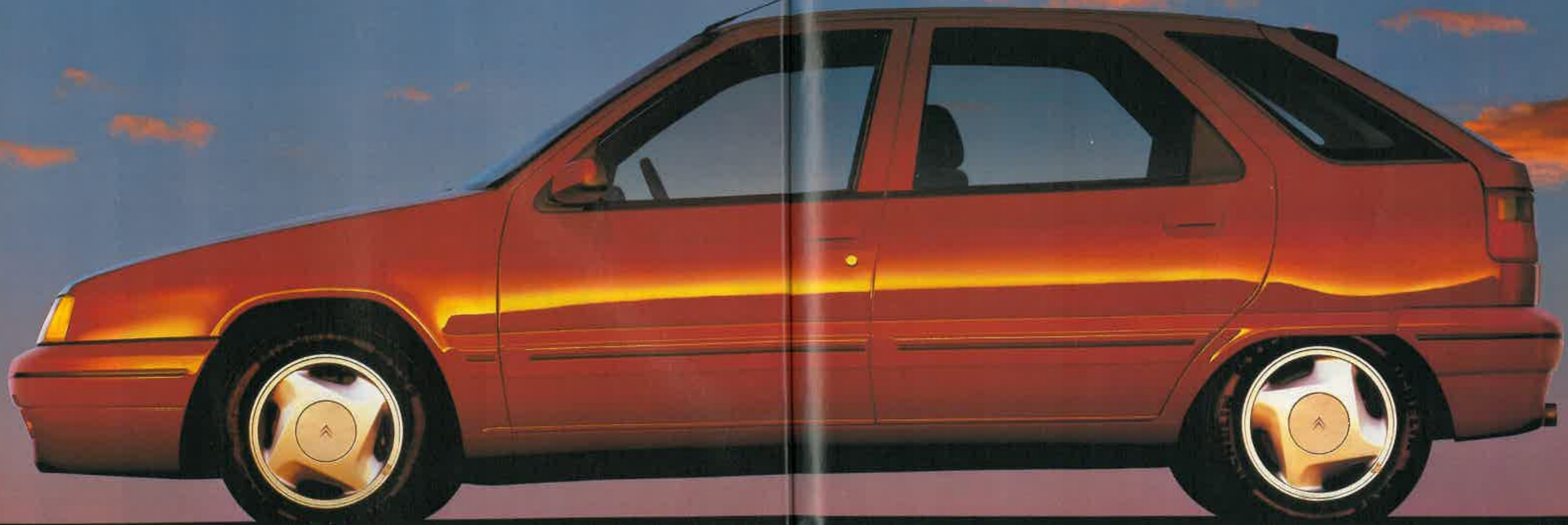
Estaba buscando un sonido en mi cabeza y lo encontré en una esquina de África. Era un sonido rítmico y elegante como la finta de un boxeador. Manú me ayudó a encontrarlo, a expresarlo, a sentirlo. Las ranas croaban, empezó a llover y le invité a un Cutty Sark. Pagaría lo que fuese por repetir aquello.





# 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 m<sup>2</sup>, 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





# LLEGAR LOS PRIMEROS TIENE SUS VENTAJAS

El mercado evoluciona día a día y llegar a tiempo puede ser vital para su negocio, para su empresa. Si tiene que enviar urgentemente sus mercancías **EXPRESS-CARGO** le da la solución.

**EXPRESS-CARGO** dispone de una red de más de 90 delegaciones y una numerosa flota de vehículos. Todo perfectamente planificado y conexionado para dar la respuesta a sus necesidades.

**EXPRESS-CARGO** no escatima medios personales, técnicos y mecánicos para garantizar la máxima eficacia, seguridad y rapidez.

El servicio **EXPRESS-CARGO** se realiza en 24 horas a cualquier punto de la Península, 48 horas a Baleares y Canarias y 72 horas a Portugal.

Con mucho cuidado para que sus mercancías lleguen en perfecto estado y sobre todo en el tiempo justo.

**EXPRESS-CARGO**  
Decisión segura.

**Express Cargo**

INFORMACION TELEFONO 900-400803

# FIN DE SIGLO novedades

RUMORES, FOTOS ESPIA, CONJETURAS, PROYECTOS, RESTYLING. DE AQUÍ A FIN DE SIGLO TODO ES POSIBLE EN EL MUNDO DEL MOTOR. DESDE ASISTIR AL NACIMIENTO DEL SEAT TOLEDO BREAK, HASTA SER TESTIGOS DE LA EVOLUCION DE MODELOS TAN CONOCIDOS COMO EL RENAULT 21, FORD SIERRA O ALFA ROMEO 75. SIN OLVIDAR PROYECTOS TAN INTERESANTES COMO EL NISSAN M45 O EL ALFA ROMEO TOURING. LA INDUSTRIA AUTOMOVILISTICA ESTA VIVA Y BUENA PRUEBA DE ELLO ES EL INFORME QUE A CONTINUACION LES OFRECEMOS, UN ESTUDIO REPLETO DE ATRACTIVAS NOVEDADES PARA USTED.

## ALFA ROMEO ROMPIENDO MOLDES



Para los seguidores más fieles de Alfa Romeo se prepara una segunda etapa muy importante desde la aparición del 164 y no menos deli-

cada. En 1992 la marca italiana cambiará su 75 por un modelo muy evolucionado que guardará un cierto parecido estético con el grande de la casa y en el que se habrá sustituido la tracción trasera por el «todo delante», sin duda un avance en seguridad y facilidad de conducción, pero una pérdida

del carácter y comportamiento que ha caracterizado a este modelo durante su trayectoria.

Todavía no se conoce su denominación definitiva pero lo que sí parece claro es que los técnicos de Alfa pretenden aprovechar al máximo la tecnología del grupo Fiat intentando no perder la tradición y el encanto habituales.

Exterior-

**PROYECTO Alfa Romeo estudia varios proyectos para sustituir en un futuro su Spider. Este dibujo representa uno de los más asequibles.**





**AL ESCONDITE**  
Juegan los probadores de las marcas. Totalmente camuflado el sustituto del Alfa Romeo 75 circula en sus pruebas diarias.



**DEFINITIVO**  
Más o menos éste será el aspecto definitivo del nuevo Alfa 75. Carrocería en cuña y tracción delantera, lo más destacable.

mente se han eliminado las formas cuadradas apostando por una línea en cuña mucho más aerodinámica y no se puede negar un cierto parecido con el grande de la familia, el 164. Con la misma plataforma del Tempra y del Dedra, el sustituto del 75 será sin embargo algo más largo que el actual (se gana en capacidad de maletero), con un tamaño y forma más razonables frente a la competencia. También se trabaja sobre determinadas soluciones que no habían llegado a calar entre el público, como el caso de la manilla de las puertas, el freno de mano o los espejos retrovisores.

En el aspecto mecánico, se realizan evidentes esfuerzos

para que la nueva berlina media de Alfa Romeo con tracción delantera, se comporte y transmita al suelo toda la potencia del motor de una manera coherente. Y en un principio el esquema de suspensiones, idéntico al que utilizan el Tempra de Fiat o el Dedra de Lancia, junto con la experiencia adquirida del hermano mayor, no tendría por qué darles problemas.

El nuevo 75 utilizará desde el principio siete mecánicas, cinco de gasolina y dos turbodiesel, con potencias que oscilarán entre los 92 y los 196 caballos. Es de destacar la disposición transversal de los motores en el vano delantero y no longitudinal como en el 75

actual, con la importante ganancia de espacio en el habitáculo tanto en las plazas delanteras como en las traseras.

Además de las mecánicas utilizadas por las versiones Twin Spark actuales, con 135 y 148 caballos de potencia respectivamente, el nuevo modelo utilizará un motor pequeño:

1.8 IE con 120 caballos, otro de gran cilindrada: 2.5 con seis cilindros en V y 165 caballos de potencia y el más potente, un motor de 2,0 litros de cilindrada con turbo, 16 válvulas y una potencia de 196 caballos.

Dos mecánicas turboalimentadas serán las encargadas de propulsar los modelos de gasóleo. Un motor de 1.930 centímetros cúbicos con inyección directa utilizado también en el Cromo y el 2,5 litros del 164 TD.

Los interiores del Alfa Romeo sustituto del 75 destacan por su sencillez y funcionalidad. Se mantiene el diseño del volante, de la palanca de cambios y de la situación de los pedales y se comienzan a utilizar elementos comunes a sus primos de Fiat y Lancia. La información del cuadro es de tipo analógico. Todas las versiones contarán con un sistema de frenos de cuatro discos, dirección asistida y caja de cambios de cinco marchas. Opcionalmente y en los modelos medios y bajos de gama se ofrecerá también el antibloqueo, la suspen-

**FAMOSO**  
El escudo de Touring Superlegger no tardará en coronar un automóvil muy atractivo.



**100 COUPE**  
No es más que una suposición, pero tarde o temprano la firma alemana podría construir un nuevo coupé con la base del 100.

sión activa y el climatizador automático.

La firma italiana prepara también el sustituto del Spider, para lo que podría haberse puesto en contacto con prestigiosos carroceros entre los que destacan «Touring Superleggera» unidos a Carrozzeria Marazzi, ambos famosos por sus trabajos en el Lamborghini Islero y Jarama.

Los primeros bocetos ya han visto la luz y lo cierto es que a simple vista el proyecto del nuevo Spider tiene mucho que decir, tanto por su atractivo aspecto como por sus soluciones vanguardistas.

## AUDI UN AUDI 100 COUPE

Después de la renovación del Audi 100; no ha hecho más que comenzar el ajetreo en la firma alemana. Más versiones de la berlina

media, renovados Audi 80 acompañados también de nuevas versiones, sin duda se acercan nuevos tiempos para una marca algo dormida hasta ahora pero con muchas sorpresas a corto plazo.

Hasta ahora Audi ha desmentido que hubiese la posibilidad de ver en el mercado un 100 Coupé con dos puertas, pero no parece algo descabellado cuando otros coupés de la marca han cosechado éxitos en los mercados de todo el mundo. No hay que olvidar las primeras berlinas de Audi, aquellos elegantes Audi 100 con dos puertas que en 1970 atraían a los más exquisitos conductores. El Audi 100 Coupé contaría pues con las mecánicas más potentes y su clientela estaría situada entre los amantes del lujo, la potencia y los coches de representación.

En cualquier caso es seguro que pasado el verano estará en el mercado el nuevo Audi 80, un 100 miniaturizado y compacto en el que los cambios han afectado sobre todo al frontal, ahora más en la línea moderna

de la marca; a los interiores, más espaciosos y a un maletero mayor.

La gama de motorizaciones del nuevo Audi 80 se basa en tres esquemas básicos, motores de cuatro cilindros con 70, 90, 115 y 137 caballos. Motores de cinco cilindros con 136 caballos y motores de seis cilindros con una potencia de 174 caballos.

También estará disponible un motor diesel catalizado de última generación con una potencia de 75 caballos.

En el 92 aparecerán las versiones Avant de los Audi 80 y 100. Con carrocerías mucho más espaciosas, los Avant de la marca alemana dispondrán de un volumen de maletero excepcional y una amplia posibilidad de combinar sistemas de tracción total con gama de motores. El familiar más grande y potente de Audi se espera para finales del 92. Denominado Audi 100 Avant V8 contará con tracción total, 250 caballos y podrá alcanzar fácilmente una velocidad máxima de 250 kilómetros por hora.



# 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 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**  
LA AMBICION DE SUPERARSE





**MUCHAS NOVEDADES**  
Los nuevos Sierra presentarán un diseño nuevo.

## FORD CAMBIO RADICAL

Ford tiene ya preparada su estrategia, de aquí a final de siglo, con respecto a la gama Sierra. Un modelo que en los primeros meses del 93 se va a presentar muy modificado, de hecho la cantidad de novedades que van a introducir en esta gama es tanta que prácticamente se va a tratar de un coche totalmente nuevo.

Técnicamente no van a tener nada que ver con los Sierra actuales, el cambio más importante es que la tracción pasará de las ruedas traseras a las delanteras. Esto traerá consigo un buen número de cambios, por un lado los motores, que seguirán situados en la parte delantera pero pasarán a ir situados

transversalmente, en vez de longitudinalmente como lo están ahora, también por lo tanto desaparecerá el árbol de transmisión que pasaba a lo largo del coche y que transmitía la potencia a las ruedas traseras. Todo esto va a representar una serie de mejoras, que se van a traducir principalmente en un habitáculo más espacioso y mejor aprovechado. Esto será así por que con la nueva situación del motor la distancia entre ejes será mayor y por lo tanto el habitáculo también y la ausencia del árbol de transmisión mejorará notablemente el espacio de las plazas traseras, sobre todo la del pasajero del centro, que no tendrá que soportar el puente de la transmisión.

También van a representar una novedad muy importante la nueva gama de motores que va a impulsar a los futuros Sierra, totalmente inéditos y conocidos con el nombre clave de Zeta.

Se trata de una generación nueva de motores tetra-cilíndricos con culatas de cuatro válvulas por cilindro, de construcción moderna y realizados íntegramente de aluminio. El más pequeño tendrá un cubicaje de 1,6 litros y una potencia de 100 caballos, le seguirán uno de 1,8 litros y 125 caballos y otro de 2,0 litros y 150 caballos. La versión más alta de la gama



disfrutará de un motor V-6 de 2,5 litros de cilindrada, que con 24 válvulas ofrecerá una potencia de 175 caballos. También habrá una motorización turbo diesel con 80 caballos de potencia. Además los nuevos Ford Sierra estarán disponibles con cajas de cambios manuales y automáticas.

Al margen de los motores, el resto de apartados mecánicos también presentará cambios; por un lado el sistema de suspensiones va ser totalmente revisado, motivado principalmente por la nueva situación de los motores, tanto en las ruedas delanteras como en las traseras

**APARECERA EN EL 95**  
Un poco más adelante verán la luz los nuevos Scorpio, también muy renovados y con mecánicas más potentes.



## HONDA UN CIVIC CABRIO

En unos meses, casi con total seguridad tras el verano, Honda nos sorprenderá con los nuevos Civic, que presentarán unos cambios de diseño muy importantes. La gama estará compuesta por carrocerías de tres y cinco puertas, mientras que la gran novedad la constituirá una atractiva versión descapotable.

En las variantes con tres y cinco puertas, el diseño exterior será mucho más redondeado que los actuales Civic, siguiendo las tendencias de diseño de hoy en día, y que además, curiosamente, la dictan los constructores japoneses, por otro lado tendrá un bonito aspecto deportivo, realzado con la inclusión de algunos aditamentos aerodi-

será independiente, a diferencia en estas últimas del sistema que equipan en la actualidad, por medio de brazos oscilantes. Los frenos por su parte equiparán de serie sistema antibloqueo. Tal como sucede actualmente en la gama Sierra del 93 habrá también versiones de cuatro ruedas motrices.

Referente al diseño de la carrocería también van a presentar muchas novedades de estilo. Mantendrá muy pocos rasgos comunes con la actual gama, el diseño será mucho más redondeado, con faros y grupos ópticos de nueva factura, siguiendo en este sentido las tendencias dictadas por los constructores japoneses. El frontal por su parte será mucho más afilado, para favorecer su aerodinámica y permitir un coeficiente de penetración mucho mejor. Tal como sucede actualmente los futuros Sierra estarán disponibles con varios tipos de carrocería, de dos y tres volúmenes con tres, cuatro y cinco puertas y carrocería familiar.

En cuanto al habitáculo, que estará mucho mejor aprovechado, la marca seguirá manteniendo su gran calidad de acabado y ofrecerá un estupendo equipamiento, en el que estará incluido el sistema de aire acondicionado de serie.

Este modelo también lo fabricarán y comercializarán en los Estados Unidos, donde vendrá a sustituir a los actuales Ford Tempo y Mercury Topaz.

**MAS VERSIONES**  
La gama Civic que aparecerá tras el verano va a traer versiones de tres y cinco puertas.



námicos, como es el caso de un alerón trasero, situado sobre la parte superior del portón trasero. También contribuye a ello la adopción de diferentes elementos aerodinámicos, spoilers de nueva factura, espejos retrovisores más estudiados y un frontal más afilado, con unos grupos ópticos estrechos y alargados.

Por lo que respecta a la versión cabrio, también se verá beneficiada de las mejoras estéticas y aerodinámicas, además dispondrá de un mecanismo eléctrico que permitirá plegar y desplegar la capota cómodamente en un tiempo mínimo, tan sólo bastará pulsar un interruptor situado en el puesto de conducción.

La gama de motores se mantendrá muy similar a la actual, la versión más alta, que estará impulsada por un motor de 1,8 litros de cilindrada y turbo alimentado, estará disponible en los primeros meses del 92, probablemente antes de la primavera. Los motores serán comunes a toda la gama, incluida la versión descapotable. Por lo que respecta al motor de 1,8 litros turbo, también lo equipará el futuro coupé CRX. Algo que seguirá acompañando a la futura gama Civic, será el magnífico acabado que siempre ha caracterizado a los modelos de la marca nipona y contarán además, como sucede actualmente, con un completo equipamiento de serie.

**TAMBIEN CABRIO**  
La gran novedad de la gama Civic será una atractiva versión cabrio.



FIN DE SIGLO  
novedades



**ESTILIZADO MERCEDES**  
El nuevo coupé de Mercedes responde a las siglas SEC y contará, como no, con mecánicas de impresión.



**TODO A PUNTO**  
Al igual que en las anteriores series, los nuevos SEC van a ser coches de dos puertas, con la carrocería ligeramente más estilizada que en las berlinas, pero conservando el aire de familia. Su interior está preparado para cuatro plazas y su lanzamiento está previsto para el próximo Salón de

Frankfort en el mes de septiembre.

Respecto a los actuales Serie S, las modificaciones son bastante importantes, puesto que la distancia entre ejes se reduce en 95 milímetros. Esto implica una ligera reducción del espacio para las piernas en el asiento posterior, pero permite una clara mejora en peso y longitud.

Inicialmente, el 600 SEC, no tenía previsto su lanzamiento hasta la primavera de 1992, pero ante la excelente demanda que tiene su competidor, el

BMW 850i en estos momentos, se ha decidido acelerar todo el proceso para estar en la calle a final de año.

En cuanto a la mecánica, ya están definidas las motorizaciones que estarán disponibles en el lanzamiento. Estas serán el V12 de seis litros y los V8 de 5 y 4,2 litros. Posteriormente se pueden incorporar a la gama algunas versiones con motores más bajos. El resto de la mecánica está directamente tomada de la berlina de cuatro puertas. Su coeficiente de penetración aerodinámica es 0,30.

### LOTUS: UN ELAN CON SOMBRERO



Tal y como se viene rumoreando desde la aparición del último Elan, Lotus está preparando un coupé sobre la misma base mecánica.

Todo parece indicar que este nuevo coupé recibirá el nombre de Sprint y se aprovechará de las excelentes cualidades dinámicas del Elan, aunque con algunas diferencias.

Básicamente el futuro Sprint va a tener la misma dis-

posición mecánica que el Elan e, incluso, su apariencia externa será semejante.

El motor será el cuatro cilindros con culata de cuatro válvulas con turbo que desarrolla 200 caballos.

Las variaciones más importantes afectan a la carrocería, cuya distancia entre ejes va a ser ligeramente más larga para convertir el dos plazas descapotable en un coupé 2+2. No obstante, las dos plazas posteriores están previstas para salir de un apuro, más que pa-

ra poder realizar grandes trayectos.

Aunque en Lotus llevan con mucho secreto todo lo que afecta a este proyecto, se sabe que los planes iniciales eran sacar al mercado el Elan y el Sprint simultáneamente, pero finalmente los responsables de Marketing de la firma aplazaron el proyecto del coupé para no restar protagonismo al descapotable. Ahora parece que el proyecto está en su fase final y el Sprint verá la luz en la primavera de 1993.

Otros proyectos en los que están trabajando en Lotus, son los sistemas de tracción total para el Elan y el Sprint. Por su parte, al Lotus Sprint se le van a revisar concienzudamente los interiores, para mejorar principalmente la habitabilidad interior del coche. También mejorarán confort y equipamiento.

2+2  
El nuevo Lotus, se llamará Sprint y recibirá retoques para aumentar su número de plazas.



## NUEVO PEUGEOT 309 Premium

Disfruta todo su equipamiento de serie:

RADIO,  
LIMPIALUNETA  
TRASERO,  
GUARNECIDO ESPECIFICO,  
DECORACION  
EXCLUSIVA...



Desde **1.370.000** Ptas.

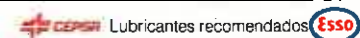


**PEUGEOT 309**  
ES OTRA HISTORIA

\* 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







**LO MAS PEQUEÑO**  
Es el Bonsai de Nissan y se pone al día para afrontar la nueva moda de los mini utilitarios.

**NISSAN PEQUEÑOS Y FUERTES**

El más pequeño de los Nissan, si se exceptúa al nostálgico Pao que adopta la misma base, va a ser sustituido próximamente tras diez años de activa vida en el mercado internacional.

El Micra es un utilitario compacto de 3,6 metros y un litro de cilindrada comercializado desde 1982 y cuya actual gama consta de tres diferentes motorizaciones de 1.0, 1.2 y 1.0 Turbo, además de la posibilidad de tres o cinco puertas en las dos primeras. Su sustituto verá la luz en el año 1992 para perpetuar la vida de este modelo que tantas satisfacciones ha da-

do durante una década a la marca nipona.

El nuevo Micra conservará el propulsor de cuatro cilindros transversal y la tracción delantera, incorporando además una nueva cilindrada de 1.4 que completará por arriba la oferta del pequeño utilitario. Las potencias irán pues desde los 50 caballos de la versión básica hasta los 85 del deportivo Turbo, que adopta también una inyección electrónica. Asimismo, se prevé una versión de caja de cambios automática de variador continuo ECVT de origen Subaru.

El nuevo Micra llega en un momento en el que los clásicos

utilitarios están volviendo. Tomando muchos puntos en común con el Nissan B 1 de serie limitada, el Micra supondría la réplica japonesa del revival del Austin Mini. De líneas mucho más suaves y redondeadas, este modelo será producido en el Reino Unido, en la planta que Nissan posee en Sunderland, y será destinado principalmente para el mercado británico (que absorberá un 80 por ciento de esta cantidad) y europeo.

Nissan ha optado por lanzar el nuevo Micra siguiendo unas pautas más discretas y tradicionales que, por ejemplo los nuevos Sunny o Primera, de líneas evidentemente más osadas. De todas formas, la versión deportiva del Micra con sus 85 caballos de potencia y 160 kilómetros/hora de velocidad punta muestra un fuerte carácter que lo sitúa entre los mini-deportivos de uso polivalente, con la ventaja añadida de unos consumos muy económicos a pesar de esta potencia ya importante.

M45 es el nombre de un próximo modelo superdeportivo que la marca nipona lanzará en 1993. Sus siglas derivan del

**FUERTE**  
Lo más potente de la marca nipona contará con 350 caballos.



**PEUGEOT: EPOCA DE DESCUBRIMIENTOS**



El coche descapotable ya ha pasado de ser una característica de caros y exclusivos deportivos para ofrecer una forma asequible y original de disfrutar del vehículo de to-

wiene de los talleres de Pininfarina, destacando los rasgos especiales de un frontal muy bajo, faros de tamaño reducido con ópticas de última generación y unos grupos ópticos traseros sin precedido con lo existente en la actualidad.



motor que equipara este espectacular modelo, cuya cilindrada será de 4,5 litros y corresponde a un propulsor de ocho cilindros en V con cuatro válvulas por cada cámara de combustión, lo que da un número total de treinta y dos de estas piezas móviles sobre las dos imponentes culatas del motor japonés. La alta tecnología con que Nissan ha dotado al M 45, supondrá que el coche disponga bajo su capó de nada menos que 350 caballos de potencia, lo que lo situará en el privilegiado segmento de los coches capaces de alcanzar los 300 kilómetros por hora y unas aceleraciones fulgurantes.

Con el M 45, la marca nipona prosigue la escalada de las potencias impuestas por los superdeportivos, que cada marca parece querer ya de forma obligatoria como rotunda tarjeta de visita. Hasta ahora, Nissan tenía en el Skyline Coupé GT-R su modelo más rápido y potente. El seis cilindros en línea sobrealimentado mediante dos turbos del Skyline rinde una potencia de 280 caballos y alcanza una velocidad punta superior a los 250 kilómetros por hora. Estos valores podrían parecer ya suficientes para un modelo de talante exclusivamente deportivo, pero los tiempos y la moda mandan, por lo que la marca japonesa Nissan ha tenido que desarrollar el nuevo motor V8, que con toda probabilidad habrá aprovechado la experiencia del V6 de cuatro válvulas por cilindro y dos turbocompresores montados en el 300 ZX. El M45 será sin duda lo más de Nissan.

dos los días con el cielo como techo.

También previsto para 1993, Peugeot lanzará uno de sus nuevos 105 con capota plegable que hará del pequeño utilitario un divertido coche de buen tiempo. La estructura experimentará un profundo trabajo de reforzamiento, lo que evitará cualquier montante o arco superior, es decir, los elementos que estropean la limpieza de líneas de este tipo de coches. Aprovechando este avance, la marca Peugeot ha adelantado también la presentación para el verano de 1993 de una versión GTI de ciento quince caballos de potencia para el 105 y otra de cinco puertas.

Como se recordará, el 105 llegará a final de este año y se trata de un utilitario situado a caballo entre el AX y el 205 destinado a reanimar el mercado de los vehículos urbanos. El diseño exterior pro-

Pese a sus reducidas dimensiones, la habitabilidad ha sido aprovechada al máximo para competir en este sentido con su máximo rival y compatriota, el Clio.

Las motorizaciones de que dispondrá este modelo sorpresa de Peugeot serán las siguientes: un 954 centímetros cúbicos con 45 caballos de potencia que equipará a los más baratos de la gama (sobre el millón de pesetas aproximadamente), un 1.124 centímetros cúbicos con 55 caballos heredado de los AX 11 y 205 XL, además de otro mayor con 1.360 centímetros cúbicos y setenta caballos para el alto de gama y que será, seguramente, el que reciba la versión Cabrio para obtener ya unas prestaciones por encima de la media en el segmento.

El dieciséis válvulas del GTI resulta, con sus 115 caballos, excesivo para la versión descapotada del 105

**105 SIN TECHO**  
Cuando todavía no está en la calle la versión cubierta, Peugeot tiene ya definido el 105 Cabrio que se venderá en el 93.





**NUEVO RENAULT**  
El actual 21  
será renovado en  
1993 y casi  
con seguridad  
se le cambiarán  
las siglas.

## RENAULT EL VETERANO REJUENECE



A mediados de 1993 llegará al mercado internacional el sustituto del R-21. La renovación de Renault ha empezado por arriba y, después del R-25 (que estará listo a finales de este año), le tocará el turno a la berlina media familiar. De líneas más modernas y siguiendo la tendencia del momento, con bordes curvos y formas más suaves, no se alejará demasiado en cuanto a diseño exterior. Las mecánicas de la gama sí que experimentarán cambios de importancia, conservando algunos motores actuales, pero adoptando ya genéricamente la disposición transversal al sentido de la marcha.

**COUPE INGLÉS**  
Con la base del 827 Vitesse la firma inglesa prepara un coupé de excepción.

Todavía está por decidir el nombre que recibirá este nuevo modelo, pero lo que ya es seguro, es que se abandonarán las siglas para rebautizar al R-21 con un nombre particular que



lo distinga del resto de los coches producidos por la marca. El tope de gama, hoy representado por el 21 Turbo, recibirá en su vano el polifacético motor de seis cilindros en V con cilindrada 2.5 ya conocido en el R-25 y la nueva Renault Espace, aunque en esta última se ha incrementado la cilindrada hasta 2.8 para contrarrestar la pérdida de potencia que supone el llevar catalizador. El grande de la gama, el R-25 llegará en un futuro más próximo y podrá estar disponible a finales de 1991. Más lujoso y más representativo, se ha desarrollado aprovechando las investigaciones realizadas sobre el proyecto Megane. Seguirá no obstante con una configuración parecida a la actual, con portón trasero pero sin renunciar al maletero. La luneta pasará a ser recta y no curva como en el modelo actual y la habitabilidad interior será optimizada.

Las motorizaciones serán de cuatro y seis cilindros (de dos y tres litros respectivamente) sobre los que se montarán culatas de dos, tres o cuatro válvulas por cilindro.

Las potencias abarcarán una amplia gama que irá desde los 120 caballos hasta los 255 de una potente versión con turbo que utilizará el sistema de tracción total de la marca, el Quadra.

En los cuatro cilindros, las potencias medias serán de 140 y 170 caballos y, en el caso del seis cilindros, se ofrecerá también una motorización atmosférica de 180 caballos.

## ROVER LUJO DEPORTIVO

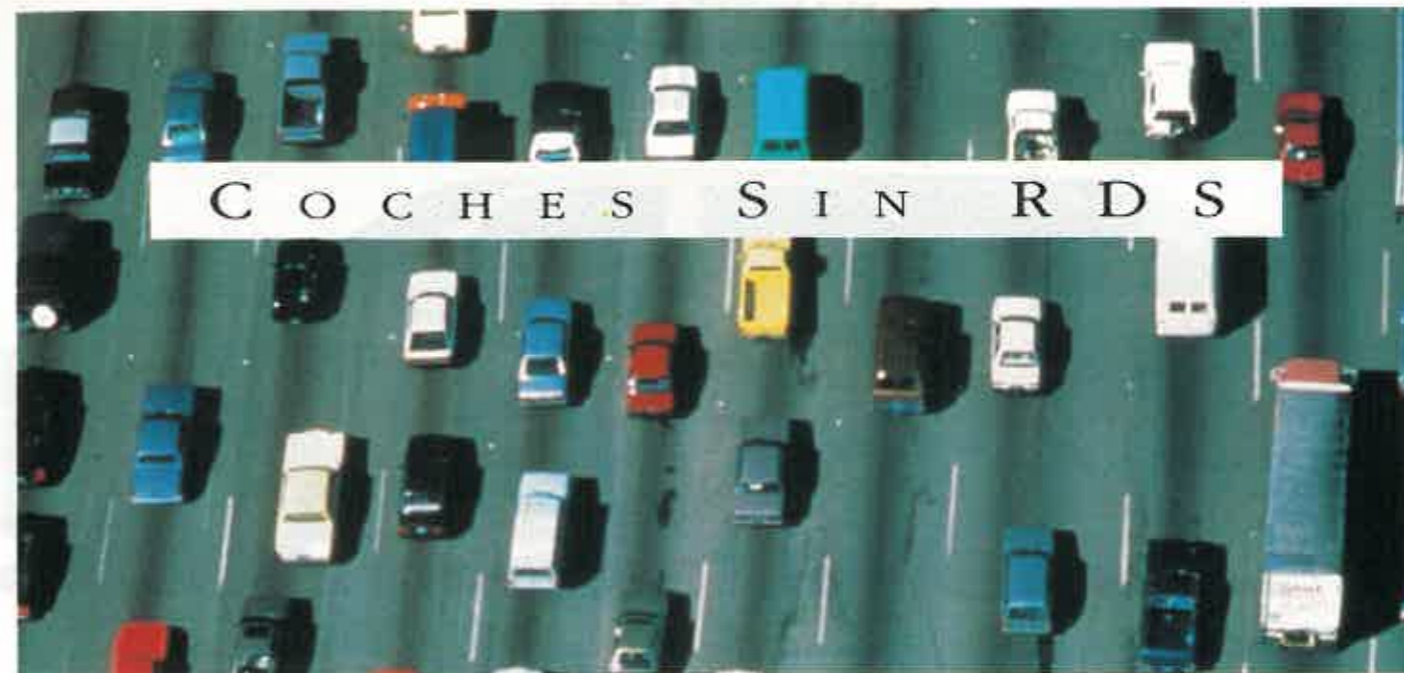


Otro tipo de coche que está volviendo con fuerza después de algunos años de olvido son las versiones coupé de las berlinas más lujosas en sus respectivas gamas. Rover ya tiene prevista su respuesta para la ocasión y como plazo de comercialización ha anunciado el próximo año 1992.

Como base para realizar este elegante modelo, ha tomado el 827 Vitesse, dotándolo de una estética muy al día y acorde con el prestigio que tiene que emanar de este tipo de coches. El nuevo modelo se beneficiará de la inmediata reestilización que la serie 800 va a recibir tras cinco años de permanecer invariada.

Mecánicamente, los motores de seis cilindros en V verán incrementada sensiblemente su potencia, hasta ahora estabilizada en 177 caballos, para ofrecer una mejora global de las prestaciones en este vehículo alto de gama de la firma británica.

Las motorizaciones posibles para el nuevo Rover serían las ya existentes en la gama; es decir, los motores transversales de cuatro cilindros y 2.0 de cilindrada con potencias 120 ó 140 caballos y el seis cilindros en V de 2.7 litros con un aumento importante de potencia y prestaciones.



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



EL SEAT MAS GRANDE Italdesign se encarga de poner a punto el Toledo Station Wagon.



## SEAT ESPIRITU FAMILIAR

Los hombres de Seat no se duermen en los laureles y cuando apenas han terminado de lanzar el Toledo, ya están pensando en las futuras evoluciones del coche. En primer lugar veremos las versiones de tres puertas, que llegarán en el momento en que se establezca la producción del actual modelo. Esta versión está ya totalmente definida, pero los

responsables de marketing y diseño, van todavía más lejos y, ya han encargado a Italdesign los primeros trabajos para el desarrollo de una versión familiar del Toledo. Esta versión ya estaba en la mente de los diseñadores del Toledo y las formas finales del coche se definieron de cara a desarrollar una versión *Station Wagon*. El coche mantiene las líneas generales del Toledo y la ya, de por sí, increíble capacidad del maletero se verá incrementada hasta convertirlo en una especie de furgoneta capaz de alojar en su interior bultos de buen tamaño. El principal problema que se

plantea ante el posible lanzamiento del Toledo familiar reside en su posición dentro de la gama del Grupo V.A.G. Dada la situación del modelo, a caballo entre el Jetta y el Passat, hace que su lanzamiento pudiese afectar a la ventas del Passat Variant que se está desarrollando bien dentro del escaso mercado de los familiares.

En cualquier caso, la decisión final de si el coche se lanza o no, dependerá, fundamentalmente de cómo evolucionen las ventas del coche y el mercado de los familiares. En el mejor de los casos, esto no ocurrirá hasta principios de 1994.

OTRO AVION  
La remodelación del Saab 9000 pasará por una línea más afilada y algunos cambios mecánicos.

## SAAB: LA HUELLA DEL GENERAL



El próximo mes de septiembre la firma sueca Saab dará a conocer la remodelación de su modelo 9.000. Este lavado de

cara es evidente en el exterior, tal y como se aprecia en la foto respecto a un modelo actual, y consiste en afilar la línea del morro todo lo que permite la mecánica que se esconde debajo del mismo.

Esto ha obligado a modificar la calandra, que es, ahora más fina y estilizada, y los faros, que son también más finos que los del modelo actual.

Por detrás, también se aprecia la mano de los diseñadores, que han variado el aspecto de los grupos ópticos que son de tipo envolvente y se dejan ver por el lateral. Esta modificación ha obligado a cambiar un buen número de piezas, tanto mecánicas, como de chapa.

Este *restyling* es el primero que sufre algún modelo de la marca, desde que la multinacional americana General Motors entró en la compañía, y se nota la mano de los americanos. Para más adelante está previsto introducir variaciones más importantes que van a afectar a la mecánica. En el segundo semestre de 1992 ve-



remos un Saab 9.000 con motor Opel. En principio, parece que la mecánica elegida va a ser el nuevo motor V6 que llevará el Opel Vectra a partir del próximo verano. Este motor ha sido diseñado para ocupar muy poco espacio y va a ser montado transversalmente, tanto en el Vectra, como en el Saab 9.000. Aunque los actuales motores de cuatro cilindros sobrealimentados seguirán vigentes, el V6 de Opel se montará en la gama alta por sus excelentes características de suavidad de funcionamiento y elasticidad a bajo régimen.

En su versión de 2,5 litros el V6 desarrolla 175 caballos, mientras que el 2.8 llega a los 200 caballos. Este motor se construirá en Inglaterra desde donde se distribuirá a las plantas de Opel y Saab.

lo habitual en este tipo de coches, con la posibilidad de montar unas ruedas grandes, posiblemente sobre llantas de 14 pulgadas. Está claro que al aprovechar la plataforma del nuevo Golf, será un tracción delantera.

Para mover este Karmann-VW hay muchos motores donde elegir dentro del Grupo V.A.G. pero lo más probable es que la elección recaiga sobre el nuevo motor de 1,4 litros y 60 caballos que se está desarrollando, pero la gama podría llegar a comprender una versión con el motor dos litros potenciado hasta 140 caballos, que permitirían unas prestaciones de primer orden. Con el motor más potente, la aceleración de cero a cien kilómetros por hora estará en torno a los 9,5 segundos. Como en los más puros *roadster* ingleses, el Karmann-VW no tendrá arco de seguridad. Para marcar las diferencias con el Golf, el precio del Karmann oscilará en Alemania entre dos y tres millones, mientras que el Golf cabrio quedará por debajo de los dos millones.

Si el proyecto obtiene la luz verde podría estar listo a finales de 1.993 o a principios de 1994.

Textos: Manuel Madrid, Andrés Mas, Víctor Piccione, Juan Luis Soto.

Fotos e ilustraciones: G. Perini, Segura, Espinosa, Auto-media, Stern.

Para entonces la gama del Toledo ya estará completa y el familiar dispondrá de todos sus motores, salvo el más potente de 220 caballos. También habrá una versión familiar con tracción a las cuatro ruedas, al igual que en las berlinas.

La decisión de dar luz verde al proyecto se tendrá que tomar en los próximos seis meses.

## VOLKSWAGEN CONTRA LOS JAPONESES



El creciente éxito de la reciente generación de pequeños descapotables, encabezados por el Mazda MX5, ha llevado a Volkswagen a pensar en la posibilidad de lanzar un *roadster* de este tipo.

Hace algún tiempo Karmann realizó un divertido descapota-



ROADSTER Karmann prepara para 1993 un roadster con mecánica Volkswagen que plantará cara a los modelos japoneses.



# LA VELOCIDAD DEL SONIDO.

1.624.000 PTS.



DIVERSI

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 ATÉRMICOS • ESPEJO EXTERIOR DERECHO • FAROS HALÓGENOS • LIMPIALUNETAS • LLANTAS DE ALEACIÓN • CRISTALES LATERALES POST. ABRIBLES • CIERRE CENTRALIZADO • REPOSACABEZAS ASIENTOS DEL.



FIAT PLUS SERVICE

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

SOUND



**T**ODO aficionado a los coches ha soñado alguna vez hacerse con un pura sangre con apariencia de dandy, para sorprender a la concurrencia. Ahora Mercedes se lo da hecho. Bajo la carrocería de un W124, en la cual se podría esconder una tranquila mecánica diesel, se aloja un poderoso motor de ocho cilindros en V de cinco litros de capacidad y 326 caballos de potencia.

Externamente las diferencias se aprecian tras un concienzudo examen. Por una parte las nuevas llantas de 16 pulgadas, con sus neumáticos de perfil bajo anuncian que algo ocurre bajo el capó. Las dimensiones de los neumáticos han obligado a ensanchar los pasos de rueda y a moldear unos aletines. Por delante, un alidón aerodinámico, con los faros antiniebla encastrados, lo diferencia del resto de la gama.

En el interior ya se aprecian más diferencias, pues aunque la decoración mantiene en general el estilo de la marca, hay una serie de detalles que llaman la atención. Por una parte el famoso volante grande de los Mercedes ha sido sustituido por uno de diámetro más razonable. El asiento posterior es sólo para dos plazas claramente separadas, por exigencia del abultado túnel de transmisión.

En definitiva, que tenemos una berlina de aspecto clásico y señorial que es una auténtica caja de sorpresas. Para desvelarlas tan sólo es necesario girar la llave de contacto y poner el coche en movimiento.

La primera sensación es de suavidad total. En este punto confluyen la suavidad del motor, que ni se siente ni se oye, y el excelente cambio de marchas automático de cuatro velocidades, que filtra cualquier brusquedad. Con toda su tecnología y sus trescientos caballos largos, el 500E se comporta como un dócil familiar. En ciudad, el cambio automático y la dirección, rápida y precisa, hacen que el coche callejee sin problemas. El radio de giro no es precisamente su punto fuerte y esto puede complicar las cosas al aparcar en los tradicionalmente angostos *parkings* públicos. El cambio dispone de dos programas: sport y económico. Para circular en tráfico lento es conveniente poner la palanca en tercera, si utilizamos el programa económico, o bien en sport, de esta forma evitamos que el mecanismo esté cambiando continuamente entre tercera y cuarta.

Pero como no creemos que este coche haya nacido con vocación de repartidor urbano, donde sacamos lo mejor de su afi-

**Pocas veces se encuentra un probador ante un coche en el cual es tan difícil encontrar defectos. Ciertamente los más puristas nos podrían hablar de su elevado precio, su consumo o su escasa altura sobre el suelo, pero todo esto se olvida en cuanto el 500E se pone en marcha.**

#### VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento irreproachable
- Aspecto discreto

**MERCEDES 500E**  
**PRECIO: 13.535.380 PTS**

- Precio elevado
- Manejo del cambio
- Túnel de transmisión abultado

#### DEFECTOS

**PRUEBA**

**Motor 16**



MERCEDES 500 E

**DISCRETO  
ENCANTADOR**





#### Y DENTRO MUCHO MAS

A pesar de su aspecto discreto, el 500 E esconde un potencial enorme bajo su capó. Encontrar el límite en su comportamiento es prácticamente imposible, debido a su sistema antipatinamiento ASR.

#### ENTRE MERCEDES Y PORSCHE

### DE SINDELFINGEN A ZUFFENHAUSEN

EN los alrededores de Stuttgart se encuentran dos de los fabricantes más prestigiosos de Alemania: Mercedes y Porsche. Es, precisamente, esta proximidad geográfica lo que ha propiciado que el Mercedes 500E se monte en la planta de Porsche en Zuffenhausen, en lugar de en la fábrica de Mercedes en Sindelfingen. En el desarrollo de este coche también ha colaborado el departamento técnico de Porsche, pero su aportación fundamental se centra en el montaje, el cual se realiza artesanalmente en sus plantas, con los materiales suministrados por Mercedes a excepción de las piezas modificadas, que son realizadas por la misma Porsche. La gran variación respecto a los serie

W124 convencionales, obligaba a alterar el ritmo de la producción de la cadena, ya de por sí muy saturada. La única operación que se realiza en las instalaciones de Sindelfingen es la de pintura, que de esta forma mantiene exactamente las mismas características del resto de la gama, así como la protección anticorrosiva. El ritmo de producción es de sólo doce unidades diarias que se fabrican bajo pedido con las especificaciones de equipamiento solicitadas por cada cliente. Finalmente vuelven a Sindelfingen para someterse al último control de calidad. De esta forma, en el Mercedes 500E se unen la tecnología y la experiencia de dos de los fabricantes más avanzados del mundo.



nada mecánica es en autopistas o en carreteras rápidas.

Lo primero que sorprende es la enérgica respuesta del motor a la mínima solicitud del conductor. El coche acelera como una bala y en menos de mil metros se pone a doscientos kilómetros por hora. La velocidad máxima está limitada de fábrica, mediante un complejo sistema electrónico, a 250 kilómetros por hora. Esta velocidad se alcanza con cierta facilidad y según los técnicos de la marca, sin el limitador se superan holgadamente los 270.

Estas fenomenales aceleraciones y recuperaciones permiten circular con toda tranquilidad a un ritmo muy elevado. Los adelantamientos se realizan con seguridad y los kilómetros pasan sin sentir.

Como es lógico, las modificaciones no se han quedado en el motor, sino que todo el chasis se ha visto afectado. Por una parte, el tren delantero es el del Mercedes 500SL. Detrás, dispone de un eje independiente tipo multibrazo y un sistema autonivelante que permite que la suspensión trabaje en condiciones óptimas independientemente del peso. Para concluir, el 500E dispone de un sistema antipatinamiento ASR, que facilita enormemente la conducción en situaciones difíciles.

Con todo esto tenemos un coche con un reparto de pesos ideal, con el 50 por ciento sobre cada eje. La neutralidad es casi total y cuando apuramos sus posibilidades

# SI ESTÁ DISPUESTO A IR POR CAMINOS SALVAJES, LLÉVESE 136 CABALLOS.

EL NISSAN PATROL 4x4, CON UNA CAPACIDAD DE VADEO QUE SUPERA DE LARGO EL MEDIO METRO Y LOS 136 CABALLOS QUE DESARROLLA SU MECÁNICA DE 6 CILINDROS, NO SE DETIENE DONDE SE QUEDAN LOS DEMÁS.

PERO, AUNQUE ESTÁ ACOSTUMBRADO A SUPERAR PENDIENTES DE 100% A PLENA CARGA, EL PATROL RESULTA TANTO O MÁS SORPRENDENTE EN LA CIUDAD QUE EN PLENA NATURALEZA. DE ENTRADA, EQUIPA UN NIVEL DE CONFORT QUE NO TIENE NADA QUE ENVIDIAR A UN LUJOSO TURISMO. DESDE AIRE ACONDICIONADO Y RADIO CASSETTE STEREO

A CIERRE CENTRALIZADO Y ELEVACION ELÉCTRICA. CON UNA DIFERENCIA, ESO SÍ: MUCHO MÁS ESPACIO.

EN CUESTIÓN DE SEGURIDAD, EL PATROL ESTÁ ESPECIALMENTE EQUIPADO CON UN CHASIS DE ESTRUCTURA INTEGRADA POR BASTIDOR RÍGIDO QUE LO CONVIERTE EN UNA AUTÉNTICA FORTALEZA. EN LA CIUDAD O EN LA MONTAÑA.

Y ADEMÁS, AHORA NISSAN LE OFRECE UNA GARANTÍA DE 3 AÑOS (\*) PARA SU PATROL.

SI NO SE CONFORMA SÓLO CON UN COCHE, VENGA A CONOCER EL PATROL. DESCUBRIRÁ QUE NO HAY PUNTO DE COMPARACIÓN.

PATROL 4x4



Solo hay un camino: ser los mejores.

COMENTARIOS



(\*) NISSAN OF ESPAÑA Y DEL AMÉRICA LIMITADA A 100.000 KM.



FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.973 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 96,5 mm. Carrera: 85 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 326 CV(240 Kw) a 5.700 rpm. Par máximo: 48,9 mkg (480 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch LH-Jetronic. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios automática de cuatro marchas. Sistema antipatinamiento ASR. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 1ª: 11,0 km/h. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 2ª: 18,8 km/h. Velocidad

a 1.000 r.p.m. en 3ª: 29,5 km/h. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 4ª: 42,5 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De circulación de bolas asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Antibloqueo de frenos: Si.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con triángulo oscilante y barra estabilizadora. Trasera: Independiente múltibraso con sistema automvelante.

**RUEDAS:** Neumáticos: 225/55 ZR 16. Llantas de aleación de 8 x 16 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.700 kg. Capacidad del depósito de combustible: 90 litros.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 30,8 km/h de promedio.....	16,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	11,6
En conducción rápida.....	21,3
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	13,8
A 140 km/h de cruceo.....	15,4
A 180 km/h de cruceo.....	18,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	15,0
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	550

PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		250
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		14,7
400 m salida parada.....		26,4
1.000 m salida parada.....		6,4
De 0 a 100 km/h.....		98
Recorrido (metros).....		
<b>RECUPERACION</b>		13,5
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		--
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		25,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		--
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		4,0
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		114
recorrido (metros).....		--
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		--
recorrido (metros).....		--

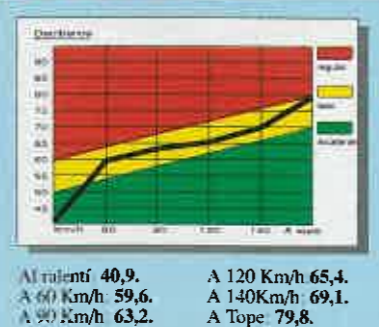
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



y el carácter de tracción trasera intenta aflorar, el ASR entra en acción.

Desde el punto de vista general y en términos de seguridad, el sistema antipatinamiento es sensacional y todos los coches de cierta potencia deberían montarlo, pero durante la prueba nos hubiese gustado ver hasta dónde es capaz de llegar el 500E sin el ASR.

Con todo esto nos encontramos con un coche en el cual pueden viajar cuatro adultos confortablemente, con un buen maletero para el equipaje a un promedio muy elevado. Todo esto está muy bien, pero lo mejor es que en el interior del coche, independientemente de la velocidad a la que se viaje o el estado de la carretera, sus ocupantes están aislados del exterior sin sufrir traqueteos o apreciar la velocidad a la que están viajando. El conductor se acopla ante el volante sin problemas gracias a las diferentes posibilidades de regulación del asiento y el volante, esta última opcional. El resto de los ocupantes del vehículo van sentados en asientos independientes que resultan bastante cómodos y sujetan a la perfección.

En carreteras con más curvas, el 500E vuelve a sorprender por su agilidad. No es frecuente que un coche que pesa 1.700 kilos se mueva con la agilidad y rapidez con la que se mueve el 500E. En estas situaciones se pone a prueba todo. La suspensión tiene un compromiso entre firmeza y confort perfecto, los frenos son inagotables y la dirección funciona a las mil maravillas.

Dentro de un uso de cada día, al 500E se le pueden poner algunas pegas, como

que al bajar su altura en algo más de dos centímetros, hay que tener cuidado a la salida de las rampas de los garajes para no tocar con la panza. Su consumo es eleva-

PARA OLVIDARSE DEL MUNDO

En el habitáculo del 500 E uno se olvida de lo que sucede en el exterior. Los cuatro pasajeros pueden circular a velocidades envidiables por cualquier tipo de asfalto sin acusar traqueteos ni botes incómodos. El volante en esta versión es ligeramente más pequeño por lo que es más cómodo de utilizar.



Para muchos, la familia es lo más importante. Para SAAB también. Por eso, el nuevo SAAB 9000i turbo le ofrece un elevado nivel de seguridad activa y pasiva. El mayor espacio útil de su categoría. Y las prestaciones y el grado de equipamiento que sólo podría esperar de SAAB. Para que disfrute lo mejor, solo o en familia.

Gama SAAB 9.000 desde  
**3.680.000** Ptas.  
Precio final recomendado



LA FAMILIA BIEN,  
GRACIAS.





MECANICA		
MOTOR	Excelente	Es potente y muy suave de funcionamiento. Lo mejor, su capacidad de recuperación.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Está bien adaptada al motor y funciona con una suavidad admirable.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones están bien pensadas y en la posición Sport reacciona con rapidez.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	El volante es de diámetro normal. La rapidez y precisión son adecuadas para un coche rápido.
FRENOS	Excelente	Son magotables y el ABS deja bastante libertad de acción. Sólo actúa si es necesario.
SUSPENSION	Excelente	El compromiso de suspensión está muy conseguido. Es firme pero cómodo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Las múltiples posibilidades de regulación del asiento y volante lo adaptan a cualquiera.
CLIMATIZACION	Normal	No es el mejor punto pues sólo tiene dos velocidades: de ventilador o totalmente automático.
SONORIDAD	Buena	El motor sólo se deja oír cuando pasa de 4.500 vueltas, pero no llega a ser molesto.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Está limitada a 250, pero se alcanza con toda facilidad.
ACELERACION	Excelente	Para el peso de este coche, acelera con mucha rapidez sin tener que apretar a fondo.
RECUPERACION	Excelente	El par y el cambio automático colaboran para obtener unos datos muy buenos.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Regular	A pesar de su gran tamaño, el 500E es sólo un cuatro plazas.
MALETERO	Normal	Es más que suficiente para los cuatro ocupantes con una generosa cantidad de equipaje.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, la calidad del 500E está al mejor nivel.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Debido a su cilindrada y potencia, consume bastante. Es muy sensible al uso.
EQUIPAMIENTO	Normal	Es completo y bien realizado. Se puede completar todavía más con algunas opciones.
PRECIO	Regular	Al ser un coche de fabricación artesanal, resulta muy caro pero merece la pena.

### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono (91) 431 94 00.

**Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

#### OPCIONES:

Tapicería de cuero: 261.300 pts. Calefacción independiente: 195.000 pts. Asientos eléctricos con memoria: 141.400 pts. Ordenador de viaje: 97.800 pts. Airbag para conductor: 196.200 pts. Airbag plazas delanteras: 396.700 pts. Caja de madera en consola: 23.500 pts. Frigorífico maletero: 290.200 pts. Techo solar eléctrico: 161.200 pts. Volante regulable: 49.300 pts. Cortinilla eléctrica posterior: 48.200 pts. Alarma: 78.600 pts. Apoyabrazos delantero: 20.600 pts. Climatización automática: 68.700 pts. Radio Beckett México: 136.600 pts. Telemando radio: 15.900 pts. Compact Disc: 150.000 pts.

do en términos absolutos, pero si evaluamos su potencia y cilindrada, vemos que en realidad no lo es tanto. Además si no nos dejamos llevar por sus posibilidades, se pueden obtener medias en torno a los 11 ó 12 litros cada cien kilómetros, que resultan bastante razonables. Las modificaciones introducidas en el túnel de transmisión para alojar el motor V8 y los voluminosos escapes y catalizadores han



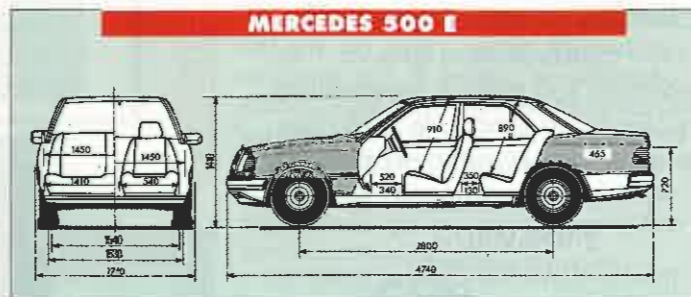
**PODEROSO**  
Y no podía ser menos. Ocho cilindros en V, cinco litros de capacidad y 326 caballos de potencia, un poderoso motor para un Mercedes de élite.

obligado a dejar reducido el habitáculo a cuatro plazas, lo cual para algunos puede resultar un inconveniente.

Su equipamiento de serie es bastante completo pero se puede mejorar todavía más con la interminable lista de opciones que ofrece el fabricante. No obstante es caro y su precio sólo se puede justificar por su condición de coche exclusivo. ○

**Victor Piccione**

Fotos: Alfonso J. Nieto



### FRENTE A SUS RIVALES

EL rival directo del 500E es el BMW M5, que con sus 315 caballos de potencia está al mismo nivel que el Mercedes. El BMW tiene la ventaja de estar disponible con cambio manual, mientras que el Mercedes sólo se comercializa con el automático.

El BMW es algo más llamativo y de talante más deportivo. El Mercedes es más confortable y discreto, pero su precio resulta excesivo.

## PAISAJE INTEGRALE

NUEVO

# LANCIA DEDRA INTEGRALE

Viajar en un Lancia Dedra integrale es la forma ideal de dominar el paisaje. De disfrutar en cada curva de la estabilidad y seguridad que proporcionan su extraordinario sistema de tracción integral permanente y la frenada perfecta de su sistema ABS de seis sensores.

Sentir los 180 CV de potencia de su motor sobre-alimentado, suministrados en perfecta progresión por el nuevo dispositivo Boost Drive. El resultado: una aceleración de 0 a 100 Km/h. en 7,8 segundos.

En definitiva, una conducción brillante pero relajada, y una calidad de vida a bordo única, en el ambiente ideal que proporciona su climatizador automático de serie. Con detalles como la clásica belleza de la madera de Rosa Africana, el toque moderno y refinado de su tapicería Alcántara® o sus exclusivos colores micalizados.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA





# Póker de Ases



SE NOTA. SOIS GANADORES SEGUROS. EN ESTA CIUDAD NO HAY QUIEN OS PARE. ENTRÁIS MANDANDO Y OS MOVÉIS CON ABSOLUTA LIBERTAD. SEGUROS EN CUALQUIER TERRENO. TENÉIS ALGO QUE GUSTA A TODO EL MUNDO.

SUZUKI VITARA. LA TRACCIÓN, EN CUATRO O DOS RUEDAS. DIRECCIÓN ASISTIDA. AIRE ACONDICIONADO. CIERRE CENTRALIZADO. EL ELEVAVINAS, ELÉCTRICO. LA VELOCIDAD, HASTA 140.

# VITARA

 **SUZUKI**

**La ciudad es tuya**



ISUZU TROOPER 2.8 TURBO I.D.

# FUERZA DE CARACTER



El Isuzu Trooper es un todo terreno de concepción moderna, equipado con una mecánica robusta y fiable, que tras unos retoques, con la adopción de un *intercooler* ha mejorado notablemente su rendimiento.

**D**E entre el nutrido grupo de vehículos todo terreno que se comercializan en España, hay que situar en los primeros lugares al Isuzu Trooper. Un coche dotado con una mecánica robusta y moderna que hasta hace poco tiempo era un perfecto desconocido entre los amantes de este tipo de vehículos y que ahora, de la mano de General Motors, que lo comercializa a través de su red de concesionarios, poco a poco va calando entre los adictos a la conducción fuera de carretera.

El Isuzu Trooper es un vehículo que está avalado por una mecánica robusta, fiable y moderna y que recientemente ha sido objeto de una profunda remodelación, viéndose reflejada en una notable mejora de rendimiento. El motor, de cuatro cilindros turbo diesel de inyección directa de 2,8 litros, se ha visto beneficiado por la adopción de un *intercooler* o intercambiador de calor, este elemento enfría los gases de la admisión provenientes del turbo, y permite que la potencia suba de 100 a 106 caballos, un aumento no demasiado espectacular, pero con el que se consigue un rendimiento del motor magnífico en cualquier régimen y una suavidad de funcionamiento extraordinaria.

Algo que destaca en este motor es su gran facilidad para subir de revoluciones, ofreciendo un buen rendimiento prácticamente desde el ralentí, llegando hasta el corte de inyección en un suspiro, cosa que se produce en torno a las 4.000 revoluciones por minuto.

En este sentido, la mecánica del Trooper se sitúa entre los primeros en su segmento, con un motor que además es capaz de ofrecer unas prestaciones muy buenas, lo que le permite una utilización en carretera muy aceptable con una velocidad máxima que ronda los 160 kilómetros por hora. Quizá los únicos defectos del motor sean su rumorosidad, mucho más acusada en este tipo de mecánica con inyección directa, aunque en este caso tan sólo se hace notar al ralentí, puesto que una vez que el motor coge revoluciones incluso es menos ruidoso que otros de su segmento, y sus consumos, que si bien se mantienen dentro de unos márgenes ajustados, se disparan un poco a la hora de dar rienda suelta al acelerador.

Al margen de las modificaciones a que ha sido sometido el motor, el resto de apartados mecánicos no han variado con respecto a la anterior versión, incluso siguen manteniendo las relaciones de la caja de cambios, pensados para una conduc-

#### VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Magnífico acabado
- Prestaciones sensacionales

**ISUZU TROOPER 2.8 T. D.I.**  
**PRECIO: 3.413.306 PTAS.**

- Dirección sensible
- Acceso a las plazas traseras
- Asientos un poco blandos

#### DEFECTOS

**PRUEBA**

**Motor 16**





**INYECCION DE POTENCIA**  
Gracias a la adopción de un intercambiador de calor, el motor ofrece no sólo un aumento de potencia, sino que además mejora el rendimiento.



**RESPIRADERO A MEDIDA**  
En el capó hay una toma que sirve para refrigerar el intercooler. Los desbloqueadores de las ruedas son automáticos.

ción relajada. Son un poco largos, lo que aconseja pasar a cortas en zonas con cierta dificultad para poder tener capacidad de reacción ante algún imprevisto, que es muy fácil que surja en conducción todo terreno. El mayor inconveniente en este sentido hay que buscarlo en el selector, que si bien es muy suave, se muestra impreciso a la hora de utilizarlo con rapidez.

48 / Motor 16

En condiciones normales de uso la tracción es a las ruedas traseras, si nos vemos en la necesidad de engranar la tracción total, es muy fácil, tan sólo basta mover la palanca de la caja de transferencias, sin tener que bajarnos del coche, ya que los desbloqueadores de las ruedas delanteras son automáticos. Las únicas precauciones que hay que seguir son, parar para mover

la palanca y dejar caer el coche ligeramente hacia atrás para que resulte más fácil desengranar la tracción a las cuatro ruedas.

Debido a sus características el Isuzu Trooper no es un gran trialero, a pesar de tener unas medidas muy acertadas, con unos voladizos recortados, un recorrido corto de sus suspensiones grava su capa-

# NUEVOS ALFA 75 I.E.

## LE MANS

### SERIE ESPECIAL.



**DESDE 1.940.000 ptas.\***

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

Y con un equipamiento de serie totalmente exclusivo:

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

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

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

\* Precio recomendado para Península y Baleares, IVA incluido.



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR**

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

\*\* Sólo en el Alfa 75 Le Mans 1.8. I.E.



FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.771 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 102 mm. Compresión: 17,5 a 1. Potencia máxima: 106 CV(78 Kw) a 3.850 rpm. Par máximo: 24,7 mkg (242 Nm) a 2.300 rpm. Alimentación: Bomba inyectora y turbo. Combustible: Gasóleo.

**TRANSMISION:** Tracción engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad a 1.000 rpm. en 1ª: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000

rpm: 21,5. En 4ª a 1.000 rpm: 30,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,3 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De recirculación de bolas, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con trapecios, barra de torsión, amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales. Trasera: Eje rígido, ballestas semielípticas y amortiguadores hidráulicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 215 SR 15. Llantas de chapa de 6 x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.695 kg. Capacidad del depósito de combustible: 83 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio.....	10,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	8,7
En conducción TT.....	18,5
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	12,8
A 140 km/h de cruceo.....	14,6
A 180 km/h de cruceo.....	
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	10,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	750

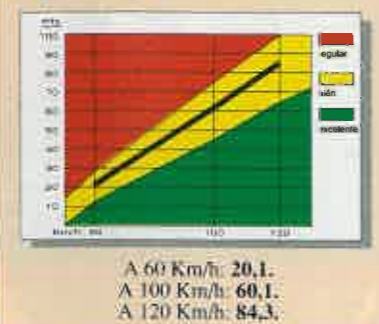
PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h.....	156,2
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....		21,4
1.000 m salida parada.....		39,5
De 0 a 100 km/h.....		19,7
Recorrido (metros).....		347,6
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		21,4
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		24,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		40,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		44,7
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		15,8
recorrido (metros).....		442,2
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		18,7
recorrido (metros).....		521,8

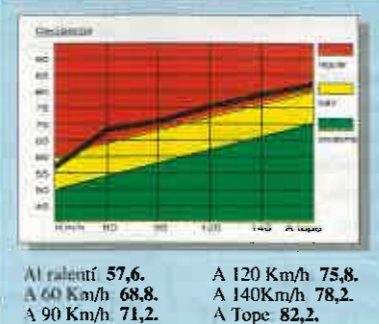
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



INTERIOR DE LUJO

El acabado del interior no tiene nada que envidiar al de un turismo de categoría. Lo más criticable es el acceso a las plazas traseras, muy justo, y el poco sitio que ofrecen, con espacio para dos adultos.

sólo se distingue por unos grandes adhesivos laterales y los anagramas intercooler que identifican a las versiones que llevan el nuevo elemento que incorpora el motor. Por otro lado en la tapa del capó hay una toma de aire ideada para que respire el in-

tercambiador de calor. El interior está magníficamente realizado y no tiene que envidiar en nada a un turismo de cierto nivel; lo más criticable en este sentido es que el espacio destinado a los pasajeros es un poco justo en las plazas traseras, con

idad de acción en terrenos difíciles, además cuenta con el hándicap de contar con un poco efectivo diferencial autoblocante en el eje posterior. Algo que también dificulta su buen funcionamiento en terrenos escabrosos es su poca altura con respecto al suelo, lo que obliga a tener cuidado con las piedras, ya que es muy fácil tocar con el cubrecárter o quedarnos colgados. El terreno donde mejor se desenvuelve este vehículo es en las pistas, en las que se puede circular en cualquier condición a buena velocidad y con unos límites altos de seguridad; aquí juegan un papel muy importante las suspensiones, aunque sus cortos recorridos le penalizan a la hora de trialear, por contra disponen de unos tarados muy acertados, que además ofrecen un elevado confort de marcha, sobre todo en carretera. En este apartado mecánico han optado por un sistema independiente en las ruedas delanteras con barra de torsión, mientras que en las traseras se inclinaron por un sistema más clásico en este tipo de vehículos, mediante eje rígido y ballestas. Todo ello permite viajar por carretera con un confort similar al de un turismo, aunque el precio que hay que pagar son unos balances excesivos de la carrocería en curvas.

En otro aspecto que destaca el Isuzu Trooper es en su sensacional calidad de acabado. El aspecto exterior no ha variado mucho con relación a su predecesor, tan

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



**MXT**

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

15%



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

9%



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.



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Ofrece un magnífico rendimiento, con una facilidad pasmosa para subir de revoluciones.
CAJA DE CAMBIOS	Normal	Los desarrollos son largos y el manejo de la palanca, aunque suave, es un poco impreciso.
TRANSMISION	Buena	Todo el sistema de transmisión está muy bien conseguido con un manejo suave.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Cuenta con una excesiva asistencia, lo que la hace imprecisa a alta velocidad.
FRENOS	Buenos	Son suficientes potentes para detener al Trooper sin problema, también tienen un buen tacto.
SUSPENSION	Buena	Una suspensión muy confortable, sus cortos recorridos gravan su capacidad trialera.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Está muy bien conseguido, con todo al alcance de la mano.
CLIMATIZACION	Buena	Es suficiente para el habitáculo del Trooper, además cuenta con aire acondicionado de serie.
SONORIDAD	Buena	Esta muy insonorizado, el motor es prácticamente imperceptible desde el interior.

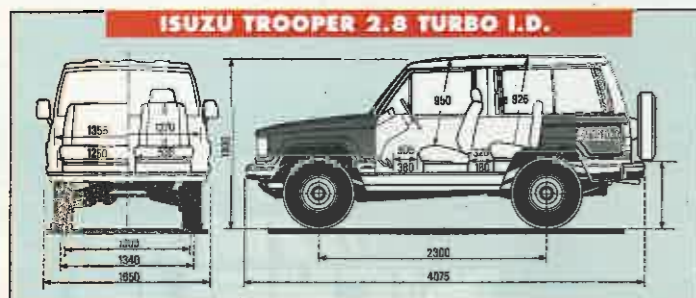
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Con una velocidad en torno a 160 km/h, permite una magnífica utilización en carretera.
ACELERACION	Excelente	La buena potencia del motor hace posible una aceleración excelente.
RECUPERACION	Excelente	La buena disposición del motor para subir de vueltas propicia unas buenas recuperaciones.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Las plazas traseras son un poco justas, con espacio para dos adultos.
MALETERO	Buena	Tiene una capacidad de carga buena, de las mejores de su segmento.
CALIDAD	Excelente	Es uno de los puntos fuertes del Isuzu Trooper, una calidad de acabado sensacional.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	El consumo se mantiene ajustado, pero se dispara si abusamos del acelerador.
EQUIPAMIENTO	Buena	Sin muchas concesiones al lujo aunque el equipamiento es completo.
PRECIO	Buena	Está en consonancia con los de sus rivales, pero con una calidad de acabado mejor que algunos.

### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. **Teléfono:** (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 651 puntos de asistencia en toda España.



sitio para dos adultos o tres niños. También en la unidad probada, con carrocería de tres puertas, el acceso a las plazas traseras es difícil, con muy poco espacio para acceder a ellas. Por contra, en algo que sale bien parado este modelo es en la capacidad del maletero, de las mejores entre los vehículos de su tipo. El puesto de conducción por su parte está bien resuelto, con todos los elementos al alcance de la mano; para facilitar la postura de conducción el asiento es regulable en altura. Por otro lado, la instrumentación es muy completa, aunque carece de inclinómetro y altímetro, elementos muy útiles en una utilización campo a través intensiva.

Al margen de esto, el equipamiento, sin tener ninguna concesión al lujo, es completo y nos puede parecer un poco raro, ya que incorpora dirección asistida, aire



**POCO TRIALERO**  
Un recorrido de suspensiones corto penaliza su capacidad de acción trialera.

acondicionado y cierre centralizado y por contra carece de elevalunas eléctricos. Con respecto a la dirección hay que decir que es muy suave y con una excesiva asistencia, que si bien se agradece en maniobras con el coche parado, circulando a buena velocidad o en campo, muestra una cierta imprecisión. Otro de los puntos fuertes del Isuzu Trooper es su buen precio: 3.413.306 pesetas, que le sitúan en una posición que le permite luchar dignamente frente a sus posibles rivales.

Manuel Madrid  
Fotos: José Robledo

### FRENTE A SUS RIVALES

El Isuzu Trooper es uno de los mejores vehículos todo terreno que se comercializan en España; una magnífica calidad de acabado y una mecánica sensacional lo avalan. Por su precio está en disponibilidad de luchar dignamente en su segmento. Rivales tiene muchos, posiblemente el más directo sea el Mitsubishi Montero, que se presenta muy renovado y con unos precios de choque, desde 3.019.000 pesetas, con un equipamiento muy completo.

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

**PORSCHE**  
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



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

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



## No podíamos cambiar el mal tiempo. Por eso inventamos el Sistema DSA-Multilink.

Si las carreteras estuviesen siempre en óptimas condiciones, no sería necesario algo tan sofisticado como el sistema de suspensión DSA-Multilink (Seguridad Dinámica) del Opel Omega y Senator. Pero es inevitable, a veces, circular con el firme encharcado, con barro, grasa, hielo o nieve. Por eso, en Opel, hemos desarrollado nuestro exclusivo sistema autoestabilizador DSA, que, en esas situaciones límite de frenado, mantiene

su coche bajo control con mayor rapidez y seguridad de lo que exigiría el conductor más experto. Por la misma razón, muchos de nuestros modelos incorporan, de serie, el sistema antibloqueo de frenos ABS. Los cinturones de seguridad de todos nuestros coches se ajustan según la altura del conductor; sólo así pueden proporcionar la máxima seguridad. Y los asientos están diseñados para evitar que, en caso de colisión, los

ocupantes puedan deslizarse por debajo de los cinturones de seguridad. La seguridad también es una constante a la hora de diseñar aerodinámicamente nuestros coches, no sólo para reducir la resistencia del viento, sino también, para minimizar los riesgos de lesionar gravemente a peatones o ciclistas en caso de accidente.

Desde luego, no podemos evitar que se vea Vd. envuelto en situaciones comprometidas con su vehículo. Pero en Opel aceptamos plenamente el desafío de velar por su seguridad y la de los demás usuarios, desarrollando y utilizando la tecnología más inteligente.



*¡Opel mejor que nunca!*



**OPEL** 



Los próximos cinco años van a ser clave para la industria del automóvil en Europa y Estados Unidos. El empuje japonés seguirá acentuándose y sus competidores se verán abocados a abordar reformas urgentes de sus estructuras. Dos importantes institutos de investigación así lo han predicho.

Las empresas occidentales del sector de automoción están abocadas a una reforma urgente, destinada a aligerar y afinar sus métodos de trabajo. «Si no lo hacen, les será imposible competir con las compañías japonesas, que seguirán aumentando su cuota de mercado». Esta es la principal conclusión de un estudio realizado por el Massachusetts Institute of Technology (el afamado MIT) de Boston sobre la situación del sector.

Coincidiendo en el tiempo, un informe de Moody's, la agencia norteamericana de calificación financiera, asegura que todavía no ha acabado lo peor para los mayores fabricantes de automóviles de Europa y Estados Unidos, ya que a lo largo de esta década, «una serie de factores va a alterar dramáticamente su estructura y composición». Este cambio va a afectar



## EL FUTURO DEL COCHE OCCIDENTAL

# RENOVARSE O MORIR

fundamentalmente a su «calificación crediticia» (solventía) que se deteriorará fuertemente en los próximos tres años.

Por áreas geográficas, el informe señala que los fabricantes japoneses mantendrán cierta fortaleza e incluso estabilidad a lo largo de los noventa, lo que provocará una moderada presión sobre la capacidad financiera de las principales firmas europeas. En cambio, las compañías norteamericanas van a sufrir un «verdadero calvario». Las tres grandes (General Motors, Ford y Chrysler) ya han comenzado a perder puntos en la calificación financiera.

Los datos, que recogemos en estas mismas páginas, son elocuentes. En el pasado año se registró un estancamiento en la producción mundial de turismos a escala planetaria. Ahora bien, si se repasan las distintas zonas, destaca especialmente la preocupante caída productiva del mercado norteamericano, mientras que Japón casi logra los dos dígitos, pero de resultado positivo.

Al mismo tiempo Europa mantenía el tipo, los países del Este europeo bastante tenían con las tensiones políticas y económicas, Canadá seguía los pasos de su ve-

cino del sur y Corea, como no podía ser menos, los de su vecino asiático.

El caso europeo (ver gráfico) también es significativo. Sólo Alemania y España vieron crecer su producción. La primera de ellas, por la idiosincrasia de su mercado doméstico y el del recién adquirido (la antigua República Democrática Alemana) y la segunda por su alto componente exportador. El resto (y atención que hablamos de industrias como la italiana, la francesa o la británica) contabilizaron resultados negativos.

El balance, en forma de unidades colocadas en el mercado, es elocuente, tal y como recogemos en estas mismas páginas. Sólo Alemania se salva de la quema si nos referimos a potencias dentro del mercado del automóvil, ya que los crecimientos de mercados como el griego, el luxemburgués o el noruego no dejan de ser anecdóticos. En el lado negativo, reseñar las caídas de los mercados británico, español y sueco.

Siguiendo con el trabajo de Moody's, en él, se señala que el entorno del negocio

automovilístico va a empeorar debido a que todas las compañías se encuentran con mayor número de competidores dispuestos a cruzar todas las fronteras. El ciclo comercial de los coches se acorta y

aumentan las regulaciones, sobre todo, en materia medioambiental y de seguridad de los propios vehículos.

También se citan la caída de la demanda en determinados mercados, la presión de los acuerdos interempresariales y todas las salidas que está buscando la industria para ser competitiva. «La última etapa de este proceso -dice Moody's- será que existirán menos competidores, pero éstos serán más grandes».

Lo único positivo de este estado de cosas es que los que sobrevivan serán más eficaces, tendrán capacidad de capitalizar las oportunidades de los nuevos mercados y se adaptarán mejor a los cambios de la demanda. La habilidad para diseñar, producir y comercializar vehículos de bajo coste y, paralelamente, de ofrecer un buen equilibrio, entre la capacidad industrial y la demanda, hará que aumente su rentabilidad.

Pero por encima de todo este entramado, planea lo que se ha convenido en denominar «peligro amarillo». «Los asiáticos -dice la agencia norteamericana Moody's- han sido los más veloces y los que con mayor fortuna han aplicado los avances tecnológicos en la satisfacción de sus clientes. La penetración de las marcas japonesas en Estados Unidos ha sido tan prodigiosa que, actualmente, poseen el veintiocho por ciento de las ventas, cuota que se incrementará en los próximos años. Incluso en los inexplorados mercados de Europa del Este y de parte del continente asiático, los fabricantes japoneses están en condiciones de obtener el mismo éxito que en Estados Unidos».

Mucho se ha hablado sobre la imparable marcha de los coches nipones. Pero en Occidente aún se siguen analizando las razones de ese éxito, que no parece tan fá-

cil. Según el informe del MIT citado más arriba «la idea más llamativa es que no importa quién sea el dueño de la fábrica, quién la dirige, la nacionalidad y experiencia de los trabajadores o la cultura dominante. Es un problema de método, de adaptar la producción. Los japoneses no son superhombres, simplemente han trabajado más duro para refinar el proceso y nunca se han conformado con lo que habían conseguido».

En este sentido, se cita como ejemplo que hace dos años en la factoría de la marca británica Rover, en Cowley, el Rover Sterling y el Honda Legend eran fabricados paralelamente en la misma línea de ensamblaje. Sin embargo el «índice de calidad Lemon» situaba el coche de la japonesa Honda por encima de la alemana Mercedes-Benz en calidad, mientras que el Sterling ocupaba el último puesto de la lista. En apariencia eran iguales y los fabricaba la misma gente. La diferencia era que el Honda estaba diseñado para la fabricación, mientras que el Rover estaba diseñado para la función.

El estudio del MIT es tajante: los ingenieros japoneses de diseño trabajan en colaboración con los de producción, de modo que los puntos flacos de la línea de montaje no desembocan en errores. Los de Rover -se comenta- confiaban en la intuición para evitarlos. La respuesta al liderazgo japonés está en la calidad. El nivel alcanzado por los nipones implica la eliminación de la rectificación de errores, ya que éstos no se dan. Algunas compañías europeas invierten hasta el 20 por ciento del precio de venta en inspección y rectificación.

Sirva de ejemplo la siguiente anécdota narrada por el analista de un banco de Londres, llama-

### SOLO CRECE ASIA (Producción mundial de turismos en 1990)





CE-JAPON

### TAMBORES DE GUERRA

NO han sentado nada bien en Tokio las propuestas que se están elaborando en Bruselas hacia los coches japoneses. Aunque no se conocen los detalles de las mismas, la Comisión Europea parece haber llegado a un preacuerdo que pretende acometer la negociación sobre la apertura del mercado comunitario a las importaciones japonesas.

Según los datos que se manejan en la CE, ésta abriría totalmente las puertas a la importación al final de un periodo transitorio de seis años, durante el cual los constructores japoneses limitarían sus ventas en la CE. Sin embargo, la fórmula no es más que una posición negociadora con Japón, de cara a una apertura comercial mutua, ya que la Comisión Europea carece todavía de mandato negociador por parte de los Doce.

La intención de los responsables comunitarios, es lograr que los automóviles japoneses no acaparen una cuota de mercado superior al 15 por ciento en 1998 o al 16 por ciento, si el periodo transitorio se alargara un año más. Estos plazos y porcentajes coinciden con los planteados por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, que quieren incluir en esa cuota los vehículos fabricados en las plantas japonesas instaladas en Europa.

La respuesta fulminante de Tokio a estos comentarios ha sido muy dura, llegando incluso a manifestarse en algunos círculos gubernamentales que no habría acuerdo con la Comunidad «si los planteamientos no cambian radicalmente». Las espadas están, como se ve, en alto.

tó: «¿Han pensado en la posibilidad de fabricar bien los coches en lugar de tener que corregir los defectos una vez finalizado el proceso?». No hubo respuesta.   
 Raúl R. Sáez



### CAEN LOS GRANDES

(Ventas de turismos en Europa en 1990)

	unidades	% 90/89
ALEMANIA	3.064.536	+8,2
BELGICA	473.506	+7,7
DINAMARCA	80.732	+3,0
ESPAÑA	982.305	-12,6
FRANCIA	2.309.130	+1,5
GRECIA	109.055	+27,3
IRLANDA	82.064	+4,6
ITALIA	2.348.172	-0,6
LUXEMBURGO	38.397	+12,4
PAISES BAJOS	500.319	+0,9
PORTUGAL	209.191	+8,8
REINO UNIDO	2.008.934	-12,7
TOTAL CE	12.166.529	-0,8
AUSTRIA	289.982	+5,0
FINLANDIA	139.871	-20,9
NORUEGA	61.901	+12,6
SUECIA	229.315	-25,3
SUIZA	325.794	+0,9
TOTAL	13.213.392	-1,4

do Rob Golding, en un estudio basado en el citado informe del MIT: un grupo de especialistas visitaba una factoría de automóviles en Alemania. El director señaló orgulloso al equipo de ingenieros en bata

blanca que velaba por la perfección de cada vehículo al final de la línea de montaje. «No importa el coste. Ningún coche defectuoso llegará a nuestros clientes», afirmaba ufano. Uno de los visitantes pregun-



### UNANIMIDAD EN EL SECTOR

## «SOLCHAGA, UN IRRESPONSABLE»

FABRICANTES, importadores y todo el sector en su conjunto, ha reaccionado con preocupación ante el anuncio realizado por el Ministro de Economía, Carlos Solchaga, de una nueva fórmula impositiva para el automóvil.

La intención del Gobierno de cara a la armonización fiscal de la CE, es eliminar el tipo alto de IVA, y al tipo normal, que puede quedar situado entre un 14-16 por ciento, añadir, en el caso del automóvil, una tasa de matriculación del 8 al 10 por ciento. Según palabras del propio Solchaga, esta fórmula supondría una rebaja del precio de los coches de un 5 por ciento.

Una de las denuncias generalizadas es que el Ministro no especificó cuando entrarían en vigor estas modificaciones. Para fuentes del sector, «es evidente que la bajada del IVA debe producirse inmediatamente después de ser anunciada, ya que, lo contrario, puede retrasar las ventas de coches». En este sentido el Presidente de la Confederación Española de Automoción, Juan Llorens, ha recordado que cuando en Francia se ha bajado el IVA, «se ha hecho cuando ya se había firmado. Este tipo de medidas evita que los consumidores que hayan tomado una decisión sobre cuándo comprarse un coche puedan variarla».

Anfac, patronal a la que «las cuentas

del Ministro no nos salen», se está preparando a marchas forzadas para una reunión de todas las marcas para analizar la situación, sin olvidar denunciar que las declaraciones del Ministro pueden provocar una nueva paralización de unas ventas que ya han caído un 25 por ciento.

Más beligerantes se han mostrado los importadores a través de Aniacam, desde donde se asegura que el anuncio del Ministro, al que califican de «irresponsable», provocará «graves perjuicios al sector. El Gobierno debe explicar a la opinión pública cuál es la verdadera situación fiscal, para evitar falsas expectativas que a nadie pueden beneficiar. La armonización fiscal europea es necesaria. Sin embargo, el Gobierno español compensaría sus actuales niveles recaudatorios por ventas de automóviles con un nuevo impuesto contra un sector que ha mantenido sus precios en los últimos años muy por debajo de los índices de inflación».

Faonauto ha asegurado que si la reducción del IVA se retrasa, «9.000 concesionarios se verán afectados». Este subsector amenaza con agilizar la tramitación del expediente de crisis que ha presentado, y que contempla la regulación de empleo de entre el 20 y el 30 por ciento de una plantilla de 150.000 trabajadores.

R. R. S.

### ACUERDO EXPO '92 - KAS

El pasado Jueves 18 de Abril fue suscrito en Sevilla, el acuerdo entre KAS y EXPO 92 para el suministro en exclusiva durante la Exposición Internacional, de sus productos Bitter Kas, Zumo Kastruit 100 % y Mosto Greip. La operación representa el apoyo del Grupo Kas al éxito del citado acontecimiento cultural y se enmarca en la estrategia de Kas de potenciar el desarrollo de sus marcas en el Mercado Andaluz y Español. Coincidiendo con este acontecimiento, Kas comenzará por primera vez en su historia, a elaborar y envasar el Bitter Kas en su nueva Planta de Sevilla, cuya inauguración se prevé para el presente mes de Abril, y que será la de mayor capacidad y más moderna del Grupo en España, en la que ha inventado



4.800 millones de pesetas. Bitter Kas es el líder absoluto del Mercado Español, con una cuota del 85 % y cumple durante 1991, su 25 Aniversario. Kastruit es la marca líder en Zumos 100 %, con la mayor tasa de crecimiento durante 1990 y una cuota de mercado en torno al 15 % del total nacional. Greip es el Mosto con marca, líder tradicional en el Mercado Español, con una cuota superior al 20 %, en sus variedades de Blanco y Tinto. La estrategia de Kas confirma su confianza en el presente y futuro del Mercado Español de Bebidas Sin Alcohol, en donde, desde 1990, junto con sus marcas tradicionales KAS, KASFRUIT Y GREIP es el concesionario exclusivo de las prestigiosas marcas internacionales PEPSI y SEVEN - UP, disponiendo de la gama más completa del Mercado. Fuentes de Kas expresan su gran satisfacción por el acuerdo alcanzado y por la gran ilusión e interés demostrados por la Dirección de Expo '92 para el buen fin del mismo.

## NUEVO NEUMATICO PARA ALTAS PRESTACIONES

# FIREHAWK 690

Lo mismo en seco que en mojado... su automóvil le parecerá distinto.



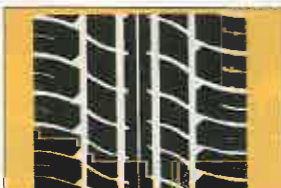
Tecnología de Alta Seguridad para Grandes Prestaciones.



— Nueva construcción y materiales para mayor rendimiento y duración.  
— Tratamiento especial anti-ruido.



— Capa sin empalme que asegura un rodaje sin vibraciones.



— Nueva diseño de 5 barras.  
— Superior agarre, tanto en mojado como en seco y en curvas.

El nuevo neumático FIREHAWK 690 de FIRESTONE, entra en la supertecnología del futuro. Vd. sentirá de inmediato un cambio radical al conducir su automóvil, disfrutando de una máxima manejabilidad y óptima respuesta al volante. Pruebe el nuevo y sensacional neumático FIREHAWK 690 de FIRESTONE.

Diseño Computerizado CAD.

# Firestone

NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.





# Un deportivo con otro aire.



Sierra XR 4x4

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

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

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

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

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

MOTOR	POTENCIA	CONSUMO 90 Km./h.
2.0i	125 CV.	6.0 l.

Precio recomendado en Península y Baleares desde 2.392.000 Ptas. IVA y transporte incluidos.

**Sierra XR4i**  
Aire Acondicionado.





HUC QUI VENIS FAUSTE ET  
LAETE VENERIS HOSPES

FUERA DE SERIE

FERRARI 348 TB  
ZAGATO EVOLUZIONE

## PERSONALISIMO

El conocido carrocerero italiano Zagato está volviendo al renacido negocio de los «fuera de serie». La tradición de esta compañía se remonta a los años veinte donde se ganó la reputación por la construcción de los coches más ligeros y aerodinámicos como el Ferrari Mille Miglia, el Alfa Romeo Giulia SZ y TZ o el Fiat Abarth 1000.

**A**UNQUE existe variedad a la hora de conseguir un coche diferente, cada día se vuelve más difícil ofrecer un coche exclusivo. Hasta Ferrari y Porsche se están convirtiendo en vehículos demasiado populares.

TB, estrictamente por razones de homologación. Los datos técnicos son los mismos que los del Ferrari original y sus rendimientos permanecerán básicamente iguales.

Las dimensiones globales y las propor-



### AGRESIVO ASPECTO

Las modificaciones introducidas por Zagato en la estética del Ferrari 348 TB, le dan un aspecto más deportivo, el nuevo frontal y la parte trasera, así como las múltiples tomas de aire le dan una mayor agresividad.

Como consecuencia, cada vez más y más compradores buscan algo realmente especial que pueda satisfacer su vista y su ego.

Uno de ellos, un desconocido caballero de la provincia de Como, una hermosa ciudad situada al norte de Milán, ha llevado su Ferrari 348 TB a Zagato proponiéndole que modificara la carrocería al estilo de como eran en los años cincuenta y sesenta.

Zagato, que en el pasado había producido algunos de los más extraños y polémicos diseños para Aston Martin y Autech, aceptó el trabajo y, cuatro meses después, aquí está el resultado.

Es claramente un Ferrari, porque la mecánica y la estructura de la carrocería son exactamente las mismas que las del 348

como consecuencia, cada vez más y más compradores buscan algo realmente especial que pueda satisfacer su vista y su ego.

El estilo del 348 TB ha sido radicalmente variado desde el parachoques frontal hasta su parte trasera. Su nueva línea es más suave y redondeada. Las superficies están más esculpidas y hay varias tomas de entrada y salida de aire en la parte frontal, en los laterales y en la trasera, dando al coche un aspecto mucho más deportivo.

El carácter del coche ha cambiado de modo significativo. De un elegante y algo discreto deportivo, el Ferrari 348 TB ha sido transformado en una musculosa bestia, con un destacado aspecto deportivo.





dándole, el brillante color amarillo, una imagen más viva.

La verdadera buena noticia es que, esta vez, Zagato está entregando un coche que no es demasiado diferente pero, también es admisible y atractivo. La otra buena noticia es que Zagato planea construir otros veintiuno más.

El trabajo requiere cambiar el parachoques frontal y el trasero. También el capó delantero es completamente nuevo. Este tiene diferente estructura y contiene dos grandes tomas de aire tipo NACA, probablemente hechas por cuestión de estética.

Pero el techo del coche y los faldones han sido reformados por la tradicional chapa metálica, hecha a mano. Las puertas han sido profundamente modificadas.

## LANCIA FULVIA ZAGATO DAYTONA

# EL VENCEDOR DE LAS 24 HORAS

**El 1969 el Lancia Fulvia Zagato debutó en las 24 Horas de Daytona. Se trataba de una versión especialmente preparada para dicha carrera. Logró vencer en la categoría de los prototipos y terminó decimoprimer en la clasificación final. Fue un éxito memorable.**

**H**ACE más de veinte años, mientras Mark Donohue rodaba incontestado hacia la victoria en las 24 Horas de Daytona, un pequeño y compacto coche europeo, de color naranja, sorprendía a todos con su competitividad. Su máxima aspiración era la de ganar en la categoría de los prototipos; y así fue. Se trataba del Lancia Fulvia Zagato en la versión Daytona, que Elio Zagato había preparado por encargo de Lancia Corse con el propósito de borrar el mal papel hecho el año anterior por otro Fulvia. Aunque el coche estaba totalmente modificado por Zagato.

Después de dos décadas, aquel memorable cochecito volvió a recobrar su identidad original en los talleres de Mario Galbiati, un prestigioso artesano que realiza los prototipos de Zagato.

En cierta ocasión, Lini, director deportivo de Ferrari en aquel entonces, se le presentó la ocasión de conducir un Fulvia de serie para ir a presenciar el Tour de France. Quedó tan entusiasmado por el comportamiento del coche que llamó a Sandro Fiorio -director deportivo de Lancia Corse- para preguntarle si tenía disponible un Fulvia a buen precio. La contestación fue la siguiente: «Mira Franco, tengo un Fulvia Zagato que utilizamos co-

Tienen ahora una gran toma de aire, además de otra más pequeña, en cada lado.

Una de las partes más exóticas del coche es el portón trasero. En el mismo, la típica rejilla ha sido reemplazada por un afinado cristal contorneado por un panel en el que se han montado numerosas salidas de aire para mantener una perfecta refrigeración del motor.

La vista trasera tiene un aspecto totalmente diferente con dos conjuntos de tres grupos ópticos y un spoiler variable. Este es manejado eléctricamente desde el puesto de conducción.

Zagato también ha modificado de modo significativo el diseño interior. Ha cambiado el volante por otro diseñado por ellos mismos y construido por Momo. Los asientos también son nuevos, tienen una mejor sujeción lateral y tapicería de cuero.

Los espejos retrovisores exteriores han sido rediseñados y su función ha sido sustituida por una videocámara que envía las imágenes de lo que hay detrás del coche a una pequeña pantalla, instalada en la consola central. ○

Texto y fotos: Giancarlo Perini.



mo coche de representación en los salones y en las ferias. Es una versión aligerada, pero a ti te puede valer si lo adaptas al uso callejero».

El coche en cuestión lo compró Lini por el módico precio de ciento treinta mil pesetas al cambio, y para «domesticarlo» lo llevó a Zagato. De inmediato el «dotto-re» Elio llamó a Lini a Maranello, para informarle de algo insólito: ¿Franco, sabes qué coche has comprado?

«Sí, una versión aligerada de tu Fulvia». Contestó Lini.

«Estás equivocado, eres el propietario del modelo que se preparó para correr las 24 Horas de Daytona. Tiene suspensión especial y la carrocería es de chapa de aluminio de seis décimas de grosor. Es

**JOYA ENTRANABLE**  
Franco Lini cuida a esta reliquia como se merece. Visto desde atrás resalta la línea estética sumamente singular, su color se denominaba rojo langosta.







**COMO UNA PLUMA**  
El peso se aguilató al máximo en todos los detalles. A pesar de la transformación de Zagato, se conservó la línea estética sumamente peculiar. La forma romboidal de los laterales favorecía el coeficiente aerodinámico, especialmente con viento lateral. El salpicadero es totalmente «racing».

una joya que no entiendo como la vendieron».

Según petición de Lini, en Zagato transformaron el Fulvia en un coche de calle, con la particularidad de que le devolvieron todas las piezas «racing», que guardó cuidadosamente en el sótano de su casa. Así, aquel glorioso Fulvia vencedor en Daytona se convirtió en el coche de diario de Lini.

Casualmente, a raíz de un cambio de quinta a segunda para evitar un accidente en autopista, se rompieron dos válvulas del motor, y se llevó el coche a Lancia Corse para reparar el propulsor. Al cabo de tres meses, le devolvieron el coche acompañado de una afortunada excusa: «No hemos podido arreglar el motor por exceso de trabajo, y le hemos montado un motor totalmente revisado que teníamos aquí. Es una versión de mil seiscientos centímetros cúbicos equipada con carburadores Weber, desarrolla unos ciento sesenta caballos de potencia y posee un par motor fuera de lo común. Es mejor para conducción deportiva».

En ese momento, Lini se picaba con los Porsche y algún que otro Ferrari, a más de 230 kilómetros por hora y la aceleración de su Fulvia era una satisfacción cotidiana. En esas condiciones, lo utilizó unos cuatro años, hasta que se lo llevó a Maglioli para una puesta a punto. Y por segunda vez ocurrió la sorpresa: «Lini, ¿sabes que este motor fue el que yo utilicé en Daytona? Le pusieron los carburadores Weber porque era un motor especial».

A partir de ese momento, Franco Lini decidió regresar el Fulvia Zagato a su versión original, razón por la cual entregó todos los componentes a Galbiati, para que le devolviera la identidad primitiva.

Actualmente, aquel coche color naranja de Daytona, que Raffaele Pinto y Claudio Maglioli llevaron por las sendas de la victoria a lo largo de veinticuatro horas, sin más atención que la gasolina y algo de aceite, se ha convertido en una apreciada pieza de colección.

«Hervé Poulain me ha ofrecido ciento cincuenta mil dólares -dice Lini- y un coleccionista japonés me da cien mil más. Pero no es cuestión de dinero. No quiero que este coche lo utilicen en las carreras de veteranos».

Franco Lini adora los coches de carreras por encima de todo, y jamás sería capaz de vender historia por dinero. Por el momento, el Lancia Fulvia Zagato Daytona se puede contemplar en el museo Alfa Romeo, como un tributo a quien aprecia las cosas entrañables. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta

# "EXIJA COMO YO RECAMBIOS ORIGINALES VALEO"



EMBRAGUES



ALTERNADORES  
Y MOTORES DE ARRANQUE



PASTILLAS DE FRENO  
Y MORDAZAS



FLOTOS



FAROS



Carlos Sainz  
Piloto VALEO



BÚJIAS



ESCOBILLAS  
LIMPIAPARRISAS



RADIADORES  
Y CLIMATIZACION



PROTECCION  
Y CONMUTACION



ELECTRONICA  
Y ENCENDIDO

"Siempre exijo lo mejor. Por eso los **Recambios Originales VALEO** merecen toda mi confianza. Porque sólo la más avanzada tecnología puede garantizar el mejor resultado en el Mundial. Así es **VALEO**, el **Fabricante del Recambio Original**, de mi total confianza".

*Carlos Sainz*

Carlos Sainz  
CAMPEON DEL MUNDO DE RALLIES

# Valeo

CIBIE, CLAUSOR, DUCELLIER, FRAYMON,  
KINBY, MARCHAL, NEIMAN, PARIS-RHONE,  
PUMA-CHAUSSEON...

... Son marcas VALEO.

# Valeo

Fabricante del Recambio Original.



Esta hormiguita amarilla con motor de Husqvarna 250 es una fuente inagotable de satisfacciones. Correr, derrapar, saltar, trepar, todo es posible para el divertidísimo enano de cuatro ruedas.



## GO PRO 250 WMX

# SENSACIONES TREPIDANTES

**T**ODAVIA por descubrir en nuestro país, el kart-cross supone una de las formas más sencillas, baratas y emocionantes de aprender a pilotar o hacerlo por puro amor al arte. El Go Pro está realizado por la firma boloñesa del mismo nombre y, en el modelo que nos ocupa, se ha recurrido a un motor de moto-cross de origen Husqvarna (marca asociada con Cagiva) de doscientos cincuenta centímetros cúbicos y cuarenta y ocho caballos de potencia. Motor 16 ya probó la otra realización de Go Pro sobre el mismo

chasis pero con motor Rotax 500 de dos cilindros y cambio automático (nº 292 de Motor 16). Ahora, a todos los alicientes que se revelaron en su día al volante del anterior modelo, hay que sumar una caja de cambios de seis marchas con la que la conducción del pequeño kart se complica todavía más para deleite de los afortunados pilotos.

Sólo sentarse en el Go Pro ya requiere cierta aplicación, no resulta fácil introducirse en la jaula que forma el chasis. Una vez incrustados en el pequeño baquet y

sujetos con el arnés, el mundo se ve de otra forma. Sentados a menos de treinta centímetros del suelo, rodeados por las barras del habitáculo y cubiertos con la redcilla de protección (para evitar que los brazos o la cabeza sobresalgan en algún vuelco), ya se siente uno en alguna imaginaria parrilla de salida dispuesto a demostrar lo que es bueno.

El arranque del pequeño motor se realiza por medio de una palanca similar a las de las motos, situada en la parte posterior. Tras cebar el carburador Dell'Orto, el dos tiempos responde a la primera patada y el sonido rotundo y metálico se suma al ambiente «de carreras» que infunde la presencia del Go Pro. Bajo las atentas miradas de los ocasionales espectadores, las primeras evoluciones con el llamativo kart deberán ser prudentes. En el Go Pro 250 WMX se encuentra uno enfrente de nada menos que un acelerador, dos frenos, un embrague, una palanca de cambios de

O C I O

**PEQUEÑO PERO MATON**  
Las características del Go Pro 250 WMX lo hacen ideal para gozar de la conducción deportiva. Sus mínimas medidas y su potente motor dos tiempos de moto-cross se combinan en una mezcla explosiva. Las marchas y el embrague van a la izquierda del volante, y las suspensiones son independientes y de una eficacia asombrosa a la hora de absorber irregularidades del terreno. Mediante un kit, el Go Pro puede sustituir sus ruedas por patines y orugas para la nieve.



### FICHA TÉCNICA

GO PRO 250 WMX	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	Uno, dos tiempos
Cilindrada (c.c.)	250
Alimentación	Carburador 37 mm
Compresión	7,1 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	48 cv / 9.500
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera, por cadena
Caja de cambios	Manual, seis velocidades
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	Bieletas
Radio de giro	2,8 metros
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del./Traz.)	Discos/Disco en el eje
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Triángulos, amortiguadores
Trasera	Basculante, amortiguadores
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg.)	200
Largo/ancho/alto (mm)	2.080/1.440/1.270
Capacidad del depósito (l)	9,5
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad Máxima (km/h)	120





seis velocidades y un minúsculo volante que siempre quiere girar para el lado contrario que el piloto. La palanca de cambios se halla a la izquierda del volante, solidaria con el embrague, y se acciona como el selector de una moto, es decir, hacia abajo o hacia arriba (adelante o atrás en este caso dada la disposición horizontal). Así, cada vez que se tira de la palanca se engrana una marcha superior y cada vez que se presiona se reduce. Al ritmo en que se puede rodar con el Go Pro 250 WMX, el embrague no siempre se

utiliza y la caja de cambios Husqvarna demuestra la suficiente precisión como para que el cambiar «a capón» no sea ningún problema para su fiabilidad. Con el acelerador a la derecha, el pedal de freno central actúa sobre los dos discos delanteros y el de la izquierda sobre el único disco trasero montado sobre el propio eje. El orden de esta disposición puede alterarse según gustos. Si alguien quiere aprender a controlar el derrapaje sin duda el Go Pro será su mejor libro de texto. La pequeña distancia entre ejes (1.490 milímetros) y la nerviosa respuesta del motor hacen que prácticamente el Go Pro se desplace constantemente de lado, como si de un pequeño y furioso cangrejo se tratara. Hay que contravolantear, jugar con el acelerador y actuar sobre el freno trasero constantemente si se quiere ir por donde se había elegido en un principio. La poca distancia que separa al piloto del suelo y los accidentes naturales dan una sensación vertiginosa en la que los reflejos se ponen a prueba.

Las suspensiones independientes son una gran baza para conseguir la eficacia de este kart. Los generosos recorridos (220 mm. en las delanteras y 230 mm. en

las traseras) permiten trabajar de forma holgada a los amortiguadores, absorbiendo las irregularidades de forma mucho más suave de lo que podría pensarse en un principio. Las subidas trialeras que se descartan al primer vistazo son superadas sin dificultad por el Go Pro después de habituarse a tan extraño vehículo.

Como única precaución en los saltos hay que levantarse un poco del asiento para no recibir directamente el impacto del tope de amortiguación. Si se produjera algún vuelco, las barras del chasis ofrecen una protección total del piloto que, sin embargo, tendrá que tener especial cuidado en no sacar las manos o los brazos, permaneciendo firmemente agarrado al volante.

Juan Luis Soto

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Importador:** Moto per tutti, S.A. C/ Ardemans, 27. 28028 Madrid. **Teléfono:** (91) 53 63 165. **Garantía:** Seis meses en uso normal y sólo chasis en competición. **Red de postventa:** Moto Per Tutti. **Precio:** 1.380.000 pesetas con IVA incluido.

**Pon tu foto en tu carnet.**

Unas fotos de calidad, para que no te confundan con otro. Y al instante, en un Estudio Express.

**ADEMAS PODRAS GANAR UNO DE ESTOS MAGNIFICOS PREMIOS:**

- 1º 1 Viaje para dos personas\* al Gran Premio de Italia de Fórmula 1
- 2º 4 Cursos de pilotaje deportivo en el circuito del Jarama
- 3º 50 Cámaras Polaroid Impulse FF.

BUSCA ESTE DISTINTIVO EN EL ESTABLECIMIENTO FOTOGRAFICO MAS CERCANO.

**Estudio Express Polaroid**

Promoción válida hasta el 30 de Junio de 1991.

\* Viaje, alojamiento y entradas al circuito.

**PORQUE TU IMAGEN ES IMPORTANTE**

**SU MEJOR GUARDIAN**



Este es el nuevo concepto en protección electrónica de Blaupunkt. La tarjeta KeyCard, su mejor guardián. Tan sólo podrá utilizar el aparato la persona que introduzca la tarjeta, hasta entonces una lengüeta sobresale indicando la inutilidad

de cualquier intento. Además, la Key-Card permite almacenar y restablecer información sobre tono, volumen, etc. Y de una cosa puede estar seguro, la nueva KeyCard de Blaupunkt va a recibir a los ladrones a cara de perro.

**El mundo del sonido y de la imagen**

**BLAUPUNKT**  
Bosch Telecom



Finance  
BMW  
Leasing

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

 **SELECCION  
AUTOMOVILES  
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	728i	1984	Air. Aco./ABS/Llantas	1.350.000	Auto Ampuria
Lancia	Integrale	1988	Techo	2.000.000	Auto Ampuria
BMW	M6	1986	Full Equip.	4.800.000	Auto Lago
BMW	735iL A	1988	Full Equip.	6.000.000	Auto Lago
BMW	M6	1985	Air. Aco./ABS/Cuero/Techo/Ordenador	3.800.000	Auto París
Maseratti	Biturbo 2.000 SI	1988	Cuero/Climatizador	4.000.000	Auto París
BMW	728i	1983	Air. Aco./Llantas	2.700.000	A. S. Busquets
BMW	528i	1983	Air. Aco./Llantas	1.250.000	A. S. Busquets
BMW	M3	1988	Pintura Metalizada/Techo	3.600.000	Autogal
BMW	325i/2 p.	1989	Llantas/Faros Antiniebla	2.600.000	Autogal
BMW	318i	1985	P. Metalizada/Llantas/Dir. Asistida	1.400.000	A. Albelda
BMW	M535i	1985	Full Equip.	2.475.000	A. Albelda
BMW	525i	1984	Faros Antiniebla/Hi-Fi/Air. Aco./Techo	1.700.000	Autosa (Oviedo)
BMW	325i	1986	Llantas/Hi-Fi/Antiniebla/Alarma/Elevalunas	1.900.000	Autosa (Oviedo)
BMW	735i	1987	Full Equip.	5.500.000	Bertolin
BMW	M535	1985	Full Equip.	2.300.000	Bertolin
BMW	316i/2 p.	1988	Hi-Fi/Pintura Metalizada	1.500.000	Bikar Motor
Opel	Kadet 2.0 GSI	1988	Techo/Cierre/Hi-Fi	1.300.000	Bikar Motor
BMW	320i/4 p.	1986	Llantas/F. Antiniebla/Spoiler	1.750.000	Carmelo
BMW	320i	1987	Techo	1.625.000	Carmelo
BMW	324td A	1986	Air. Aco./Ordenador de a bordo	1.900.000	Dipauto
Mercedes	190E 2.3	1989	Full Equip.	3.100.000	Dipauto
BMW	524td	1985	Pintura Metalizada/Air. Aco.	1.375.000	Elitemotor
BMW	320i/4 p.	1986	Pintura Metalizada	1.500.000	Elitemotor
BMW	525i	1987	Full Equip.	1.650.000	Engasa
Porsche	944S	1987	Full Equip.	3.950.000	Engasa
BMW	324td Tour A	1990	Air. Aco./Llantas/Elevalunas	3.300.000	Fersán
BMW	320i	1989	Air. Aco./Elevalunas/ABS/C. Centralizado	2.300.000	Fersán

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Mercedes	500 SEC	1986	Full Equip.	5.350.000	G. Guarnieri
BMW	535i	1988	Full Equip.	5.200.000	G. Guarnieri
BMW	735i	1987	Climatiz./ABS/Llantas/Elevalunas/Ordenad.	4.700.000	Hispanóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1986	Full Equip.	3.600.000	Hispanóvil
BMW	M635	1986	Full Equip.	4.300.000	Martín i Conesa
BMW	325ix	1987	Llantas/Techo/Cuero	2.500.000	Martín i Conesa
BMW	735iL A	1989	Pintura Metalizada/Radio	6.000.000	Motor Central
BMW	M3	1987	Techo/Air. Aco./Llantas/Radio	3.750.000	Motor Central
Mercedes	190E 2.3 16V	1987	Air. Aco./Cuero/Techo/Asientos Eléct.	4.500.000	Movilnorte
BMW	M5	1988	Full Equip.	4.000.000	Movilnorte
BMW	730i	1988	Climatizador/Cuero	3.600.000	Muntaña
BMW	524td	1988	Climatizador	2.950.000	Muntaña
BMW	320i/2 p.	1985	Radio Cassette	1.200.000	Rex Motors
BMW	318i/2 p.	1988	Air. Aco./Radio/C. Centralizado	2.000.000	Rex Motors
Mercedes	190E 2.3	1988	Techo Eléc./Alarma/Eleval. Eléctrico	2.900.000	Ruera Sport
Opel	Omega 2.0i CD	1987	ABS/Ordenador de a bordo	1.600.000	Ruera Sport
Rover	Sterling	1987	Full Equip.	1.700.000	Sánchez Motor
BMW	735i A	1987	Full Equip.	1.525.000	Sánchez Motor
BMW	320i/4 p.	1989	Cuero/ABS/Air. Aco.	2.450.000	Stinus
Lancia	Prisma Symbol	1988	Radio/Air. Aco.	1.050.000	Stinus
BMW	528i	1984	ABS/Air. Aco./Radio	2.200.000	T. Cayma
Ford	Scorpio 2.0i GL	1986	ABS/Air. Aco./Hi-Fi	1.500.000	T. Cayma
BMW	524td	1988	Climatizador/F. Antiniebla	3.500.000	Turalsa
BMW	352i/2 p.	1991	Air. Aco./Alarma/Llantas	3.500.000	Turalsa
BMW	635 CSi	1985	Full Equip.	4.000.000	Vasmotor
BMW	320i/4 p.	1987	Llantas	1.900.000	Vasmotor
BMW	745i	1986	Full Equip.	3.600.000	Veimsa
BMW	525i	1984	Techo	1.200.000	Veimsa

**AUTO AMPURIA.** Ctra. Olot, Km. 24.400. Tel. 50 95 61. **FIGUERAS**  
**AUTO LAGO.** Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**  
**AUTO PARIS, S. A.** Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**  
**AUTO SPORT BUSQUETS** Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**  
**AUTOGAL, S. A.** Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA.** **ORENSE**  
**A. ALBELDA, S. A.** Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**  
**AUTOSA** Cerdas, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**

**BERTOLIN, S. L.** Rafael Clabernes, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**  
**BIKAR MOTOR, S. A.** Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**  
**CARMELO, S. A.** Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**  
**DIPAUTO** Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**  
**ELITEMOTOR, S. A.** Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**  
**ENGASA, S. A.** Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET.** **VALENCIA**  
**FERSAN, S. A.** Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87.300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**

**G. GUARNIERI.** Ctra. de Cádiz, Km. 228.1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**  
**HISPAMOVIL.** Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 66 06. **ELCHE**  
**MARTIN I CONESA.** Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**  
**MOTOR CENTRAL, S. A.** Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOVILNORTE, S. A.** Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**  
**MUNTAÑA, S. A.** Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**  
**REX MOTORS, S. A.** Gran Via Asema, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**

**RUERA SPORT, S. A.** Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**  
**SANCHEZ MOTOR.** Ctra. Nacional II, Madrid-Barna, Km. 32.300. Tel. 882 15 35. **MADRID**  
**STINUS, S. L.** Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**  
**T. CAYMA, S. A.** Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**  
**TURALSA.** Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**  
**VASMOTOR.** Avda. Gasteiz, 48-51. Tels. 24 21 66/24 55 58. **VITORIA**  
**VEIMSA.** Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**



ASIENTOS DEPORTIVOS

**S**OY un lector de vuestra revista, que por cierto es buenisima y muy completa. Os felicito.

La razón de esta carta es para formularos unas preguntas. Hace poco adquirí un Fiat X1/9 y me gustaría saber si podría cambiarle los asientos de serie por unos de competición. ¿Qué ventajas o inconvenientes tendría?

¿Me podríais decir las características técnicas del vehículo?

Por último ¿podríais decirme dónde encontrar abundante información sobre Fórmula 1?

Muchas gracias y enhorabuena a todo el equipo por su buen trabajo.

**Germán Martínez**  
Málaga

R.-No creemos que haya inconveniente para montar unos asientos tipo «baquet» en su X1/9, ya que existen multitud de posibilidades y, sin duda al-

guna, (le aconsejamos se decida por alguno de la marca Recaro), se los podrá adaptar. El precio puede que sea su único inconveniente. El Fiat X1/9 es un coupé de dos plazas con motor central. Se lanzó en Noviembre del 72 con el motor del 128 coupé 1.300 y más tarde, en 1978 se ofreció también con la mecánica del Ritmo 1.5 y caja de cambios de cinco velocidades. Se ha publicado un libro que lo cuenta todo sobre la Fórmula reina. El autor es Adriano Cimarosti y la única pega es que lo encontrará en todos los idiomas menos en español.

BUENA ATENCION AL PUBLICO

**N**ECESITABAMOS salir de viaje un fin de semana y nuestro coche debía pasar la revisión de los 20.000 kilómetros. A pesar de que era jueves y además eran las ocho de la tarde, nos acordamos de que cerca de nuestra casa había un taller

de Fiat (Mobauto). Les explicamos detalladamente lo que nos sucedía. Cual fue nuestra sorpresa al comprobar que aceptaban hacer la revisión de nuestro vehículo -incluso teniendo el taller lleno de coches para reparar- y entregárnoslo al día siguiente.

Quiero agradecer al taller Mobauto (C/ Esteban Collantes, 26) su excelente trabajo y sobre todo, su cuidada atención al cliente.

**Carmen Rodríguez**  
Madrid

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

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

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 190 E 2.3.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Ford XR3 i, 67.000 km.
- Ford Scorpio 2.8 i 4.
- 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 16 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

**¡BENEFICIESE!** nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc. por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30.500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

**Y**

**YAMOVIL**

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

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

**TELF: 5 65 20 00**

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

**BELLEZA EXTERIOR**

Quando la calidad está garantizada hasta la última gota, el resultado es inmejorable. La conservación de su vehículo con productos GPM mantendrá su belleza original durante toda la vida del mismo. No lo dude, si un coche destaca por su buena presencia, no hay secreto. Tiene un toque de GPM.

**Lubricantes GPM de Alta Tecnología**

**JAMEX MUELLES DEPORTIVOS**

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

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

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

**EJEMPLOS DE P.V.P.**

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

**DISTRIBUYEN:**

BITESSA	ALICANTE	Tel: 96 344 26 11	SENAUTO S.A.	GAUCIA LEON	Tel: 947 41 55 83
LAMINAUTO SPORT	MADRID-SUR	Tel: 91 443 18 36	KINU	VIZCAYA	Tel: 94 622 01 59
TECSEER	GUIPUZUA	Tel: 943 46 05 23	AUTOSCRATCH	BALEARES	Tel: 971 46 80 00
DUOS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel: 93 424 24 11	ALFEN C S R E C O L E S	ARAGON	Tel: 974 22 32 58
REPARACION VEHICULOS	MADRID-NORTE	Tel: 91 830 77 62	REP-ESTER S L U A S	QUILDO	Tel: 963 24 39 00
GRAFEX	DEL ANDALUCIA	Tel: 956 20 00 06	AUTO-RECAUBIO FH	VALLADOLID	Tel: 963 39 20 24
ESCARTE S.A.	VALENCIA	Tel: 96 374 64 41	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel: 942 37 27 14

**Europarts**



**Valderribas Motor S. A.**

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

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

**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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**

- Peugeot 405 SAI A/A, D/A, etc, 89 ..... 1.600.000
- Fiat Uno Turbo IE, 88 ..... 1.875.000
- Citroën AX GT, 88 ..... 725.000
- Ford Escort XR3I Cabrio, 89 ..... 1.850.000
- Renault 21 GTS A/A, D/A, etc., 88 ..... 1.025.000
- Furgoneta GMC Chevrolet Safari, 89 ..... 2.500.000
- Peugeot 205 1.6 Automat., 89 ..... 910.000

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

**RENAULT 19 16V**, año 1990. 2.050.000 ptas. para probar. Tel. (988) 34 42 73 / 37 05 25. Urge.

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

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

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

**LANCIA Delta Integrale 16V**, blanco, 26.000 km. Impecable. Techo, mando a distancia, porta esquís. 2.750.000 ptas. Héctor. Tel. (93) 358 76 92.

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

**VENDO Honda Gold Wing GL 1.000**, 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**. 160.000 ptas. Tel. (93) 849 40 97.

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

**PARTICULAR Peugeot 405 MI 16 (160 CV)**.

Siempre garaje, tres años, para probar. Tel. (988) 34 42 73 / 37 05 25. Urge.

**COMPRO** teléfono móvil serie 450 ó 900. Pago contado, máximo 75.000 ptas. Interesados escribir apartado 969 de Albalace.

**FORD Mustang V-8 Automatic**, vendo o cambio. Tel. (943) 76 13 88.

**525i Full-Equipe**, año mayo 89. Teléfono y compact-disc Pioneer. 40.000 km., garantía BMW española. 3.850.000 ptas. Excelente estado, garantía BMW española. Tel. 574 26 72.

**AUDI 100 CD 138 CV**, M-GX, aire, bola remolque, más extras. 1.500.000 ptas. Tel. (91) 401 61 97.

**PIEZAS Ondine Gordini**, nuevas, Fasa renaul 6 y 12 voltios. Tel. (96) 342 27 04 / 157 07 16. Noches.

**FIAT Tipo 16V**, M-KS, 50.000 km., A.A. Recaro 4 altavoces Pioneer. 1.300.000 ptas. Llamar noches al tel. (91) 457 74 13.

**MERCEDES 500 SL**, nuevo modelo, entrega sept. 1991, placa turística o nacional. Tel. casa (952) 37 21 94.

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

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

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

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

**F. TOME S.A.** Peugeot 205 XRD, año 86, garantía 12 meses. 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**OPEL Kadett GSI-16V**, 17.000 km. Perfecto. Garaje 195-60-14. Alarma parlante, techo origen, cierre alerón, superior compact disc, faros antiniebla, emisora blanco motor, 156 CV, toda prueba. Llamar noches. Tel. (953) 48 10 71.

**PONTIAC Firebird fórmula 5.0 L 8V**, 210 CV, A.A., Hi-Fi, airbag, llantas, etc. Blanco, 8.000 km. 1/91. 4.000.000 ptas. Transferencia incluida. Tel. (91) 314 59 96.

**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.

**MERCEDES Benz 300 TE (familiar)**. Extras. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

**VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V**. Impecable. 1.590.000 ptas. Tel. 541 89 81.

**SEAT Ibiza 1.2**, 3 puertas, año 89. 790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**MERCEDES Benz 260 E**, mod. 88, full. 2.790.000 ptas. Tel. 541 89 81.

**POLO Classic 1.300**, 39.000 km., MHG, garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

**F. Tomé**

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

**F. TOME S.A.** Alfa Romeo 75 2.0, año 86. 800.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

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

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

**F. TOME S.A.** Alfa Sud T-J, año 85. Por sólo 390.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

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

**F. TOME S.A.** Fiat Uno, año 86, garantía 12 meses. 490.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

**SUPER Golf GTI**, año 87, 63.000 km. Precioso. Garaje. Impecable, todos extras. Kit Motor, suspensión aerodinámica, alarma, llantas. 1.600.000 ptas. Braid Cobra Pioneer Avon. Tel. (94) 496 20 42.

**RALLYE MANZANARES**

**LE OFRECE SUS NUEVAS INSTALACIONES TOTALMENTE REFORMADAS LA MAS AMPLIA GAMA DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL NUEVO Y MAS AMPLIO TALLER DE MONTAJE.**

VISITENOS en Antonio Lopez, 117 - 28026 MADRID TLF.: 475 47 93 - FAX 476 90 77

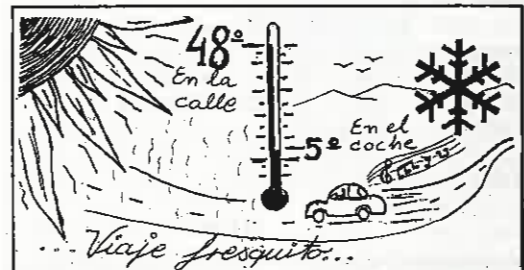
- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.



**IMPORT-DIR S.A.**



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



**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

**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
- DESD E 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 28035 Madrid  
P. de Gracia n.º 7, 4.º 1.º Tel. 301 35 35/36 76 Fax: 318 34 23 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES *Hotline*

**RENAULT 20 GTD**

78.000 KM 8000.000 PTAS  
TEL: (91) 6 90 15 50  
DE 15.00 A 16.00 H  
JUAN CARLOS MUÑOZ

**VW** Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas., garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

**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.

**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.

**¡ANUNCIESE HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

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

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_





# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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



**ESTA SEMANA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella Red	89	13.000	575.000	Peugeot 309 GT D.A.	88	27.000	990.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5P	89	25.000	925.000	Peugeot 309 GT A.A. D.A.	88	31.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	86	39.000	725.000	Peugeot 309 GT A.A. D.A.	88	24.000	1.275.000
Audi 80C Techo A.A. D.A.	90	20.000	2.350.000	Peugeot 405 M18 F.E.	88	28.000	2.150.000
Fiat Uno 45 S	90	16.000	820.000	Citroën AX 11 TRE 5P 4V	89	21.000	725.000
Fiat Uno 79 SX 5P	89	34.000	875.000	Citroën AX GT	90	15.000	1.050.000
Fiat Uno Turbo IE	90	13.000	1.360.000	Ford Fiesta Pachá	90	7.000	990.000
Fiat Uno Turbo IE	86	45.000	825.000	Ford Fiesta 1.1 5P	90	10.000	925.000
Fiat Tipo 1.4	89	21.000	990.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	37.000	895.000
Lancia Y10 Fila	88	13.000	695.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	31.000	795.000
Montego 2.0 EFI	88	37.000	1.250.000	Ford Fiesta XR2	88	28.000	925.000
Saab 900X 16V F.E. Cuero	88	40.000	2.550.000	Ford Escort 1.6 GT	89	23.000	1.050.000
Renault 5 GTL	87	31.000	690.000	Ford Escort 1.8 D VAN	90	14.000	1.120.000
Renault 5 GTS	87	37.000	725.000	Ford Escort XR3	90	16.000	1.490.000
Renault 5 GT Turbo	88	30.000	990.000	Ford Escort RS Turbo	89	27.000	1.560.000
Renault 18 GTS	89	21.000	1.100.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	9.000	1.250.000
Renault 21 TXE A.A.	88	30.000	1.475.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	90	13.000	1.330.000
Renault 21 TXE A.A.	87	41.000	1.175.000	Ford Orion 1.6i A.A. RS	89	36.000	1.425.000
Renault 21 GTS A.A.	87	38.000	1.075.000	Ford Orion 1.8 D	90	21.000	1.325.000
Renault 21 GTS A.A. Manager	89	20.000	1.390.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	30.000	2.150.000
Opel Corsa City	89	18.000	875.000	Ford Sierra 2.0i Ghia A.A.	89	31.000	1.825.000
Opel Corsa City	88	30.000	640.000	Ford Sierra 2.0i Aut. A.A.	87	43.000	1.450.000
Opel Corsa 1.2 S Techo	90	9.000	945.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. D.A.	89	29.000	1.750.000
Opel Corsa 1.2 S 5P	90	17.000	930.000	Ford Sierra 2.3 D GL	89	31.000	1.490.000
Opel Corsa 1.2 S	90	12.000	790.000	Alfa Romeo 75 1.6 Trofeo	90	17.000	1.350.000
Opel Kadett 1.6 Tiffany	89	21.000	1.275.000	Volvo 344 A.A.	87	50.000	1.225.000

**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.

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

**MERCEDES** 230 E, 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, 1.303 LS. 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

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

**FORD** Sierra Cosworth, blanco, turbo, 16 V, 204 CV, pocos kilómetros. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

**FORD** Fiesta XR2, Koni, alarma, antiniebla, radiocasete, etc. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

**FORD** Escort 1.6 GT, CV, pocos kilómetros. 1.900.000 ptas. Aussa, Murcia. Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

**CARAVANA** 4 plazas 160 MIL. 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.

**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.

**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.

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

# DITECNICA

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

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

**HORARIO TIENDA**  
Lunes a Viernes - 9 a 21h  
ininterumpidamente  
Sábados: Mañana / Tarde  
Domingos: Mañana



JEEP CHEROKEE  
4x4  
JEEP WRANGLER



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

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

## Motor Central

Concesionario Oficial de BMW Ibérica S.A.

**DPTO. V.O.**  
C/ Guillermo de Osma, 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 735 I, 85, azul claro, M-6297 GL. 1.650.000 ptas. 6 meses de 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-J. 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 325 i, 85, plata, M-6754-GT, 1.700.000.



### CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

REPARTO SABADOS  
7 HORAS

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.

**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.

**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.

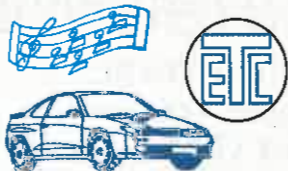
**RELOJ** Ferrari Cronomet, acero oro, oportunidad. César. Tel. (976) 29 71 78.

**CITROEN** AX 14 TRS, M-LK, impecable, rojo, 630.000 ptas. Tel. (91) 435 80 23 / 319 85 03.

**OPHEL** Kadett GTE 18i, B-GK, negro, perfecto estado. 1.000.000 ptas. Tel. (93) 430 82 90. Noches.

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

### 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

**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** 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.

**BMW** 524TD, autom., año 89. Tel. 549 64 71.

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

**OPHEL** Senator 3.0, automático, año 88. 549 64 71.

**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.

**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, radiocasete, etc. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

**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, portaequís. 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, elevalunas, 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.

**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

## PRIVARSE DEL PLACER ES PECADO

ALPINE



CONJUNTO  
ALPINE  
P.V.P.: 117.370  
(+ IVA)



NUEVO ALPINE CD SHUTTLE - 59525

La inteligencia y el arte musical del 59525 CD Shuttle están a sus órdenes. Y la serie Alpine de controladores le garantiza que cualquier capricho que tenga le sea satisfactorio al instante... bien porque desee añadir las soberbias capacidades del sintonizador de FM/AM, o porque quiera encontrarse en el mejor que pueden ofrecer los CD.

Conde de Aranda, 17. Telf.: 431 83 15/86 y 431 84 74. Fax: 577 58 16, 28001 Madrid.  
Meléndez Valdés, 28. Telf.: 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Madrid

7288MM

Es un producto de RadioCassette + Digital Cassettes CD  
Ven con llaves de aluminio  
Radio Monitor

AMPL. Tono Sintetizado P.M. II  
FM/AM (Preselección Autom. (Auto))  
Sintonizador GR  
Control Ligero Total

Amplificador Potencia 2x2xW  
Filtro CR (Extraíble)



radio  
automovil s.a.  
HI FI CAR STEREO

### CON LA GARANTIA AUTO FDO. BAVIERA

BMW 732i A.A. P.M.	82	1.290.000
BMW 318i /2 A.A.	87	1.290.000
BMW 320i /2, llantas	85	1.290.000
Renault 21 TXE P.M.	87	940.000
Fiat Uno 70 SX	89	890.000
Alfa Romeo 33 1.5 A.A.	88	940.000
Ford Scorpio 2.4 Ghia, Avt. A.A.	87	1.590.000

Castellana, 121  
Drense, 3 y 5  
Tel: 556 66 95  
Tel: 533 95 09

VENDO BMW 525 INYECCION MAYO 89 FULL EQUIPE (CLIMATIZADOR) 40.000KM GARANTIA BMW COMPRADO EN ESPAÑA 3.500.000 PTAS OPCIONES TELEFONO CON LINEA, COMPACT DISC TEL: 5 77 66 62 SR. VICO

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas, garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.  
**MERCEDES** Benz 300 TE (familiar), extras. 1.700.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

SIERRA COSWORTH BLANCO  
1989 20.000 KM REALES  
ABS ALARMA IMPECABLE  
2.000.000 PTAS  
TRANSFERIDO URGE  
TEL: (952) 215767-2996663

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

JP GARCIA PROL

C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL 39  
28008 MADRID

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

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 Avant, 1.690.000	88	• Nissan Sunny 4 x 4, 990.000 ptas	87
• Alfa Romeo Sprint, 15	86	• Renault 18 GTD	82
• Citroen Visa, 440.000	87	• Renault 5 GT Turbo	86
• Citroen AX 14 TRS	87	• Opel Corsa 1.3 GL, 620.000	87
• Citroen AX 14 TRD	89	• Opel Kadett turbo diesel, 690.000	86
• Fiat Regata 70 S	88	• Opel Kadett GSI 2.0 16V, 1.890.000	89
• Ford Fiesta XR 2, 750.000	86	• Opel Ascona 1.8 E, 690.000	
• Mercedes Benz 190 2.3 full, 2.800.000	88	• Porsche 944 coupé full a estrenar	
• Mercedes Benz 260 E, 2.790.000	88	• Porsche 944, aire y D/A, 2.700.000	87
• Mercedes Benz 300 D, baratasimo	86	• Seat Panda 40 GR, 225.000	83
• Mercedes Benz 300 E	86	• Seat Ibiza 1.2 SP, 750.000	89
• Mercedes 300 E, 2.690.000	86	• Seat Málaga GLX, 590.000	86
• Mercedes 300 TE full, 3.600.000	87	• Volkswagen Golf GTI 16V, 1.590.000	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).

**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.

**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.

**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.

MERCEDES 560 SEL  
24.000 KMS TODOS EXTRAS CHOFER  
8.600.000  
C/ AZCONA, 62  
TEL: 2 56 17 17  
GARANTIA 12 MESES

VENDO PORSCHE 911 (930) TURBO 3.3  
300 CV AÑO 1990  
COLOR PLATA. EXTRAS.  
PERFECTO ESTADO  
PRECIO A CONVENIR.  
TEL: (91) 2 18 88 19  
NOCHES

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

## ESTÉ DONDE ESTÉ MARQUE Y HABLE

(DENTRO 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





Comunidad de Madrid  
 Consejería de Economía  
 Dirección General de Industria, Energía y Minas



**365**  
 Elija uno

**DIAS DE SEGURIDAD**

Si su vehículo ha sido matriculado en los años 1984, 1985 ó 1986 y tiene matrícula anterior a

**M-9956-HK**

debe pasar la Inspección Técnica durante 1991.  
 No espere al final del plazo.  
 Ahorrará tiempo y ganará seguridad.  
 En las 13 estaciones ITV de la Comunidad de Madrid le esperamos para atenderle desde hoy mismo.

De 8 a 20 horas,  
 ininterrumpidamente  
 Sábados, de  
 8 a 13 horas



**DIRECCIONES:**

ITV ARGANDA, Ctra N-III, Km. 25,2	871 41 14	ITV FARLA, Ctra Parla-Prto, Km. 1	698 26 12
ITV COSLADA, Ctra N-II, Km. 15,4	872 80 48	ITV SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra N-1, Km. 23,5	652 71 77
ITV GETAFE, Ctra N-IV, Km. 15,4	695 86 58	ITV TRES CANTOS, Ctra C-607, Km. 23	803 11 93
ITV LAS ROZAS, Ctra N-VI, Km. 20,4	837 71 81	ITV VALLECAS, Ctra Villaverde a Vallecas, Km. 3,5 (M-40)	785 91 12
ITV LEGANES, Polígono Industrial San Butarque	688 50 46	ITV VILLALBA, Ctra N-VI, Km. 38	851 16 87
ITV LOZOUUELA, Ctra N-I, Km. 66,6	869 42 12	ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra N-III, Km. 48,3	874 53 68
ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41	865 05 91		

**PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS**

**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, M4G, garan-

tía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16V, impecable. 1.590.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**BMW** 318, azul metalizado claro, excelente estado, facilidades, garantía. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.  
**LANCIA** Thema V6, año 86. 549 57 88.

**MERCEDES** Benz 260 E mod. 88 full. 2.790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.  
**CARAVANA** 4 plazas, 170.000, aseó, nevera, avance. (93) 849 40 97.

**ALFA** Romeo 33 105CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21/22.  
**XM** V6, Citroën, año 90. 549 64 71.



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

**ALARMAS PARA AUTOMOVILES**

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

**AUTO VILARDELL**

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



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



**devil**

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

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

**Mickey Thompson**

PERFORMANCE TIRES



Filtros especiales Turismo Competición Para todos los vehículos

**KENT CAMS**

Arboles de levas Turismo Competición Para todos los vehículos

VISITENOS EN EL SALON DEL AUTOMOVIL DEL 4 AL 12 DE MAYO. PALACIO 4, NIVEL 9, STAND 912

**ORIS sistema WINDPROFIL en aluminio.**



para esquis, bicis, cajas porta-todo, windsurf, etc.



**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.  
**MOTO** BMW K-75, 20.000 km, M-IN, negra, maletas. 800.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.  
**TERRANO** 2.7 TD Nissan 3 y 5 puertas disponible en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Telf. (948) 26 27 62.

**SIERRA** Cosworth impecable B-KG, 30.000 km, aire, urge, 2.300.000. Sr. Pedro. Telf. (93) 322 08 14.  
**FURGON** americano Dodge, automático, hifi, 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, B-ID, nuevo, particular a particular, 30.000 km reales. Telf. (93) 666 58 12. Sr. Ortells.

**BENEFICIESE!** Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluiamos 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.

**MERCEDES** 230 E, año 83, 1.400.000 ptas. en extras, perfecto estado. Telf. (98) 50 14 06. Noches, precio 1.600.000.  
**RENAULT** 19, 16 válvulas, año 1990, 2.050.000 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.

**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, porta-esquis, 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.  
**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, CS-K, 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, desearía contactar con importadores para venta vehículos importados y motos en depósito a comisión venta. Telf. 666 34 71.

**PORSCHE** 944, año 83, elevalunas, 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.  
**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-IK, 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, Toreno 74. Telf. (95) 421 51 59 / 422 50 75.  
**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.

**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.

**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.



**FINA EN VANGUARDIA**

**E**L continuo avance de la tecnología de los motores exige un proceso paralelo en el desarrollo de los aceites lubricantes.

Uno de los últimos presentados en España es el Fina First fruto de una larga investigación en Fina Research, uno de los más avanzados laboratorios del mundo en la tecnología de motores. El Fina First es un aceite cien por ciento sintético, probado en los más duros bancos de pruebas y ensayado en la competición en condiciones extremas. Es ideal para cualquier tipo de temperatura (viscosidad 5W40), para cualquier tipo de motor (gasolina, diesel, turbo, etc.) y para cualquier tipo de conducción, especialmente deportiva.



**MOUNTAIN BIKE, MADRID**

**D**URANTE los últimos años la especialidad de bicicleta de montaña ha conocido un inusitado auge en nuestro país, pero hasta ahora en Madrid no contábamos con una tienda exclusivamente dedicada a esta especialidad.

Por fin Mountain Bike Madrid ofrece a los amantes de este deporte todas las facilidades para su práctica.

Es una moderna tienda, recientemente inaugurada. Se en-

cuentra situada en la calle Príncipe de Vergara número 252.

En Mountain Bike Madrid podemos encontrar un gran surtido de bicicletas de las más importantes marcas nacionales e internacionales, así como numerosos accesorios y recambios a los mejores precios del mercado.

Además se ofrecen otro tipo de servicios paralelos, muy interesantes para los aficionados a esta especialidad, tales como son el taller de reparaciones y puesta a punto, mercado de segunda mano y alquiler de bicicletas.



**Su coche**



El motor de su automóvil necesita un lubricante que le garantice la máxima protección.

**Su lubricante**



Mobil 1 es el lubricante totalmente sintético que más ventajas ofrece al motor de su vehículo.

- Protección del motor durante más kilómetros.
- Máximo rendimiento del motor en las más altas y bajas temperaturas.
- Mejor limpieza interna del motor.
- Mayor resistencia contra el espesamiento y la oxidación.
- Óptimo control en el consumo del aceite.
- Reducción en los costos de mantenimiento.

**Motor 16**

**Suscríbase a Motor 16**

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

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



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 elija es la siguiente:

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

D \_\_\_\_\_ Dirección \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ 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



**Mobil 1**

El lubricante 100% sintético. Protección extra para su motor.



TOM WALKINSHAW

# UN HOMBRE TENAZ

Para este hombre, las carreras de coches no tienen secretos, ha sido piloto de Ford, BMW, Mazda, Rover y Jaguar con notable éxito. Ahora es el director de los proyectos de los coches del equipo Jaguar en Sport y en IMSA.

**P**ARA un extraño, él no parecería diferente del resto del remolino de gente agrupada alrededor del Jaguar XJR-15. Vestido con una chocante chaqueta color púrpura de Silk-Cut y con el cuello levantado contra el siempre frío y racheado viento de Silverstone, podía haber pasado por un simple miembro del equipo TWR-Jaguar. De aspecto grueso, con fuertes músculos en hombros y brazos, y una vista realzada por sus tupidas cejas, da la impresión de ser un pugilista retirado que se mantiene en buen estado. Pero después de observarlo durante unos minutos, cualquier extraño notará su confianza, parcialmente creada por la manera en que los mecánicos le dejan pasar a observar de cerca el coche, o se detienen en su trabajo para escuchar lo que él está diciendo. La suya fue una victoria de fuerza, inteligencia e iniciativa.

Ese mismo día, más tarde, el mismo hombre reapareció en la línea de boxes, pero esta vez, llevando una chaqueta azul eléctrico de estilo americano, con la inscripción «Bud Light». Estaba dando a los coches un último vistazo antes de volar a los Estados Unidos para la próxima carrera de IMSA. El es Tom Walkinshaw.

Después de una exitosa carrera como piloto en Ford, BMW, Mazda, Rover y Jaguar, Tom Walkinshaw colgó sus guantes y su casco para concentrarse en sus negocios. Encabeza un imperio privado de alrededor de cien millones de libras anuales y abarca cerca de treinta diferentes actividades. En comparación, es mayor que el volumen del grupo Lotus.

Podría ser conocido por ser el cerebro de la victoria de Jaguar en Le Mans, o por crear el impresionante XJR-15 o el TWR Holdens con el que ganó el año pasado la Bathurst, la más famosa carrera australiana de coches.

Profundizando en la carrera empresarial de Walkinshaw, habría que remontarse a la edad de doce años cuando vendía tontas de la granja escocesa de su padre, pero no fue hasta mediados de los años setenta cuando comenzó a establecer su propio negocio.

Jaguar tiene algunas dificultades en este momento con los supercoches. La mayoría de los fabricantes estarían contentos con uno de ellos, pero la fábrica principal de Coventry tiene un gran número.

El XJR-15 fue transformado a partir del XJR-9 ganador en Le Mans en 1988 mediante el proyecto R9R, aunque no fue admitido el proyecto de Walkinshaw de hacer una versión del supercoche XJR-9 para calle. Esto, hasta que Jaguar puso los pies en el suelo e insistió en que se transformara en un coche de carreras ligeramente disfrazado.

Para Mónaco, estaban preparados 16 XJR-15, más dos de repuesto que también estarán presentes en Inglaterra y Bélgica. Pero para Walkinshaw, el coche representaba más que una manera de llenar las arcas o ganar publicidad. Era, como explicó, un banco de pruebas. «Cuando se utilizan materiales compósitos como la fibra de carbono hay muchas dificultades para obtener un perfecto acabado en los perfiles afilados de los coches, por eso

quisimos ensayar con los moldes RTM para comprobar sus ventajas e inconvenientes y su posible efectividad en nuestros planes».

«No estamos buscando producir un sucesor del XJR-15, comenta, sino usar la tecnología de manera que podamos sacar todo el partido a los materiales compuestos y plásticos en producciones de pequeñas series. Queríamos estudiar qué preci-

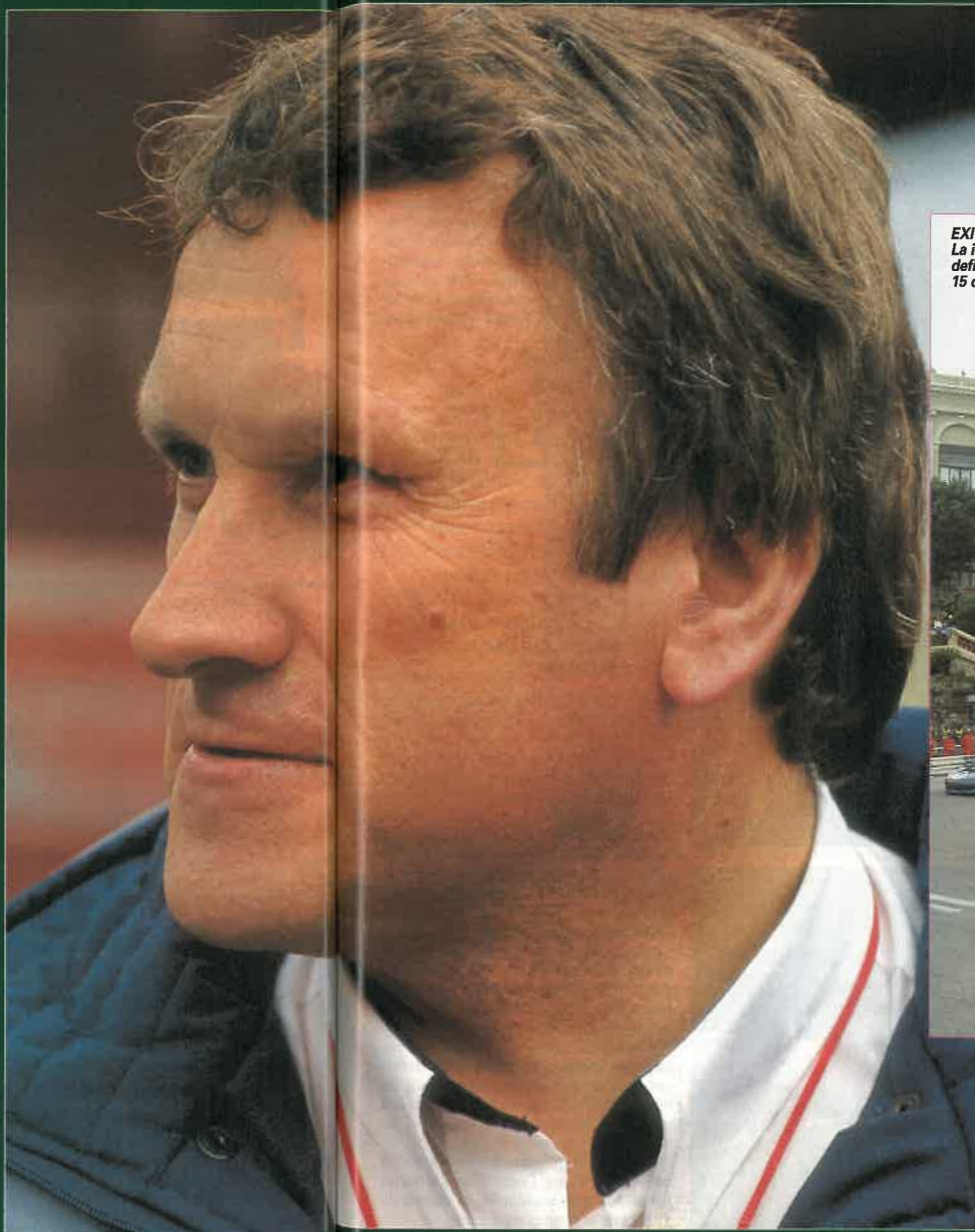
## EXITO TOTAL

La idea de Tom Walkinshaw se realizó definitivamente en Mónaco. Ahí los XJR 15 dieron un gran espectáculo



sión podíamos obtener en este tipo de materiales y ver si se podían aplicar en coches de serie, como experimento para Jaguar Sport».

Lo que esas experiencias podrían representar era lo que Walkinshaw no quería divulgar, y esto era uno de los problemas al entrevistarle: o calla completamente - como cuando se le pregunta acerca de su







vida familiar, lo que considera privado- o deja caer pequeños rompecabezas en la conversación esperando tu reacción. Pero es imposible creer, que el XJR-15 con todas sus investigaciones en nuevas tecnologías, sea el último paso de sus investigaciones. Deberá de haber más acerca de este proyecto, tanto en la aplicación de materiales como en tecnología de motores.

Tampoco tiene remordimientos sobre la fabricación de coches de dos plazas de más de 320 kilómetros por hora, los cuales son obviamente un derroche de gasolina: « A no ser que quieras volver a los carros y los caballos, -continúa explicando- ¿dónde ponemos el límite? Ya no existen

**L**

a Fl es desde luego el mayor reto. Las actuales normativas permiten desarrollar múltiples novedades y ensayar con nuevos materiales. Sí, es el máximo reto para alguien como yo que busca la perfección.

coches de bajas prestaciones, hasta un modesto 1.100 ó 1.300 centímetros cúbicos es capaz de ir a 160 kilómetros por hora y de acelerar con unos rendimientos que habrían sido bastante sobresalientes hace diez o quince años».

«Lo que estamos intentando hacer, es fabricar coches eficaces. Investigando sobre los materiales compuestos, queremos reducir el peso de los coches, porque si el coche es más ligero, entonces obviamente el consumo de gasolina será menor. Pero de todas maneras, la mayor dificultad es conseguir la máxima perfección en cada diseño. A menos que se busquen técnicas y materiales avanzados no se conseguirá nunca fabricar un coche de serie que sea aceptable dentro de diez años».

«Tener ocupados a los ingenieros pensando en supercoches de altas características es la mejor manera de conseguir un buen coche ahora y además esto servirá para aplicarlo en coches de serie en el futuro».

Estaba sólo un poco receloso sobre el nuevo XJR-14 que Derek Warwick quería llevar a la pole position en la carrera de Suzuka de la semana siguiente.



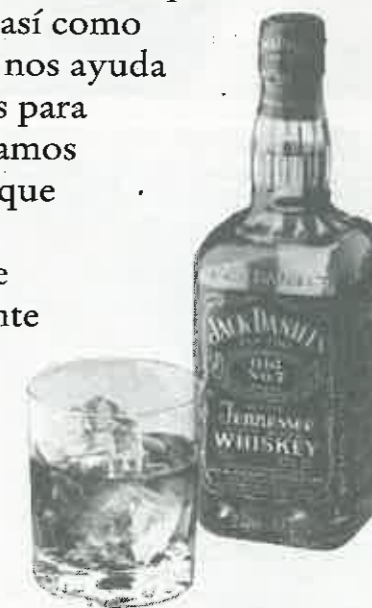
SIEMPRE ATENTO  
En todo momento la mirada de Walkinshaw supervisa todas las actividades que de él dependen.



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery-Route 1.(Pop. 361). Tennessee 37352 U.S.A.

LA GENTE NOS PREGUNTA a menudo si realmente es Jack Daniel. Bien, aquí está, arriba a la izquierda.

El guardar su foto cerca nuestro (así como una de su sobrino, Lem Motlow) nos ayuda a mantener fielmente sus métodos para hacer whiskey. Así, aún lo suavizamos exactamente de la misma manera que nuestro fundador prescribió, envejeciendo cada gota a través de carbón de arce quemado justamente aquí en los terrenos de la destilería. Pensamos que Jack y Lem aprobarían los resultados. Y, después de un sorbo, creemos que usted también los aprobará.



Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



# CAMPEONATO DE TURISMOS/ALBACETE FIN DE SEMANA M-3



En la cuarta prueba puntuable para el Campeonato de España de Turismos, disputada en Albacete, los grandes protagonistas han sido los BMW M-3. Por un lado el pilotado por Bassas, que dominó con total autoridad y por otro la reaparición de Juan Villacieros, que al volante de otro de estos coches realizó una sensacional actuación.

Enviado Especial

Manuel Madrid

**E**L protagonista del fin de semana en Albacete fue Josep Bassas, que al volante del BMW M-3 Blaupunkt no tuvo rivales y dominó de principio a fin, poniendo de manifiesto que, además de sus innegables dotes al volante, su vehículo cuenta con una preparación excelente. Ya desde la manga de entrenamientos cronometrados en los que logró el mejor registro, a escasas décimas de Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth 4x4), dejó bien claro que era el máximo favorito. En la carrera, con una arrancada fulgurante, tras los primeros giros consiguió una apreciable ventaja sobre sus rivales, distancia que fue aumentando hasta conseguir cruzar la meta sin ningún tipo de oposición.

Tras el piloto de BMW se situó Luis



**RECOMPENSA FINAL**  
Pep Bassas ocupó el primer puesto del podio. Villamil que fue segundo brinda con refresco en vez de con champán, patrocinador obliga. Sasiambarrena tras una mala salida se tuvo que conformar con el tercer puesto.

Pintado en un llamativo morado, el nuevo coche, diseñado por Ross Brawn se describió como un Fórmula 1 de dos plazas. De hecho, Teo Fabi reconoció que era como conducir un Fórmula 1 con los tanques llenos, durante tres horas!

Le pregunté si veremos cajas de cambios semiautomáticas y sistemas de suspensiones activas en Jaguar. Su respuesta fue inmediata: «Estamos estudiando ambas cuestiones, pero hay un compromiso entre el funcionamiento y la fiabilidad. Una caja semiautomática le da al conductor el beneficio de poder llevar las dos manos en el volante. Pero cuanto más larga es la carrera, mayor tiene que ser la fiabilidad y si miras los problemas que están teniendo los equipos de Fórmula 1 en el desarrollo de estas cajas de cambios, entonces apreciarás que no es sólo un elemento que se diseña y se pone en el coche, y se espera que funcione inmediatamente». Seguimos trabajando en ello y cuando sean fiables, las introduciremos en nuestros coches, probablemente para el año próximo».

La fiabilidad es una de las mayores preocupaciones de Walkinshaw -y esto, antes de que a Warwick le fallara un motor de arranque y le costara la victoria en Suzuka- así que un sistema de suspensión activa no está en su lista de prioridades.

Walkinshaw admitió que están trabajando en ello, aunque no está convencido todavía, de lo que se gana en reducción de desgaste de neumáticos y de fatiga del conductor y si esto compensa la complejidad intrínseca y el peso de los sistemas activos.

Pregunten a Walkinshaw si en sus planes de futuro incluye un Fórmula 1, su contestación será, la habitual, explicando pacientemente su cometido con los coches de carreras y cómo es un «excitante reto tecnológico, debido a las nuevas regulaciones que permiten desarrollar nuevas características e innovaciones en los coches».

Debemos admitir que le deben hacer esta pregunta todos los días en su vida profesional, pero para alguien con la descarada ambición de Walkinshaw no debe ser suficiente ser muy bueno en las carreras de coches. Después de todo, como Walkinshaw ha admitido, la Fórmula 1 es el tope del motor deportivo, y él no estará satisfecho hasta que no haya conquistado un título en la actividad suprema.

¿Y la chaqueta de «Bud Light»? Ellos son el sponsor del equipo Jaguar IMSA, gestionado por Walkinshaw en otra de sus múltiples actividades. ○

Texto: Ian Adcock  
Fotos: Gigi Corbetta

**YA ES REALIDAD**  
La Copa Intercontinental Jaguar XJR 15 salió a la luz en Mónaco como carrera de apoyo al Gran Premio de Fórmula 1. Dereck Warwick fue el dominador absoluto de esta primera cita. Walkinshaw aprovechó este debut para retocar algunos aspectos de los XJR 15.





FORMULAS DE PROMOCION

FUERTES EMOCIONES



**DEBUT DE LA INICIACION**  
Tras una bonita lucha se impuso Juan Carlos Delgado

ADemás de la carrera del Campeonato de Turismos, el resto del programa lo compusieron unas animadas pruebas de distintas fórmulas de promoción. La más interesante de todas fue la Fórmula Renault. En esta segunda carrera el gran dominador fue Roger Morback que se impuso con autoridad. Segundo fue Julio Diéguez, que sigue sorprendiendo por su magnífica adaptación, y tercero Pedro Martínez de la Rosa. Antonio Albacete, cuando luchaba por la segunda posición, se vio retrasado al quedarse sin gasolina. En Albacete debutaron los Renault Clio Iniciación y venció Juan Carlos Delgado, tras mantener un apasionante pulso con Gonzalo de Alba. Tercero fue Víctor M. Fernández, que fue el autor de la vuelta rápida. La Renault Clio 16V tuvo un desarrollo muy pa-

recido a la Iniciación con un apretado duelo entre Gonzalo Arche y Enrique de la Puente, cruzando la meta en este orden; tercero fue Juan Fco. Gastañaga.

La carrera de Fórmula Ford fue muy emocionante con varios pilotos alternándose en la cabeza. La victoria fue finalmente para Javier Díaz, segundo fue Miguel Angel de Castro



**POR UN ESCASO MARGEN**  
Gonzalo Arche cruzó la meta talonado por De la Puente.



**SIN RESPIRO**  
La lucha por escalar posiciones fue muy emocionante. Arriba un momento de la pugna entre De Aysa (Renault 21 Turbo), Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0) y Mora (Citroën AX). A la izquierda Luis Villamil, tras escaparse del BMW de Villaceros, cruzó la meta en segunda posición.



BREVES

Antonio Aguado fue el héroe del fin de semana, al sacar de su coche en llamas a Albert Llovera, piloto minusválido, que participa en la Iniciación con su coche adaptado con los mandos en el volante. Aguado, tras la impasibilidad de los comisarios, saltó la valla al ver el coche ardiendo y, poniendo en peligro su vida, sacó al piloto del interior.

En Albacete debutó el Fiat Tipo 16 V, con Alfonso García Vinuesa a sus mandos y con Yago School como principal patrocinador. El coche, preparado por Meycom, tiene que evolucionar mucho; esperan que cuando esté totalmente puesto a punto será competitivo



CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º J. Bassas (BMW M-3), 39 01 11 2º L. Villamil (Alfa Romeo 75 3.0), 39 02 91 3º J. A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth 4x4), 39 03 81 4º J. I. Villaceros (BMW M-3), 39 20 89. 5º L. Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0), 39 46 58 6º J. Mora (Citroën AX Sport), 40 16 70. 7º A. de Arenzana (Peugeot 309 GTI 16V), 40 35 41. 8º F. Medina (Citroën AX Sport), 40 39 43 9º J. Ridruejo (Ford Sierra Cosworth), 40 46 03 10º R. Zonno (Ford Sierra Cosworth), a 1 vuelta

FORMULA RENAULT

1º R. Morback (Martini), 35 36 67 2º Julio Diéguez (Martini), 35 46 40 3º P. Martínez (Van Diemen), 35 47 21. 4º A. Albacete (Van Diemen), 35 50 35 5º R. Galiano (Orion), 35 54 34

COPA RENAULT CLIO 16V

1º G. Arche, 30 44 04 2º E. de la Puente, 30 44 41 3º J. F. Gastañaga, 30 52 13 4º B. Tramont, 30 52 70 5º L. A. Peiro, 30 55 20

COPA RENAULT CLIO INICIACION

1º J. C. Delgado, 22 34 77. 2º G. de Alba, 22 35 25 3º V. M. Fernández, 22 35 62. 4º J. C. Ayuso, 22 45 07 5º P. J. Tesoro, 22 50 11

FORMULA FORD

1º J. Díaz, 27 03 11 2º M. A. de Castro, 27 10 00 3º A. Burgueño, 27 14 19 4º E. Gluckman, 27 15 50 5º P. Calle, 27 16 12



**SIN RIVALES**  
Morback dominó de principio a fin la Fórmula Renault.



**ACROBACIAS AL LIMITE**  
El impetu de los pilotos se salda con acrobacias.

Villamil, que desde la arrancada, a los mandos de uno de los Alfa Romeo 75 3.0, conservó la segunda posición. Tras contener en las primeras vueltas los ataques de Juan Villaceros, pudo conseguir una cómoda distancia que le permitió cruzar la línea de meta en solitario. Villaceros constituyó otro de los puntos de interés del fin de semana, ya que reaparecía en

los circuitos españoles de la mano de Teo Martín, a los mandos de un BMW M-3 preparado en Alemania por Snnitzer, y que, a falta de su total puesta a punto, demostró que puede ser muy competitivo. La tercera posición la ocupó Sasiambarrena, que tras compartir la primera línea de la parrilla de salida con Bassas, se configuraba como uno de los máximos favori-

tos, pero en la arrancada se quedó clavado y perdió el contacto con los hombres de cabeza. Más tarde, tras una magnífica remontada, alcanzó a Villaceros y lo rebasó. Pérez Sala, con el otro Alfa Romeo 75 3.0, que arrancaba tras Sasiambarrena, se vio perjudicado por la mala salida del piloto de Ford, se quedó descolgado de los primeros puestos y durante más de la mi-

tad de la carrera se tuvo que emplear a fondo, ya que se formó un grupo de varios pilotos, que lucharon a brazo partido por escalar posiciones. En este grupo también estaban incluídos Javier Mora (Citroën AX), Alvaro de Arenzana (Peugeot 309 16V) y Eduardo de Aysa (Renault 21 Turbo). Tras intercambiarse en la clasificación, Pérez Sala pudo escaparse del grupo y finalmente fue quinto. Javier Mora sigue sorprendiendo a los mandos de su pequeño coche. Tras unos entrenamientos magníficos, finalizó muy retrasado de los puestos de cabeza. A consecuencia de la lucha por subir posiciones, en un toque se le descolgó el spoiler destrozándole prácticamente las ruedas y más tarde se le soltó el escape a la altura de los colectores.

Si hay que dar un premio a la espectacularidad, el que más se lo merece es Arenzana, que suplió la falta de evolución del Peugeot 309 16V (con una conducción al límite, deleitando a los espectadores con un buen número de cruzadas. Entre los pilotos que suelen animar la lucha por los primeros puestos, Antonio Albacete finalizó en las últimas posiciones, al verse obligado a entrar en boxes para sustituir las bujías del Toyota Corolla, que estaban engrasadas. Luis López de la Cámara sigue sin encontrar la buena puesta a

punto de su montura. Tras unos entrenamientos en los que probó soluciones nuevas en las suspensiones, sin darle resultado, no pudo finalizar la carrera, problemas de temperatura en el motor de su Ford Sierra Cosworth, le obligaron a retirarse tras entrar en boxes y volver a salir. Eduardo de Aysa por su parte, tras un fin de semana poco afortunado, con problemas de neumáticos, que se le degradaban muy pronto, no pudo finalizar la carrera al rompersele un manguito de gasolina del Renault 21 Turbo cuando se encontraba luchando por subir posiciones entre los primeros. Carlos Palau que hasta la prueba de Albacete ocupaba la primera posición del certamen, tampoco pudo finalizar esta prueba al alcanzar por detrás al BMW de Bassas y dañar el frontal del Ford Sierra Cosworth 4x4, cuando el piloto del BMW apuró en exceso la frenada en la primera curva tras la arrancada.

En el Campeonato de Turismos sigue habiendo discrepancias sobre la preparación del BMW M-3-Blaupunt y sobre las últimas modificaciones que ha autorizado la Federación Española de Automovilismo. Para intentar unificar criterios se ha organizado una reunión entre pilotos, marcas y Federación el próximo jueves. Esperemos que sirva de algo. ○





SPORT SILVERSTONE

# JAGUAR NO DA TREGUA

Si las cosas no cambian ya hay un claro favorito para el título: Jaguar, que no concede el menor resquicio a sus enemigos, Mercedes y Peugeot. Su victoria en Silverstone, tercera en tres años, se fragó desde los primeros entrenamientos y acabó siendo una gran fiesta para el entusiasta público británico.

Enviado Especial  
Manuel Doménech

**A**NTE Jaguar no hay nada que hacer, y eso que esta vez les salió un adversario inesperado en carrera, el Mercedes C-291, de los jóvenes Wendlinger y Schumacher, que dio toda una lección a los Peugeot. Como viene siendo costumbre, los entrenamientos, tanto libres como oficiales, se resumen en la lucha entre los dos Jaguar por lograr la pole-position, mientras el único interés adicional se centraba en ver cuántos segundos iban a sacar esta vez a los Peugeot y al Mercedes atmosférico.



COMO UNA BALA  
Martin Brundle es el hombre más rápido del campeonato. Con seis vueltas perdidas acabó tercero. Hizo la carrera totalmente solo.





**¡POR FIN!**  
El Mercedes atmosférico ha dado la primera satisfacción. No dio problemas.

**MAL SINTOMA**  
El equipo Peugeot no encuentra el buen camino.

Bajo la lluvia, el viernes, esa diferencia era de cinco segundos, que luego fueron cuatro segundos y medio el sábado en los entrenamientos libres y quedó establecida en más o menos cuatro tras la última sesión oficial. Esta vez le tocó a Brundle ser el más rápido por delante de Fabi y de los dos Peugeot, que tenían tras ellos, en el mismo segundo, al Mercedes atmosférico. Entre los turbo era el Mercedes C-11 el más rápido, con más de cuatro segundos de ventaja sobre el primer Porsche, Kre-



**MALA SUERTE**  
Un pinchazo privó al Spice de un merecido podio.

**EN SU SITIO**  
Pareja demostró que su Porsche es el mejor detrás del Mercedes turbo.

mer, y el Porsche de Pareja y Larrauri, que experimentó problemas de estabilidad durante la última sesión. Nuevamente se quedó un coche fuera de parrilla, el Spice de Sheldon (que fue repescado, no así su segundo piloto la ex Miss Austria, Mercedes Stermitz). Tampoco pudo salir a la prueba el ALD de Taverna, tras un duro accidente que dejó inservible el coche. Con ello, eran otra vez diecisiete los coches que iban a tomar la salida el domingo a las dos de la tarde.

En el warm-up los Jaguar dejaron sentada su superioridad y esos más de cuatro segundos que les separan del resto. En esta sesión libre se pudo constatar que el Mercedes atmosférico, libre de problemas, iba a ser más rápido que los Peugeot en carrera, y que el coche de Pareja y Larrauri es, sin duda, el mejor preparado de los Porsche presentes en este campeonato.

Bajo un cielo amenazador se dio la salida a la prueba, y en ella se producía el primer golpe de teatro, el Jaguar de Brundle desaparecía en la primera vuelta mientras Fabi, con el segundo coche del equipo se escapaba irremisiblemente de sus adversarios (baste decir que en cuatro vueltas había doblado a dos participantes, es decir, les sacaba 25 segundos por vuelta). El Peugeot de Rosberg y el Mercedes de Wendlinger luchaban desde el primer momento por la segunda posición, que pronto se decantó a favor del coche alemán. Pero, para sorpresa de todos, seis vueltas más tarde aparecía de nuevo el Jaguar de Brundle en pista; la razón de su

detención en boxes fue la rotura del cable de acelerador. Desde la última posición, muy retrasado con respecto a todos, libraba una carrera contra el crono que le llevaría a la tercera posición final a cuatro vueltas de sus compañeros Fabi y Warwick (sí, Warwick se subió al coche de Fabi y no al suyo, lo cual es difícil de entender, pues no estaba inscrito en él y le ha supuesto no sumar puntos para el campeonato a pesar de haber ganado la carrera). Brundle logró una vez más la vuelta rápida, a menos de dos segundos de la pole, y se desdobló dos veces de los vencedores. La carrera no dio mucho más de sí, salvo la nueva debacle del equipo Peugeot que no encuentra el camino que él mismo marcó en Suzuka. El Peugeot de Rosberg tuvo problemas de motor que primero le retrasaron y después motivaron su abandono, y el de Baldi, que salió mal, no estuvo en condiciones de superar al teóricamente más débil Spice de Euser, que hubiera sido tercero de no ser por un inoportuno pinchazo a pocas vueltas del final de la prueba. Mientras tanto, entre los turbo (es como si hubiera dos carreras en una) el Mercedes de Schlessler y Mass rodó cómodamente a la espera de que fallase algún atmosférico. Una vez más su ca-

rrera de regularidad dio sus frutos y acabaron en cuarta posición, por lo que sus pilotos se mantienen en cabeza del campeonato. Detrás de ellos, era el Porsche de Pareja el mejor clasificado tras una carrera ejemplar, sin fallos, que le supuso el séptimo puesto. Como de costumbre, La-

rrauri efectuó una salida cañón que le situó en una cuarta posición utópica, pero la posición lograda es el claro ejemplo del campeonato puesto en marcha por la FISA; más no pueden hacer. Ahora a esperar a Le Mans donde, incluso, pueden ganar.

## CLASIFICACIONES

### PARRILLA DE SALIDA

1. Fabi/Brundle (Jaguar XJR 14) 1:27.478	2. Wendlinger/Schum. (Mercedes C 11) 1:31.478	3. Sheldon (Spice F 10) 1:31.480	4. Kennedy/Saiz (Mazda 787 B) 1:37.326	5. Palmer/Elgh (Porsche 962 Primagaz) 1:40.147	6. Salamin/Cohen O (Porsche 962 Primagaz) 1:45.136
7. Rosberg/Dalmes (Peugeot 905) 1:31.478	8. Euser/Piper (Spice F 10) 1:38.736	9. Schlessler/Mass (Mercedes C 11) 1:32.117	10. Larrauri/Pareja (Porsche 962 Brun) 1:36.904	11. Migault/Brand (Cougar Porsche) 1:40.312	

### CLASIFICACION FINAL

11. T. Fabi-D. Warwick (Jaguar XJR 14) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
2. M. Schumacher-K. Wendlinger (Mercedes C 11) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
3. J.L. Schlessler-J. Mass (Mercedes C 11) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
4. H. Rosberg (Peugeot 905) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
5. H. Piper-C. Euser (Spice F 10) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
6. M. Baldi-P. Alliot (Porsche 962 Brun) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
7. O. Larrauri-J. Pareja (Porsche 962 Brun) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
8. M. Reuter-H. Toivonen (Porsche 962 Brun) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
9. M. Trolle-P. Bourbonnais (Cougar Porsche) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
10. M. Sigala-W. Brun (Porsche 962 Brun) 83 vueltas en 2 h. 17.30.045 a un promedio de 136.418 km/h.  
11. M. Brundle (Jaguar XJR 14) en 1.29.372 a un promedio de 210.509 km/h.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. J.L. Schlessler y J. Mass: 37 puntos; 2. T. Fabi: 35; 3. M. Baldi y P. Alliot: 29; 4. C. Euser: 28; 5. H. Toivonen y M. Reuter: 23; 6. D. Warwick: 20; 7. Ch. Zwolsman: 20; 8. M. Schumacher y K. Wendlinger: 15; 9. M. Brundle: 12; 10. M. Sigala: 11; Etcétera, hasta 27 clasificados.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Sauber Mercedes: 42 puntos; 2. Silk Cut Jaguar: 40; 3. Peugeot Talbot Sport: 29; 4. Euro Racing (Spice): 28; 5. Porsche Kremer: 23; 6. Porsche Brun: 14; 7. Courage Competition: 12; 8. Mazda-speed: 2; 9. Porsche Primagaz: 2.



## SILVERSTONE EN BREVE

- En Silverstone se presentó oficialmente la maqueta de lo que será el March 92 S atmosférico. Contará con un motor Judd V10 y con cambio de seis velocidades. La carrocería será de carbono y kevlar, y su diseño se acercará mucho al del Jaguar; es decir, un auténtico **Fórmula 1 carrozado**. El coche, que se venderá a equipos privados, costará cerca de ochenta millones

de pesetas con el motor incluido. Habrá que ver cuántos clientes estarán dispuestos a pagar ese precio.

- También hemos sabido que el nuevo coche del **equipo Brun** estará listo a primeros de junio y efectuará largas pruebas en Monza. Su **debú** está previsto para Nurburgring, **en agosto**, con una sola unidad. Recordamos que el motor que utilizará será el Judd V8, idéntico al utilizado por el equipo Lotus en Fórmula 1.

- A media noche del sábado 18 se cerró la lista de inscritos para las 24 Horas de **Le Mans**, que contará con 43 coches. Llama la atención la presencia de 6 **Jaguar** (dos 3,5 litros y cuatro 7,5 litros), 4 **Mercedes** (1 atmosférico y tres turbos) y tan sólo 2 **Peugeot**. La FISA puede estar contenta y tranquila.

# CONVIERTETE EN PILOTO DE F-3



Si tienes menos de 26 años, sigue los pasos de los actuales pilotos de la Fórmula 1 y conviértete en piloto de Fórmula 3 con **PRIVILÈGE FORMULA**.

Privilège Formula es la escuela de pilotaje más prestigiosa de Europa con cursos en 12 circuitos EUROPEOS, con más de 10 años de experiencia en la formación y promoción de nuevos pilotos.

**AHORA PRIVILÈGE FORMULA Y MOTOR 16 ORGANIZAN EL PRIMER VOLANTE F-3 EUROPEO EN ESPAÑA.**

**No dejes que esta oportunidad se te escape.**



**Privilège Formula**

Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16  
Solicitando precios y programas de cursos





**LA PRIMERA DEL LANCIA**  
Al fin, Trelles se ha apuntado su primera victoria en la cuarta prueba del campeonato. Ponce (arriba), sigue mandando en la clasificación, pero se le ha agotado el presupuesto y Monzón tiene el dinero, pero le faltan neumáticos. En definitiva, un Campeonato muy complicado.



## RALLYE CAJALICANTE

# TRELLES, DE LA TIERRA AL ASFALTO

Después de que Lancia-España confiase en Gustavo Trelles para renovar el título conseguido el año pasado por Jesús Puras, el piloto uruguayo acaba de dar el primer paso hacia el mismo, después de obtener la victoria en el rallye Cajalicante. Tras sus títulos de Campeón de España en los rallyes de Tierra, el uruguayo se apunta su primera victoria en asfalto.

Enviado Especial  
**Esteban Delgado**

**T**RAS los accidentes de Gustavo Trelles y Pedro Diego en Santander, en los que resultaba especialmente dañado el Lancia Delta Integrale 16V del campeón de España de rallyes sobre tierra, el Jolly Club-España se veía obligado a dejar apeado al joven piloto montañés el día de su cumpleaños, ante la imposibilidad de disponer de una unidad nueva, al coincidir el rallye Cajalicante con el rallye Isla de Elba en Italia.

Si en el primer tramo Trelles y José Mari Ponce empataban por el liderato, en el segundo, Tudons, de casi 22 kilómetros, más corto que el año pasado, se volvía a marcar, como en 1990, la diferencia. Lleno de grava en gran parte de su recorrido, favoreció al piloto de Lancia, que obtenía 42 segundos sobre el canario y 22

segundos respecto a Luis Monzón con su Ford Sierra Cosworth 4x4, de forma que la ventaja de Trelles antes del último tramo de la primera etapa era de 57 segundos sobre Monzón y 1 minuto y 4 segundos sobre Ponce. Sin embargo, nada parece fácil para el uruguayo esta temporada y en ese tramo, antes de llegar a Benidorm, se rompió la correa que mueve el alternador, dirección asistida, motor y ventilador, llegando la temperatura hasta los 112° C, perdiendo, pese a todo, sólo dieciocho segundos respecto al crono de Ponce. La asistencia de Mauro Noccentini lograba sustituir la correa en apenas cuatro minutos, confiando en la efectividad de la reparación.

A la mañana siguiente, se confirmaba ese hecho con un nuevo mejor tiempo de Gustavo Trelles en la tercera y última pasada por Tudons, de forma que a partir de ese momento el uruguayo se dispuso a ad-

ministrar su ventaja durante toda la etapa, logrando su primer gran triunfo sobre el asfalto español.

La segunda posición debería de haber sido para el piloto canario Luis Monzón. Al volante de su Ford Sierra Cosworth 4x4, alquilado al preparador belga RAS, encargado igualmente del mantenimiento del vehículo de Bernard Beguin, Monzón volvió a sufrir la escasa competitividad de sus neumáticos Dunlop en asfalto. Ni el cambio de la suspensión trasera, ni la bajada, por dos veces, de la altura de la delantera y la convergencia, aportaron grandes cambios. La nueva revelación del campeonato de España de esta temporada está pidiendo a gritos las cubiertas Pirelli de 17 pulgadas utilizadas por Delecour y Beguin en Corcega, que permiten la implantación de los discos de 355 milímetros, pero la casa milanesa no dispone de la cantidad suficiente. En Michelin sólo le





**NADA DE SEGUNDONES**  
De nuevo Daniel Alonso demostró su superioridad en grupo N en su retorno efectivo a los rallyes nacionales. En cuanto al equipo Opel (en la foto en plena «asistencia»), sigue sumando puntos y sus pilotos son segundo (Lilly) y tercero (Moratal) en el Campeonato de España.

sin la segunda velocidad a poco del final de la etapa. Los problemas con la caja de cambios se repetían en la segunda, complicándose la situación con los de embrague, a pesar del tradicional uso de Coca-Cola, teniendo Climent desgraciadamente que abandonar en el último tramo, heredando Iñigo Lilly su posición con el otro Opel Corsa oficial.

Dentro del grupo N, el asturiano Daniel Alonso pudo llevar esta vez a cabo su propósito de luchar por el scratch. Una ligera y afortunada salida en Tudons saldada únicamente a base de chapa, y la rotura de la palanca de cambios en el primer Bernía, no le privó de lograr la quinta posición, superando con comodidad al local Hilillo.

Nueva decepción para Josep Arqué que después de lograr cubrir el primer tramo con acierto, veía, en el segundo, como la presión de aceite del motor del Peugeot 309 GTI 16V empezaba a bajar, prefiriendo detenerse antes de romperlo. Un mal endémico en estos coches, como lo demuestra también, la avería del coche de Arenzana en Albacete. En el Desafío, la victoria era para Abadía (Peugeot 309 GTI), mientras que la clase pequeña era para Minguella. ○

**CLASIFICACIONES**

1º Trelles-Ivetich (Lancia Delta Integrale 16V), 2 horas, 30 minutos, 28 segundos; 2º Ponce-Holtman (BMW M3), a 49s; 3º Monzón-Romani (Ford Sierra Cosworth 414), a 2m 01s; 4º Moratal-Fernández (Opel Kadett GSI 16V), a 5m 27s; 5º Alonso-Benzunces (Ford Sierra Cosworth), a 8m 46s; 6º Lilly-Saguillo (Opel Corsa GSI), a 12m 10s; 7º Hilillo-Bou (Ford Sierra Cosworth), a 13m 40s; 8º Morton-Jackson (Lancia Delta Integrale), a 16m 06s; 9º Fuster-Varón (Renault 5 GT Turbo), a 16m 15s; 10º Abadía-Carmona (Peugeot 309 GTI), a 16m 45s

**PRINCIPALES ABANDONOS**

Arqué (Peugeot 309 GTI 16V), por presión de aceite Climent (Opel Corsa GSI), por problemas eléctricos

**POSICIONES EN LOS TRAMOS**

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
PONCE	18	8	6	4	-	-	-
MONZÓN	18	7	6	3	1	-	-
TRELLES	18	7	3	7	-	1	-
MORATAL	18	-	-	3	15	-	-
ALONSO	18	-	-	-	2	2	3
CLIMENT	17	-	-	-	-	8	8
LILLY	18	-	-	-	-	-	3

**CAMPEONATO DE ESPAÑA:**

1º J.M.Ponce, 795 puntos; 2º Lilly, 528; 3º Moratal, 471; 4º Trelles, 408; 5º Monzón, 354

ofrecen la medidas de 225 en llanta 16" utilizada por los Lancia en lugar de la de 245, en tanto que las gomas de 17" desarrolladas para Mitsubishi son eso, para Mitsubishi, y en Michelin-España no pueden ir pidiéndolas para un piloto, aunque se llame Luis Monzón. En cualquier caso, el piloto insular podría seguir utilizando el mismo calzado que Bardolet la pasada temporada, dada la falta de competitividad de las Dunlop. A quien corresponda decidir...

El piloto de Las Palmas comenzaba la segunda etapa cediendo sólo seis segundos en Tudons ante Trelles, a pesar de un trompo, para lograr a continuación dos mejores cronos seguidos. Pero en Bernía, el tramo más largo del rallye, con 24 kilómetros, se rompía el turbo del Ford Sierra y Monzón perdía 1 minuto y 59 segundos con respecto a Trelles y cualquier oportunidad de inquietar al uruguayo.

José Mari Ponce sufrió la misma suerte

que Bassas el año pasado, y con el BMW M3, no pudo hacer nada frente a los vehículos de tracción total en el tramo de Tudons. Segundo después de los problemas de Monzón, Ponce sólo tuvo como problema relevante algún fallo en los intercomunicadores. Ahora, con su presupuesto agotado, sólo depende de BMW y Camel que pueda acudir a Llanes y sacar partido del reglamento, cogiendo el máximo de puntos en su clase y beneficiarse de los problemas de sus rivales, como en Santander, para aspirar con las máximas garantías al Campeonato.

Entre los hombres de General Motors, Borja Moratal cumplió a la perfección su papel, situándose finalmente en cuarta posición. Luis Climent, que corría en casa con el pequeño Opel Corsa, sufrió un exceso de fogosidad en el primer Tudons, sin consecuencias, manteniéndose por delante del Ford Sierra Cosworth de grupo N de Daniel Alonso, a pesar de quedarse

CESARE FIORIO DEJA FERRARI

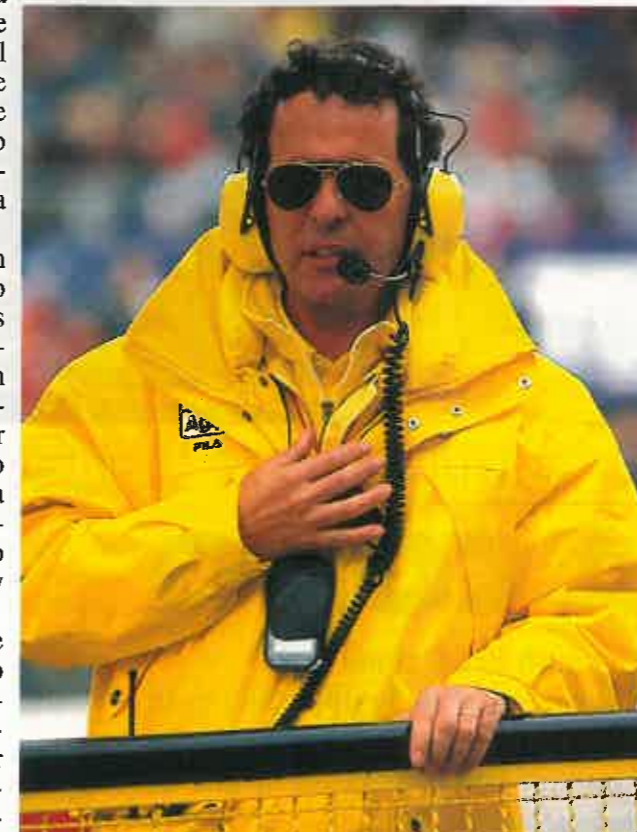
**UN AMARGO ADIOS**

**E**RA la tarde del pasado jueves dieciséis de abril. En la Gestione Sportiva de Ferrari reinaba una aparente calma, y mientras los mecánicos desmontaban los coches de los entrenamientos de Magny Court, sonó el teléfono en la mesa de Cesare Fiorio. Se escuchó la voz grave de Piero Fusaro que reclamaba su presencia en el despacho presidencial. De ningún modo Fiorio podía imaginarse que para él había comenzado la cuenta atrás de su permanencia en Ferrari. Al parecer, la conversación fue de lo más escueto: «Le tengo que comunicar que se ha decidido su cese inmediato como director deportivo de la escudería Ferrari».

La magnitud de la decisión no llevaba firma, ni tampoco estaba acompañada de razones detalladas. Para Fiorio, el sueño ferrarista había entrado en un epílogo fulminante. Le quedaron pocas horas para recoger sus «bártulos» y se fue dejando tras sus pasos una nostalgia cargada de sinsabores, angustias y ambiciones vividas a lo largo de setecientos noventa y siete días, noches y tardes.

Con la llegada de Fiorio, se defendió la gestión de Piero Lardi Ferrari y Marco Piccini, acusados de haber desmembrado la gran Ferrari por hacer caso a John Barnard, que decidió llevar a la GTO de Guildford al centro de estudios del Cavallino. Hay que reconocer a Fiorio el mérito de haber logrado reconstruir parte de lo que hubo antaño en Maranello, y del mismo modo haber sido capaz de arrebatar a otras escuderías, pilotos y técnicos de gran valía. Por el contrario, no supo retener a Barnard, no hizo caso a Enrique Scalabrini, no encontró la fórmula para hacer obedecer a Nigel Mansell y pagó una cantidad disparatada de dinero por fichar a Jean Alesi. Sin embargo, su crepúsculo comenzó en el momento que accedió a que Alain Prost interviniera en las deci-

siones de la escudería. Y desde el pasado Gran Premio de Portugal, ocasión en la que Mansell perjudicó a Prost, las acusaciones del «profesor» fueron continuas contra el quehacer de Fiorio. Ahora, lo único de Ferrari que queda en la vida de Fiorio, es la carrocería del 640 que ganó el Gran Premio de Brasil de 1989, que decora un ventanal de su casa de Casinalgo, muy cerca de Maranello. Pero lo más hi-



**SU ÚLTIMA APARICIÓN**  
«No me merecía esto» -dijo Fiorio- Fue una injusticia incomprensible.

riente para «Hollywood» -así era su apoyo en la F1- son sus sustitutos. Claudio Lombardi -ex Lancia y su gran amigo- ocupará el puesto de director técnico y Piero Ferrari será de nuevo el director deportivo, puesto que ocupó el Comendatore durante cuarenta años. De algún modo, parece que la leyenda quiera revivir tras los muros de Maranello. ○

Gigi Corbetta

**CURRICULUM DEL BIEN Y DEL MAL**

**M**ARZO 1989: Fiorio sustituye a Marco Piccini en la gestión deportiva de Ferrari. Nigel Mansell gana el primer Gran Premio de la temporada con el Ferrari 640. En julio, Fiorio rescinde el contrato a Gerhard Berger, arrebatando a Williams al ingeniero Enrique Scalabrini y confirma a Mansell para 1990. Septiembre: ficha a Alain Prost como primer piloto y pone a Mansell en segundo término. Polémica a raíz del accidente entre Ayrton Senna y Mansell en el Gran Premio de Portugal. Se le culpa de no haber parado a Mansell. Comete el error de perder a John Barnard y parte de sus seguidores

**1990**  
Enero. logra quitar a Steve Nichols a McLaren. Febrero. reorganiza la GTO de Guildford y refuerza el plantel técnico de Maranello. Marzo: Prost gana el Gran Premio de Brasil Julio: intenta contratar a Senna para 1991, con lo cual comienzan las tiranteces con Prost. Agosto. comunica a Mansell que su contrato no se renovará. Septiembre: logra quitar a Jean Alesi a Tyrrell y Williams. Se equivoca en la estrategia a seguir en el Gran Premio de Portugal, ahí Prost perdió la posibilidad de ser campeón del mundo. Noviembre. vuelve a contratar a Jean Claude Migeot y decide seguir con la evolución del Ferrari 641/2.

**1991:**  
Enero. consigue que la FISA acepte utilizar gasolina con tetraetilo de plomo en F-1. Febrero: primeras divergencias entre él y Prost en los consejos técnicos. Marzo: Ferrari pierde los Grandes Premios de USA, Brasil y San Marino. Prost le ataca duramente en unas declaraciones a la prensa gala. Mayo: el día dieciséis es destituido de su cargo en Ferrari.





**LOS TRIUNFADORES**  
 Por segunda vez consecutiva Doohan conseguía la victoria en 500. En esta categoría Lawson fue el héroe, consiguiendo un podio para Cagiva, por vez primera. En el cuarto de litro, Cadalora se imponía una vez más a Bradl, en un final espeluznante. Gresini parece afianzarse como el máximo aspirante al título de 125 con esta nueva victoria.



## GRAN PREMIO DE ITALIA

# CODO A CODO

**La confusión era total. Tanto Helmuth Bradl como Luca Cadalora creían haber ganado la carrera y así lo celebraba cada uno de ellos en la vuelta de honor. Finalmente, por una ventaja de nueve milésimas, se daba al italiano como vencedor de una de las carreras de la historia con más apretado final. Para los españoles será un Gran Premio para el olvido.**

Enviados Especiales

José Luis Aznar/ Marco Ghidetti

**S** el apretado fue el final de la categoría del cuarto de litro, muy distinto fue el desarrollo de la carrera de 125, la primera que abría la matinal italiana. En la salida, el más presto fue Ezio Gianola con la roja Derbi; enseguida, cuando llegó la larga recta de Misano, Fausto Gresini -mejor tiempo en los en-

trenamientos- tomó el mando de las operaciones y no dejó ver a sus rivales más que el colín y el escape de su Honda. Nadie podría seguir su estela, ni Capirossi, su joven compañero de escudería y Campeón del Mundo en título, ni el mismo Gianola, condenado por una falta de velocidad punta, ni Ueda con todo su valor y el de su eficaz Honda, ni Gramigni con su cada vez más veloz Aprilia. Por su parte Aspar, que había arrancado muy bien, te-

nía que pelear en el segundo pelotón. Ahí estaban Spaan, Luethi, Debbia, Stadler, Oetli, Waldmann y el japonés Wakai. Antes de media carrera, «Aspar» vería su esfuerzo anulado cuando caía al ser tocado por Stadler. Para el de Alcira terminaba así, un largo fin de semana en que ha planteado, incluso, hacer un alto en el Mundial, para poder trabajar en el motor y ponerlo a la altura del de sus rivales.

En cabeza, continuaba la cabalgada de Gresini, mientras que Gianola, pese a sus esfuerzos, no podía hacer nada para impedir que también Capirossi, Gramigni y Ueda se le fueran. El japonés fue protagonista de una espectacular caída que hubiera podido tener gravísimas consecuencias, puesto que fue a dar contra un muro de cemento con el casco. Cuando cabía incluso temer por su vida, con alivio, se supo que sólo sufriría una ligera conmoción. Ya nada impediría que Gresini se impusiera y fuera secundado por Capirossi en el podio, mientras que Gramigni era tercero y cuarto Gianola. La lucha por la quinta plaza, que había hecho saltar chispas en el seno del pelotón perseguidor, se resolvería finalmente en favor de Spaan. El sá-

bado, Rainey consiguió el mejor tiempo y en carrera planteó su conocido esquema de escaparse desde la salida, pero Lawson le aguló la fiesta con la Cagiva. Ante el delirio del respetable, Eddie logró dar todo el primer giro en cabeza seguido por Doohan, que lo pasaría en el segundo. Rainey, sin embargo, no se entretuvo y enseguida los cazó a ambos, pero no pudo escapar y tuvo que enzarzarse en un mano a mano con Doohan, que se resolvería a favor de éste, pues Rainey entró en boxes para cambiar un neumático defectuoso. La carrera estaba sentenciada, puesto que Kocinski no podría acercarse al piloto de Honda, que así conseguiría su segunda victoria consecutiva, al tiempo que Lawson obtenía su primer podio con la moto de los hermanos Castiglione. La emoción estaba en la lucha por la cuarta plaza entre Barros y Ruggia, con ventaja final para el brasileño. Tras ellos, la clasificación es, cuando menos, sorprendente: sexto Chandler, el debutante, también protegido de Roberts; séptimo Schwantz; octavo Garriga, insatisfecho con la estabilidad de su Yamaha; finalmente Rainey conseguía la novena posición.

La carrera del cuarto de litro sería, de largo, la más emocionante. Primero se planteó con una lucha en pelotón, con Cadalora, Bradl, Chili, Romboni, Reggiani, Crivillé, Zeleemberg, Cardús y Shimizu. A medida que pasaban las vueltas, este pelotón se disgregó y se formaron varias parejas: Cadalora y Bradl, Chili y Reggiani, Cardús y Zeleemberg. El final fue de infarto, Bradl y Cadalora negociaron emparejados el viraje de derechas que da paso a la meta. Lo tomaron en paralelo, ca-

renado con carenado, zigzagueando y sacando los codos como hacen los ciclistas, pero a una velocidad muchísimo mayor. A la postre Cadalora era declarado vencedor de uno de los más electrizantes finales de carrera que hayamos contemplado jamás, aunque luego la FIM decidió multar a ambos pilotos. Igual de apretados entraron Chili y Reggiani por la tercera plaza, mientras que Zeleemberg batía también a Cardús, que al bajarse de la moto se negaba a hablar con la prensa. ○

### CLASIFICACIONES

125cc	
1º F.Gresini (Honda) a 36'29'297,	2º L.Capirossi (Honda) a 19'507
3º A. Gramigni (Aprilia) a 24'799	4º E. Gianola (Derbi) a 30'912
5º H. Spaan (Honda) a 34'860	

250cc	
1º L.Cadalora (Honda) 39'29'951	2º H.Bradl (Honda) a 005/1000,
3º P.F. Chili (Aprilia) a 9'156,	4º L.Reggiani (Honda) a 9'185,
5º W. Zeleemberg (Honda) a 14'205	

500cc	
1º M. Doohan (Honda) 46'27'037,	2º J. Kocinski (Yamaha) a 7'720,
3º E. Lawson (Cagiva) a 15'463,	4º A. Barros (Cagiva) a 23'753,
5º J.P. Ruggia (Yamaha) a 23'976	

### ASI VA EL MUNDIAL

125cc	
1º F.Gresini	71 puntos,
2º L.Capirossi,	67,
3º N.Ueda,	55,
4º R.Waldmann,	36,
5º «Aspar»	28

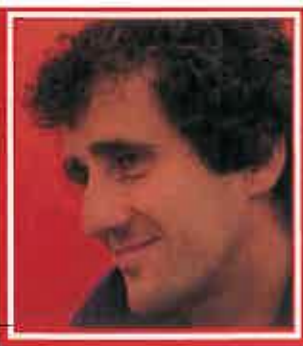
  

250cc	
1º L.Cadalora,	97 puntos,
2º H.Bradl,	71,
3º C.Cardús,	65,
4º L.Reggiani,	61,
5º W.Zeleemberg,	56

500cc	
1º M.Doohan,	91 puntos,
2º W.Rainey,	77,
3º J.Kocinski,	62,
4º E. Lawson,	56,
5º K. Schwanz,	42





# EL PROFESOR REFLEXIONA

**E**L Gran Premio de Mónaco, si hubiera existido una mínima oportunidad de corregir la situación, hubiera podido ser, a pesar de las apariencias, una gran carrera. Y escribo, «a pesar de las apariencias» ya que ni las pruebas, ni las clasificaciones reflejaban realmente el potencial del Ferrari

Las cosas no se habían iniciado muy bien, en particular en lo que se refiere al ambiente. Al día siguiente del Gran Premio de San Marino la mayor parte de la prensa italiana, literalmente me destrozó con la crítica. Admitamos que cometí un error durante la vuelta de calentamiento en Imola. Pero, ¿acaso he cometido tantos errores durante mi carrera profesional, que incluye ciento setenta y dos Grandes Premios, para merecerme semejante ataque por parte de los periódicos italianos? No. Pero, en lo que a eso respecta, lo que no se me ha perdonado es haber dicho la verdad acerca de la escudería Ferrari y los que la dirigen. Sin embargo, y si dije y repetí esas verdades, fue precisamente porque creí que era lo mejor para este equipo que tanto me ha aportado y al que yo he igualmente ayudado. Pero he aquí que los periodistas italianos han preferido las campañas negativas en lugar de mirar la verdad cara a cara. Tanto peor para ellos porque con la excepción de algunos pocos reporteros competentes, he decidido no hablar con ellos ni responder a ninguna de sus preguntas. Ustedes pueden calcular la magnitud del escándalo del otro lado de los Alpes, pero no me importa.

**C**ON esta situación arreglada de una vez por todas, vayamos a Mónaco. El hecho más importante de las dos jornadas de pruebas fue el excelente trabajo de nuestros mecánicos. Gracias a varias modificaciones, especialmente en el aspecto electrónico y en los escapes, Jean Alesi y yo teníamos un motor totalmente adaptado para las dificultades del circuito de Mónaco. Sin embargo, para el chasis la situación era totalmente diferente. Hubiera podido justificarlo diciendo que si yo endurecía la amortiguación y los muelles, la estabilidad se debilitaba, ¡hecho muy problemático en Mónaco! Si por el contrario la aflojaba, el coche se volvía incontrolable en las aspe-



rezas que no faltan en la pista, sobre todo en el túnel. En resumen, una calle sin salida. Si bien es cierto que se necesitaba hacer algún compromiso, éste no era fácil. De todas formas los problemas de clasificación, subsistían. Después de haber demorado la utilización de mi segundo juego de neumáticos blandos el sábado, sin haber aprovechado el máximo de ellos, ya que recibí el banderazo en el momento justo de partir, no me restó sino salir en la séptima posición.

Sin embargo, estaba confiado, ya que numerosos elementos estaban a mi favor. El Gran Premio de Mónaco es siempre muy largo y puede vencer a los mecánicos más competentes al igual que a los pilotos con más experiencia. En este aspecto yo estaba cubierto, por lo menos podía considerarme así. Además, había realizado el mejor tiempo en el Warm-up y, como había previsto el sábado, sabía que el Ferrari era muy competitivo con el tanque lleno. Y así fue. En Interlagos y en Imola, sabía que el McLaren de Senna no había podido sostener el ritmo hasta el final. Claro está que Ayrton ganó pero no hubo nadie para empujarle hasta el límite. Aún partiendo en la séptima posición tenía una carta a jugar. Según se desarrollaron los hechos en Mónaco, tuve razón. Me encontraba en la segunda posición después de pasar a Mansell y desembarazarme de Módena y Patrese. Pero no había previsto lo insospechable: un incidente estúpido que se manifestó con vibraciones. Estas se hicieron más y más notables, así que me vi

obligado a permitir que Mansell volviera a pasarme y luego alcanzarlo nuevamente. Tras ello, las vibraciones se tornaron insostenibles, hasta el punto que creí que estaba perdiendo la rueda delantera. Me detuve tan pronto como pude en mi box, pero la entrada, fue un desastre completo. Me cambiaron las cuatro ruedas, pero en el momento de arrancar el coche no se movió. En el fondo había una pieza, tal vez un tornillo de la rueda. Estaba atrapado, la transmisión no funcionaba y se necesitó la ayuda de los mecánicos para lograr que el coche funcionara nuevamente. Así perdí toda oportunidad de volver a mi tercera posición.

Terminé en una anónima quinta posición y con un pequeño consuelo: la vuelta rápida en carrera. Pero lo que es más serio aún: sé que la suerte del campeonato está sellada y que el segundo lugar que ocupo detrás de Senna es casi una ilusión. Después de cuatro carreras nos separan veintinueve puntos.



BENETTON

## BARNARD SE VA

**J**OHAN BARNARD, Director Técnico de Benetton, ha decidido dejar el equipo por discrepancias con Ford. Michael Kranefuss, responsable de desarrollo deportivo de la marca del óvalo, aseguró en su día a Barnard que el motor HB lo tendría Benetton en exclusiva y que el Motor V-12 estaba en fase de desarrollo muy avanzado. Ninguna de estas cosas son ciertas, ya que el proyecto del motor V-12 está estancado y a partir del Gran Premio de Canadá el motor HB lo utilizará también el equipo Jordan. Además de esto, Barnard ha recibido una buena oferta de Ligier, que necesita un buen plantel técnico para disponer de los motores RS-3 en su versión 92.

EUROPEO DE MONTAÑA

## VILARIÑO IMPARABLE

**A**NDRES VILARIÑO se ha impuesto con total autoridad en la subida a Falperra (Portugal). El piloto vasco dominó la prueba de principio a fin. Ya desde los entrenamientos dejó bien claro que era el máximo favorito, rebajando el record de la subida que el mismo ostentaba. En la carrera, disputada a dos mangas, Vilariño impuso un fuerte ritmo a su barqueta Lola-Repsol, y no sólo marcó el mejor tiempo, además volvió a batir el record. En la segunda también se impuso a pesar de

moderar su ritmo. También hay que destacar la clasificación de Egozcue, que finalizó en tercera posición.

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS

## LOS VETERANOS EN CABEZA

**T**RAS los primeros entrenamientos cronometrados que configurarán la parrilla de salida de las 500 Millas de Indianápolis, saltó la sorpresa; los tres primeros puestos los coparon pilotos veteranos ya en la especialidad. La pole la consiguió Rick Mears, que al volante de un Penske-Chevrolet logró por sexta vez esta posición, en esta ocasión a más de 358 kilómetros por hora. El segundo mejor tiempo fue para A.J. Foyt, que a sus 56 años y al volante de un Lola-Chevrolet, marcó una velocidad media superior a los 355 kilómetros por hora. Otro veterano de la especialidad, Mario Andretti, conquistó el tercer puesto de la primera línea de la parrilla de salida y con un Lola Chevrolet realizó su mejor vuelta a más de 350 kilómetros por hora.



EL ABUELO DE INDIANAPOLIS  
A.J. Foyt con 56 años, ha conseguido el segundo mejor tiempo en los entrenamientos de las 500 Millas.



BOXES

**● FASA RENAULT** ha hecho entrega a la **Federación Española de Automovilismo** de tres **Renault 19 16V**, equipados como vehículos de rescate e intervención médica de urgencia. Estos coches «R» se utilizarán en pruebas del **Campeonato de España de Rallyes**, de **Montaña** y en **icircuitos**. En la foto **Andrés**



**Jaque** (a la izquierda), Jefe de Comunicación de Renault estrecha la mano de **Carlos Gracia**, Presidente de F.E. de A.

**● CITROEN** no participará en el **Raid París-Moscú-Pekín**. Sus esfuerzos en este sentido los va a dirigir hacia el recién creado **Paris-EI Cabo**, prueba organizada por la **TSO** y que sustituye al **Paris-Dakar**.

**● TOYOTA** participará en el **Rallye Acrópolis** con tres coches, uno para **Sainz**, otro para **Schwarz** y el tercero para **Ericsson**. El piloto español si consigue la victoria en este duro rallye prácticamente no tendría rival para volver a conquistar el Mundial.

# NOVEDADES BRAID

**C**ON motivo del Salón del Automóvil de Barcelona, la empresa Tecnología y Fabricación S.A., mas conocida por su marca BRAID, ha presentado sus dos últimas creaciones en llantas:

La nueva serie 5, modelo que se comercializará en las medidas de 14, 15 y 16" y dotado de un cierre de seguridad y la serie 2 piezas en magnesio o aluminio



especialmente diseñada y pensada para la competición. Sin duda, dos nuevos aciertos



de esta marca, que en su afán de perfeccionismo, les obliga a una constante evolución.





## 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

## CLASICOS ALFA ROMEO

UNA interesante excursión para los amantes de los Alfa Romeo. La organiza el Club Alfa Romeo que tiene su sede en Málaga, están convocados todos los alistas, tanto los que poseen vehículos, de la mítica marca italiana, antiguos como modernos. La reunión será el día 9 de Junio en la plaza de la Constitución malagueña.

**Más información: Infantes 44, 29740 Torre del Mar, Málaga Tlf. (952) 54 19 77**

## AVENTURAS EN MADRID

EL Club Tam-Tam Aventuras nos propone una excursión por el sur de Madrid, parte de Aranjuez y continua paralela al Tajo, para finalizar en las proximidades de Arganda.

**Más información: Telf. (91) 450 69 38.**



## MAS MOTOS EN LA 2

LA segunda cadena de Televisión Española continúa manteniéndonos informados de lo que ocurre en el disputado Mundial de Motociclismo en el que los pilotos españoles todavía no han tenido la oportunidad de poder demostrar sus auténticas posibilidades. Desde el circuito alemán de Hockenheim se retransmitirán, el día veintiseis de mayo, las pruebas correspondientes a las categorías de 125, 250 y 500 centímetros cúbicos.

Los aficionados al motociclismo podrán disfrutar una vez más desde su pantalla y en directo

de los logros de sus idólos de las dos ruedas.

**Horarios: 125 c.c. a las 12.25 horas 250 c.c. a las 13.30 500 c.c. a las 14.40.**

## SPORT EN FRANCIA

EL domingo día 26 no se celebrará la prueba albaceteña de velocidad en circuito; adelantada debido a la celebración de las elecciones autonómica.

Por otra parte, sólo nos queda decir que en el circuito francés de Paul Ricard, se celebrará el Campeonato Mundial de Sport y en Indianápolis la mítica carrera de las 500 Millas.

## HOMENAJE A FANGIO

EL próximo 4 de junio Juan Manuel Fangio cumplirá ochenta años. Ya hemos comentado en estas páginas que el que fuera su máximo rival en las pistas, Stirling Moss, el eterno subcampeón de Fórmula 1 le ha dedicado un libro en el cual se reflejan las múltiples ocasiones en que estos dos pilotos y caballeros de los circuitos se enfrentaron por el Campeonato del Mundo de F-1. La edición de este interesante libro ha corrido a cargo de Pirelli y Mercedes Benz dos marcas ligadas a la actividad como piloto de Fangio.

El libro, que ha sido publicado en inglés y que cuenta con magníficos documentos gráficos, será próximamente editado en castellano. Les mantendremos informados.



## 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. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Picione (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, Simón Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. **Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Liorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).**

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Elvira Archa. **Automerca:** M<sup>a</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Fere Calsina Ruá. **Automerca:** 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 Toribio Triviño.  
**Coordinadores:** Luis E. Vizuete y Manuel Martín.

**Autoedición:** José M<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Telefax:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5<sup>a</sup> Deha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 423 91 38. **Fax:** 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7<sup>a</sup> 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.  
**Imprime:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.

**Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Teléfono:** 327 13 38, 327 15 67, 327 14 55 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 BLAGARE (Suecia).

# Goodyear lo consigue



## Silencio, se rueda.



## Goodyear Eagle NCT-2

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



POR ENCIMA DE TODO LO ESPERADO



SCOTCH WHISKY  
 BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND  
 RINTI & BROOK  
 Street, London, Eng  
 APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY  
 KING GEORGE III



*¿Y si me invitas a entrar  
 y tomamos un whisky?*



Y&R

**GRATIS**  
 CON ESTE NUMERO  
**Guia**  
 LLEGA EL TELEMOTOR  
 CONDUCE CON SEGURIDAD

AL VOLANTE DEL MAZDA MX-3

SEMANAL  
**MOTOR 16**  
 GRUPO

25 de mayo de 1991

Núm. 396 • 325 pts.



ALFA ROMEO



AUDI 100 COUPE



FORD SIERRA



SEAT TOLEDO BREAK

**1-1**  
**ESPECIAL**

# NOVEDADES



PEUGEOT 105 CABRIO



RENAULT 21



VW ROADSTER

**MERCEDES 500 E V-8**

- 326 CABALLOS ● 250 KM/H
- 13,5 MILLONES DE PESETAS

**PRUEBA**



0 0 3 9 6  
 8 4 1 3 0 4 2 6 4 1 5 0 6