

AL VOLANTE DEL MAZDA MX-3



# Motor 16

25 de mayo de 1991

Núm.396 • 325 ptas.



ALFA ROMEO



AUDI 100 COUPE



FORD SIERRA



SEAT TOLEDO BREAK

# novedades

1 1  
ESPECIAL



PEUGEOT 105 CABRIO



RENAULT 21



VW ROADSTER

## MERCEDES 500 E V-8

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



00396  
8 4130421641506





# Nuevo Renault 21 TXI Quadra.



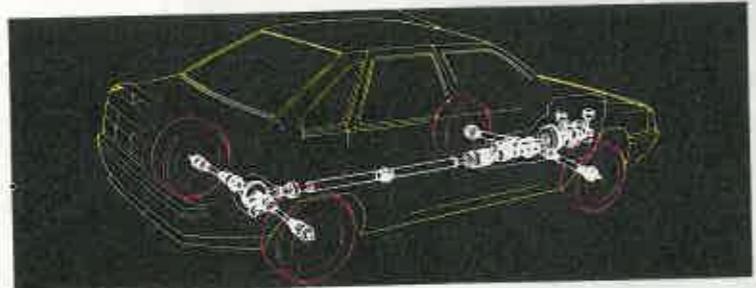
## VIVES CON EL.

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:

- 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. ■ Elevalunas 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.



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



POR DECISIÓN 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

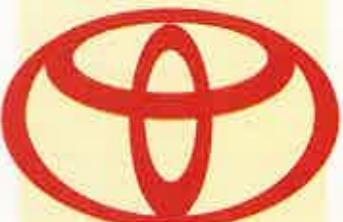
### AUMENTO EN ESPAÑA

A 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.



### 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.





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 AW 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**.

### PEGASO

#### A REPETIR PERDIDAS

**E**l 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 reperíra en 1991 dada la caída de ventas que está experimentando el sector. Las pérdidas se pueden extender incluso a 1992.

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 exterior, 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

**T**RAS 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 aislamiento 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. Servotruonic.

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

**L**OS 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 diecisésis 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.

Pero 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

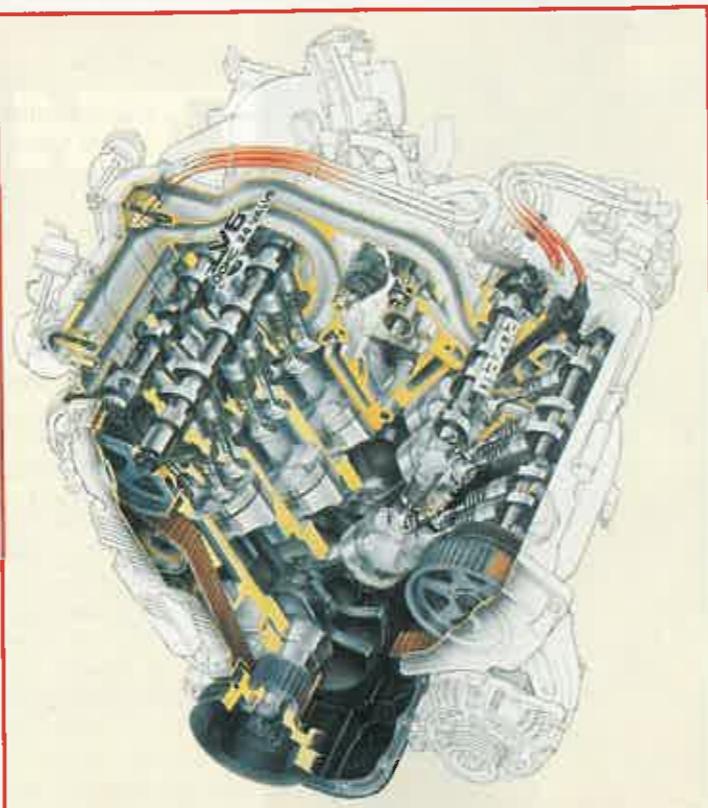
levas en cabeza, de 90 caballos de potencia, con frenos de tambor en el tren trasero y cambio automático de cuatro velocidades, que se ha descartado.

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 TÉCNICA

MAZDA MX-3	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.845
Árbol de levas	2 en cabeza por bancada
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,2:1
Potencia máxima / 1 p.m.	136 CV/6.500
Par máximo / 1 p.m.	16,3 mkgf/5.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN</b>	
Sistema	De cuemalla Seivo
Diámetro de giro (m)	9,8
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del/Tras)	Disc vent./Disc ABS
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<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)	---



## EL MÁS PEQUEÑO

*El motor es el seis cilindros de gran serie más pequeño del mercado. Los áboles 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.*



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 áboles 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 impulsó la mezcla aire-gasolina hacia el interior del cilindro. Este sistema de admisión por resonancia variable se denomina VRIS (Variable Resonance Induction System).

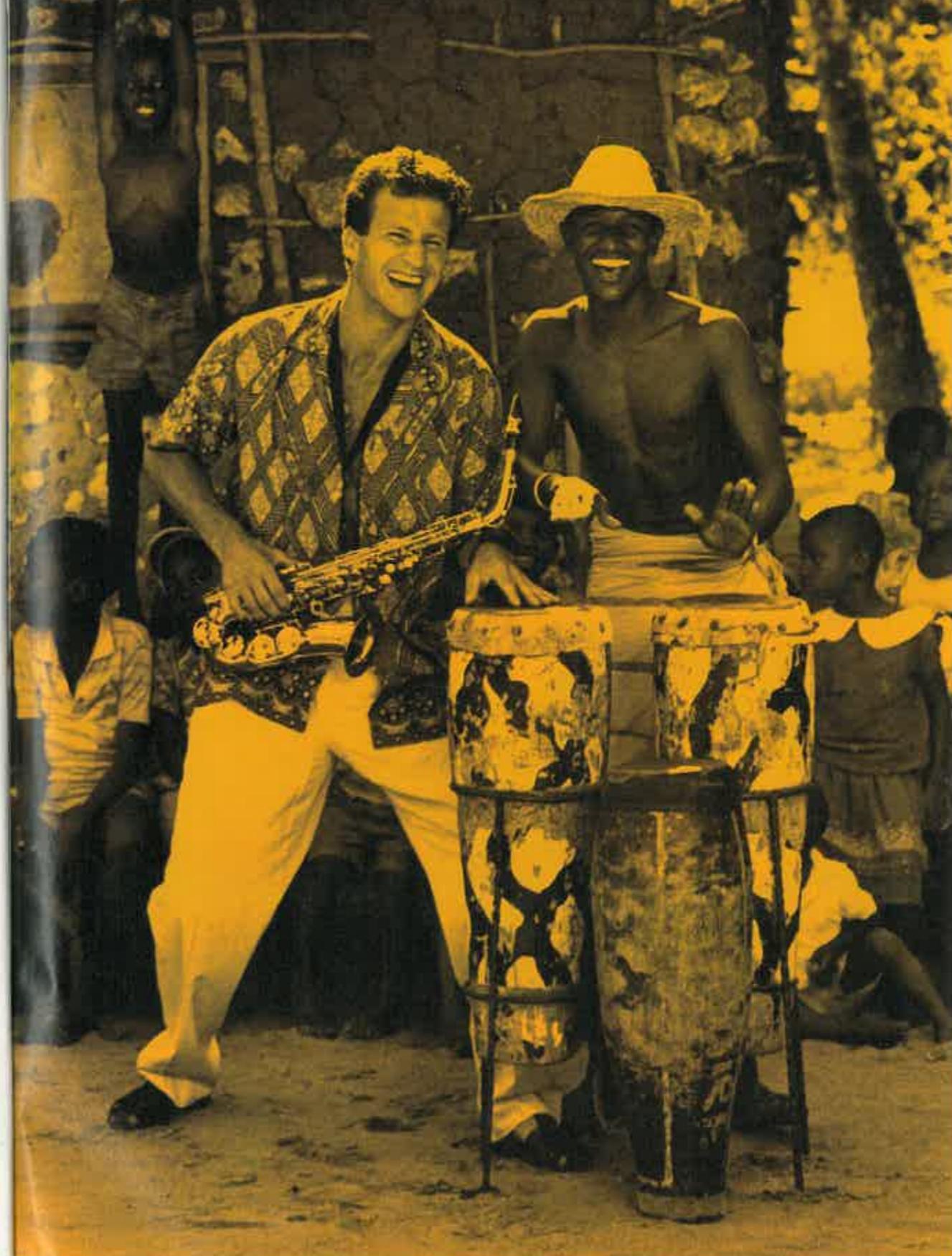
Es evidente que la potencia no ha sido el principal objetivo de sus diseñadores. Lo cierto es que Mazda antepone en su filosofía del producto, la distinción, personalidad o exclusividad. Incluso de cara al futuro, estos aspectos serán los que más definirán su línea, muy por encima del capítulo correspondiente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

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-

## ENROLATE



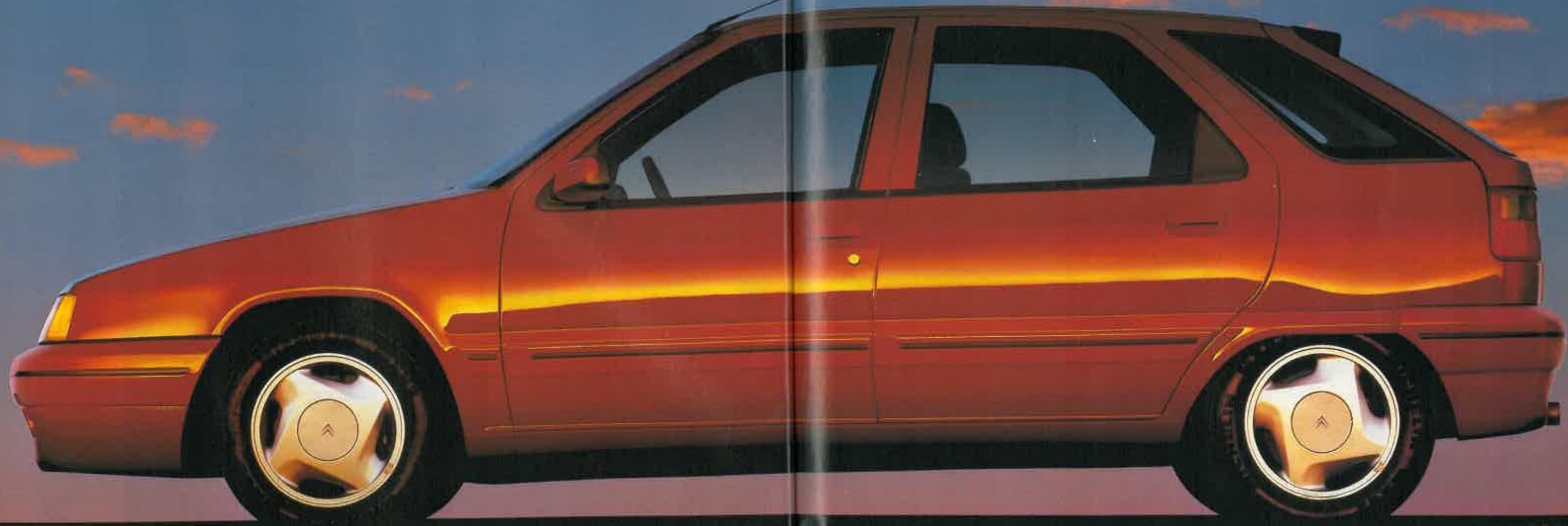
## 6:30 P.M. Madagascar. Rock, Blues, Jazz y Tam-Tam.

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 invitó a un Cutty Sark. Pagaría lo que fuese por repetir aquello.

**CUTTY SARK**  
SCOTS WHISKY



# 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 Paris-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 regajes 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.

## NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

Campeón del París-Dakar 1991

# TRANSPORTES URGENTES



## 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

1 FIN DE SIGLO 1

# 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 EVOLUCIÓN 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 AUTOMOVILÍSTICA ESTÁ VIVA Y BUENA PRUEBA DE ELLA ES EL INFORME QUE A CONTINUACIÓN 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 del

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.*

# novedades

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 Croma 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  
podrá  
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 presti-

giosos carroceros entre los que

destacan «Touring Superlegge-

ra» unidos a Carrozzeria Ma-

razzi, ambos famosos por sus

trabajos en el Lamborghini Is-

lero 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 renova-



media, renovados Audi 80

acompañados también de nue-  
vas versiones, sin duda se ave-

cinan nuevos tiempos para una

marca algo dormida hasta aho-

ra pero con muchas sorpresas a

corto plazo.

Hasta ahora Audi ha des-  
mentido que hubiese la posibi-  
lidad de ver en el mercado un

100 Coupé con dos puertas, pe-

ro no parece algo descabellado

cuando otros coupés de la ma-  
rca han cosechado éxitos en los

mercados de todo el mundo.

No hay que olvidar las prime-  
ras 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 com-  
pacto 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.

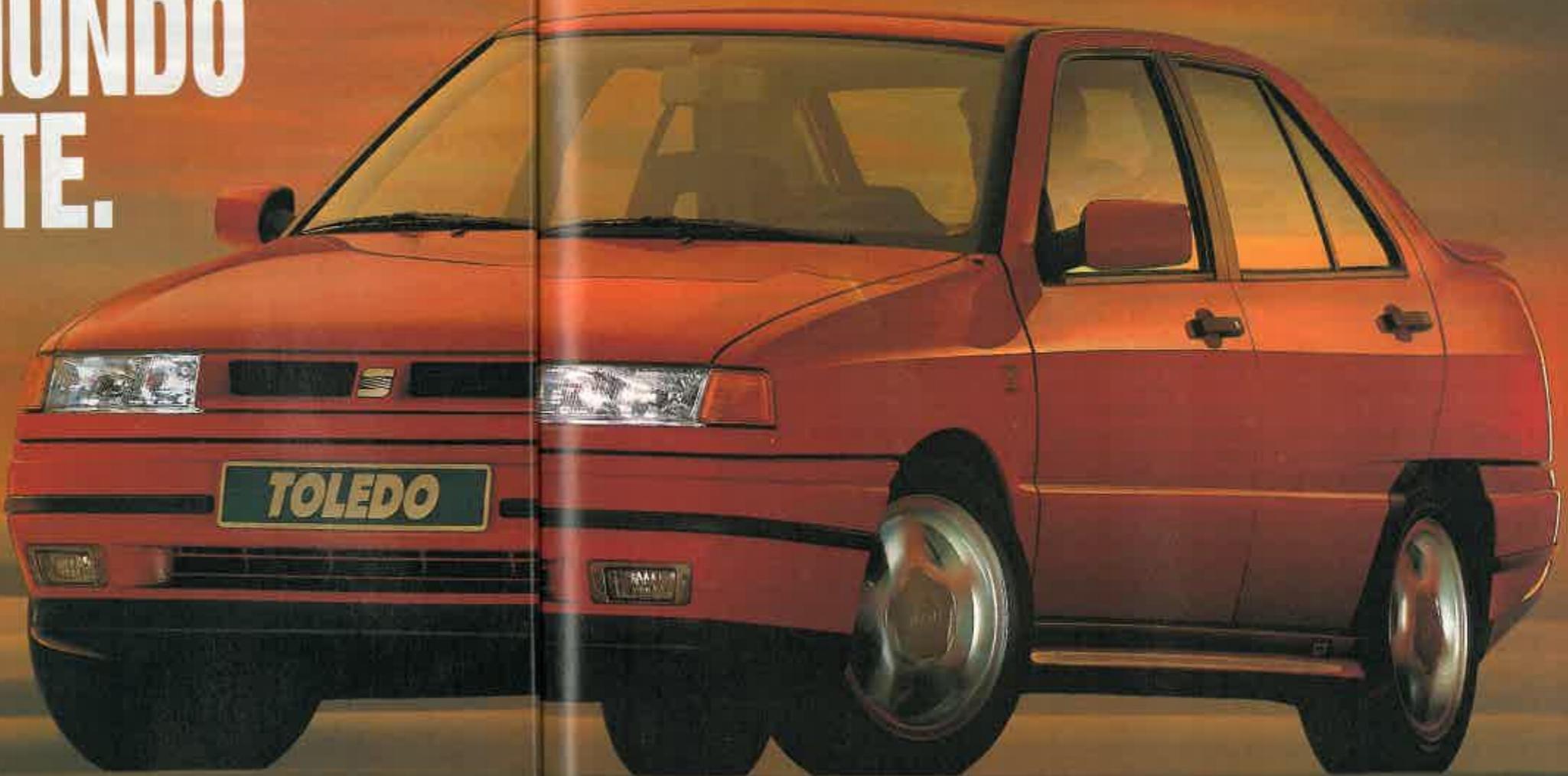
La gama de motorizaciones  
del nuevo Audi 80 se basa en  
tres esquemas básicos, motores  
de cuatro cilindros con 70, 90,  
115 y 137 caballos. Motores de  
cinco cilindros con 136 caballos  
y motores de seis cilindros con  
una potencia de 174 caballos.

También estará disponible un  
motor diesel catalizado de últi-  
ma generación con una poten-  
cia de 75 caballos.

En el 92 aparecerán las ver-  
siones Avant de los Audi 80 y  
100. Con carrocerías mucho  
más espaciosas, los Avant de la  
marca alemana dispondrán de  
un volumen de maletero exce-  
pcional y una amplia posibilidad  
de combinar sistemas de trac-  
ción total con gama de moto-  
res. El familiar más grande y

potente de Audi se espera para  
final del 92. Denominado  
Audi 100 Avant V8 contará con  
tracción total, 250 caballos y  
podrá alcanzar fácilmente una  
velocidad máxima de 250 kiló-  
metros por hora.

# SEAT TOLEDO PARA UN MUNDO EXIGENTE.



TAPAS ANAVAGE

## 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 alzan 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 INYECCIÓN. ABS MARK IV. DIRECCIÓN ASISTIDA. ELEVALUNAS ELECTRÓMICOS EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADOR DE BLOQUEO (MFB). SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERÍA. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACIÓN. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y EL COLOR CARROCERÍA. FAROS ANTINIEBLA. LLANTAS DE ALUMINIO 6J X 14". NEUMÁTICOS 185/60 R 14.

**SEAT**  
**LA AMBICIÓN 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

**TRACCIÓN DELANTERA**  
Uno de los cambios más importantes de los Sierra será su sistema de tracción a las ruedas delanteras.



trasversalmente, 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 porque 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 tetracilíndricos 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



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

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 presentarán 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

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.



## 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, realizado con la inclusión de algunos aditamentos aerodinámicos, 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.

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



# novedades



## ESTILIZADO MERCEDES 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 aerodinámico es 0,30.

## LOTUS: UN ELAN CON SOMBRE

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 descapable 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 descapable. 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 Esprit se le van a revisar concienzudamente los interiores, para mejorar principalmente la habitabilidad interior del coche. También mejorará 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

CEPSI Lubricantes recomendados ESSO



## NISSAN PEQUEÑOS Y FUERTES

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



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 B1 de serie limitada, el Micra supondrá 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



**PEUGEOT: EPOCA DE DESCUBRIMIENTOS**

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

do 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 parecido 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 M45, 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 M45, 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-

**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.

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 ca-

ballos, excesivo para la ver-

sión descapotada del 105.



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

## RENAULT EL VETERANO REJUVENECE



A mediados de 1993 llegarán al mercado internacional el sustituto del R-21. La renovación de Renault ha comenzado por arriba y, después del R-25 (que estará listo a finales de este año), le tocó 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 INGLES**  
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 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.

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

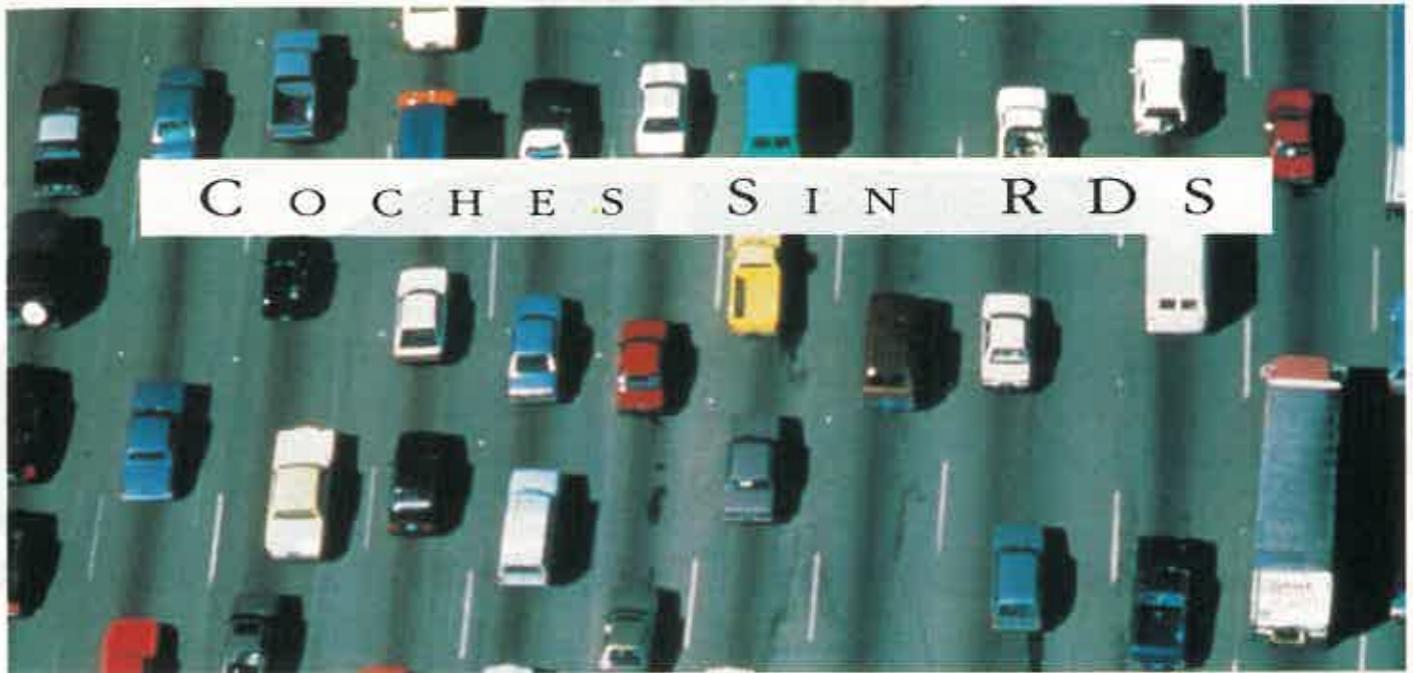


Otro tipo de coche que está volviendo con fuerza después de algunos años de olvido son las versiones coupé de las berlinas más lujosas en sus respectivas gamas. Rover ya tiene prevista su respuesta para la ocasión y como plazo de comercialización ha anunciado el próximo año 1992.

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.

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



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.

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 estabilice 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 pudiera afectar a las ventas del Passat Variant que se está desenvolviendo 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.

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 descapotable

con mecánica Volkswagen, por lo que ante los ojos de la compañía estaría bien visto que Karmann fuese de nuevo el constructor de su futuro coche en sus plantas de Osnabrück.

Todavía es muy pronto para tener datos concretos sobre el coche, pero los más razonables es que en el diseño de este roadster se aproveche de la nueva plataforma del Golf que aparecerá este año. Con una distancia entre ejes de casi 2,5 metros, este deportivo tendría un tamaño algo más grande de

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.

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

**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.

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.



# LA VELOCIDAD DEL SONIDO.

## 1.624.000 PTS.



*Uno Turbo i.e.*

FIAT

D&B&H

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 • ELEVALUNAS ELEC. DELANTEROS • CINTUROES DE SEGURIDAD REGULABLES EN ALTURA • LUNETA TERMICA • CRISTALES ATERMICOS • ESPEJO EXTERIOR DERECHO • FAROS HALOGENOS • LIMPIALUNETA • LLANTAS DE ALEACION • CRISTALES LATERALES POST. ABRIIBLES • CIERRE CENTRALIZADO • REPOSACABEZAS ASIENTOS DEL.



FIAT PLUS SERVICE

S E R I E      E S P E C I A L

SOUND

**T**O DO 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.

Eternamente 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 faldón aerodinámico, con los faros antiniebla encastados, 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 señorío 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 doce 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 irreprochable
- Aspecto discreto

**MERCEDES 500 E****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 MÁS**

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**

**E**n 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 plantas 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

nada mecánica es en autopistas o en carreteras rápidas.

Lo primero que sorprende es la energética 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 VALEO 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 ENVIDIA A UN LUJOZO TURISMO. DESDE AIRE ACONDICIONADO Y RADIO CASSETTE STEREO

**PATROL 4x4**

Solo hay un camino: ser los mejores.

A CIERRE CENTRALIZADO Y ELEVALUNAS ELÉCTRICO. 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 CONVIERTÉ EN UNA AUTÉNTICA FORTALEZA. EN LA CIUDAD O EN LA MONTAÑA

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

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



FOTOGRAFÍA: JUAN CARLOS GARCÍA

## A FONDO

### 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. Cigueñal 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.

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

a 1.000 r.p.m. en 3<sup>a</sup>: 29,5 km/h. Velocidad a 1.000 r.p.m. en 4<sup>a</sup>: 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: Sí.

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente con triángulo oscilante y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo con sistema autonivelante.

**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 1/100 Km)

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

### PRESTACIONES

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

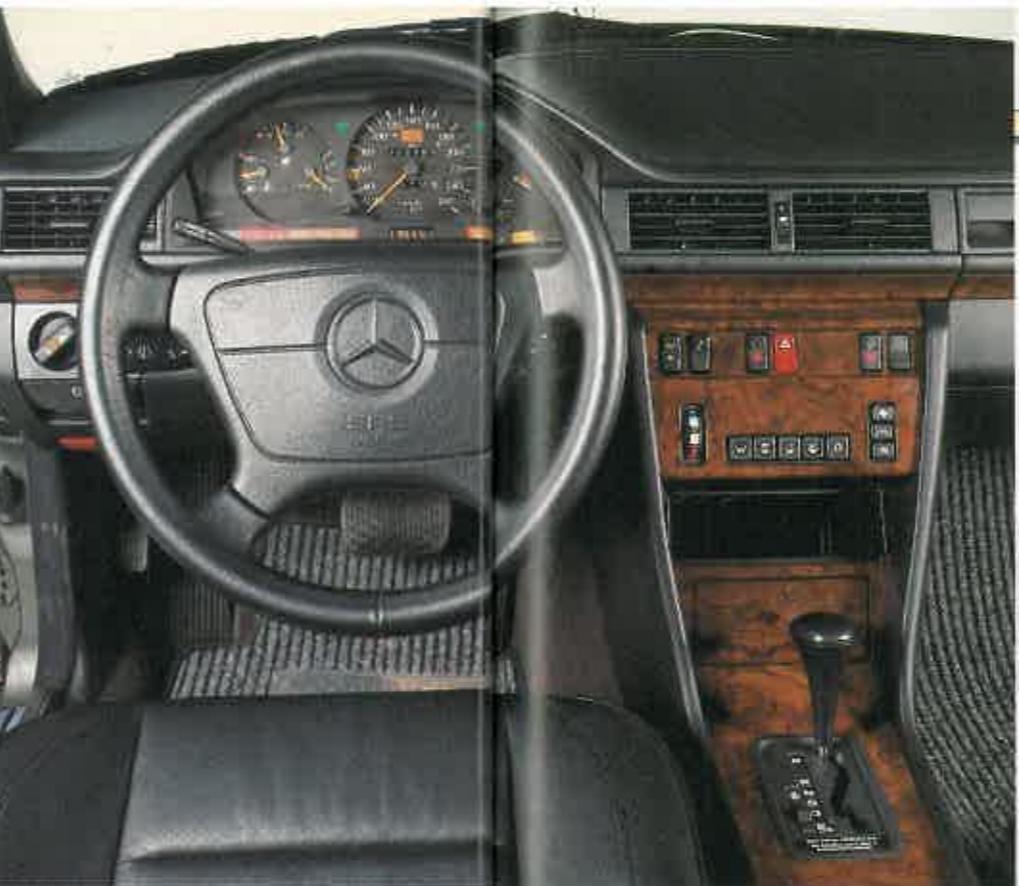
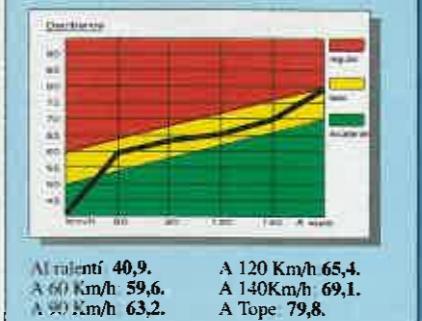
### EQUIPAMIENTO

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 eléctricamente.....	SI
Mando a distancia .....	NO
Elevalunas 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



### 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 enviables por cualquier tipo de asfalto sin acusar traqueteo 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



Gama SAAB 900  
desde 2.800.000 Ptas.

Gama SAAB CD  
desde 3.800.000 Ptas.



**SAAB**

# LA FAMILIA BIEN, GRACIAS.



NUEVO

# LANCIA DEDRA INTEGRALE

Viajar en un Lancia Dedra integral 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

## PAISAJE INTEGRALE



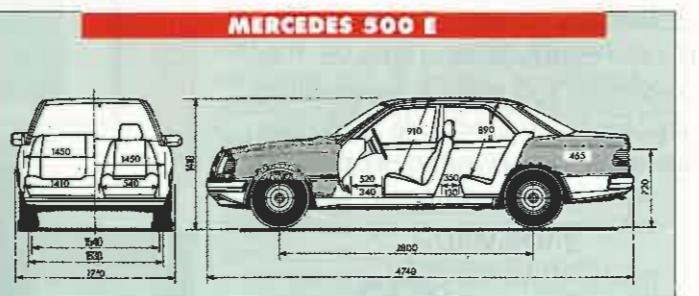
do en términos absolutos, pero si evaluamos su potencia y cilindrada, vemos que en realidad no lo es tanto. Además si no nos dejamos llevar por sus posibilidades, se pueden obtener medias en torno a los 11 ó 12 litros cada cien kilómetros, que resultan bastante razonables. Las modificaciones introducidas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



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. O

**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.

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 inagotables 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	Bueno	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 automática.
SONORIDAD	Bueno	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.
ACCELERACION	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.

OTJIA

# 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 ELEVALUNAS, ELÉCTRICO. LA VELOCIDAD, HASTA 140.

VITARA  
SUZUKI

La ciudad es tuya

A FONDO

## ISUZU TROOPER 2.8 TURBO I.D.

# FUERZA DE CARÁCTER



**D**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.

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 cayendo entre los adictos a la conducción fuera de carretera.

El Isuzu Trooper es un vehículo que está avalado por una mecánica robusta, fiável 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 enfria 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.

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.

**RESPIRADERO A MEDIDA**

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

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 PASIÓN  
DE CONDUCIR**

## A FONDO

### 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. Cigueñal 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.

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

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

**DIRECCIÓN:** 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.

**SUSPENSIÓN:** 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 crucero .....	8,7
En conducción TT .....	18,5
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero .....	12,8
A 140 km/h de crucero .....	14,6
A 180 km/h de crucero .....	
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km .....	10,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	750

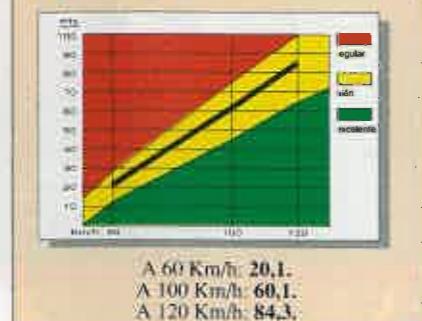
### EQUIPAMIENTO

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 eléctricamente.....	NO
Mando a distancia apertura puertas.....	NO
Elevulanas eléctricos (D/T) .....	NO
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	SI
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior .....	NO

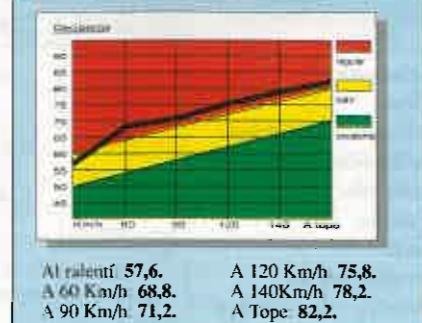
### PRESTACIONES

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

### 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



### KILOMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILOMETROS DE SEGURIDAD

# MXT

## MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO

15%



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.

MUENO

# ///MXT MICHELIN

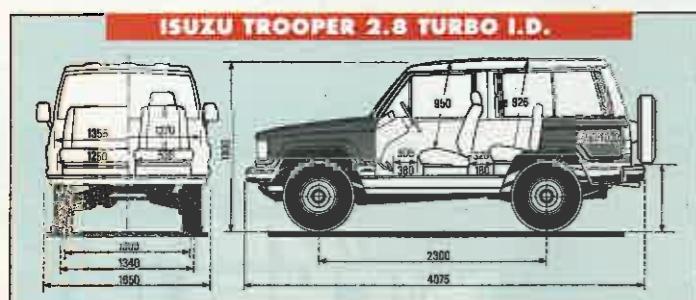
\* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

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

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 suficiente 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	Bueno	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	Bueno	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	Bueno	Sin muchas concesiones al lujo aunque el equipamiento es completo.
PRECIO	Bueno	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 TRIALER**  
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.

LOWE FMS

**PORSCHE**  
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



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

Tres años después de su aplicación en este modelo, sistemas como el Control Permanente Inteligente de Tracción, la Autodiagnosis 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** The Opel brand name in a bold, sans-serif font, followed by its signature lightning bolt logo.

**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.**

AS 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.

Coinciendo 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 drásticamente su estructura y composición». Este cambio va a afectar



## EL FUTURO DEL COCHE OCCIDENTAL

# RENOVARSE O MORIR

fundamentalmente a su «calificación crediticia» (solvencia) 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 luxemburgo o el noruego no dejan de ser anecdóticos. En el lado negativo, resaltar 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

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)

	Unidades	Cuota	%90/89
EUROPA	13.863.348	35,7	-0,5
JAPÓN	9.947.972	25,6	+9,9
ESTADOS UNIDOS	6.077.442	15,6	-10,9
PAISES DEL ESTE EUROPEO	2.850.340	7,3	-1,2
CANADA	1.628.825	4,3	-4,5
COREA	1.298.050	3,4	+9,0
OTROS	3.123.450	8,1	+4,0
TOTAL	38.789.434	100,0	+0,9

## LA MARCHA EUROPEA (Producción de turismos en 1990)

	1990	1989	%90/89
ALEMANIA	4.639.086	4.563.783	+1,65
FRANCIA	3.294.815	3.409.017	-3,35
ITALIA	1.964.523	1.982.364	-0,90
ESPAÑA	1.679.301	1.638.342	+2,50
REINO UNIDO	1.295.611	1.299.118	-0,27
OTROS	990.012	1.040.391	-5,00
TOTAL	13.863.348	13.933.015	-0,50



## CAEN LOS GRANDES

(Ventas de turismos en Europa en 1990)

	Ventas	% 90/89
ALEMANIA	3.004.536	+8,2
BÉLGICA	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
PAÍSES 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	61.981	+12,6
SUECIA	229.315	-25,3
SUIZA	325.794	+0,9
TOTAL	13.213.392	-1,4

## CE-JAPÓN

### 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.

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 preguntó:

«¿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

## NUEVO NEUMÁTICO PARA ALTAS PRESTACIONES

### FIREHAWK 690

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

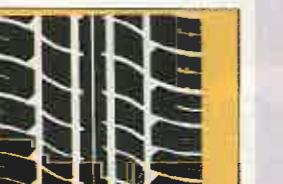
Tecnología de Alta Seguridad para Grandes Prestaciones.



— 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 seco como en mojado 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**  
NEUMÁTICOS DE ALTA SEGURIDAD.

## ECONOMIA

IVA +  
TASA



## 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».

Faconauto 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 Kasfruit 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. Coinciendo 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 invertido



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.

Kasfruit 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.

# Un deportivo con otro aire.



## Sierra XR 4×4

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 4×4.

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 carrocerista 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, estrechamente por razones de homologación. Los datos técnicos son los mismos que los del Ferrari original y sus rendimientos permanecen básicamente iguales.

Las dimensiones globales y las proporciones



### 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 modifique 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

ciones son también las mismas, pero el estilo es una evolución del creado por Pininfarina para la producción regular de Ferrari. Y es simplemente llamado «Zagato Evoluzione».

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 muscular 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.



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 afilado 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.

## 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-

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 «dottore» 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



Texto y fotos: Giancarlo Perini.



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 entrañas.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



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

# "EXIJA COMO YO RECAMBIOS ORIGINALES VALEO"

OLAS, S.A.

EMBRAGÜES  
ALTERADORES Y MOTORES DE ARRANQUE  
PASTILLAS DE FRENO Y MORDAZAS

PILOTOS  
FAROS  
RADIADORES Y CLIMATIZACIÓN

BUJÍAS  
ESCOBILLAS LIMPIAPARABRISAS  
PROTECCIÓN Y CONMUTACIÓN  
ELECTRÓNICA Y ENCENDIDO

Carlos Sainz, piloto VALEO

“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  
CAMPION DEL MUNDO DI RALLIES

# Valeo

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

... Son marcas 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**ODAVÍA 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

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 redecilla 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>	Trasero longitudinal Uno, dos tiempos 250 Carburador 37 mm 7,1 a 1 48 cv / 9.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	Tracción Caja de cambios
<b>DIRECCIÓN</b>	Manual, seis velocidades
<b>FRENIOS</b>	Bieletas 2,8 metros
<b>SUSPENSIONES</b>	Discos/Disco en el eje
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	Triángulos, amortiguadores Basculante, amortiguadores
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	En orden de marcha (kg) Largo/ancho/alto (mm) Capacidad del depósito (l)
	200 2.080/1.440/1.270 9,5
	Aceleración de cero a 100 km/h (s) Velocidad Máxima (km/h)
	8,3 120



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

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.

# SU MEJOR GUARDIAN



## 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 FOTOGRÁFICO 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

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 KeyCard 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

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.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	728i	1984	Air. Aco./ABS/Llantas	1.350.000	Auto Ampurias
Lancia	Integrale	1988	Techo	2.000.000	Auto Ampurias
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. Albelada
BMW	M535i	1985	Full Equip.	2.475.000	A. Albelada
BMW	525i	1984	Faros Antiniebla/Hi-Fi/Air. Aco./Techo	1.700.000	Autosa (Oviedo)
BMW	325i	1986	Llantas/Hi-Fi/Antiniebla/Alarma/Elevanuras	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/Suave	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/Elevanuras	3.300.000	Fersán
BMW	320i	1989	Air. Aco./Elevanuras/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/Elevanuras/Ordenad.	4.700.000	Hispamóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1986	Full Equip.	3.600.000	Hispamóvil
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/Elevan. 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



**Valderribas Motor S. A.**

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

**TODOS LOS MODELOS  
PARA QUE UD. PUEDA PROBARLOS****VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**FINANCIACION  
VW CREDITAUTOMOVILES DE OCASION  
REVISADOS Y GARANTIZADOS**RENAULT 19 16V**, año 1990. 2.050.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03. Lorenzo.**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 / 42100 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).**Alfa Romeo**AUTO PEREZ del SUR  
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Quinda 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 Siliceo, 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.

**COMPRO** teléfono móvil serie 450 ó 900. Pago contado, máximo 75.000 ptas. Interesados escribir apartado 969 de Albacete.**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 renault 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. Tomé**  
Concesionario«VEHICULOS DE OCASION  
DE MANOS DE UN AMIGO»

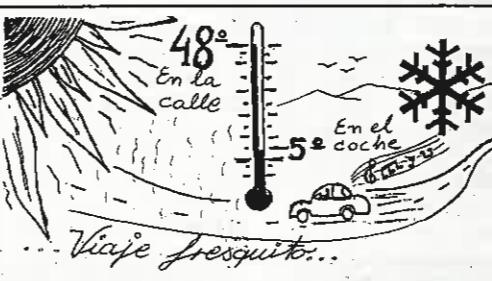
Ctra. Barcelona, km 12,500

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. 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.**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.** Peugeot 405 MI 16 (160 CV).**OPEL Kadett GSI-16V, 17.000 km.** Perfecto. Garaje 195-60-14. Alarma parlante, techo origen, cierre alerón, superior compact disc, faros anti-niebla, 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.**F. Tome S. A.** Fiat Uno, año 86, garantía 12 meses. 490.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 541 89 81.**SEAT Ibiza 1.2, 3 puertas, año 89.** 790.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.**SUPER Golf GTI, año 87, 63.000 km.** Precioso. Garaje. Impecable, todos extras. Kit Motor, suspensión aerodinámico, alarma, llantas, 1.600.000 ptas. Tel. 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.**RALLYE MANZANARES**LE OFRECE SUS NUEVAS INSTALACIONES TOTALMENTE REFORMADAS  
LA MAS AMPLIA GAMA DE ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL  
NUEVO Y MAS ANCHO 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  
Telef: 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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.  
Miguel Aracil, 66  
Peñagrande - 28035 Madrid  
Tels. (91) 373 82 56/84 56  
Fax (91) 373 84 56**NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900**

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

SE PRECISA SUBDISTRIBUIDORES PARA PROVINCIAS

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA

DESDE 191.000 PTAS.

SIN IVA

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

Hotline

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

Miguel Aracil 66 P. de Gracia nº 7, 4º 1.<sup>er</sup>  
Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 36 35/36 76  
Fax: 373 84 56 Fax: 318 34 23  
28035 Madrid 08007 Barcelona

DISTRIBUIDORES OFICIALES

hotline

**MITSUBISHI  
ECLIPSE**

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. garantizados. 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.

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabras es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.600 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69

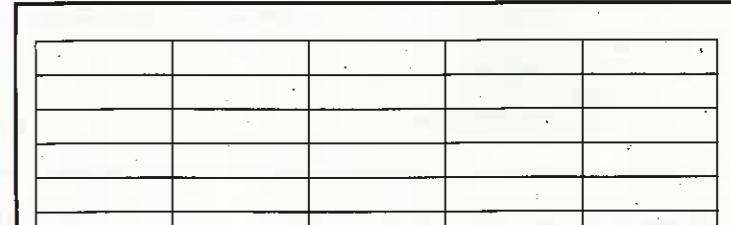
Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Cambio y Rusconi, S.A.

**ANUNCIENSE HOY!**

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

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



Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

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

Domicilio \_\_\_\_\_

Teléfono \_\_\_\_\_

Firma



# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 vehículos con la mejor garantía  
del mercado. El mayor y el mejor  
surto 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 consultenos.

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

EMPRESA  
RECOMENDADA

## ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella Red	90	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 GTI AA. D.A.	88	31.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	86	39.000	725.000	Peugeot 309 GT AA. D.A.	88	24.000	1.275.000
Audi 80i Techos A.A. D.A.	90	20.000	2.350.000	Peugeot 405 Mi 18 F.E.	88	28.000	2.150.000
Fiat Uno 45 S	90	16.000	620.000	Citroën AX 11 TRE 5P 4V	89	21.000	725.000
Fiat Uno 78 SX 5P	89	34.000	876.000	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 Flia	88	13.000	695.000	Ford Fiesta 1.6 D	89	31.000	795.000
Mitsubishi 2.0 EFi	88	37.000	1.250.000	Ford Fiesta XR2	88	28.000	925.000
Saab 9000i 16V F.E. Cuero	88	40.000	2.350.000	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 19 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 1.8 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	675.000	Ford Sierra 2.0 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 Techos	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 2.0 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	1.276.000	Volkswagen 344 A.A.	87	50.000	1.225.000

## 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

**MOTOR CENTRAL.** Fiat Uno Turbo IE, 88, negro, M-IH. 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, gráfico, M-8609-KD, 3.900.000. 1 año garantía.

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 M-3, 87, negro, M-4948-IB, 3.750.000. 6 meses garantía.

**MOTOR CENTRAL.** BMW 525 I, 89, gris, M-8609-KD, 3.900.000. 1 año garantía.

**MOTOR CENTRAL.** BMW 735 I, 89, gris, M-7374-KB, 6.200.000. 1 año garantía.

**MOTOR CENTRAL.** 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.

Dpto. V.O.

C/ Antonio López, 248  
28026 MADRID

TEL: 4 76 04 59 - SR. GONZALEZ

## 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.

# DITECNICA

## EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146

Tfnos.: 564 55 56

564 56 31

### HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h

Ininterumpidamente

Sábados: Mañana / Tarde

Domingos: Mañana



JEEP CHEROKEE  
4x4  
JEEP WRANGLER



SERVICIO POST-VENTA  
Y GARANTIA

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASIÓN  
DE AMIGO.

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

ARTERO SABADÓS / DDMAGNUS

ptas. Tel. (95) 422 93 21 / 421 00 85. Horario oficina.

**POSCHE** 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 extraible, 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 Cronometro, acero oro, oportunidad.

César. Tel. (976) 29 71 78.

**CITROEN** AX 14 TRS, M-LK, impecable, rojo.

63.000 ptas. Tel. (918) 54 96 71.

**AUDI** 200 Quattro, 68.000 km, todos extras.

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.

**CITROEN** XM V6, año 90. Tel. 549 64 71.

**FORD** Fiesta XR2, Koni,

alarma, antiniebla, radio-

casete, etc. C/ Azcona,

62. Tel. 255 86 21/22.

**PORSCHE** 911 Carrera,

MHH, extras. 5.000.000

ptas. 62.000 km. Tel.

(91) 315 29 29. Particular.

**PORSCHE** 911 Carrera,

MHH, extras. 5.000.000

ptas. 62.000 km. Tel.

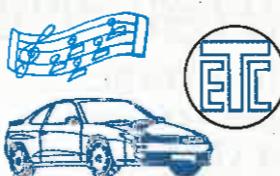
(91) 315 29 29. Particular.

**VENDO** Honda Gold

Wing GL 1000, 15 años,

17.000 km. 700.000

## AUTORRADIOS - ALARMAS



**TABASCO**

IAHORA 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

## CON LA GARANTIA AUTO FDO. BAVIERA

BMW 732 I 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. Aut. A.A.	87	1.590.000

Pº Castellana, 121  
Drense, 3 y 5

Tel: 556 66 95

Tel: 533 95 09

VENDO BMW 525 INYEC-  
CION MAYO 89 FULL  
EQUIPE (CLIMATIZADOR)  
40.000KM GARANTIA

BMW COMPRADO EN ES-  
PAÑA 3.500.000 PTAS

Opciones Telefono  
CON LINEA,  
COMPACT DISC

TEL: 57 76 66 62 SR. VICO

VW Escarabajos varios  
modelos, todos revisados,  
preciosos, diferentes colo-  
res y tapicería. Desde  
500.000 ptas. garantiza-  
dos. C/ Azcona, 62. Tel.  
255 86 21/22.

**MERCEDES** Benz 300  
TE (familiar), extras.  
1.700.000 ptas. Tel. (91)

541 89 81.

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

**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 4x4, 990.000 ptas	87
• Alfa Romeo Sprint, 1.5	86	• Renault 18 GTD	82
• Citroen Visa, 440.000	87	• Opel Corsa 1.3 GL, 820.000	88
• Citroen AX 14 TRS	87	• Opel Kadett turbo diesel, 690.000	86
• Citroen AX 14 TRD	89	• Opel Kadett GSI 2.0 16V, 1.690.000	89
• Fiat Regata 70 S	88	• Opel Ascona 1.8 E, 590.000	88
• Ford Fiesta XR 2, 750.000	88	• Porsche 944 coupé full a estrenar	87
• Mercedes Benz 190 2.3 full, 2.800.000	88	• Mercedes Benz 944, 4x4 y D/A, 2.700.000	87
• Mercedes Benz 260 E, 2.790.000	88	• Seat Panda 40 GR, 225.000	83
• Mercedes Benz 300 D, berlina	86	• Seat Ibiza 12 5P, 750.000	89
• Mercedes Benz 300 E	86	• Seat Málaga GLX, 590.000	86
• Mercedes 300 E 2.690.000	86	• Volkswagen Golf GTI 16V, 1.590.000	88
• Mercedes 300 TE full, 3.500.000	87		

OFERTA DE LA SEMANA  
Nissan Sunny 4x4, 990.000 ptas

Sí deseas vender tu 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 nue-  
vas. 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 chó-  
fer, automático, aire acon-  
dicionado, 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.

**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

NOCHE

## SIERRA COSWORTH BLANCO

1989 20.000 KM REALES  
ABS ALARMA  
IMPECABLE

2.000.000 PTAS

TRANSFERIDO URGE

TEL: (952) 215767-  
2996663

## ESTÉ DONDE ESTÉ MARQUE Y HABLE

(DENTRO DE LA COBERTURA DE TELEFONICA)

REGALAMOS LA INSTALACION

LÍNEA EN 48 HORAS

PRUEBLOS

PORTATIL 282.000 + IVA  
MOVIL 149.000 + IVA

EMI FIN EN

PRM BOR MEM FIN

1 2 3

4 5 6

7 8 9

\*

0 #

NEG

DS

DISON, S. A.

INMACULADA CONCEPCION, 23

28019 MADRID

TELF: 4 60 51 11 - 4 60 51 97

# PRIVARSE DEL PLACER ES PECADO

## ALPINE

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

7280MM

**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 satisfecho al instante... bien porque desee disfrutar las soberbias capacidades del gintonizado de FM/AM, o porque quiera concentrarse en lo mejor que pueden ofrecer los CD.

Conde de Aranda, 74 Tel.: 431 83 15/86 y 431 87 74 - Tel.: 577 58 16, 28001 Madrid  
Meléndez Valdés, 28. Tel.: 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Madrid

DISTRIBUIDOR OFICIAL ALPINE



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



# 365 Elija uno

## DIAS DE SEGURIDAD

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

M-9956-HK

De 8 a 20 horas,  
ininterrumpidamente

Sábados, de  
8 a 13 horas



debe pasar la Inspección Técnica durante 1991.

No espere al final del plazo.

Ahorrárá tiempo y ganará seguridad.

En las 13 estaciones ITV de la Comunidad de Madrid le esperamos para atenderle desde hoy mismo.

### DIRECCIONES:

ITV ARGANDA, Ctra N-III, Km. 2,5	871 41 14	ITV FARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1	698 26 12
ITV COSLADA, Ctra N-II, Km. 15,4	672 80 48	ITV SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra N-1, Km. 23,5	662 71 77
ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4	695 66 58	ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23	803 11 93
ITV LAS ROZAS, Ctra. N-VI, Km. 20,4	637 71 61	ITV VALLECAS, Ctra. Villaverde a Vallecas, Km. 3,5 (M-40)	785 91 12
ITV LEGANES, Polígono Industrial San Butarque	688 50 46	Km. 3,5 (M-40)	851 16 67
ITV LOZOYUELA, Ctra. N-I, Km. 66,6	869 42 12	ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km. 38	865 05 91
ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km. 41	Km. 48,3	ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km. 48,3	874 53 63

### 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, MHG, garan-

tía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16V, impecable. Tel. 256 17 17.

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.

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

86. 549 57 88.

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

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 Tel: (91) 403 77 92  
Correca 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 RECAMBIO. TODO EN COMPETICIÓN

# AUTO VILARDELL

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



Distribuidores en España:  
AMR IBERICA, S.A.

Polygon industrial Bufalvent  
C/ Ramón Faiguel, 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

Mickey Thompson  
PERFORMANCE TIRES



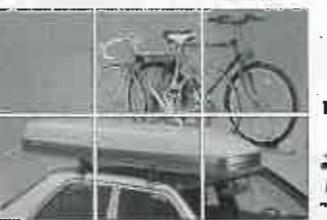
Filtros  
especiales  
Turismo  
Competición  
Para todos los  
vehículos

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.



Turisport

BMW 323I 4P, granate oscuro metalizado, ABS, cuero, techo eléctrico, todos elevulanas eléctricos, llantas BMW, servodirección, etc. 1.650.000 ptas., garantía. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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

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

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

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. 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. Serieidad absoluta.

RENAULT 19, 16 válvulas, año 1990, 2.050.000 ptas. Tel. (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.

SIERRA Cosworth impecable B-KG, 30.000 km, aire, urge, 2.300.000. Sr. Pedro. Tel. (91) 322 08 14.

FURGON americano Dodge, automático, hi-fi, 275/70 x 15, escapes laterales, B-IW, urge, 2.100.000. Sr. Antonio.

DE TOMASO Pantera, rojo, 400 HP, pieza única, ruedas 285/345, impecable. Tel. (91) 322 03 73.

VENDO Fiat 1 Turbo IE, B-HD, nuevo, particular a particular, 30.000 km reales. Tel. (93) 666 58 12. Sr. Ortells.

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

RENAULT 19, 16 válvulas, año 1990, 2.050.000 ptas. Tel. (91) 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, Toren 74. Tel. (95) 421 51 59 / 422 50 75.

FORD Sierra Cosworth, año 1990, semiestreno, elevulunas, espejos, alarma, blaupunkt, asientos parciales en cuero, antinebla, 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. Tel. (91) 322 75 58.

COSWORTH 2 puertas, impecable, 260 CV, 2.400.000. Tel. (923) 21 44 24.

VENDO Nissan Patrol cor. 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, Toren 74. Tel. (95) 421 51 59 / 422 50 75.

FORD Fiesta XR2, año 86, 75.000 km, Telf. (91) 541 89 91.

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

AUTOMATICO Ford Granada 2.8 l, 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.

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. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

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

FORD Escort GSE 2.0 16 V, año 89, 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

AUTOMATIC Ford Granada 2.8 l, 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.

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. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

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

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

OPEL Senator 3.0, automático, año 88. 549 64 71.

MERCEDES Benz 260 E, mod. 88, full, 2.7

## 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.



## Motor 16

### Suscríbase a Motor 16

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

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



## MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.  
 Giro Postal N° \_\_\_\_\_ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid.

D \_\_\_\_\_

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

Precio suscripción Motor 16

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

**Motor 16**

## 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.

**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 realizada 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,

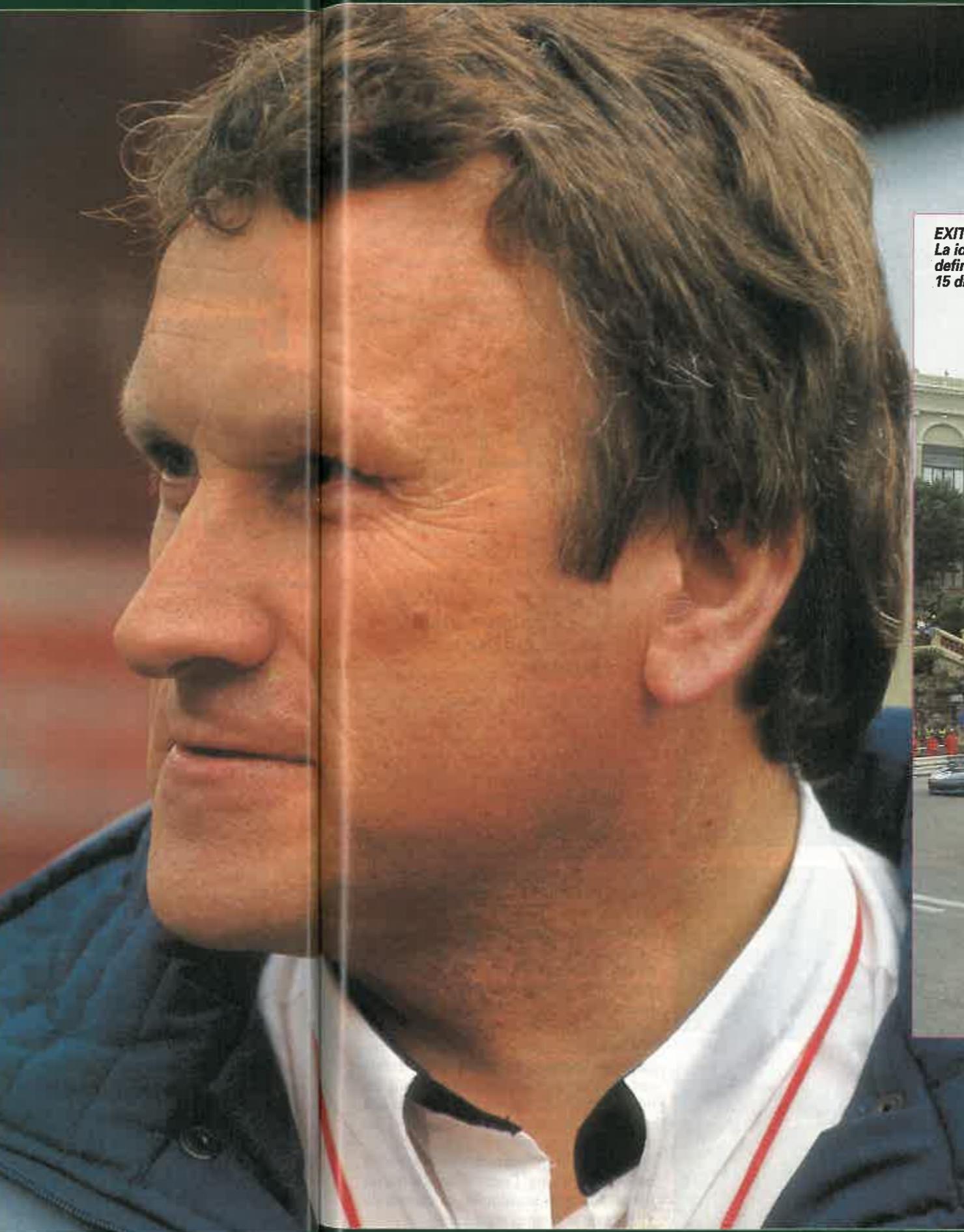
pero esta vez, llevando una chaqueta azul eléctrica de estilo americano, con la inscripción «Bud Light». Estaba dando a los coches un último vistazo antes de volar a los Estados Unidos para la próxima carrera de IMSA. El es Tom Walkinshaw.

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.

**P**ara Tom Walkinshaw los coches no representan una manera de ganar dinero o de hacer publicidad. Son sobre todo, una manera de investigar, un banco de pruebas, donde se ensayan todo tipo de materiales.

ra 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 estarían presentes en Inglaterra y Bélgica. Pero para Walkinshaw, el coche representaba más que una manera de llenar las áreas o ganar publicidad. Era, como explicó, un banco de pruebas. «Cuando se utilizan materiales compuestos como la fibra de carbono hay muchas dificultades para obtener un perfecto acabado en los perfiles afilados de los coches, por eso



**ÉXITO TOTAL**  
La idea de Tom Walkinshaw se realizó definitivamente en Mónaco. Allí los XJR-15 dieron un gran espectáculo



sí 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

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», comentó - 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-



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



88 / Motor 16

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 F1 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».

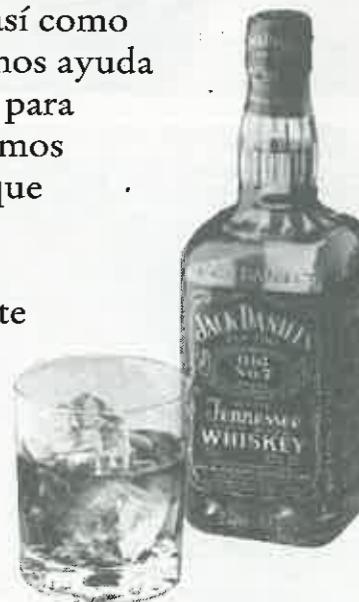
«Tener ocupados a los ingenieros pensando en supercoches de altas características es la mejor manera de conseguir un buen coche ahora y además esto servirá para aplicarlo en coches de serie en el futuro».

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.



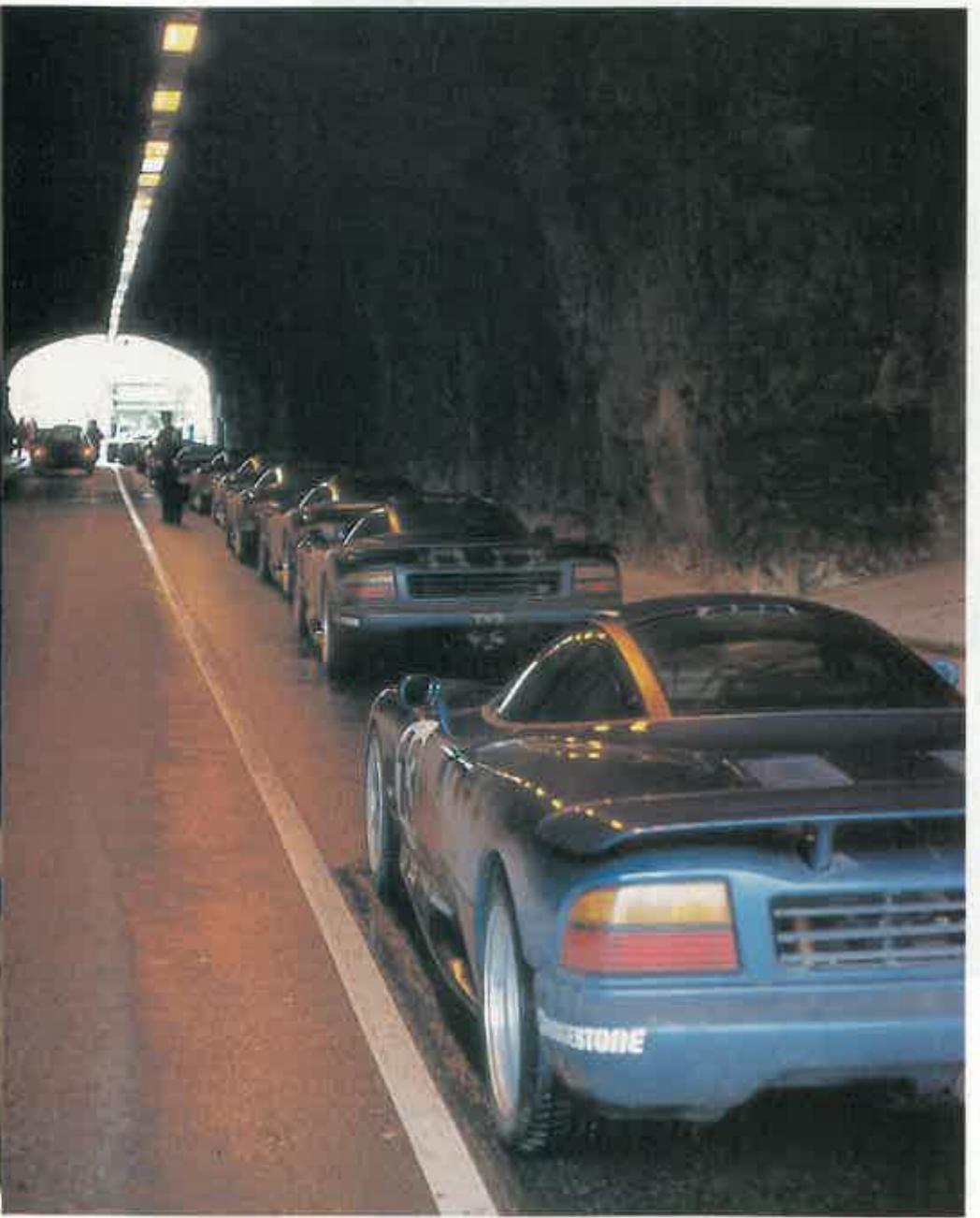
Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escríbanos a Jack Daniel's Distillery-Route 1.(Pop. 361). Tennessee 37352 U.S.A.

**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.

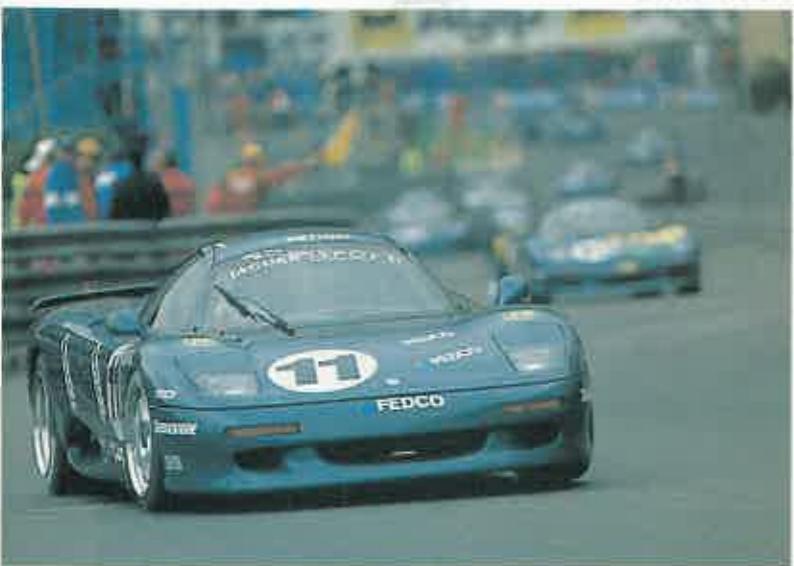


Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



**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. Derek Warwick fue el dominador absoluto de esta primera cita. Walkinshaw aprovechó este debut para retocar algunos aspectos de los XJR 15.



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.

Preguntar 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 Adecock  
Fotos: Gigi Corbetta

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 Villacíeros, 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 Sasiábarrena (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. Sasiábarrena tras una mala salida se tuvo que conformar con el tercer puesto.

## FÓRMULAS DE PROMOCIÓN

## FUERTES EMOCIONES



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



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

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 Ángel de Castro



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



**ACROBACIAS AL LÍMITE**  
El ímpetu 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 tener en las primeras vueltas los ataques de Juan Villacíeros, pudo conseguir una cómoda distancia que le permitió cruzar la línea de meta en solitario. Villacíeros 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 Sennitzer, 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-



**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 Villacíeros, 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. Villacíeros (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 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 J. 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 INICIACIÓN

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
---

FOSTER'S



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 cuantos segundos iban a sacar esta vez a los Peugeot y al Mercedes atmosférico.

FOSTER'S



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



**POR FINI**  
El Mercedes atmosférico ha dado la primera satisfacción. No dio problemas.



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



**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.

## 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 debut está previsto para Nürburgring, 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.



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-

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 Sternitz). 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 Schlesser y Mass rodó cómodamente a la espera de que fallase algún atmosférico. Una vez más su ca-

## PARRILLA DE SALIDA

4. Fabi/Brundle	Jaguar XJR 14	1:27.879
3. Brundle/Warwick	Jaguar XJR 14	1:27.916
5. Alliot/Baldi	Peugeot 905	1:28.226
2. Wendlinger/Schlesser	Mercedes C 111	1:28.478
6. Rosberg/Dalmas	Mercedes C 111	1:28.478
7. Euser/Piper	Spice 902	1:28.738
8. Sheldon	Mercedes C 111	1:29.061
11. Reuter/Toivonen	Mercedes 902 Koenig	1:30.710
18. Kennedy/Selby	Mazda 787 B	1:31.326
17. Sigala/Brun	Porsche 962 Brun	1:38.126
21. Konrad/Needell	Porsche 962 Konrad	1:39.308
59. Palmer/Eigh	Porsche 962 Primagaz	1:40.147
14. Salamin/Cohen O.	Porsche 962 Primagaz	1:40.312

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

## CLASIFICACIONES

## CLASIFICACIÓN FINAL

1º T. Fabi-D. Warwick (Jaguar XJR 14), 80 vueltas.  
2º M. Schumacher-K. Wendlinger (Mercedes C 111), 81 vueltas. 3º M. Brundle (Jaguar XJR 14), 81 vueltas. 4º J. L. Schlesser-J. Mass (Mercedes C 111), 81 vueltas. 5º R. Piper-C. Euser (Spice 902), 81 vueltas. 6º M. Baldi-P. Alliot (Peugeot 905), 81 vueltas. 7º O. Larrauri-J. Pareja (Porsche 962 Brun), 81 vueltas. 8º M. Reuter-H. Toivonen (Mercedes 902 Koenig), 81 vueltas. 9º M. Brundle, 10º P. Bourbonnais (Cougar Porsche 962), 81 vueltas. 10º M. Sigala-W. Brun (Porsche 962 Brun), 81 vueltas. La vuelta rápida al finito. M. Brundle (Jaguar XJR 14) en 1:23.372, al principio de la 210.000 vueltas.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º J. L. Schlesser y J. Mass, 57 puntos. 2º T. Fabi, 53. 3º M. Baldi y P. Alliot, 23. 4º C. Euser, 20. 5º H. Toivonen y M. Reuter, 23. 6º D. Warwick, 10. 7º Ch. Zwolsman, 20. 8º M. Schumacher y K. Wendlinger, 15. 9º M. Brundle, 12. 10º M. Sigala, 11. Etcétera, hasta 27 clasificados.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Sauber Mercedes, 42 puntos. 2º Silk Cut Jaguar, 40. 3º Peugeot Talbot Sport, 29. 4º Euro Racing (Spice), 28. 5º Porsche Kremer, 23. 6º Porsche Brun, 20. 8º M. Schumacher y K. Wendlinger, 15. 9º M. Brundle, 12. 10º M. Sigala, 11. Etcétera, hasta 27 clasificados.

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.

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

No dejes que esta oportunidad se te escape.



Privilège Formula



**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 rallies 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 rompía 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 Nocentini 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 rallies 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.

ofrecen la medida 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 Bernia, el tramo más largo del rallye, con 24 kilómetros, se rompió 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

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 Bernia, 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 Minguela.

#### 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 4x4), a 2m 01s; 4º Moratal-Fernandez (Opel Kadett GSi 16V), a 5m 27s; 5º Alonso-Benzunes (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

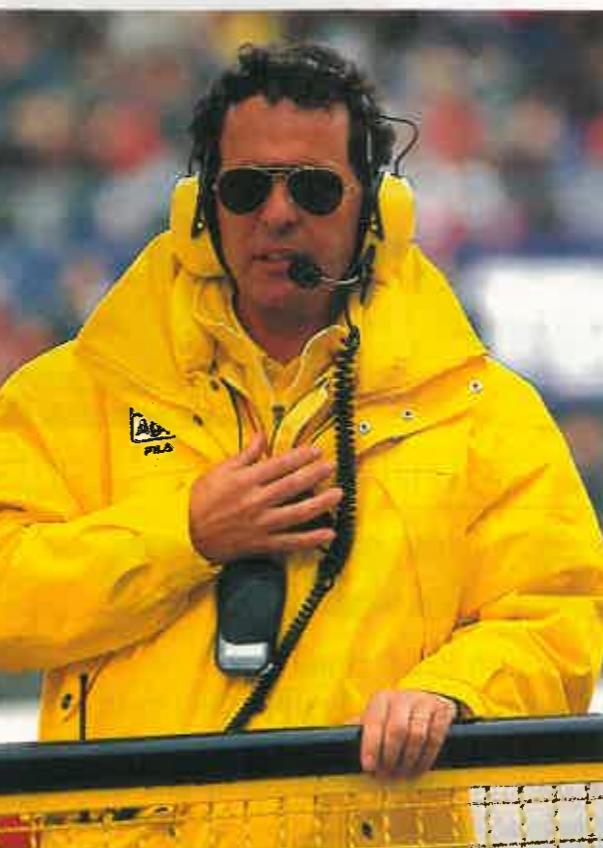
## CESARE FIORIO DEJA FERRARI

# UN AMARGO ADIOS

**E**RA la tarde del pasado jueves diecisésis 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 defenestró la gestión de Piero Lardi Ferrari y Marco Piccinini, 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 Scalabroni, 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 interviniere en las deci-



#### SU ULTIMA APARICIÓN

«No me merecía esto», dijo Fiorio. «Fue una injusticia incomprendible.»

riente para «Hollywood» -así era su apodo 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 Piccinini 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, arrebata a Williams al ingeniero Enrique Scalabroni 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 tiraneces 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 diecisésis es destituido de su cargo en Ferrari.



## 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**i 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 mejoró tiempo en los en-

nía que pelear en el segundo pelotón. Ahí estaban Spaan, Luethi, Debbia, Stadler, Oettl, 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 sufría 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-

**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.



bado, Rainey consiguió el mejor tiempo y en carrera planteó su conocido esquema de escaparse desde la salida, pero Lawson le aguó 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 trasero defecuoso. 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, Zeelemburg, Cardús y Shimizu. A medida que pasaban las vueltas, este pelotón se dispersó y se formaron varias parejas: Cadalora y Bradl, Chili y Reggiani, Cardús y Zeelemburg. El final fue de infarto, Bradl y Cadalora negocianos emparejados el viraje de derechas que da paso a la meta. Lo tomaron en paralelo, ca-  
renado con carenado, zigzagueando y sa-  
cando 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 am-  
bos pilotos. Igual de apretados entraron  
Chili y Reggiani por la tercera plaza,  
mientras que Zeelemburg batía también a  
Cardús, que al bajarse de la moto se nega-  
ba a hablar con la prensa.

## CLASIFICACIONES

**125cc**  
1º F.Gresini (Honda) 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. Zeelemburg (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.Ph. Ruggia (Yamaha) a 23'976

## ASI VA EL MUNDIAL

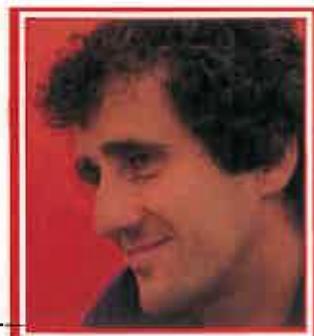
**125cc**  
1º F.Gresini 71 puntos, 2º L.Capirossi, 67, 3º N.Ueda, 55, 4º R.Waldmann, 36, 5º «Aspar» 28

### 250cc

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

### 500cc

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



EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**

## 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, ¿caso 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, vamos 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.

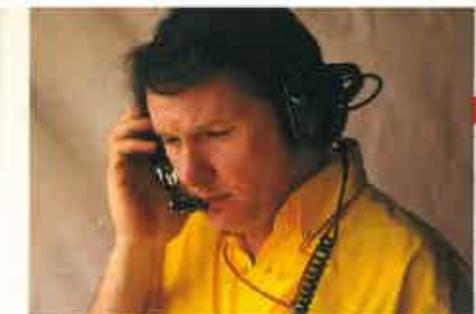
Sin embargo, estaba confiado, ya que numerosos elementos estaban a mi favor. El Gran Premio de Mónaco es siempre muy largo y puede vencer a los mecánicos más competentes al igual que a los pilotos con más experiencia. En este aspecto yo estaba cubierto, por lo menos podía considerarme así. Además, había 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 insopportables, 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.

*Alain Prost*  
Marlboro



BENETTON

### BARNARD SE VA

**J**OHN 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 **lcircuitos**. 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 **París-El Cabo**, prueba organizada por la **TSO** y que sustituye al **París-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 tendrá 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., más 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 i4,15 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 perfeccionamiento, 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 aficionados, 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 Tf. (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:** Tel: (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

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.

## 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

quedamos 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 Piccione (Producto). Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño). Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simona Garib, Manuel Madrid, Ángel 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. Correspondiente en Cataluña: José Luis Arzal. Correspondientes en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucher (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 Llorente (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 Suárez. Jefe: Elvira Arija. Automercado: M.º Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calésina Ruíz. Automercado: Loles Peña. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Andalucía: Rafael Martín Montilla. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M.º Angel Dura.

Directora de Marketing: María Lázárraga.

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

Producción:  
Director: Antonio Toribio Trivino.  
Coordinadores: Luis E. Vizueté y Manuel Martín.

Autoedición: José M. 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: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1.º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Telefax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Paracela 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 53 y 327 22.

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

**LURDES BRAVO** 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 MOTOR (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGA (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 disfrutarás 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. Rueda con Eagle NCT-2 y hasta oirás el CRI CRI de los grillos.

GOOD YEAR

SCOTCH WHISKEY  
ED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND  
MINT & BROOKS  
Bess's Street, London, Eng  
APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY  
KING GEORGE III



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



AL VOLANTE DEL MAZDA MX-3



# Motor 16

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



00396  
8 413042164156