

300 KM/H: COCHES Y FAMOSOS



GRATIS
CON ESTE NÚMERO

Guía
LOS COCHES MÁS VENDIDOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de mayo de 1991

Núm.393 • 325 ptas.

SALON DE BARCELONA

RENAULT

ALPINE A-610



**TODAS LAS
NOVEDADES**

● CITROËN ZX: DESDE 1.583.000 PTAS.



● JAGUAR XJ-S: DESDE



8.600.000 PTAS ● NISSAN 100 NX: 3.323.000 PTAS



● OPEL FRONTERA: 3.500.000 PTAS



● RENAULT CLIO 16V 1.695.000 PTAS

● ROVER 418 GSD TURBO: 2.500.000 PTAS. ● SEAT TOLEDO: DESDE 1.638.000 PTAS.





EL 2.º Y EL 3.º HICIERON UNA MAGNIFICA CARRERA

PEUGEOT 905 1.º EN JAPON

A las victorias conquistadas por Peugeot en Campeonatos tan duros como el Mundial de Rallyes o el legendario Paris-Dakar, hay que añadir ahora un nuevo triunfo al obtener el primer puesto en la clasificación del Campeonato Mundial de Sport, por delante de marcas como Mercedes, Porsche, Jaguar o Mazda.

Una victoria así sólo se consigue con la tecnología automovilística más avanzada, el cuidado de todos los detalles, el adecuado entrenamiento de sus pilotos, la profesionalidad del equipo de Asistencia Técnica y todo el esfuerzo y dedicación que sólo Peugeot es capaz de ofrecer.

Esfuerzo y dedicación empleado con la misma intensidad en la fabricación de todos y cada uno de los automóviles que conforman las gamas Peugeot, frutos de la misma tecnología que ha sido capaz de triunfar en Japón. Para que usted pueda disfrutar el placer de conducir la marca de la victoria.

- 1º PEUGEOT
- 2º MERCEDES
- 3º PORSCHE

CUANDO EL PEUGEOT 905 CORRE, TODO PEUGEOT AVANZA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados ESSO

PUNTO DE MIRA

SALÓN DE BARCELONA

Un avance de todas las novedades que serán presentadas en el Salón. Desde los supercoches hasta los más modestos coches urbanos.

FRENTA A FRENTA

Ford Scorpio Cosworth 24 V
Opel Senator 3.0 i 24 V

A FONDO

BMW 318 is

ACTUALIDAD
El II Plan de Carreteras, que ampliaba la red de autovías, ha sido aprobado por el nuevo Ministro responsable de Infraestructuras. Mientras uno de cada tres muertos en accidentes de tráfico es como consecuencia de un choque frontal.

GENTE SOBRE RUEDAS

Un completo informe sobre los coches que poseen los jugadores de la NBA. Los principales jugadores de baloncesto del mundo se inclinan por los más impresionantes deportivos, las lujosas berlinas europeas y los todo-terreno americanos.

MOTOS

Yamaha XV1100 Virago.

AUTOSONIDO

CUENTENOS SU CASO

DEPORTE

Fórmula 1: Gran Premio de Italia en el circuito de Imola.
52

Copa de España de Raids: Montes de Cuenca.
94

Una experiencia única, nuestro enviado especial recorrió uno de los tramos más tradicionales del rallye de Portugal con el piloto revelación del pasado Montecarlo, François Delecour.
96

A TODO GAS

AGENDA



GUIA DE NOVEDADES

La fiesta del automóvil en España, el Salón Internacional de Barcelona, se inaugura esta semana. Es un acontecimiento de máximo rango, al que sólo tenemos acceso cada dos años, razón por la cual fabricantes y demás expositores se vuelcan en esta muestra internacional, cuyos orígenes se remontan a 1919.

Este año, el resultado de ese esfuerzo es una avalancha de nuevos modelos y versiones. En total se presentan setenta y cinco novedades, auténtico choque vitamínico para un mercado necesitado de alicientes. Veremos desplegada la imaginación de organizadores, fabricantes e importadores para infundir nuevas dosis de ilusión entre los usuarios españoles, para vender producto antes que ofertas de tipo económico. Con ese objetivo, nada mejor que el despliegue tecnológico del que pueden hacer gala la mayoría, con los modelos de producción y los prototipos futuristas que anticipan las técnicas del mañana.

Esas novedades son las que ofrecemos en este número, auténtica guía para los visitantes de un Salón, que no sólo es del automóvil, sino también del vehículo industrial y la motocicleta. Los nuevos modelos, que ya están a punto de llegar a los concesionarios, y los que vendrán a lo largo de las próximas semanas, podrán verse en directo en los stands del Salón, una ocasión sin igual para comparar modelos, sacar unas primeras conclusiones y definir una futura elección.

Y no está de más recordar los restantes sectores que afectan a los automovilistas, referentes a recambios y accesorios, equipos para personalización, autosonido, telefonía, alarmas, neumáticos, etc. Una ocasión sin igual, que sólo se repite cada dos años y que no hay que perderse. No se pierda tampoco los dos próximos números de Motor 16, en los que informaremos en profundidad de todo lo que se expone en este Salón.

Alberto Mallo



A FONDO



BMW 318 IS

Un modelo de la fábrica bávara que compete en el segmento medio, haciendo honor a la marca. Destacan sus avanzadas características mecánicas y su comportamiento casi deportivo. (Pag. 44)

MOTOS



YAMAHA XV 1100

Una de las custom más atractivas, una moto brillante, tanto por sus cromados como por su mecánica. (Pag. 84)

FRENTA A FRENTA

FORD SCORPIO COSWORTH
OPEL SENATOR 3.0 i 24V

Dos grandes berlinas, cuyos espaciosos interiores están dotados de todo tipo de lujos. Impulsadas por mecánicas de seis cilindros y 24 válvulas que proporcionan una potencia elevada y unas prestaciones de primera línea. Grandes vehículos para disfrutar de los viajes. (Pag. 34)

Motor 16 / 3



DESDE
TURIN

GIANCARLO
PERINI

● EN unas declaraciones a la edición italiana de la revista Fortune, Paolo Cantarella, Director General de Fiat Auto, afirmó que su marca volverá a estar presente en segmentos muy especializados, en los popularmente llamados segmentos «de nicho» por los grandes fabricantes. Cantarella señaló que su compañía producirá un coupé en la tradición de los Fiat 2300 S, 124 o Dino. Así mismo confirmó el proyecto común con Peugeot de fabricar un Minivan tipo Espace. En medios externos a Fiat, se habla insistentemente de un futuro 4x4 todo terreno.

● RESPONSABLES del Grupo Fiat han señalado que el espectacular Alfa Romeo Proteo no llegará a ser producido en serie. Alfa Romeo trabaja en estos momentos en dos significativos coches de sport. En 1993 lanzará el descapotable basado en el sustituto del Alfa 75 y en 1994 el coupé de tracción a las cuatro ruedas con el motor de diez cilindros en V.

● EL nuevo superdeportivo Iso Rivolta, será presentado el próximo mes de julio. Este modelo, que resucitará a la prestigiosa marca de los años sesenta, empezaría a fabricarse en la segunda mitad de 1992, para iniciar su comercialización en 1993. El chasis ha sido diseñado por Gianpaolo Dallara y la carrocería por Marcello Gandini.

● DURANTE un fin de semana, Ford Italia reunió a tres mil potenciales clientes de su marca en el circuito de Monza. Entre todos realizaron 48.000 kilómetros con setenta y seis unidades de Ford Fiesta XR2, Sierra Cosworth 4x4, Scorpio 24 válvulas y monoplasas de Fórmula Ford.

4 / **Motor 16**

Don Juan Carlos saludó con efusión al responsable del grupo Volkswagen Dr. Hahn.



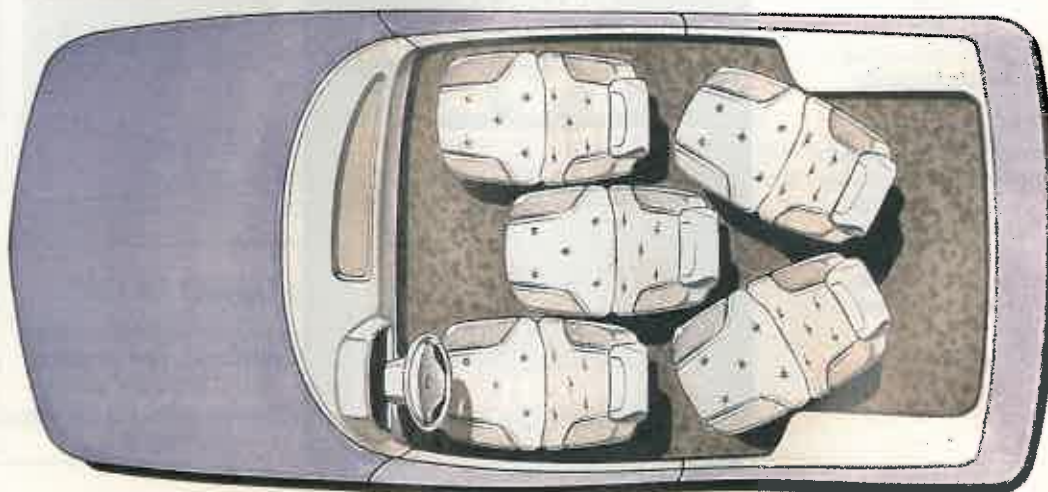
PRESENTACION excepcional la que realizó Seat la pasada semana, dando a conocer su nuevo modelo Toledo a S. M. Don Juan Carlos I. Don Juan Carlos, se mostró encantado con el nuevo Seat, del que ya se asegura que muy pronto le será entregada una unidad muy especial. Los responsables técnicos de la marca están preparando un Toledo Syncro, de tracción a las cuatro ruedas, que será movido por un motor poco común. Será un motor que combinará la culata multiválvulas y el compresor G, con un resultado de excepción: 174 caballos de potencia. Será, un auténtico prototipo de lo que, ca-



LA OTRA JOYA

BULGARI LUXURY CAR

EL joyero-diseñador italiano Gianni Bulgari sigue adelante con su proyecto de fabricar un coche deportivo y con el lujo como escaparate. Sus líneas, desveladas ya por Motor 16 hace ya algún



ESPALDARAZO REAL AL TOLEDO

si con toda seguridad, llegará a convertirse en una nueva versión de la ya prestigiosa gama Toledo.

Al acto asistió la plana mayor de Volkswagen, con los presidentes del grupo, Carl Hahn, y de la propia marca, Daniel Goeudevert. Claudio Aranzadi, el presidente del Consejo de Administración de Seat, Dr. Schmid, Giorgio Giugiaro, el Alcalde de Toledo y otras personalidades estuvieron igualmente presentes.

El presidente ejecutivo de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, dirigió al Rey unas palabras, entre las que señaló la elección del nombre Toledo «porque esta ciudad refleja la concordia entre las culturas árabe, judía y cristiana como crisol de España». «El Seat Toledo -dijo también-, refuerza la imagen de una marca preparada para competir en los mercados de todo el mundo».

Carl Hahn señaló por su parte que el lanzamiento del nuevo Seat Toledo «se integra en un plan de inversiones, que es el más importante realizado por una empresa privada en la presente década en España».

tiempo, se encuentran a mitad de camino entre un coupé y un «van» monovolumen y son obra de Emanuele Nicosia, formado en Pininfarina. El motor inicialmente previsto era el Opel 2 litros 16 válvulas (conocido en los Kadett, Vectra y Calibra), con un turbocompresor. El desarrollo mecánico fue realizado en colaboración con Lotus y alcanzaba una potencia de 200 caballos. Sin embargo, en las últimas fases de desarrollo se ha preferido el motor del Lotus Elan, de origen Isuzu, de 1,6 litros, 16 válvulas y turbo, con una potencia menor, 167 caballos, suficiente para alcanzar los 260 kilómetros por hora.

Uno de los aspectos más curiosos es la



Próximamente el Rey de España también será usuario del Seat Toledo.



El Rey atiende las explicaciones del Dr. Goeudevert, Director de Ingeniería de Seat, en presencia del presidente Díaz Álvarez.

disposición interior. Como se aprecia en el dibujo, tiene tres asientos delanteros, con el central ligeramente retrasado. En cuanto a los dos asientos posteriores, se disponen girados hacia el exterior, para aumentar la habitabilidad.

El inicio de su comercialización se producirá a finales del 92, con una producción anual entre 3.000 y 5.000 unidades anuales, vendidas a un precio de alrededor de 6 millones de pesetas.

VOLANTE COLCHON

I LOVE USA

LA instalación del «airbag», colchón de aire de inflado instantáneo, cuando se produce un impacto, evitaría la muerte anual de 9.000 personas y lesiones a otras 155.000 en los accidentes de tráfico que se registran en Estados Unidos, según un estudio realizado por un grupo de expertos en automoción y de senadores de ese país. Además, el éxito en la venta de los modelos que llevan ese artificio, ha empujado a esos senadores a preparar un proyecto de Ley que, de ser aprobado, entraría en vigor en 1995, por el que todos los vehículos que se vendan en el país deberían ir equipados con el «airbag». En la actualidad, sólo algunos modelos de gran lujo, incorporan como elemento de serie este colchón inflable, que ya ha salvado muchas vidas en Europa y en los Estados Unidos.



DESDE
PARIS

EDOUARD
SEIDLER

● CON el objetivo de crear mil puestos de trabajo, la ciudad de Le Mans quiere convertir su actual circuito, que aprovecha alguna de las carreteras que rodean la ciudad, en un trazado permanente como pista de pruebas para los constructores de automóviles. Otro de sus objetivos es un centro de estudios de ingeniería

● RESPONSABLES de la Unión Soviética han confirmado su intención de importar primero y fabricar después el Peugeot 605 en su territorio. Peugeot espera obtener contrapartidas económicas que faciliten esta operación. También se espera una subvención de las autoridades chinas para la producción del Citroën ZX.

● LA administración francesa considera que la reducción del límite de velocidad en ciudad, que ha pasado de 60 a 50 kilómetros por hora, ha salvado doscientas cincuenta vidas humanas en los tres últimos meses. El gobierno planea ahora instaurar un límite de velocidad de 60 ó 70 kilómetros por hora en autopista (limitación genérica de 130) en caso de que haya niebla.

● EXISTE un primer efecto visible de la asociación Renault-Volvo. La marca sueca comercializará una versión del Renault Espace con motor Volvo en Estados Unidos, donde Renault no tiene momentáneamente apenas presencia comercial.

● UNA encuesta realizada por Peugeot entre dos mil de sus sesenta mil trabajadores, ha dado como resultado el que la mayoría está satisfecha con su sueldo, pero lamenta una falta de «diálogo» con sus directivos.

VERDE Y ROJO



● El Ayuntamiento de Sevilla merece nuestra felicitación por la forma en que ha sabido resolver los accesos a la Feria. No es fácil resolver un problema que afecta a más de un millón de visitantes, pero con imaginación, colaboración ciudadana y apoyo a los transportes colectivos, han sabido facilitar las cosas. Si la Feria se celebra en Madrid, donde un partido con 100.000 espectadores colapsa la ciudad, aún habría atascos de la edición del año anterior. ¡Olé!

● De nuevo los trabajadores de las estaciones de servicio anuncian una

huelga, nadie discute sus derechos. Pero, una vez más, se fijan las fechas más conflictivas: el largo puente de mayo. Si tras esta convocatoria no se oculta el molestar lo más posible, que venga «el one» y lo vea.

● Los responsables de la Comunidad de Castilla-La Mancha han puesto en marcha una iniciativa excelente: todas las mujeres con estudios primarios, que quieran obtener el carné de conducir recibirán una beca de 55.000 pesetas, con prioridad para las que tengan cumplidos los 35 años.



DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● LAS ventas de coches de segunda mano en Japón durante el año fiscal que acaba de finalizar han sido de 5.048.313 unidades, con un incremento sobre el año anterior del 3,9 por ciento. Se trata del primer año en el que las ventas han superado los 5 millones de vehículos.

● TOYOTA quiere convertirse también en el primer importador japonés. Para ello, está examinando la posibilidad de vender aquí coches del grupo Volkswagen. Si el proyecto ve luz verde, antes de finalizar el año se formará una red independiente de concesionarios para vender entre 7 y 8 mil unidades mensuales, que se incrementaría hasta 30.000 antes de 1995. Con este acuerdo, Toyota espera reducir las quejas europeas sobre la avalancha de coches nipones y situarse en una posición más favorable para llevar a cabo sus proyectos de expansión europea, fabricando coches en Gran Bretaña.

● MITSUBISHI Motors está dispuesta a convertirse en el productor japonés que presta ayuda financiera a uno de los «tres grandes» norteamericanos. La firma japonesa inyectará más de 30 mil millones de yens en la sociedad conjunta Diamond Star Motors, constituida con Chrysler en 1985. Tanto Mitsubishi como Chrysler han desmentido los rumores sobre una ayuda financiera del constructor nipón a la firma de Detroit.

● TOYOTA ha decidido exportar a Israel a pesar del boicot de algunos países árabes a empresas que mantienen relaciones comerciales con el estado judío. Toyota venderá alrededor de 400 Corolla mensuales, hasta un máximo de 5 mil unidades.

GENERALITAT

MATRICULAS EN CATALAN

EL Gobierno de la Generalitat de Cataluña ha dado luz verde a un decreto para que los topónimos y la rotulación de las vías urbanas e interurbanas tengan como única forma oficial la catalana. Así mismo, las matrículas de los automóviles, navas y cualquier tipo de vehículo deberían adaptarse a esta medida. De esta forma, los coches de Girona tendrían que cambiar su GE actual en la placa por la GI.

NUEVO FIAT PANDA

EL PEQUEÑO DEL 92

EN mayo del año 1992 el popular Fiat Panda será presentado a los medios informativos europeos, tras una cura de merecido rejuvenecimiento. Este «restyling» incluye un nuevo morro con el estilo propio de la marca turinesa y sus características barras diagonales.

Ni los elementos mecánicos ni la carrocería van a sufrir profundas transformaciones toda vez que por entonces Fiat tendrá ya en el mercado el Cinquecento como modelo popular, urbano y de gran difusión. El Panda quedará pues encuadrado en una categoría de coche de utilización rural y básica, con el que se pretende una fuerte introducción en los mercados del este de Europa.

El Fiat Panda, del que continuará en producción la versión 4x4, recurrirá a los motores de 770 centímetros cúbicos, 903 centímetros cúbicos y 1.000 centímetros cúbicos, del tipo Fire. Es probable la aparición de una versión diesel derivada del motor del Fiat Uno.



PREMIO BMW



EL premio BMW de pintura alcanza su sexta edición, que se celebrará durante el presente año 1991. Las bases siguen una normativa similar a las ediciones anteriores, salvo en la cuantía del galardón, que asciende a los cuatro millones y medio de pesetas. La entrega de las obras concursantes deberá efectuarse entre los días 1 y 20 de septiembre, en cualquiera de los centros habilitados en Barcelona, Bilbao, Madrid, Sevilla, Valencia y Zaragoza. También en esta ocasión el jurado estará presidido por Federico Sopena, director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.

CHRYSLER IBERIA

REGRESO A ESPAÑA

LA historia de Chrysler en España es la historia de un largo noviazgo. Tras una época en que la multinacional americana dispuso de una planta en Villaverde (Madrid), abandonó Europa vendiendo sus instalaciones al grupo francés PSA en agosto de 1978. Desde entonces, Chrysler no tenía representación en nuestro mercado.

Hace muy pocas semanas se ha constituido en Madrid la firma Chrysler Iberia S.A. para importar los modelos americanos, siguiendo con la política de expansión hacia Europa, iniciada hace tres años con notable éxito. Como Director General de la nueva compañía figura Félix Soto, un hombre con un profundo conocimiento del

sector, especialmente en lo que a coches de lujo se refiere, no en balde fue el responsable de las ventas de Volvo en los últimos años. Como Consejero Delegado está Carlos Ruiz de Huidobro.

Las importaciones comenzarán muy pronto, para, tras las homologaciones



obligadas, iniciar la comercialización en este otoño. Los modelos importados serán el sedan Saratoga, el coupé Le Baron y el monovolumen denominado Voyager (en la fotografía), uno de los coches de más éxito de ventas en Europa en este segmento. Por esas fechas, dispondrán ya de 15 concesionarios, estimándose alcanzar la plena cobertura nacional a finales del 92, con importaciones del orden de 2.000 unidades.

Aun no se conocen los precios, pero hay que tener presente que el arancel aduanero a los coches procedentes de USA es de aproximadamente el 18 por ciento, sin que exista un cupo que limite estas importaciones.

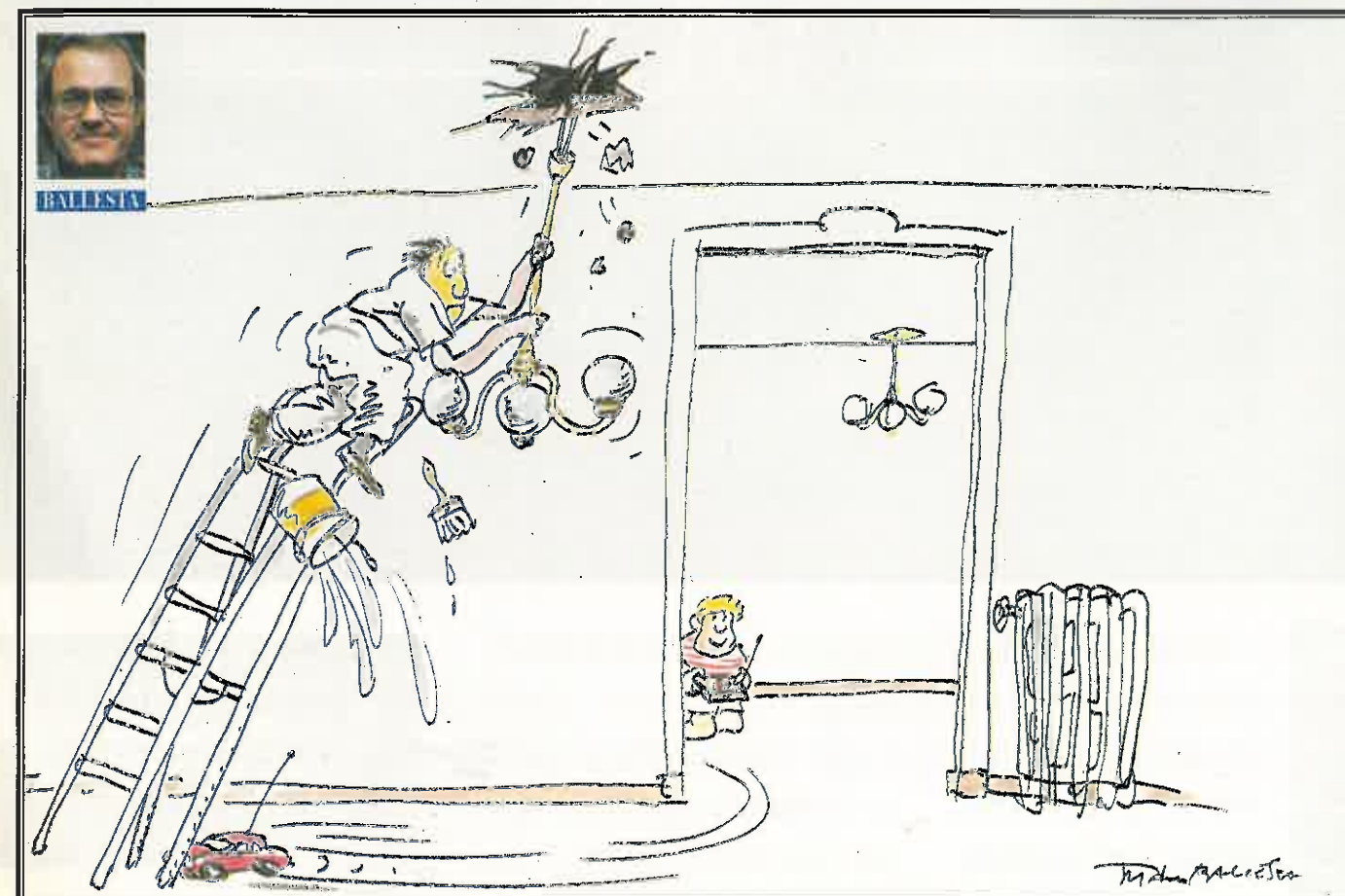
NOMBRAMIENTO RENAULT

DIRECTOR DE POSTVENTA

S Fasa Renault ha nombrado recientemente como nuevo Director de Posventa a Alain Margaritopol, de 41 años, casado y padre de dos hijos, que sustituye en el cargo a Jean Pierre Couronne, quien desde este momento pasa a desempeñar la función de Director Comercial de Zona en Rouen (Francia).



BELLAS ARTES



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



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



**ASEGURAMOS
EL
PLACER
DE
CONducir**

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

encuentra un servicio que le acompañará siempre.

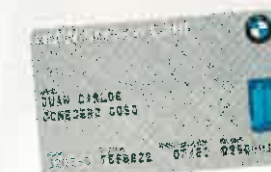
Es la forma de mantener la confianza y seguridad que nacen de la perfección



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



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



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





A VISTA DE PAJARO

Va a ser un Salón para disfrutar, para volver a creer en el automóvil no sólo como medio de transporte, sino como vehículo de ocio y entretenimiento. El público español asistirá al resurgir del optimismo tras superar medianamente una crisis mundial. Serán cerca de 75 las novedades que se podrán contemplar en esta edición. De momento damos un completo repaso a todas, para que el lector esté al tanto de todos los datos, de todas las características, para que lo sepa todo sobre el Salón.



AMPLITUD DE GAMA

Un fantástico coche de experimentación llamado Proteo sirve como laboratorio a la marca italiana para experimentar soluciones encaminadas a la serie. Eminentemente aerodinámica, su carrocería está realizada en fibra de carbono y puede descapotarse sin acusar faltas de rigidez. Monta un motor V6 de 3.0 litros con 260 ca-

ballos de procedencia 164 y su mayor innovación técnica es un sistema de transmisión con un viscoacoplador, pudiendo mandar al eje trasero una potencia que va desde 0 hasta

un 60 por ciento según lo requiera la situación.

Otras novedades de carácter más comercial serán el nuevo 33 1.5 ie que adopta en esta versátil motoriza-

TRACCION TOTAL
El Alfa 33 Permanent mejora sustancialmente las cualidades deportivas. El Spider también se renueva.



ción una inyección electrónica mejorando los consumos y suavizando la respuesta, una versión más burguesa del 33 llamada Elegance sin elementos exteriores aerodinámicos y con interiores más confortables, un 33 Sport-Wagon pero con tracción sólo delantera, el 33 Permanent de tracción integral, la versión Le Mans del 75 con un equipo especial, otra versión del 75 llamada Podium y numerada en una serie limitada mediante una chapa exclusiva realizada en plata, además del 75 equipado del motor 3.0 V6. Por su parte, el 164, buque insignia de la marca, será presentado en su versión catalizada con un precio de 4.768.000 pesetas, acompañado del V6 Turbo y de la versión descapotable Spider que costará 3.346.000 pesetas.

PROTEO
Un impresionante coche de laboratorio para experimentar los futuros Alfa Romeo.



AL VIENTO
Audi se
lanza al
mundo de
los desca-
potables
con el
Open Air.



**MAS
LUJOSOS Y
POTENTES**

El Audi 100 2.2 20V Turbo estará en Barcelona con sus impresionantes 230 caballos. La denominación Quattro proclama su condición de tracción total en este caso permanente. El habitáculo de los 100 recibe además un completísimo equipo

con asientos regulables, dirección asistida, aire acondicionado, elevallas eléctricas, ABS y Procon-Ten. El Open Air es una sofisticada versión Cabrio del Audi Coupé. Equipará definitivamente el motor 2.3 de 133 caballos y la marca ha hecho un gran esfuerzo en lo que atañe a la regulación de los asientos, integrando éstos unos excelentes cinturones de seguridad. La capota cuando se pliega queda totalmente escamoteada.



**DURA
OFENSIVA**

Tras los recientes alardes de su gran rival Mercedes, la fábrica bávara no ha hecho esperar a sus incondicionales para ofrecerles unas importantes novedades. En su prestigiosa Serie 7, ha incluido unas profundas renovaciones tecnológicas y un completísimo equipo. Como resultado, el stand BMW estará presidido por el 750 Hilene en su versión Full Equip, dotado de todo lo que un BMW puede llevar. Entre otros detalles, se adoptan los nuevos cristales dobles en los laterales y la luneta posterior que aíslan térmica y acústicamente el habitáculo. Los faros adoptan la técnica de descarga



FULL EQUIP
BMW ofrece los
Serie 7 con un
deslumbrante
equipamiento
y acabados.

de gas que mejora la iluminación y además no deslumbran. Las puertas y el maletero incorporan un sistema automático que las cierra sin esfuerzo. También se podrá ver el dispositivo de rayos infrarrojos que permite



SUPERCOCHE

TODA LA POTENCIA SOBRE EL ASFALTO

DENTRO de la «guerra» de los supercoches, que podremos ver en el Salón de Barcelona, de-

bemos destacar por encima de todos el nuevo Lamborghini Diablo, capaz de superar los 325 km/h gra-

cias a sus casi 500 caballos de potencia. Los primeros Diablo empezarán a ser entregados en breve,



siendo necesario por lo menos esperar un año para poder conseguir una de las 400 unidades que tienen previsto fabricar anualmente.

Otro de estos coches tan especiales es el De Tomaso Pantera. Con un motor procedente del Ford Mustang y 305 caballos, el Pantera

llega «solo» a los 270 km/h. Los pedidos para este modelo ya pueden empezar a hacerse, siendo el plazo de entrega de más o menos un año y medio, con un precio cercano a los veinte millones de pesetas.

Maserati, en colaboración con Alejandro de Tomaso, dispone también de un superdeportivo como es el Shamal. Con un propulsor de ocho cilindros en V, 3,2 litros de cilindrada y la ayuda de dos turbocompresores, el Shamal obtiene 322 caballos, que le llevan a obtener una velocidad punta similar a la del Pantera. Los pedidos comenzarán en mayo y habrá que esperar cerca de año y medio para poder obtenerlo y disfrutarlo. El precio se situará en torno a los trece millones y medio de pesetas. Maserati también presentará una versión más deportiva del 222, el 222 SR, aumentando la potencia hasta los 280 caballos. Estarán disponibles en junio, y su precio rondará los ocho millones de pesetas.

«ver» donde la vista del conductor no llega y avisarle de la proximidad de los obstáculos.

La serie 3 recibe ahora el motor de cuatro cilindros y 1,8 litros de cilindrada, última motorización para completar la gama. También llega el nuevo motor 525 TD, un diesel rutero con unas prestaciones mejoradas. Para los más estilistas, se podrá admirar el fascinante Art Car decorado por César Manrique en un verdadero alarde de imaginación.

**MASERATI
SHAMAL**
Trece
millones
para 322
caballos de
potencia.





SIN LIMITES PARA SUBIR

La firma Bertone ha incorporado dos motores de gasolina y, para ello, también ha recurrido a la marca BMW para surtirle de propulsores. Tras aprovechar la base Daihatsu, Bertone está ofreciendo unos cuidadosísimos todo-terreno con estilo italiano. El nuevo motor de seis cilindros cubica 2,7 litros y rinde 125 caballos de potencia.



LA ULTIMA PALABRA

Citroën ha incluido en su gama un coche medio y familiar basado en una idea conservadora pero aportando innovaciones técnicas y prácticas muy originales. Producidos en España, los ZX destacan en primer lugar por un comportamiento dinámico muy bueno gracias a sus suspensiones y a un sistema direccional de las ruedas traseras basado en un comportamiento elástico del tren posterior.

La versión más potente se llama Volcane que hereda la mecánica de los Peugeot 205 GTi, 309 GTi, 405 SRi o Citroën BX GTi, garantía suficiente para conseguir unas prestaciones dignas dentro de este segmento. El resto de la gama está compuesta por el Reflex, Advantage y Aura.



DISCRETO ENCANTO

El Salón de Barcelona supone la llegada a España de un modelo largamente esperado. El Applause es el primer turismo de tamaño medio que realiza la marca, con tres volúmenes, cinco puertas y un planteamiento totalmente clásico en cuanto a diseño exterior e interior. Su longitud total es de 4,26 metros, similar a la del Opel Kadett o el Ford Orion y tiene como particularidad única que la tapa del maletero es solidaria a éste, levantándose a la vez. El motor es un cuatro cilindros en línea con cuatro válvulas por cilindro, transversalmente dispuesto al sentido de

la marcha y con tracción delantera. La alimentación se realiza por medio de un sistema de inyección electrónica y los catalizadores que equipan al Applause están curiosamente colocados a la salida de los colectores de escape y no bajo el centro del chasis.

Con la base del Feroza, Daihatsu trae una versión realizada conjuntamente con Bertone. El motor será un 1.8 BMW montado en las instalaciones de Torino y el modelo se sitúa dentro de los todo-terreno exclusivos.

Además se podrá ver el Charade, una compacta berlina con un motor de cuatro cilindros, 1,3 litros y 16 válvulas con la opción de disponer de una tracción integral que mejora la seguridad.



NOVEDAD
Los Citroën
ZX
supondrán
sin duda
una de las
mayores
primicias.

14 / **Motor 16**

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS
Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes **elf**

Nuevo Renault 21 Baccara.



VIVES EN EL.

Es cuestión de piel. Cuando entras en él por primera vez y te sientas a su volante descubres, de repente, que es el coche de tu vida. Sus asientos de cuero, adaptados perfectamente a tu cuerpo, te transmiten todo el

confort y nobleza que se alberga en su interior. Y tienes la sensación de que todo cuanto te rodea ha sido diseñado y elegido pensando en tí.

Si amas la perfección y quieres vivirla hasta en los más mínimos detalles, el nuevo Renault 21 Baccara es tu coche, y éste, su equipamiento de serie:



- 120 C.V. ■ Asientos, puertas y volante de cuero. ■ Dirección asistida. ■ ABS. ■ Aire acondicionado. ■ Asientos delanteros con calefacción. ■ Ordenador de a bordo. ■ Radio-cassette estéreo 4x6 w. ■ Llantas de aleación. ■ Elevalunas eléctrico. ■ Reglaje interior de faros. ■ Retrovisores exteriores térmicos con mando eléctrico desde el interior. ■ Alarma antirrobo. ■ Palanca de cambio con empuñadura de madera.

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

RENAULT 21. INTENSAMENTE TUYO.

FIAT
AUTOMATICOS
ELECTRICOS Y
DEPORTIVOS

La exposición de Fiat contará con tres novedades de sus modelos más populares: el Panda, el Uno y el Tipo. La primera de ellas corresponde al pequeño Panda, que en esta ocasión se presenta con un motor eléctrico. Su nombre es Panda Elettra y podría ser comercializado en nuestro país a partir del verano. El motor tiene



UN PANDA A PILAS
 El Panda Elettra en España a partir del verano. Alcanza una velocidad de 70 por hora y tiene 100 kilómetros de autonomía.

EL FIESTA MAS FRESCO
 El Fiesta Calypso ofrece la posibilidad de viajar descapotado gracias a su techo desplegable.



una potencia nominal de 9,2 kilowatts y la energía es acumulada en baterías de plomo. Alcanza una punta de 70 kilómetros por hora y tiene una autonomía de cien kilómetros. También estará expuesto el nuevo Fiat Uno de cambio automático, el Selecta, que incorpora un motor de 1,4 litros. Finalmente se podrá ver el Tipo 16V con motor de dos litros y 148 caballos que estará en España disponible a partir de junio.

Ford
APUESTA
DE
FUTURO

Las novedades de Ford en el Salón de Barcelona van a centrarse en el popular Fiesta, ya que se van a

exhibir tres versiones nuevas del popular utilitario.

Por un lado encontraremos una versión turbodiesel del Ford Fiesta, desarrollado en colaboración conjunta con Turmesa. Este modelo saldrá ya montado de la propia fábrica y podrá adquirirse en la red de con-

cesionarios de Ford. También estará presente el Fiesta Calypso, un refrescante y juvenil coche que puede ser descapotado, gracias a su techo desplegable y que utiliza el motor de mil cien centímetros cúbicos. El Ford Courier será otra de las novedades, una furgoneta derivada del

Fiesta que se encuadra en el segmento de los vehículos comerciales ligeros.

El Escort XR 2.000 con dieciséis válvulas será otra de las principales novedades y se comercializará a partir del verano. Finalmente estará presente el Ford Explorer, un todo terreno de origen americano con seis cilindros en V, cuatro litros de cilindrada y 157 caballos de potencia que la marca del óvalo comercializará en nuestro país.

Miles de kilómetros y... como la seda.



Horas de trabajo, calor, fricción... y el motor tan suave como la seda. Perfectamente protegido por la calidad de VISC0 2000: el lubricante de alto rendimiento formulado para alargar la vida de su motor. VISC0 2000: el eficaz supermultigrado, con la garantía internacional de BP.

BP Lubricantes


Comercializado por BPMED, S.A. Avda. General Perón, 40 D, 3º, 28020 MADRID



EL NSX EN MAYO

La estrella del stand de Honda en el Salón de Barcelona será el súper deportivo NSX. Las primeras unidades de este modelo en el que colaboró el propio Ayrton Senna en su desarrollo se entregarán en nuestro país a partir de mayo. Este devorador de kilómetros se beneficia de los mayores avances tecnológicos, aplicados directamente de la Fórmula 1. De esta forma, su motor de seis cilindros en V y veinticuatro válvulas arroja nada menos que 274 caballos de potencia.



SIN NOVEDAD EN EL FRENTE

El Dedra 2.000 i.e. Turbo y el Dedra Integrale son los modelos más novedosos que tendrá Lancia en el salón barcelonés, junto con el pequeño Y-10 Selectronic de cambio automático. Cualquiera de ellos está ya en todos los concesionarios.



AHORA CON CINCO PUERTAS

La carrocería de cinco puertas es la principal novedad de los Land Rover Discovery y de los Defender 110, modelos que, hasta la fecha, sólo estaban disponibles con tres puertas y que ya están a la venta en el mercado español. El Defender 110, que es el modelo largo de esta serie, ha visto más civilizado el interior de su carrocería de cinco puertas e incluye los asientos posteriores en disposición transversal en vez de longitudinal como lo hace el modelo de tres puertas, lo que le da un carácter más utilitario y confiere una mayor comodidad a los pasajeros de atrás.

Otra de las novedades de la marca es el Land Rover Discovery V8 EFI.

MAS
PUERTAS
El Discovery
dispone
ahora de
carrocería
de cinco
puertas.



LA IMAGINACION AL PODER

SUEÑOS HECHOS REALIDAD

UN apartado muy interesante es el dedicado a los carroceros, que muestran sus últimos prototipos, coches en los que plasman toda su imaginación, para más tarde convertirse en coches de serie. Entre los carroceros presentes hay que contar con Bertone, que contará con la presencia del Genesis, un modelo monovolumen que según su crea-

dor representará a los deportivos del 2000. Este increíble ejemplar equipa un motor Lamborghini de doce cilindros en V. Mazda por su parte presenta un modelo de idénticas características que el Genesis, el Mazda Gissya, desarrollado en el centro de investigación y desarrollo de la marca en Alemania. Entre los carroceros por lo que respecta a los superde-

MAXIMO EXPONENTE DE SUBARU

El SVX reúne todo lo nuevo en tecnología de Subaru. Es un coche en que la marca japonesa experimenta las novedades que incorporarán sus modelos.



SOLUCIONES VANGUARDISTAS

El Zender Fact 4 está realizado con materiales hasta ahora impensables en un coche de calle. El chasis es de fibra de carbono, similar a los de Fórmula 1.



portivos causarán sensación el Zender Fact 4 y el Subaru SVX. El primero de ellos el Zender emplea soluciones hasta ahora desconocidas

en un coche de calle, está realizado con fibra de carbono y kevlar. Para impulsarlo han recurrido a un motor Audi V8 de 250 caballos, que con

unos retoques llega a una potencia de 448 caballos. El Subaru SVX es el máximo exponente de tecnología de la marca japonesa, al igual que el Zender está fabricado con lo último en materiales compósitos y dispone de los avances tecnológicos de vanguardia. Toyota también estará presente con un interesante modelo, el 4500 GT, un coche en el que Toyota apuesta por el deportivo del futuro. Se trata de un vehículo dotado con un motor capaz de ofrecer una velocidad máxima de 300 kilómetros por hora, con espacio para dos adultos y dos niños y con un maletero suficiente para las necesidades de una familia de este tipo. Además de los carroceros, las marcas también presentarán sus últimos prototipos, en los que prueban las soluciones de sus futuros modelos, este es el caso de Seat con el Proto T y Renault con el Laguna.

DEPORTIVO
O FAMILIAR
Según
Bertone el
deportivo
del mañana
será de un
solo
volumen. El
Genesis
representa
los sueños
del
carrocerio
italiano en
este
sentido.



APUESTA
DEPORTIVA
Toyota con
el 4500 GT
presenta un
ejemplo del
coche
deportivo
de los
noventa.



SALON DE

BARCELONA

CON MOTOR DE SEIS CILINDROS
El Mazda MX-3 dispone de un V6 con veinticuatro válvulas, 1,8 litros y una potencia de 136 caballos.



MAZDA SIMPATIA A RAUDALES

El Mazda MX-3, presentado por primera vez en Ginebra, también estará presente en el stand de Mazda y será uno de los coches más admirados del Salón de Barcelona. Este coupé de línea agresiva es el único que utiliza un motor de seis cilindros en V con una cilindrada de tan sólo 1,8 litros y podría estar a la venta en España a finales de año. Por supuesto, el simpático Mazda 121 no faltará en esta muestra internacional del automóvil, aunque su comercialización se retrasará probablemente hasta el año que viene.



La serie S de Mercedes se presentará por primera vez en España en el Salón de Barcelona y mostrarán todas sus excelencias. Los nuevos buques insignia de la marca de Stuttgart son más grandes, más lujosos y más potentes que los modelos a los que sustituyen. Los Mercedes-

des de la serie S se configuran como los nuevos vehículos de grandes empresarios, magnates de las finanzas y políticos de importancia.

Todos aquellos que tengan una buena cuenta corriente podrán disfrutar de las exquisiteces de estos automóviles superlativos, ya que la

comercialización en España comenzará probablemente a partir del próximo otoño y los precios se situarán entre los nueve y los dieciséis millones de pesetas. Los motores de la nueva serie S disfrutan de todos los avances tecnológicos del momento, con culatas de cuatro válvulas por cilindro, inyección electrónica y un sinfín de elementos que culminan en el motor de doce cilindros, seis litros



TECNOLOGIA DE LUJO.
Mercedes tendrá como principales estrellas al modelo más deportivo de la serie W 124, el 500E y a los nuevos y grandísimos serie S, cuyo buque insignia, el 600 SE/SEL tiene una longitud total superior a los cinco metros.



de cilindrada y 408 caballos de potencia.

Otra de las novedades de Mercedes va a ser el Mercedes 500E, la versión estelar de la serie W 124 que adopta el motor de ocho cilindros y 326 caballos de potencia capaces de acelerarlo de cero a cien kilómetros por hora en 6,1 segundos y propulsarlo hasta los 250 kilómetros por hora. Esta lujosa berlina de carácter deportivo se pondrá también, a la venta en el mes de mayo.

LA TECNOLOGIA ORIENTAL

La representación de Mitsubishi en el Salón de Barcelona también será completa. La serie Galant se verá ampliada con la incorporación de las versiones Hatchback y Dynamic 4. La primera de ellas no es ni más ni menos que la versión con carrocería de dos volúmenes y cinco puertas que aporta una mayor versatilidad a la carrocería del Galant. Por su parte, el modelo más alto de la gama Galant, el Dynamic 4 conjuga cuatro elementos tan importantes como la tracción total, la dirección a las cuatro ruedas, el sistema antibloqueo de frenos individual en las cuatro ruedas y la suspensión independiente en las cuatro ruedas.

También estarán presentes los nuevos Montero, los todo-terreno de Mitsubishi que ahora tiene las formas más redondeadas y disfrutan de dos motores diesel y turbodiesel de 85 y 105 caballos respectivamente y un V6 de gasolina con 155 caballos de potencia.

El apartado deportivo estará representado por el Mitsubishi 3.000 GT, un potente coupé con tracción a las cuatro ruedas y un motor con doble turbo que desarrolla 280 caballos de potencia. Acelera de cero a cien por hora en 5,6 segundos y alcanza una velocidad punta de 255 kilómetros por hora.

El Sigma completará la exposición de la marca japonesa. El buque insignia de Mitsubishi dispone de dos motores de tres litros y un equipamiento de auténtico lujo.



AL COMPLETO.
Mitsubishi expondrá los nuevos Galant de cinco puertas, el superdeportivo 3.000 GT de 280 caballos, el lujoso y señorial Sigma y los nuevos Montero para andar por el campo y subirse por las paredes.



Ex-ladrón de ruedas busca trabajo legal.

Ref. Blectronic.



**EN TODOS
LOS FRENTES**

La marca japonesa estará presente en la muestra catalana con un importante despliegue de vehículos entre los que habría que destacar los turismos 100 NX, 200 SX y 300 ZX.

El primero con un precio próximo a los 3.300.000 pesetas contará con un motor de dos litros de cubaje, 16 válvulas y 143 caballos. Alcanzará una velocidad máxima de 210 kilómetros por hora y los consumos serán bastante contenidos. Todo ello integrado en una carrocería diferente a lo conocido y por consiguiente muy exclusiva. Al segundo, el Nissan 200 SX, se le ha sometido a una



DIFERENTE
Con un aspecto diferente el 100 NX costará 3.300.000 pesetas.



interesante remodelación con un nuevo motor de dos litros y algunos cambios en su carrocería.

En el apartado del todo terreno las novedades más interesantes se refieren a los nuevos Nissan Patrol 4X4 BS, modelos especiales que cuentan con el motor turbodiesel de seis cilindros y un equipamiento mejorado respecto al resto de los todo terreno. Y a otras versiones llamadas «Canarias», «Merca» y «Forest» a la medida del usuario más dispar y exigente.

También a las Nissan Vanette les atañe el Salón y se presentan nuevas versiones de este automóvil multiuso de gran atractivo y con múltiples posibilidades para el gran público. Sus nombres son Holliday y Optima además de dos nuevas Vanette de la versión Practic con una aplicación sobre todo comercial.

También en el aspecto comercial Nissan cubre un hueco importantísimo con furgonetas para todos los gustos y camiones destinados a uso industrial que también estarán presentes en la muestra española.



**SIN
FRONTERAS**

Para General Motors el Salón de Barcelona va a suponer la presentación en público de su nuevo todo terreno, el Frontera. Surgido de la co-

laboración técnica entre Opel e Isuzu, el Frontera entrará de lleno en el área de los vehículos de ocio y llegará a nuestro país a finales de año.

Se presentan dos versiones una de dos puertas más corta con un carácter más deportivo y otra larga con cuatro puertas y un mayor espacio para habitáculo.



COMPACTO
El Opel Frontera es un todo terreno compacto que llegará en diciembre.

A disposición del comprador de un Frontera existirán tres motorizaciones, una de gasolina con 115 caballos que propulsará al Frontera corto y otras dos posibilidades de gasolina y diesel para el modelo más largo.

En el stand de Opel se podrá admirar también el Omega Evolución 500, un 3000 preparado para el Campeonato alemán de turismos del que se fabricaron tan sólo 500 unidades para su homologación y que no tendremos ocasión de adquirir en nuestro país.

Por último hay que destacar un Kadett en versión Cabrio llamado Fasson muy en la línea de los productos que hasta este momento a comercializado la firma alemana en España.



**LOS
JOVENES
LEONES**

Los nuevos Peugeot que serán presentados en Barcelona son exteriormente conocidos de todos, 205, 309 o 405, pero sobre ellos se ha trabajado creando versiones especiales con nombres como Indiana, Premium o STI.

Comenzando por el 205 Indiana,



PERSONALIZADO
El 205 Indiana se ha personalizado con un único color «Beige Tropic».

se trata de una versión personalizada del modelo 3 puertas, que sólo se comercializará en color «Beige Tropic». Cuenta con el conocido motor de 1,4 litros y 85 caballos y con un equipamiento completo que incluye de serie el aire acondicionado, elevalunas eléctricos, etcétera.

El 309 Premium es una serie limitada con un equipamiento y terminación específica. Estará disponible con dos motorizaciones de 65 y 83 caballos y su equipamiento se compone de radiocassette Clarion, tapicería especial, asiento trasero abatible y un largo etcétera.



**EN LA LINEA
HABITUAL**

El 405 STI se integra directamente dentro del segmento de las berlinas altas de gama. Por potencia, con sus 125 caballos, y su extraordinario equipamiento. Aire acondicionado, asientos forrados en cuero, calefactados y regulables eléctricamente, inserciones de madera y algunos detalles más forman parte del nuevo 405 STI.

A todas estas novedades se le une una furgoneta J5 Eléctrica capaz de satisfacer cualquier exigencia en cuanto a medio ambiente.

La marca deportiva Porsche afronta la muestra de Barcelona con vehículos que responden a las expectativas creadas en todo el mundo.

Es el caso del Porsche 911 Turbo con 320 caballos, una aceleración de cero a 100 kilómetros por hora en 5,0 segundos y una velocidad máxima de 270 kilómetros por hora, un

405 DE LUJO
Nueva versión de la popular berlina, ahora con tapicería de cuero, aire acondicionado y detalles de madera

**Ladrón de coches
retirado
se ofrece
para cualquier cosa.**

Ref. Blectronic.



UNA BOMBA
El 911 Turbo con 320 CV cuenta con una aceleración increíble.

deportivo de excepción. El nuevo Porsche se comienza a vender desde el término del Salón a un precio impresionante: 16.900.000 pesetas.

En el stand alemán el público español encontrará también un 911 RS, una versión aligerada y todavía más deportiva del Porsche más vendido que también contará con algo menos de equipamiento con el ánimo de no engordar demasiado el precio final que se sitúa en 10.500.000 pesetas. Por último los responsables de la firma presentarán una serie limitada del 944 Turbo Cabrio, un descapotable con 250 caballos carrocería reforzada y un equipamiento excepcional que llevará a sus pasajeros a velocidades muy altas con el techo por cielo.



LLENOS DE VIDA

El espacio reservado en Barcelona a Renault va a contener un buen número de atractivos vehículos.

Sin ir más lejos los asistentes encontrarán un 19 Cabrio que se podrá adquirir en nuestro país desde el mes de Julio. El modelo con tres puertas ha sido reforzado en su chasis adquiriendo una rigidez importante. El 19 Cabrio podrá equipar dos motorizaciones con 95 y 137 caballos. El equipamiento será muy completo y el precio no supondrá un aumento superior a las 400.000 pesetas respecto a las versiones cubiertas.

En un aspecto más deportivo estará presente el Clio 16 válvulas que ya tiene precio y lista de equipamiento. El Clio más potente sale al mercado con un precio de impacto, 1.695.000 pesetas con IVA y trans-



FUTURO DIESEL
El nuevo Rover 418 GSD Turbo será una de las novedades de la marca inglesa.

porte incluidos aunque la mayor parte del equipamiento se ofrece aparte con sobrepeso, elementos casi obligatorios en un modelo de sus características. Hay que recordar que el Clio 16V cuenta con una potencia de 140 caballos y supera con facilidad los 210 kilómetros por hora. Este modelo se podrá adquirir desde finales de mayo en nuestro país.

El nuevo Renault Espace se ofrecerá en España desde el 15 de mayo y cuenta con un buen número de diferencias respecto a la anterior. Con un nuevo diseño de los asientos, una nueva motorización V6 con 3 litros de cilindrada y 153 caballos, tres niveles de acabado, cuatro motorizaciones y una carrocería más aerodinámica y atractiva, las nuevas Espace ponen el listón más alto para el resto de la competencia.

Por último y cara al cliente más deportivo, Renault contará con el Alpine A-610 un auténtico pura sangre con 250 caballos y una velocidad máxima de 265 kilómetros.



GAMA COMPLETA

La novedad más importante de Rover en esta edición del Salón es la motorización diesel adaptada a las carrocerías de dos y cuatro puertas.

Los motores de origen Peugeot, probablemente la firma que ahora cuenta con los motores más brillantes, proporcionan una potencia de 88



TURBOALIMENTADO
El nuevo motor diesel de Rover es de origen Peugeot y proporciona una potencia de 88 caballos.

caballos con un turbo muy progresivo. Concluido el Salón de Barcelona estos modelos estarán disponibles en el mercado español con un precio aproximado a los dos millones y medio de pesetas.

Ladrón de autorradios en paro necesita empleo honrado.

Ref. Blectronic.



A GRAN ALTURA

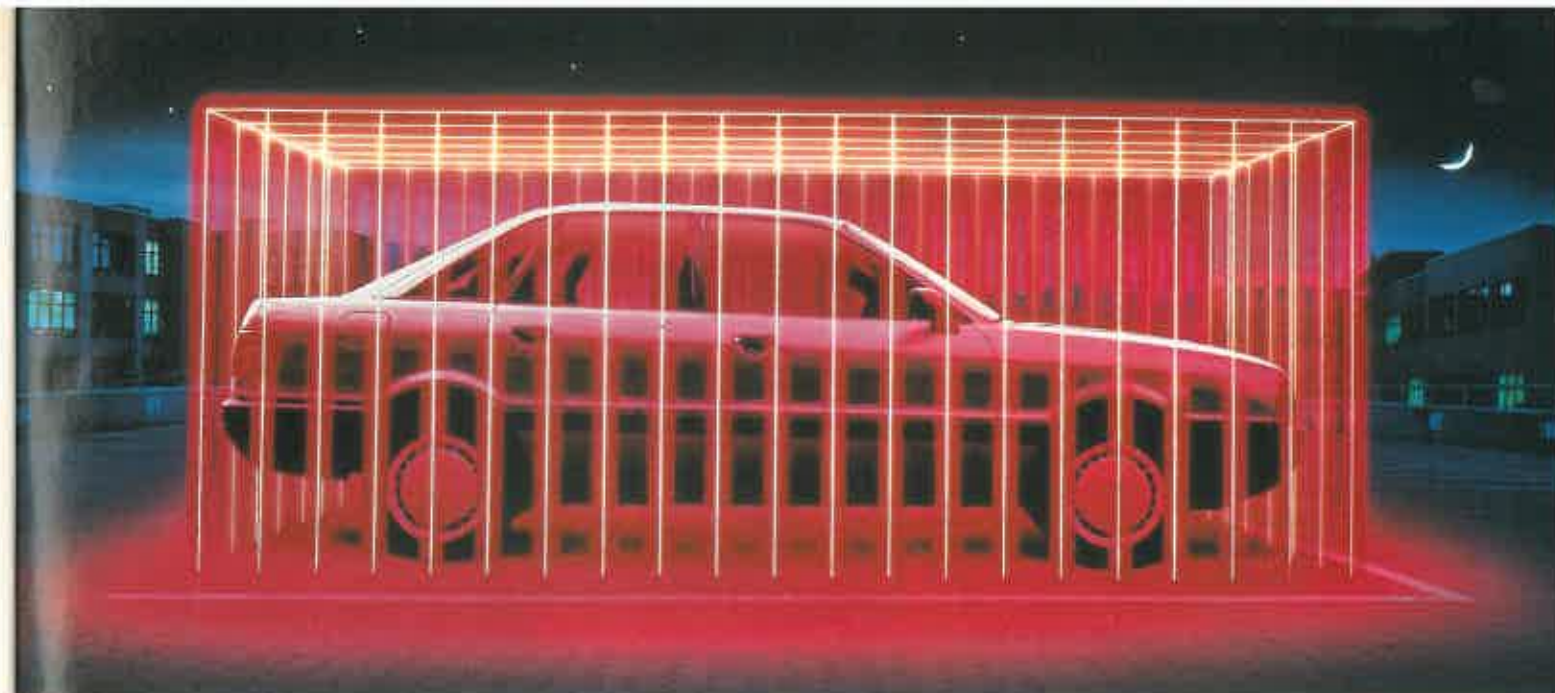
Saab contará, además de con su gama habitual, con tres modelos nuevos, repletos de atractivos.

Un 900 Cabrio, de serie limitada, llamado Montecarlo con un precio total de 6.198.000 pesetas. Un CD blindado que sólo bajo pedido se suministra con un equipamiento a la medida. El precio de este modelo oscilará entre los 16 y los 17 millones de pesetas.

Pero quizá una de las novedades más importantes se encuentre en el Saab 900 Turbo de baja presión. El motor en este modelo se ha estudiado para que pueda ofrecer un estupendo rendimiento a bajas revoluciones, pensando en una conducción relajada en

ciudad y unas excelentes recuperaciones en adelantamientos, dejando en un segundo término el lograr una cifra alta de potencia. En cualquier caso se obtienen 145 caballos con lo

que tenemos bajo el pie del acelerador un amplio margen de respuesta. El precio del Saab 900 Turbo de baja presión alcanza los 3.112.000 pesetas.



Bloctronic Bosch. El sistema electrónico de protección integral del automóvil.

Bloctronic Bosch. Tener el coche a prueba de ladrones ya no cuesta tanto.

TRABAJO
ESPAÑOL
El Toledo
será una
estrella
brillante en
el Salón de
Barcelona.



TODO UN LUJO

El Seat Toledo es todo un lujo en la marca española y será la estrella en el stand de la marca en Barcelona. Prácticamente reúne las caracte-

rísticas esenciales para triunfar en un mercado muy especial como es el español: carrocería atractiva, motores fiables y brillantes y habitabilidad.

De momento 12 modelos son los que se han puesto a la venta con precios realmente atractivos salvo en las versiones altas de gama, la ver-

sión 1.8i GT 16V. Desde 1.638.869 pesetas hasta los casi tres millones de pesetas. Todos los modelos cuentan con una carrocería de cinco puertas, un maletero muy capaz y motores cuya potencia oscila entre los 75 y los 128 caballos incluyendo una motorización diesel con 65 caballos.



A partir de ahora, los amigos de lo ajeno van a tener que dedicarse a otra cosa. Y es que Bosch ha desarrollado un sistema de protección integral del automóvil que no les ofrece ninguna posibilidad: el nuevo sistema Bloctronic Bosch. Un sistema compacto que, como una jaula electrónica, protege con la máxima eficacia los puntos más vulnerables del automóvil: desde el capó hasta las ruedas, pasando por el autorradio. Capaz de llegar en sus prestaciones tan lejos como usted desee, con una instalación rápida, sencilla, y por lo tanto, económica.


BOSCH



En esta edición, el importador español de Toyota va a tener un stand de generosas dimensiones donde además de la gama que se comercializa actualmente, en la cual no hay grandes novedades, se van a mostrar dos modelos que inician su andadura comercial en estas fechas. Por una parte estará el Toyota Supra Turbo, que se sitúa en lo más alto de la gama de la marca, en virtud de su motor potenciado y de sus suspensiones endurecidas para adaptar su comportamiento a las nuevas prestaciones. Su equipamiento es excelente.

La otra novedad de importancia es el Optima II, vehículo industrial de tamaño medio montado en Portugal por Salvador Caetano. Esta furgoneta es un modelo Toyota que gracias a las ligeras transformaciones que experimenta en Portugal se puede comercializar libremente en Europa sin cupo.



Volkswagen acelera a fondo en el certamen catalán, con dos novedades que van a tener un fuerte impacto en el mercado español: el Volkswagen Polo G40 y el Passat VR6. El primero de ellos incorpora un compresor G, con el cual se consigue que la potencia suba hasta 113 caballos que hacen del pequeño Polo una auténtica bomba. La velocidad máxima roza los doscientos



COMPRESOR G
El nuevo Polo G40 contará con una alimentación extra mediante el compresor G.



tos kilómetros por hora y el cero a cien kilómetros por hora se realiza en tan sólo 8,6 segundos. Su comercialización se inicia justo a continuación del Salón. Para lo que habrá que esperar un poco más, es para el Passat VR6, que no llegará a las tiendas hasta el próximo otoño. Este Passat incorpora el nuevo motor en V estrecha de Volkswagen de 174 caballos. Gracias al compacto diseño de este motor se puede colocar en el compartimento en disposición transversal.

Dentro de la política de la marca sueca de ofrecer sus productos a los precios más competitivos y siguiendo la tradición que se inició hace un año con los Volvo Master, en el Salón veremos los nuevos Volvo 940 Royal, versión de los nuevos 940 dotados de motor de cuatro cilindros y 2,3 litros de 130 caballos. El equipamiento es muy completo, de serie cuenta con aire acondicionado, elevavinas eléctricos en las cuatro puertas y cierre centralizado, sin afectar al precio.

CARISMA SUECO
Es el nuevo modelo de Volvo, el 940 Royal



el que tú elijas.

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

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

Hispanamer CORPORACION FINANCIERA

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

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



JAGUAR XJS

PUESTO AL DIA

DESPUÉS de haber remozado la gama de las berlinas, Jaguar se ha metido con el XJS, modelo vigente desde 1975 y que en esta ocasión incorpora una amplia serie de mejoras estéticas y mecánicas. El nuevo Jaguar XJS estará presente en el Salón de Barcelona, como primicia mundial, aunque ya hemos tenido ocasión de conducirlo en las jornadas de toma de contacto celebradas por la marca en el sur de Francia.

El nuevo Jaguar mantiene el aspecto del anterior modelo, aunque se han modificado totalmente más de 1.200 piezas en todo el modelo. Todas las piezas que conforman su carrocería son nuevas. En el frontal, aunque se conserva la imagen se incorpora una nueva calandra y unos faros de nuevo diseño, más efica-

ces. En su interior también se introducen importantes mejoras, que se aprecian en cuanto se abre la puerta. Todo el salpicadero es nuevo y en él se incluye un equipo de música desarrollado en conjunto con Alpine, semejante al que se introdujo en el XJ6 con el nuevo motor 3,2 litros.

Los asientos son también nuevos e incluyen un sistema de reglaje totalmente eléctrico de serie. Para concluir, en lo que a carrocería se refiere, hay que destacar la mejora en los procesos de fabricación, que tiene como primera y más notable consecuencia un notable incremento de la calidad.

En el apartado mecánico, lo más llamativo es la sustitución del seis cilindros de 3,6 litros por el moderno 4 litros de 24 válvulas, que mejora

sensiblemente las cualidades del coche en cuanto a prestaciones y rendimientos. A su vez, las cajas de cambio se actualizan y se incorpora la caja ZF automática de cuatro velocidades y la Getrag manual de cinco, al igual que en las berlinas. En lo que afecta al V12, la mecánica ha sido bastante retocada con la incorporación de un sistema Lucas de inyección y con los nuevos colectores de admisión, cuyo cometido es objetivamente más estético que práctico.

Así pues, la gama queda compuesta por el coupé cuyas variables mecánicas son el seis cilindros de cuatro litros en manual o automático y el V12 siempre con cambio automático de tres velocidades. El descapotable se ofrece, por ahora, exclusivamente con el motor V12 y

por lo tanto con cambio automático. Más adelante aparecerá una versión descapotable con motor de 4.0 litros.

Las mejoras introducidas en el nuevo Jaguar XJS actualizan su línea y su andar. El motor de cuatro litros, con sus 223 caballos permite rozar los 230 kilómetros por hora, mientras que las mejoras introducidas en el V12 incrementan sustancialmente la potencia logrando ahora siete caballos extras, llegando a los 280 caballos. El comportamiento es sensacional y en todo momento se aprecia el carácter de los deportivos ingleses. El confort de marcha es envidiable, aunque indiscutiblemente los años pesan sobre la concepción del coche y se nota especialmente en detalles como la ausencia de reposapiés en el lado izquierdo o el asiento demasiado bajo lo que impide un perfecto acoplamiento para la conducción.

Los precios son muy razonables teniendo en cuenta la calidad y la exclusividad de estos coches británi-



DESCAPOTABLE
La elegante línea de los descapotables de Jaguar se ve complementada por un lujoso equipo y todo con un precio muy razonable.

cos, y en España van a ser los siguientes con el IVA incluido: XJS 4.0 Manual, 8.705.000 pesetas; XJS V12 Coupé, 10.475.000 pesetas; XJS V12 Descapotable, 11.570.000 pesetas.

Todos estos coches vendrán a

España con tapicería de cuero y tendrán como principales opciones el cambio automático en el 4.0 que cuesta 402.350 pesetas. La suspensión Sport, con llantas de 16 pulgadas suponen 224.000 pesetas adicionales.

JAGUAR XJS

Las últimas modificaciones realizadas sobre los Jaguar han supuesto una actualización de conceptos y una modernización de estilo.



NUEVO ALFA ROMEO SPIDER. DESCUBRE EL MITO.



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

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

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

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

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

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

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



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR



FORD SCORPIO COSWORTH 24V
FRENTE AL OPEL SENATOR 3.0 i 24V

ESPACIO, POTENCIA Y VALVULAS

Son coches señoriales, grandes, espaciosos y con un equipamiento y acabado lujoso. Son los buques insignia de las respectivas marcas. Son los vehículos ideales para viajes largos por autopistas, donde el confort y el silencio se hacen tangibles.



VIRTUDES

- Motor muy elástico
- Acabado interior
- Confort de marcha

OPEL SENATOR 3.0 24V
PRECIO: 5.472.475 PTAS.

- Desarrollos largos
- Recorridos del embrague
- Consumo elevado

DEFECTOS

Los coches elegidos y enfrentados en esta prueba, el Scorpio Cosworth 24 V y el Senator 3.0 i 24 V, son los modelos más grandes, caros, mejor equipados y con más válvulas de los dos eternos rivales, Ford y General Motors. Opel ha tomado en esta ocasión la delantera a Ford, presentando antes, después de cuatro años de desarrollo, el motor de seis cilindros potenciado con la tecnología de las cuatro válvulas por cilindro.

El Senator presenta un motor de diseño totalmente nuevo. Sus rasgos principales son: tres litros de cilindrada, seis cilindros en línea, 24 válvulas y una potencia de 204 caballos. Otra característica de este

motor es que consume gasolina sin plomo, para este fin incorpora dos catalizadores metálicos que cumplen con las rigurosas normativas americanas sobre medio ambiente, limitando la emisión de gases nocivos.

Uno de los puntos más destacables de este motor es el sistema Dual Ram de admisión variable. Este mecanismo permite dosificar la velocidad de entrada de la mezcla gasolina-aire en los cilindros, de forma que por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto, el motor funciona como dos de tres cilindros, aportando la consabida elasticidad típica de estos motores. Por encima de las 4.000 revoluciones por minuto, sin embargo, se comporta

como todo un seis cilindros, es decir, con una buena dosis de potencia en regímenes altos de vueltas. Hay que mencionar que por seguridad este motor interrumpe la alimentación de combustible cuando llega a las 6.600 vueltas.

El motor del Scorpio de 24 válvulas, es de reciente aparición. Ha sido desarrollado conjuntamente con la compañía Cosworth, especialista en la tecnología de motores de cuatro válvulas por cilindro. También es un dos litros con catalizador, seis cilindros en V, cuatro árboles de levas, dos por cada culata y una potencia de 195 caballos. Las culatas son de aluminio y han sido sometidas por Cosworth a un proceso muy especial de fundición en va-



VIRTUDES

- Motor brillante
- Equipamiento
- Confort por autopistas

FORD SCORPIO 24 V
PRECIO: 5.551.133 PTAS.

- Suspensión blanda
- Consumo elevado
- Sólo cambio automático

DEFECTOS

48 VALVULAS
La moda de las cuatro válvulas por cilindro también ha llegado a los buques insignia de Ford y Opel. las potencias se han incrementado así hasta los 195 caballos para el Scorpio y hasta 204 para el Senator.



LUJOSO
Al salpicadero del Scorpio le han incorporado maderas que le dan un toque de lujo. En el volante que es de cuero, se aprecia el control de velocidad automático, que es opcional.



COMPLETO
Al salpicadero del Senator no le falta de nada, como corresponde para el modelo alto y a la versión más cara de la marca.



cío, que garantiza la ausencia de los poros que suelen aparecer en un proceso normal de fundición por arena.

El comportamiento del motor del Senator se caracteriza por su silencio, una ausencia total de vibraciones a cualquier régimen, una elasticidad poco corriente y unas prestaciones que están a buen nivel. El motor del Scorpio también es muy silencioso y equilibrado, pero tiene peor rendimiento en cuanto a velocidad máxima y aceleración, debido a su menor potencia y a la transmisión que sólo se comercializa con cambio automático de cuatro marchas. Mientras, en el Senator, se puede optar por un cambio manual o automático sin recargo. La unidad probada estaba equipada con una caja de cinco marchas.

El cambio automático es muy cómodo en estos coches para viajar por autopistas, callejear por ciudades atascadas o para salir siempre el primero de un semáforo sin ningún esfuerzo, sólo se necesita pisar a fondo el acelerador. Pero es bastante incómodo para circular por carreteras con muchas curvas. El cambio del Scorpio es delicado de usar manualmente, pues es muy fácil equivocarse y pasar a una marcha menos de la elegida en una reducción, debido a unos recorridos rectos y con muy poco tope entre ellos. Para circular por zonas viradas es aconsejable pasar a una



VELOCES
Son coches ideales para viajar por autopistas y carreteras buenas. El confort, el silencio de marcha, unido a una potencia que les permite mantener una media elevada son sus características principales.

velocidad inferior, para evitar el continuo cambio de marcha que se produce apenas aceleramos o levantamos el pie.

Los consumos, tratándose de coches de gran cilindrada, potencia y peso considerable, no son precisamente modestos. Los del Scorpio son más altos que los del Senator y bastante más sensibles a la velocidad. Una vez más el cambio automático tiene la culpa. De todos modos el usuario de este tipo de vehículos seguro que no mira por unos cuantos litros más de gasolina.

Los frenos son indiscutiblemente mejores en el Ford que arroja unas distancias de frenado menores y una resistencia al calentamiento superior a las del Opel. Ambos coches llevan cuatro discos y antibloqueo de frenos, pero con la diferencia que en el Scorpio son ventilados los cuatro, mientras que en el Senator lo son sólo los delanteros.

En cuanto al comportamiento hay que incidir que son coches excepcionales para viajar por autopistas, autovías o carreteras poco sinuosas. El Opel Senator se mueve bastante ágil también por puertos de montaña, gracias al eje trasero de tipo multi-brazo, que permite adaptar la geometría

KILOMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILOMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO



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

Nuevo
MXT
MICHELIN

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



MANUAL Y AUTOMÁTICO
El Scorpio se vende sólo con caja de cambios automática, que resulta incómoda cuando se rueda por carreteras con muchas curvas. El Senator ofrece transmisión manual o automática sin recargo de precio.



de la suspensión a las condiciones de apoyo o descarga, que se producen normalmente en la conducción. Además, la dureza de la amortiguación se puede regular en tres posiciones: una deportiva, otra normal y la última más blanda para que los baches apenas se noten.

La suspensión al igual que los frenos se ha mejorado bastante en el Scorpio Cosworth. Se ha aumentado el grosor de las barras estabilizadoras, se ha dado más rigidez a los muelles y endurecido los amortiguadores. Pero no demasiado, para no afectar a la comodidad de los ocupantes. En carreteras rectas va muy bien, pero lo cierto es que en zonas de muchas curvas, los pasajeros, sobre todo los de atrás, podrán marearse por las inclinaciones de la carrocería. En este tipo de carreteras el cambio automático resulta antipático porque si levantamos un poco el pie, en pleno apoyo de una curva, pasa enseguida a una marcha superior, produciéndose un ligero culebreo. Otra de las novedades del nuevo Scorpio es la adaptación de un diferencial autoblocante de acoplamiento viscoso, que evita el patinamiento de una de las ruedas traseras, en caso de firme resbaladizo, transmitiendo parte de la fuerza a la otra rueda. Un punto positivo de cara a la seguridad, que en el Opel Se-



ESPACIOSOS
Ambos coches destacan por la gran amplitud interior, sobre todo para las piernas de los ocupantes de las plazas traseras. El Senator ofrece mejor postura al volante.

FICHA TÉCNICA		
	SCORPIO 24 V	SENATOR 24 V
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en V	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.933	2.969
Árbol de levas	4 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,7 a 1	10 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	195CV (143kW) / 5.750	204CV (150kW) / 6.000
Pai máximo / 1 p.m.	28mkgt (275Nm) / 4.500	27.5mkgt (270Nm) / 3.600
TRANSMISIÓN		
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 marchas	Manual de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	12,4/20,9/30,8	8,4/15,5/23,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	41/-	31,4/29,5
Embrague	-	Monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	De cremallera asistida	De bolas asistida
Vueltas de volante	2,6	3,2
Diámetro de giro (m)	10,4	10,1
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos ventilados	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIÓN		
Delante	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	De aleación 6.5X16	De aleación 6X15
Neumáticos	205/50 ZR 16	205/65 ZR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.425	1.510
Capacidad del depósito de combus.	70	75

Car Hi-Fi Sony



SISTEMA DIGITAL "KP-1"

LO MAS AVANZADO DE SONY PARA SU COCHE

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

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

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

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

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

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	SCORPIO	SENATOR
CIUDAD		
A 31 km/h de promedio	14,6	13,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	8,2	8,7
En conducción rápida	19,0	14,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	15,2	11,2
A 140 km/h de cruce	17,0	12,1
CONSU. MED. PONDERADO	12,7	11,8
Litros/100 km		
AUTONOMIA MEDIA	540	585
Kilómetros recorridos		

PRESTACIONES		
	SCORPIO	SENATOR
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h.	217	232
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	16,6	16,0
1.000 m salida parada (seg.)	29,9	28,8
0-100 km/h (seg.)	9,0	8,3
Metros recorridos	141	129
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	14,2	18,4
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	-	20,3
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	27,6	32,9
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	-	37,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	5,8	9,2
Metros recorridos	174	255
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	-	13,6
Metros recorridos	-	378

FRENOS		
	SCORPIO	SENATOR
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	16,1	18,9
A 100 km/h	43,3	52,2
A 120 km/h	62	75,1
SONORIDAD		
	SCORPIO	SENATOR
Al ralentí	44,5	45,3
A 60 km/h	60,1	58,8
A 90 km/h	64,6	62,2
A 120 km/h	68,2	66,1
A 140 km/h	70,2	67,5

EQUIPAMIENTO		
	SCORPIO	SENATOR
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI
Manómetro de agua	SI	SI
Reloj carga de batería	NO	SI
Ordenador de viaje	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	SI	NO
Retractor regulable eléctricamente	SI	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	SI



DISCRETOS
Las líneas clásicas de estas dos berlinas no delatan sus verdaderas intenciones. El Senator se distingue por el anagrama de 24 V, y un pequeño alerón trasero. El Scorpio lleva impresa en su parte trasera la firma de Cosworth.

Con LIGEROS AGARÉ

¡Vas que vuelas!



MECANICA		
SCORPIO 24 V	2ª	El motor potenciado por Cosworth, responde con fuerza, pero es una pena que el coche sólo se comercialice con caja de cambios automática
SENATOR 24 V	1ª	Potente, equilibrado y elástico, este motor tira muy bien a cualquier régimen de giro. Otra característica es su funcionamiento silencioso

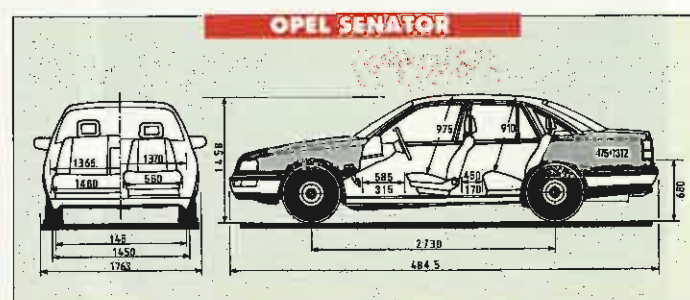
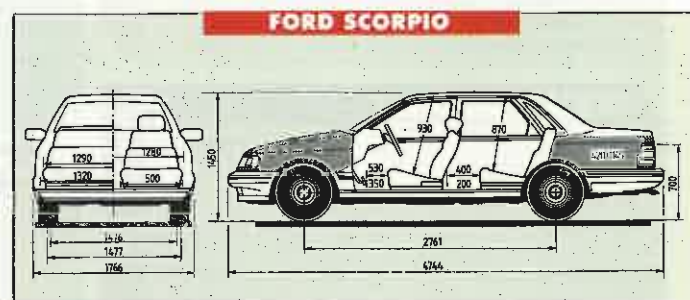
COMPORTAMIENTO		
SCORPIO 24 V	2ª	La dirección es un poco suave lo que resta sensibilidad en situaciones comprometidas. La suspensión aunque mejorada, sigue resultando blanda.
SENATOR 24 V	1ª	A pesar de su gran volumen se mueve bien por carreteras viudas, en las que, al contrario que su rival, la transmisión manual influye positivamente en su comportamiento

CONFORT		
SCORPIO 24 V	2ª	Los asientos delanteros, de cuero, térmicos y con reglajes eléctricos, son cómodos pero no se consigue una buena postura al volante, la cabeza roza siempre con el techo.
SENATOR 24 V	1ª	La postura al volante es mejor que la de su oponente. El sistema de climatización que es automático y con salida regulable a los asientos traseros, resulta agradable

RENDIMIENTO		
SCORPIO 24 V	2ª	La transmisión automática así como la menor potencia del motor, le relegan detrás de su rival tanto en velocidad máxima como en aceleración
SENATOR 24 V	1ª	La velocidad máxima pasa de los 230 kilómetros por hora y a pesar de su gran peso y de no ser un vehículo de concepto deportivo, se mueve con agilidad y rapidez

CAREOCERIA		
SCORPIO 24 V	2ª	Es un coche amplio, confortable, con un buen maletero y con cabida suficiente para cinco personas. La calidad de los acabados son buenos y con detalles de lujo
SENATOR 24 V	1ª	Es un modelo de diseño más moderno, a pesar de la última renovación del Scorpio. La habitabilidad y la capacidad del maletero también son superiores a los de su rival

ECONOMIA		
SCORPIO 24 V	1ª	Tanto por la cilindrada, el peso y el cambio automático, consume bastante combustible. El equipamiento es muy detallado y su precio inferior al del Senator versión automática.
SENATOR 24 V	2ª	Lo mismo el Senator que el Scorpio son vehículos orientados más hacia el lujo y el confort que hacia la economía. El equipamiento está surtido de todo tipo de detalles



nator no vamos a encontrar nunca de serie.

La dirección en los dos coches es asistida y sensible a la velocidad, es muy cómoda pero hay que acostumbrarse porque tiene poco tacto. El Senator adolece también de un recorrido del pedal del embrague muy largo, que resulta un poco incómodo.

Estos dos grandes del asfalto están pensados para que la comodidad sea su punto fuerte. En este aspecto ambos son muy espaciosos, sobre todo las plazas traseras y con unos maleteros voluminosos. El equipamiento también está enfocado a proporcionar comodidad y lujo. Para este fin el Ford contribuye con unos asientos de cuero térmicos con regulación eléctrica, radio con ecualizador, asientos traseros con respaldo regulable, computadora con información relativa al consumo, reloj con fecha, temperatura exterior y cronómetro, todo de serie. A pesar los múltiples reglajes de los asientos delanteros, la banqueta queda muy alta y la cabeza roza ligeramente con el techo.

Por su parte el Opel equipa de serie: lavafaros, alarma antirrobo, climatización automática con salida regulable a los asientos traseros, cortinillas traseras, si se prefiere relojes digitales, asientos térmicos, y una sencilla y práctica computadora de lectura en castellano.

En ambos vehículos lo que prima es el confort, el lujo y el espacio. Los dos tienen un motor silencioso, elástico y potente. El Ford aporta unos frenos mejores, pero tiene el inconveniente de venderse sólo con transmisión automática. El Opel por su parte, se mueve mejor en todo tipo de carreteras.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

FORD

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid Teléfono (91) 336 91 00 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1 070 puntos de asistencia en toda España

OPEL

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

OPCIONES

Ford Scorpio 24 V: Compact disc 236.000 ptas. Pintura metalizada. 64.000 ptas. Paquete compuesto por lavafaros y control de velocidad de cruce. 65.000 ptas. Paquete compuesto por deshielo rápido del parabrisas. Techo solar de apertura eléctrica. 144.000 ptas. **Opel Senator 3.0 24 V:** Tapicería de cuero 377.000 ptas. Diferencial autoblocante. 87.780 ptas. Techo solar eléctrico. 175.000 ptas. Control de velocidad. 76.460 ptas.

Europarts

A C C E S O R I O
A U T O M O V I L

INTERIORES EN MADERA DE RAIZ

Hasta el último detalle



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	IOU	Vizcaya	Tel. 94 623 01 00
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 16 33	SERVIAUTO, S. A.	Utrera	Tel. 945 12 12 41
TECER	Gipuzkoa	Tel. 943 48 05 23	AUTOSCRATCH	Balmora	Tel. 971 46 00 00
DIJOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947 21 48 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 860 77 32	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 53 58
GRAELX	Del. Andalucía	Tel. 959 20 00 06	REPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 985 28 29 00
ESCARTE, S. A.	Valencia	Tel. 96 334 64 41	ADAICO	Navarra	Tel. 948 23 00 00
REMAUTO, S. A.	Galicia-Latin	Tel. 967 41 05 05	AUTO-RECAMBIO FIM	Valencia	Tel. 963 23 23 34
			SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942 37 23 58

Un motor que impone respeto. Y que respeta el medio ambiente.

Las prestaciones más brillantes y el respeto por el medio ambiente son compatibles. Prueba de ello son los motores Opel, que están entre los más limpios y los más potentes que existen actualmente. Por ejemplo, el motor 2.0i 16 válvulas

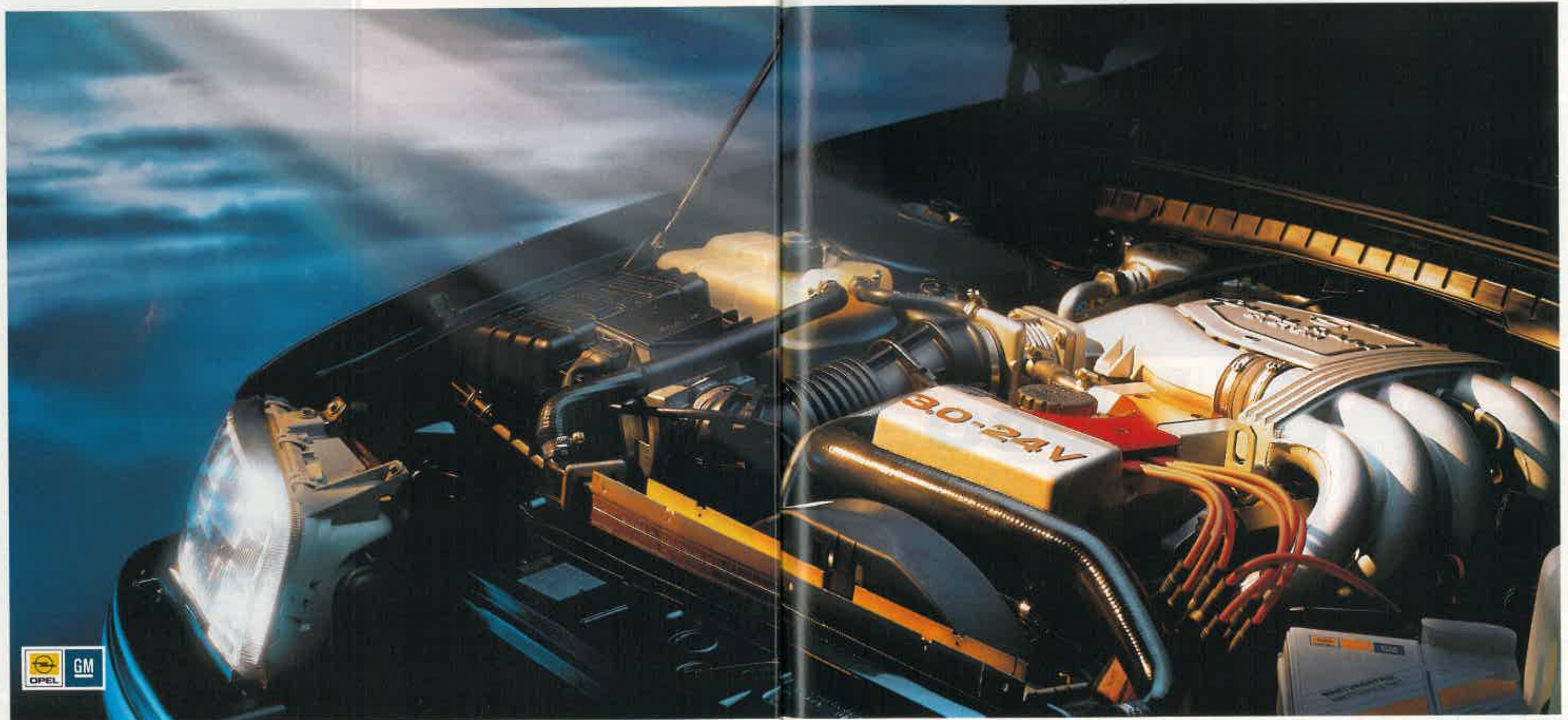
DOHC (doble árbol de levas en cabeza), que equipa el Kadett GSi y el Vectra 2000. Un motor con un nivel de tecnología y rendimiento sólo superados por su economía; o el nuevo motor 3.0i 24 válvulas del Omega 3000 y del Senator (204 CV/150 kw),

con un innovador sistema Dual-Ram de admisión que dosifica inteligentemente la inyección del combustible y proporciona un excepcional incremento de potencia y elasticidad, incluso a bajo régimen. Y un consumo increíblemente ajustado; lo que reduce la emisión de gases contaminantes, protege el entorno y contribuye a ahorrar

recursos naturales. Dos ejemplos de cómo en Opel trabajamos con la tecnología más avanzada, colaborando en la mejor conservación del medio ambiente, cada vez más necesaria.



¡Opel mejor que nunca!



OPEL 

LAS claves del éxito del BMW 318 is están muy claras: un elaborado motor multiválvulas, un comportamiento de primera, un gran atractivo y un precio muy ajustado que permite acceder a más personas a uno de los deportivos más equilibrados de la marca alemana.

Se puede decir que el 318 is es un M3 en pequeño, no en vano, existen muchos puntos en común entre ambos: motor de cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas, suspensiones más duras y rebajadas, sabor deportivo a tope..., en definitiva, infinidad de elementos en los cuales se han inspirado los técnicos de la marca bávara al desarrollar el 318 is, aunque, por supuesto, el M3 marca las diferencias.

Un punto en el que no sólo destaca el 318 is, sino todos los demás modelos de BMW, es la posibilidad de equiparlos a nuestra medida. La lista de opciones que ofrece la marca es sorprendente y disfrutar de ese equipamiento, con el que siempre habíamos soñado, puede ser posible sin tener que recurrir a una berlina de lujo, eso sí, a golpe de talonario.

Conseguir un precio realmente competitivo ha sido uno de los motivos fundamentales de que el equipamiento de serie de este modelo sea algo pobre. No dispone por ejemplo de elevalunas eléctricos ni faros antiniebla, pero sí disfruta de las excelencias de la dirección asistida o la suspensión deportiva M Technic, que se incluyen en el precio base. Aquellos que se pueden permitir el lujo de ampliar el equipo pueden elegir infinidad de elementos y el 318 is de nuestra prueba es una muestra muy clara de esto.

A primera vista nos llaman la atención, frente al modelo de serie, las llantas de aleación ligera y el imponente alerón sobre el maletero que le dan un aspecto más agresivo. En cuanto a las llantas de aleación ligera con neumáticos de perfil bajo podemos elegir hasta tres tipos de llantas diferentes.

A nivel mecánico podemos equipar un efectivo diferencial autoblocante, tarado al 25 por ciento, que mejora notablemente la efectividad motriz del 318 is. Los frenos son excelentes y detienen el coche en pocos metros pero, si queremos disfrutar de una mayor seguridad en la frenada, se puede también montar el ABS.

El interior es el punto que más podemos mimar a la hora de optar por un equipamiento más completo. En primer lugar habría que centrarse en el puesto de conducción, y el de los BMW de la serie 3 es excepcional en todos los aspectos. En cualquier caso podemos mejorarlo con unos asientos tipo baquet, idénticos a los

44 / Motor 16



BMW 318 is

CON TODO LUJO DE DETALLES

Hasta que haga su aparición en el 92 la carrocería de dos puertas de la nueva serie 3, el BMW 318 is se confirma como uno de los modelos vigentes con esta configuración. En este caso un precio competitivo se consigue a cambio de un sencillo equipamiento remediado con una larga lista de opciones.

del M3, que cuestan 122.881 pesetas y con un reposapié M Technic que ayuda a aguantar mejor el cuerpo en los apoyos fuertes y en las apuradas de frenada. El volante de serie es de estilo deportivo, está forrado en piel y tiene un tacto muy

bueno, pero la unidad de pruebas equipaba otro volante que también es M Technic y tiene un diseño algo más ergonómico, aunque no se justifica muy bien este gasto adicional. Los más sibaritas pueden recurrir a la tapicería de cuero y a inserciones

VIRTUDES

- Posibilidades de equipamiento
- Comportamiento
- Acabado

BMW 318 is
PRECIO: 2.778.656 PTAS.

- Equipamiento de serie pobre
- Dirección sensible
- Recuperaciones a bajas vueltas

DEFECTOS



INTERIOR DE PRIMERA

Madera en la consola, salpicadero, puertas y palanca de cambios le confieren un aspecto diferente. El volante está forrado en cuero y también se puede adaptar el reposapié M Technic. El aire acondicionado opcional es muy potente y efectivo.



de madera que pueden colocarse en el salpicadero, la consola central, la tapa de la guantera, las puertas delanteras y el pomo de la palanca de cambios. Para la tapicería de cuero hay que hacer un desembolso de 270.543 pesetas y el juego completo de madera tiene un precio total de 77.851 pesetas, aunque también se pueden comprar por separado las diferentes piezas.

Como elementos de confort están disponibles los elevalunas eléctricos, el techo practicable, los espejos retrovisores con reglaje eléctrico, el aire acondicionado, el ordenador de a bordo y un sistema de calefacción en los asientos delanteros. Los elevalunas y retrovisores eléctricos, junto con el aire acondicionado se configuran como algunas de las opciones más interesantes por la comodidad que aportan en el uso cotidiano, pero no necesariamente obligatorias por la filosofía deportiva del coche.

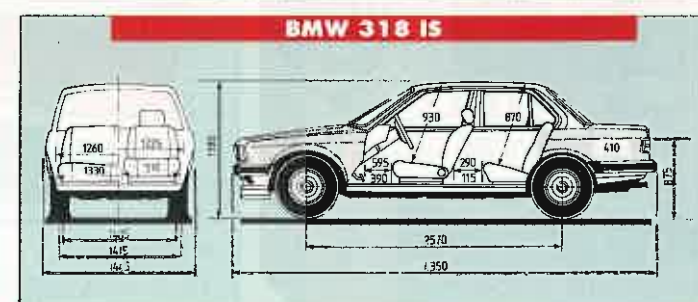
Otro elemento que puede equipar el 318 is es el Airbag, habitualmente sólo disponible en coches de mucho mayor porte.

El 318 is es una buena opción para



DETALLES

En el salpicadero se encuentra instalado el aparato de radio y los sensores de la alarma. En la puerta delantera izquierda se puede acoplar un práctico portamonedas.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 81 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 136 CV(100 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,5 Mkg (172 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Combustible: gasolina súper de 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.: 6,7 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 r.p.m.: 12,4 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 r.p.m.: 19,0 km/h. Velocidad en 4ª a

1.000 r.p.m.: 25,1 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 r.p.m.: 31,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 4,7 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: independiente, de brazos transversales. Trasera: independiente, de brazos oblicuos. Adecuación deportiva M Technic al chasis, con amortiguadores de gas, muelles helicoidales rebajados y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 HR 14. Llantas de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.125 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 27 km/h de promedio	10,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,1
En conducción rápida	11,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,2
A 140 km/h de cruce	9,7
A 180 km/h de cruce	12,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	547

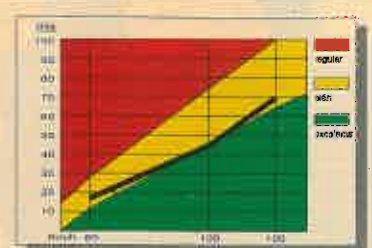
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.	207,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,4
1.000 m salida parada	30,2
De 0 a 100 km/h.	9,1
Recorriendo (metros)	149
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8
recorriendo (metros)	274
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,7
recorriendo (metros)	417

EQUIPAMIENTO

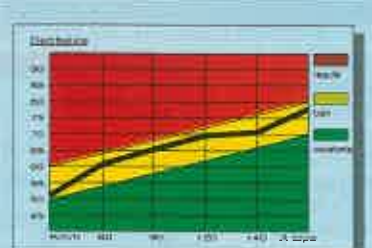
Cuentarrevoluciones	SI
Manómetro de aceite	NO
Termómetro de agua	SI
Indicador carga batería	NO
Ordenador de viaje	OP
Volante regulable	NO
Faros antiniebla	OP
Aire acondicionado	OP
Asiento regulable en altura	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO
Retrovisores regulables eléctricam.	OP
Mando a distancia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

FRENOS



A 60 Km/h: 17,5
A 100 Km/h: 44,5
A 120 Km/h: 69,4

SONORIDAD



Al ralentí: 50,1
A 60 Km/h: 61,4
A 90 Km/h: 65,9
A 120 Km/h: 69,5
A 140 Km/h: 71,4
A Tope: 78,4

quien no pueda esperar la llegada del nvo modelo. En este caso concreto, a una versión atractiva desde el punto económico, incluso ahora que está próxima la aparición del nuevo modelo, se le une un equipamiento a la medida del conductor más deportivo y una interminable lista de opciones que también satisfará a los más exigentes, demostración clara de que el que algo quiere algo le cuesta.

Víctor M. Fernández
Fotos: Alfonso J. Nieto

FRETE A SUS RIVALES

Por su filosofía deportiva, el BMW encuentra como rivales directos al Mazda 323 GT, al Rover 216 GTI 16V, al Renault 19 16V o al Golf GTI 16V, todos ellos con culata de dieciséis válvulas y una potencia en torno a los 135 caballos. En equipamiento se queda un poco descolgado, aunque también es el que ofrece la mejor lista de opciones. Sólo el Mazda le supera en el precio, 2.910.514 pesetas, mientras que los demás se quedan en torno a los dos millones y medio.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid.
Teléfono: (91) 572 02 22. **Garantía:** un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia

OPCIONES: Llantas de aleación ligera 151.632 ptas. Spoiler trasero M Technic 55.835 ptas. Diferencial autoblocante 97.758 ptas. ABS 175.000 ptas. Asientos calefactados 60.842 ptas. Reposapiés M Technic 10.536 ptas. Frontal de madera 37.985 ptas. Madera en puertas delanteras 17.868 ptas. Consola central de madera 15.047 ptas. Empuñadura del cambio en madera 6.951 ptas. Elevavinas eléctricos 57.519 ptas. Techo practicable manual 142.023 ptas. Techo practicable eléctrico 191.755 ptas. Espejos retrovisores eléctricos 22.731 ptas. Airbag 152.258 ptas. Aire acondicionado 175.000 ptas.

ACM

4x4
Diesel

El alpino italiano

Importado por



Remark
Sociedad Anónima
Tel. (93) 680 06 88

- Motor Volkswagen.
- Cilindrada 1.588 c.c.
- Servo dirección.
- Desbloqueador de ruedas
- Defensa frontal
- Suspensión independiente
- Faros antiniebla.

Seducción deportiva.



Basset Ogilvy & Mather

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

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

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

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

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

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

Nuevo Escort S 1.6i
Diseñado para seducir.



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

FALTAN VIAS DESDOBLADAS

MORIR DE BRUCES

Uno de cada tres ciudadanos que muere en las carreteras españolas es consecuencia de un choque frontal entre vehículos. Y mientras tanto, el nuevo Ministro responsable de las Infraestructuras, José Borrell, ha anunciado el aplazamiento del II Plan de Carreteras, que ampliaba la red de autovías.

A una colisión frontal entre vehículos es, con un 30,9 por ciento del total, la principal causa de mortalidad en las carreteras españolas. Así se recoge en el Plan Nacional de Seguridad Vial para 1991 que elabora cada año la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial. Si a ese porcentaje se suma el correspondiente a «salida de la vía» (en el que se ve implicado un solo vehículo) que es de un 22,1 por ciento, se deduce que ambos conceptos suponen por sí solos más de la mitad del total de muertos en accidente de tráfico en carretera. De carretera convencional, claro está, sin desdoblamiento. Respecto al total general, el porcentaje de los dos conceptos representa el 44,4 por ciento.

Al tiempo que se daban a conocer estos da-

tos, que vuelven a poner de relieve el peligro innato de una red viaria basada en un tipo de carretera de doble dirección, el nuevo ministro de Infraestructuras (Obras Públicas y Transportes), José Borrell, anunciaba la pasada semana en Oviedo que la elaboración del II Plan General de Carreteras no es un tema prioritario para su Departamento, «que deberá centrarse en los próximos meses en el desarrollo de todo lo previsto en el I Plan».

Borrell achacó el retraso de este último Plan a que «el Estado optó en su momento por otras prioridades en materia de política social, que han obligado a realizar ajustes en los presupuestos». En resumen, que Borrell no va a presentar en el Congreso de los Diputados el Avance del II Plan en los próximos meses, tal y como había previsto su antecesor, Javier Sáenz de Cosculluela. Queda así en el aire un buen paquete de kilómetros de autovía que iban incluidos en él.

Volviendo a los datos del informe cita-

do más arriba, que corresponden al ejercicio de 1989, sus autores destacan también que la salida de la vía en carretera, como tipo de accidente, aumenta sus porcenta-



RIESGOS DE LA CARRETERA CONVENCIONAL

Muertos en carretera por	Nº absolutos	% sobre el total general	% sobre el total en carretera
Colisiones frontales entre vehículos	1.841	25,6	30,9
Salida de la vía (accidente de un solo vehículo)	1.355	18,8	22,1
Atropello de peatones	720	10,0	12,1
Colisiones laterales entre Vehículos	756	10,5	12,7
TOTAL	4.672	100 (7.188)	100 (5.940)

jes de año en año. Así, si se analizan los accidentes con víctimas, ha pasado de significar un 23 por ciento en 1983 a casi un 28 por ciento en 1989. Y si nos fijamos en sólo los accidentes mortales, la salida de la vía en carretera supera el 35 por ciento mientras que las colisiones frontales representaron el 21 por ciento de los accidentes.

En cualquier caso -se señala en el informe- las colisiones frontales entre vehículos y las salidas de la vía en carretera suponen por sí solas cerca de la mitad del total general de muertos en accidente de tráfico. Si además se le suma el atropello de peatones y las colisiones laterales en dicha área (ver cuadro adjunto) nos aproximamos ya a los dos tercios del total ge-

neral de la cifra actual de muertos en carretera.

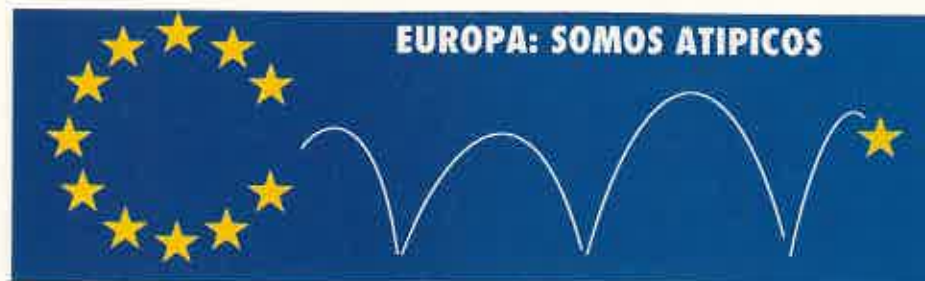
Es obvio, pese a lo que se diga, que el tipo de carretera influye en este trágico balance. Si comparamos los datos de 1988 (los últimos de que se dispone a nivel europeo) los porcentajes españoles de siniestralidad son absolutamente atípicos.

El estudio destaca la absoluta primacía del porcentaje español de muertos en carretera, que, además -y como tendencia- parece acentuarse año tras año a partir de 1983, en que se alcanzó la cota más baja de la pasada década.

Efectivamente, de cada cien personas que pierden la vida en España por culpa de un accidente de tráfico, ochenta y tres mueren en carretera, lo que sitúa a nuestro país en el primer lugar de la Comunidad Europea por este concepto, seguido de Luxemburgo con setenta y Alemania Federal e Italia con sesenta y nueve, ocupando el favorable último lugar del «ranking» el Reino Unido con treinta y siete. Por el contrario España tiene en zona urbana el menor índice de víctimas mortales, con sólo diecisiete de cada cien, siendo el Reino Unido el que ocupa el primer lugar.



DOBLE DIRECCION
El choque frontal y la salida de la vía suman por sí solos la mitad de los accidentes que se registran en las carreteras de trazado convencional.



% SOBRE EL TOTAL	ACCIDENTES		MUERTOS	
	CARRETERA	Z. URBANA	CARRETERA	Z. URBANA
ALEMANIA	34	66	69	31
BELGICA	35	65	58	52
DINAMARCA	37	63	63	37
ESPAÑA	47	53	83	17
FRANCIA	28	72	63	37
GRECIA	28	72	68	42
ITALIA	26	74	69	41
IRLANDA	42	58	63	37
LUXEMBURGO	35	65	70	30
PAISES BAJOS	29	71	61	39
PORTUGAL	33	67	57	43
REINO UNIDO	25	75	37	63
TOTAL CE	31	69	62	38

Así las cosas, es evidente que la tipología de la vía influye sobremanera y según el mismo informe, la seguridad de las vías desdobladas -léase autopistas- queda demostrada gráficamente; mientras en éstas se registra un 6,4 por ciento de la mortalidad, la carretera convencional alcanza más de la mitad (concretamente el 50,6 por ciento) y el resto de la red viaria, el 43 por ciento.

Según un estudio dado a conocer por Aseta (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas de Peaje), el número de accidentes registrados en las autopistas españolas de peaje durante 1989 fue de 2.573, que originaron 3.591 heridos y 232 muertos. Obviamente, de todos ellos ninguno se debió a colisión frontal. Si se comparan estas cifras con las del año anterior se puede observar un aumento del 6 por ciento de la accidentalidad en este tipo de vía, debido especialmente a que el nivel de tráfico creció un 14 por ciento. Pese a todo el número de muertos descendió un 4,2 por ciento (240 víctimas mortales en el año 1988).

Raúl R. Sáez

SEGURIDAD VIAL EN CATALUÑA

INTELIGENTES CON CASCO

BAJO el contundente lema «La gente inteligente lleva casco», que según manifestaron sus responsables no quieren ser peyorativas pero que «a la postre cada uno interprete como quiera», se abandera la campaña del casco 1991 de la Gerencia de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña. No es necesario volver a incidir en la gravedad del tema tratado pues las estadísticas hospitalarias dan una cruda realidad de la situación, que podemos resumir diciendo que la probabilidad de morir en moto es el doble si no se lleva casco que en el caso de utilizarlo, mientras que las últimas encuestas indican que en tierras catalanas sólo un 48 por ciento de los usuarios de vehículos de dos ruedas emplean el elemento protector para la cabeza.

Con ser baja, esta cifra es esperanzadora puesto que antes de la campaña realizada hace un año el porcentaje era de tan sólo un 33 por ciento, lo que supone un incremento de uso del 15 por ciento. «Con ser halagüeño, no es ni mucho menos un baremo que nos satisfaga -ha declarado el gerente de Seguridad Vial, José Luis Pedragosa- ya que queremos ahorrar en la mayor medida posible tanto sufrimiento físico y moral».

Para el diseño de la campaña de este año se ha tenido en cuenta un dato muy revelador y es que el grupo de usuarios que hace bajar las estadísticas por su remisión al uso del elemento protector es el de los ciclomotoristas en zona urbana, de los cuales tan sólo un 17 por ciento emplea el casco. Para ello se ha buscado incidir en ese público joven y urbano, y si la otra vez eran los campeones motociclistas -Sito, Garriga y Crivillé- quienes transmitían el mensaje, en esta ocasión se han buscado también personas con prestigio social, pero que tal vez su posición a favor del casco no fuera tan obvia como la de aquellos. Es por eso que se ha escogido a Jordi Villacampa -el jugador del Montigalá Jovenut de baloncesto- y al rockero Carlos Segarra, líder del grupo Los Rebeldes. Cada uno de ellos protagoniza un

«spot» televisivo de veinte segundos, mientras que Segarra interviene en otro de la misma duración pero esta vez con su novia para incidir en el grupo de los acompañantes que tantas veces van sin casco cuando el conductor sí lo emplea.

Esta campaña cuenta con un presupuesto de 50 millones de pesetas, de los cuales la Generalidad pone diez, cinco el RACC y doce cada una de las marcas Honda, Yamaha y Derbi, junto con el apoyo de otras entidades.

También se refuerza con presentaciones públicas con el fin de incidir más directamente en el citado grupo de riesgo. Para ello se celebrarán las Fiestas del Día del Casco que, bajo el slogan «Ven de gorra», consistirán en conciertos de rock a cargo de los citados «Rebeldes» y los «De Kalle».

J.L. Aznar



Volkswagen ha diseñado el nuevo vehículo.



TANDEM DOB NEDHAM CAMPBELL GUASCH

Caravelle: La evolución del automóvil.

Más que un nuevo modelo de Volkswagen, el Caravelle es un anticipo de como serán los coches en el futuro.

Por su nuevo motor. Situado en la parte delantera con cuatro o cinco cilindros que se manifiestan en un poder de hasta 110 CV. A gasolina inyección o diesel, 5 velocidades. Y el placer de rebasar los 160 Km/h en silencio.

Por espacio y confort. De 7 a 9 plazas que le harán redescubrir lo que es sentirse realmente cómodo. Y un espacioso maletero de los que a menudo se echan en falta.

Por economía. Con un bajo consumo de combustible y una autonomía de más de 1200 Km.

Por su diseño. Aunando aerodinámica y belleza. Y consiguiendo un coeficiente de penetración de 0,36 CX.

Por tecnología. Con todos los avances que caracterizan un auténtico Volks-



wagen. Con tracción delantera y suspensión independiente a las 4 ruedas.

Por su interior. Con detalles envidiables incluso para muchos turismos de alto nivel.

Y por su equipamiento que en el Caravelle GL comprende:

Dirección asistida. Suspensión independiente a las cuatro ruedas. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Volante regulable. Retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Faros halógenos.

Apoyacabezas anteriores y posteriores regulables. Asiento central transformable en mesa. Tapizado velours. Cinturones de seguridad anteriores y posteriores. Spoiler integrado. Y un largo etcétera.

Y la posibilidad de incorporar desde el ABS hasta el aire acondicionado.

Todo para que compruebe que Volkswagen ha hecho algo más que crear un nuevo modelo de automóvil. Lo ha evolucionado.

Nuevo Caravelle desde **2.390.000 Pts** PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen.



LOS COCHES DE CALLE MAS RAPIDOS DEL MUNDO

INALCANZABLES

Son las estrellas del asfalto, su precio muchas veces supera a la imaginación. Construidos con las técnicas más avanzadas de la ingeniería van a parar a manos privilegiadas. Reyes, artistas, deportistas y profesionales de élite materializan su pasión automovilística en modelos tan exclusivos que los hacen inalcanzables, tanto en la carretera como en el mercado.



SENTARSE en el interior de un superdeportivo es ya de por sí una experiencia fuera de lo común, reclinado, casi tumbado, sobre un envolvente asiento anatómico, se siente una excitación especial. El poder de la mecánica trasciende al habitáculo que, incluso, tiene otro olor y tacto que el del

resto de los coches. Los sofisticadísimos materiales utilizados imprimen a estos coches una personalidad más cercana a la aeronáutica que al automovilismo. Como ejemplo, la carrocería del Bugatti 110 ha sido diseñada por la firma Aerospatiale, responsable de fabricar el cohete de comunicaciones Ariane.

Por supuesto, estas mecánicas no están al alcance de cualquiera en cuanto a conducción. Pocos son los conductores, incluso pilotos, que pueden sacar el máximo partido a potencias tan impresionantes de hasta 800 caballos, el doble que las cabezas tractoras capaces de desplazar trailers de cuarenta toneladas. Un coche que en

primera alcanza ya los cien kilómetros por hora en menos de cinco segundos y que un instante después de engranar la segunda «vuela» ya a ciento cincuenta.

La obediencia de estas máquinas a su conductor es ciega, todo lo que se transmite a sus órganos mecánicos se traduce inmediatamente en una reacción determi-



LAVERDA KARLA
Un sofisticado deportivo con aspiraciones de competición es el resultado de la unión entre Laverda y la industria japonesa. Estará disponible en 1995.

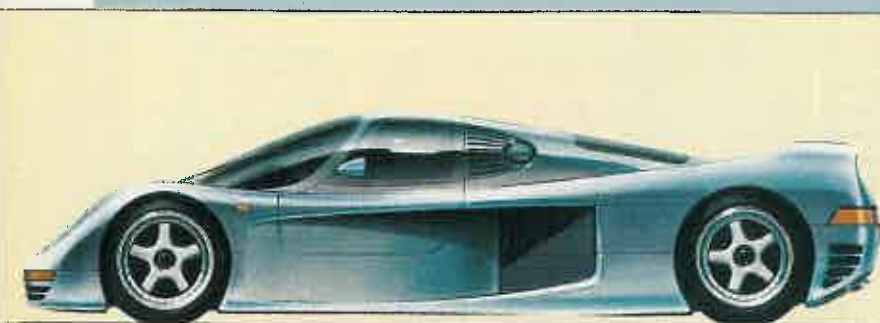


UN MITO CENTENARIO
Después del nacimiento de Ettore Bugatti hace ciento diez años, y tras treinta y cuatro de inactividad, Bugatti vuelve por la puerta grande con un impresionante modelo.



EL MAS PODEROSO
Sin duda Willy Koenig es el menos comedido de los preparadores actuales. En su preparación del 962 C ha puesto toda la carne en el asador dando como resultado un increíble coche de calle con 800 caballos.





PORSCHE 962 CR
El preparador alemán Schuppan consigue 350 km/h.



MERCEDES C112
Máxima potencia al servicio de la estrella.



BMW M12
Tradición deportiva de la marca al máximo nivel.



MCLAREN
La Fórmula 1 al servicio de los tifosi más ricos.

EL RELEVO YA ESTÁ AQUÍ

UN FUTURO ACCELERADO

Si los actuales superdeportivos asombran a propios y extraños por su osadía y anticipación, los proyectos más inmediatos en este terreno confirman la continuidad de esta especialísima raza de coches.

El Schuppan Porsche aparecerá a finales de este año. Con sus más de seiscientos caballos, seis cilindros turboalimentados y una cilindrada de 3.3 litros, supone el trasvase a la carretera de la experiencia de Porsche sobre los circuitos. Está basado en el 962 de Grupo C que compite en el Campeonato IMSA americano. Bajo el encargo de la Art Corporation de Osaka (Japón), el equipo Schuppan en colaboración con North American Porsche Motor Sport pondrá al alcance de cincuenta privilegiados potentados, este auténtico carreras cliente.

Mercedes, tras un largo tiempo fuera del ambiente deportivo, volverá con una arrolladora personalidad en esta faceta. De la mano de sus mejores diseñadores, la marca alemana lanzará en breve su C112, versión de calle del triunfador Sauber de Grupo C en el Mundial de Sport Prototipos. Siguiendo la tradición del ala de gaviota, hereda además el «efecto suelo» dentro de un planteamiento enfocado a recuperar el liderato de los deportivos que la marca conservó durante muchos años.

Para contrarrestar la ofensiva de su rival Mercedes, BMW define los últimos detalles de la más poderosa de sus creaciones. El M12 se inspira en el M1 para conseguir un auténtico Grupo C de calle. El doce cilindros del 850i transmitirá cuatrocientos caballos (ochocientos en una probable versión más potente) a las ruedas traseras.

¿Qué más se puede decir de McLaren en los circuitos? Pues ahora también se hablará en carreteras abiertas de la mítica marca de Fórmula 1. Ron Dennis y Gordon Murray se han lanzado a la aventura de poner a disposición de los particulares un coche biplaza llamado F-1 con motor BMW de setecientos caballos de potencia, trescientos cincuenta kilómetros por hora y con un precio de cien millones de pesetas.

ra con un coeficiente aerodinámico Cx de tan sólo 0,18 como será el caso del nuevo McLaren matriculable. Supone la mitad de la resistencia que ofrecen al flujo aéreo coches como el Ferrari F-40 o el Lamborghini Diablo, modelos ya de por sí ejemplos de penetración aerodinámica.

nada. No se puede conducir con una mano y la otra apoyada en la ventanilla y el pilotaje se convierte en un gran esfuerzo de concentración. A más de doscientos kilómetros por hora una variación de pocos grados en el volante puede suponer desplazarse instantáneamente varias decenas

de metros de un lado a otro de la carretera.

La moderna tecnología ha puesto a disposición del hombre soluciones inimaginables hace tan sólo unos años. Como en el caso de la aerodinámica, por ejemplo. Jamás nada se ha movido sobre la carrete-



**ENTRE DOS BMW IGUALES
PUEDE HABER TANTAS DIFERENCIAS
COMO USTED QUIERA.**



Sólo hay un placer de conducir: BMW. Y mil formas distintas de disfrutarlo:

Accesorios Originales BMW.

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su

automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión

BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

**Recambios y
Accesorios
Originales**





LOTEC
C 1.000
Un
futurista
modelo
con motor
Mercedes.



FIORCO
Uno de los
mejores
artesanos
en la fibra
de carbono.

LOS QUE VENDRÁN

MONSTRUOS
EN GESTACION

BAJO el nombre de Lotec, uno de los más refinados artesanos del automóvil ha realizado ya una maqueta de lo que será un superdeportivo de 1.000 caballos de potencia y capaz de alcanzar los 400 kilómetros por hora. En septiembre está previsto iniciar la fabricación de setenta unidades de este auténtico monstruo que pulverizará los cronos de sus competidores a base de escalofriantes registros como son hacer de 0 a 100 kilómetros hora en 3,2 segundos. Lotec también tiene previsto potenciar un Ferrari Testarossa hasta los 1.000 caballos.

Para Isafas Fiorco, genio de la fibra de carbono, diseñar coches no es nada nuevo. Implicado en los proyectos del Ferrari F-40, el Lancia Delta S4 o el Lancia Rallye 037, ha utilizado el motor de Fórmula 1 diseñado por Carlo Chiti para proponer un nuevo superdeportivo.

El chasis es inédito fuera del mundo de los monoplazas de competición y consiste en un módulo central de fibra de carbono. Además, un complicado sistema de reglaje electro-hidráulico actuará sobre componentes tan dispares como el alerón trasero o el reglaje de los asientos.

Casi todas estas soluciones de vanguardia serían imposibles para los fabricantes sin la ayuda de la competición, auténtico banco de pruebas donde se experimentan todos los campos del automovilismo.

Con un peso tan reducido como son mil kilos, menos que un utilitario convencional, estos coches disponen de relaciones peso potencia en torno a los 1,5 kg/CV,

cuando un coche normal necesita mover alrededor de 17 kilos por cada caballo de que disponga su motor.

Los propulsores de este tipo de coches suelen tener de seis, ocho, doce o hasta dieciséis cilindros como en el caso del italiano y artesanal Cizeta Moroder. Sus bloques de especialísima fundición (crear los moldes para tan pequeña y sofisticada

producción ya puede suponer una pequeña fortuna de varios cientos de millones de pesetas), reciben todos los sistemas de potenciamiento conocidos ya sean electrónicos o mecánicos. Complicadísimos ordenadores para gestionar todas las funciones del motor, turbocompresores directamente heredados de la Fórmula 1, culatas de cuatro válvulas por cilindro,

Motul, a través de Salvador Serviá, presenta un lubricante específicamente desarrollado para cubrir las más altas exigencias de los motores modernos.

Por su viscosidad (SAE 15W50) y calidad (SUPERA AMPLIAMENTE LAS MAS ALTAS NORMAS EUROPEAS), resulta altamente adecuado tanto para motores gasolina como diesel, especialmente para aquellos de altas prestaciones.

La formulación del BRAVO 2000 está específicamente preparada para asegurar un óptimo rendimiento y protección del motor en cualquier clima (invierno/ verano) y en cualquier tipo de conducción (autopista/ ciudad).

Además gracias a la selección de sus componentes, es un producto que presenta una excepcional miscibilidad con cualquier otro aceite del mercado, incluso de viscosidad distinta (SAE 15W40, 20W50).

BRAVO 2000, la respuesta para cualquier necesidad del mercado. Se presenta en envases de 5, 2 y 1/2 l: formato diseñado para el relleno.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

- SAE 15W50
- API SG / CE
- CCMC G5 / D5 / PD1
- HOMOLOGADO POR VOLKSWAGEN (501.505)
- NORMA MILITAR MIL - L - 2104 E / MIL - L - 46152 E.

FERIA DE VALENCIA
1917
FUNDADA
EN
1917GENERALITAT VALENCIANA
CONSSELLERIA D'INDUSTRIA, COMERC I TURISME
CONSEJO REGIONAL DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMOICEX
INSTITUTO COMERCIAL DE EXPORTACIONESIBERIA
AEROLÍNEAS DE ESPAÑA

ARPA

SALON INTERNACIONAL DEL VEHICULO INDUSTRIAL, TODO TERRENO Y TRANSPORTE
VALENCIA (ESPAÑA)INDUSTRIAL
TRANSPORT

DEL 10 AL 14 DE JUNIO '92

avanzadísimos diferenciales fabricados exclusivamente para el modelo en cuestión..., suponen un bagaje tecnológico que se sitúa muy por encima de cualquier coche fabricado en serie.

Mecánicas de precisión, realizadas con pasión y... vendidas con increíbles beneficios. Muchas veces las transacciones con este tipo de coches superan a las más descabelladas especulaciones artísticas. Por ejemplo el codiciado Ferrari F-40; con propietarios tan famosos como el actor Paul Newman, el piloto Gerhard Berger o el fallecido Albert Uderzo (creador de Astérix y Obélix), tiene un precio oficial en la fábrica de Maranello de cincuenta millones de pesetas; en el mercado, hacerse con uno supone mucha suerte y nunca menos de cien millones. Tan sólo un rodamiento de este coche puede llegar a costar el sueldo de un mes, y el mantenimiento



MASERATI CHUBASCO
Marcello Gandini y Alejandro De Tomaso tienen en este coche su particular respuesta a los superdeportivos.

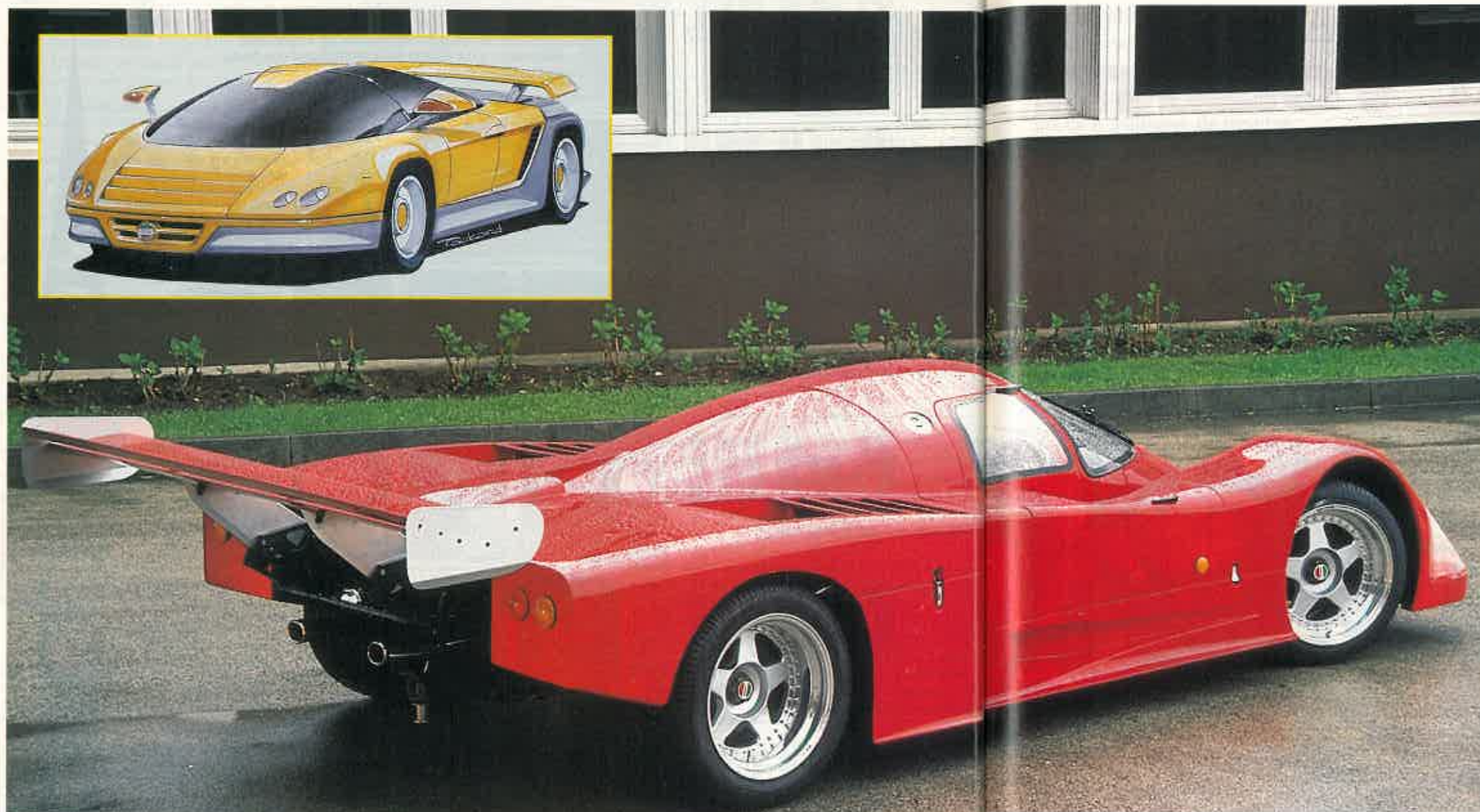
sube automáticamente al doble que un coche del tipo medio. Si con una berlina familiar invertimos del orden de unas trece pesetas por kilómetro, el rojo deportivo nos exigirá veintiséis, más unos especiales cuidados y revisiones dignos de un prototipo de carreras. Pero quién va a pararse a pensar que los cilindros, escondidos a pocos centímetros del conductor, están quemando del orden de los cincuenta litros a los cien mientras rueda a trescientos por hora con unos niveles de seguridad comparables a los de cualquier coche convencional circulando a ciento cincuenta. En un mundo donde la racionalidad parece coartar cualquier alarde humano, todavía un grupo de apasionados profesionales del arte, la técnica y la mecánica se atreven a realizar la antítesis de lo funcional y práctico. El placer de poseer y conducir estos coches tan sólo se ve superado por el orgullo de hacerlos. El alarde resultante supone la ópera prima de la industria del automóvil, convirtiéndose sus creaciones en símbolos rodantes de la voluntad y el genio humano.

Juan Luis Soto

EL COCHE	LA VELOCIDAD	LOS DATOS	LOS HOMBRES
Koenig C62 	370 Km/h	Motor: 6 cilindros opuestos Cilindrada: 2.850 centímetros cúbicos. Dos turbocompresores. Potencia: 800 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 3,5 segundos. Velocidad máxima: 370 kilómetros por hora. Precio: 100.000.000 pesetas.	El más osado de los preparadores actuales, Koenig, va a producir una cortísima serie de treinta unidades basadas en el prototipo de carreras Porsche 962 C. La versión de calle nada tendrá que ver en sus interiores con el coche de carreras campeón del mundo, equipando un sofisticado aire acondicionado y un equipo de alta fidelidad que haría palidecer a cualquier melómano.  Michel Bugatti  Nicola Materazzi  Jean Marc Borel La tradición ha empujado a Michel Bugatti y a sus colaboradores a realizar este sueño en el 110º aniversario del nacimiento de Ettore Bugatti.
Bugatti 110 	345 Km/h	Motor: 12 cilindros en V Cilindrada: 3.500 centímetros cúbicos. Cuatro turbocompresores. Potencia: 550 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 3,8 segundos. Velocidad máxima: 345 kilómetros por hora. Precio: 62.000.000 pesetas.	 Giorgio Moroder  Claudio Zampolli  Marcello Gandini Artistas artesanos, los especialistas Zampolli y Gandini, unidos al compositor Giorgio Moroder apuestan por las soluciones clásicas y muy italianas
Cizeta Moroder V16T 	328 Km/h	Motor: 16 cilindros en V Cilindrada: 5.995 centímetros cúbicos. Cuatro válvulas por cilindro. Potencia: 520 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros por hora en 4 segundos. Velocidad máxima: 328 kilómetros por hora. Precio: 50.000.000 pesetas.	 Lee Iacocca  Ion Tiriac  Ben Heiderich Hombres íntimamente ligados al automóvil compraron un Diablo. Ben Heiderich importará a España catorce unidades de este modelo.
Lamborghini Diablo 	325 Km/h	Motor: 12 cilindros en V Cilindrada: 5.706 centímetros cúbicos. Cuatro válvulas por cilindro. Potencia: 492 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 4,09 segundos. Velocidad máxima: 325 kilómetros por hora. Precio: 40.000.000 pesetas.	 Gerhard Berger  Paul Newman  Diego A. Maradona Desde los pilotos de Fórmula 1 hasta los más famosos actores de cine saben apreciar en el F-40 el auténtico sabor de un deportivo fuera de serie.
Ferrari F40 	324 Km/h	Motor: 8 cilindros en V Cilindrada: 2.936 centímetros cúbicos. Dos turbocompresores. Potencia: 478 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 4,1 segundos. Velocidad máxima: 324 kilómetros por hora. Precio: En torno a 100.000.000 pesetas en el mercado de segunda mano. Nuevo, de fábrica, 40.000.000 pesetas.	 Rod Steward  Príncipe Carlos  Keith Helfet El viejo roquero escocés y el Príncipe de Inglaterra deben su placer motorizado a ingenieros como Keith Helfet, responsable de la carrocería.
Jaguar XJ 220 	322 Km/h	Motor: 6 cilindros en V. Dos turbocompresores. Cilindrada: 3.498 centímetros cúbicos. Potencia: 500 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 4,1 segundos. Velocidad máxima: 322 kilómetros por hora. Precio: 57.000.000 pesetas.	 Tom Walkinshaw  Carlos Sainz  Derck Warwick Nuestro flamante Campeón es el único español que ha pilotado uno de estos coches, desarrollados por Walkinshaw y puestos a punto por Warwick.
Jaguar XJR 15 	318 Km/h	Motor: 12 cilindros en V Cilindrada: 5.935 centímetros cúbicos. Potencia: 440 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 4,5 segundos. Velocidad máxima: 318 kilómetros por hora. Precio: 92.000.000 pesetas.	 S. M. Juan Carlos I  John McEnroe  Matts Vilander Además del Rey de España, y tenistas de élite, el fallecido Herbert Von Karajan poseía uno de estos contadísimos Porsche 959 para colmar su pasión por el automóvil.
Porsche 959 	315 Km/h	Motor: 6 cilindros opuestos. Dos turbocompresores. Cilindrada: 2.850 centímetros cúbicos. Potencia: 450 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 3,9 segundos. Velocidad máxima: 315 kilómetros por hora. Precio: A partir de 80.000.000 pesetas en el mercado de segunda mano.	 Alberto de Monaco  Fulvio Maria Ballavio La trágica muerte de Stefano Casiraghi, uno de los mayores entusiastas de este proyecto, retrasó su presentación. Pero este principesco coche basado en el Lamborghini Countach ha visto por fin la luz bajo el patrocinio del millonario y «play boy» Fulvio Maria Ballavio.
MCA Centenaire 	300 Km/h	Motor: Lamborghini 12 cilindros en V Cilindrada: 5.167 centímetros cúbicos. Potencia: 400 caballos. Aceleración: 0 a 100 kilómetros/hora en 4,2 segundos. Velocidad máxima: 300 kilómetros por hora. Precio: 50.000.000 pesetas.	

LOS MAS VELOCES





LAVERDA KARLA

EL MITO CONTINUA

Qué duda cabe que la historia de Laverda se ha escrito hasta ahora sobre dos ruedas. Pero ahora, y gracias a la iniciativa de un grupo industrial japonés, la fábrica italiana inicia su singladura en el fascinante mundo de los deportivos.

TRAS haber conocido momentos de gloria deportiva, triunfos comerciales y una lenta decadencia, la fábrica del Conde Laverda ha iniciado una aventura automovilística reservada a muy pocos constructores.

Después de un acuerdo con la firma japonesa Shinken Technica y el Zanini Group italiano, se ha realizado ya el primer prototipo de un proyecto que cuenta con un presupuesto de unos 400 millones de pesetas.

Se trata de un vehículo de calle al estilo de los Ferrari o Lamborghini, encuadrado en el Grupo C de Sport Prototipos que ha recibido un chasis March de procedencia inglesa y un poderoso motor Nissan de 3.000 centímetros cúbicos y 375 caballos.

El coche ya ha sido exhibido en el Tsukuba Test Track y desvela un proyecto japonés que pretende lanzar al mercado este coche en 1995. Una forma de introducirse en la meca de los coches deportivos, es decir Europa y más concretamente Italia, respaldados por una marca de rancio abolengo en el mundo del motor. Para Angelo Ferrari, Director de la división técnica de Laverda, la estética del coche no da motivo de dudas sobre sus pretensiones y lo define como un auténtico Grupo C capaz de portar las siglas WSPC (World Sport Prototype Championship) y presto en breve para alinearse en la parrilla de las míticas 24 Horas de Le Mans.

Bajo el nombre de Karla, muy común entre las mujeres italianas, el Laverda tiene sin embargo un largo camino que recorrer hasta ver finalizado su desarrollo definitivo. Recibirá un nuevo chasis así como otras suspensiones modificadas, todo ello arropado por una aerodinámica carrocería de fibra de carbono realizada por el especialista Jiotto. Desde el momento que consiga su homologación, el Karla será producido en series cortas y comercializado en Europa, exportándose igualmente a Japón donde causará gran sensación al tratarse del primer superdeportivo japonés fabricado en Europa y siguiendo las más tradicionales directrices de este particular y exclusivo segmento. Sin lugar a dudas, para Laverda esto supondrá también salir de un obligado paro, paradójicamente provocado en sus inicios por la industria japonesa.

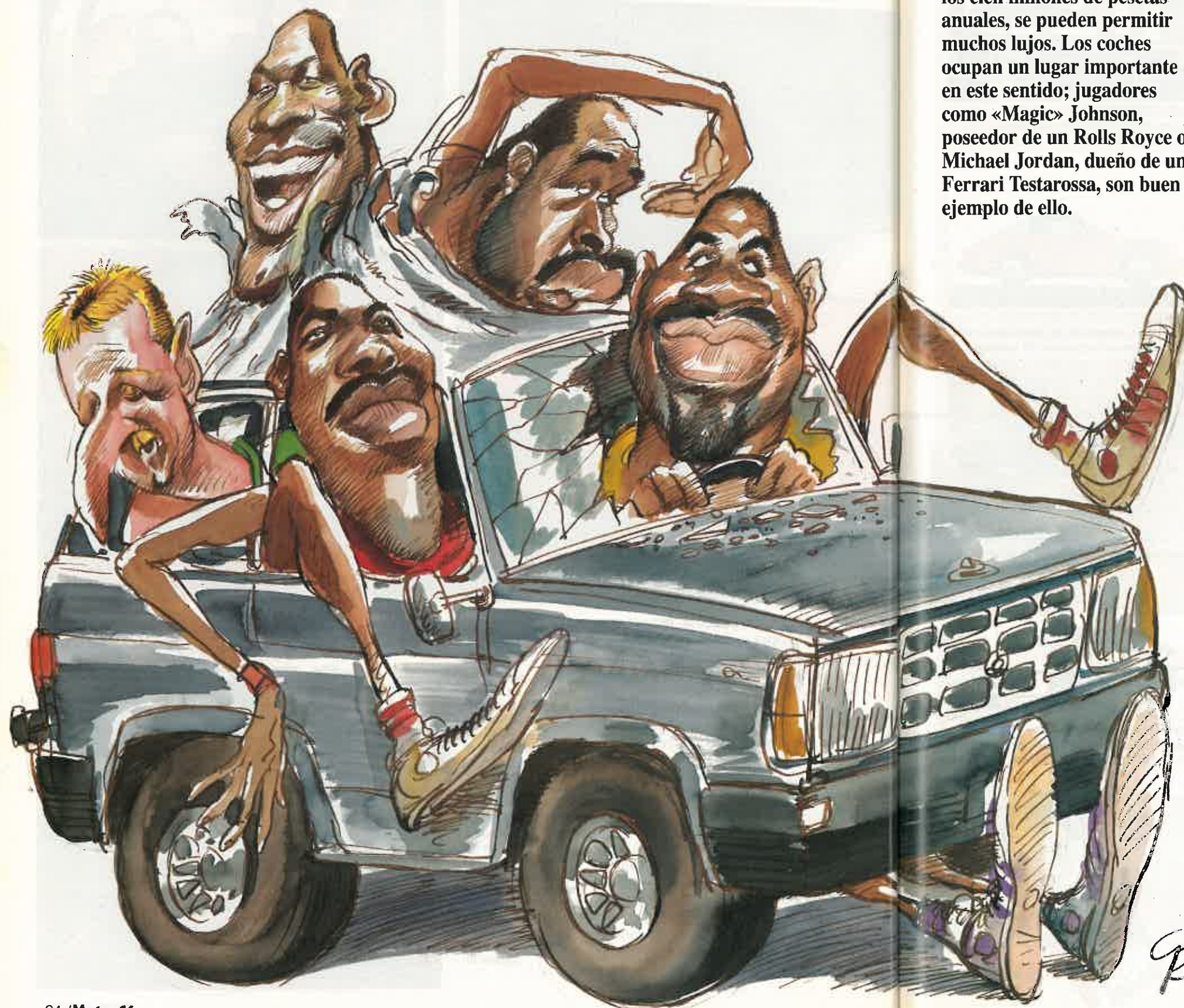
Juan Luis Soto

LAVERDA-JAPÓN
La entrada de Japón en el mundo de los superdeportivos italianos ha estado propiciada por un acuerdo con Laverda. La veterana fábrica de motos servirá para producir un auténtico Grupo C de tecnología nipona y al gusto europeo. A pesar de las agresivas líneas deportivas del primer prototipo, la línea definitiva está aún por definir y será algo parecido al dibujo superior izquierdo.



LOS COCHES DE LOS JUGADORES DE LA NBA

GIGANTES AL VOLANTE



Son hombres grandes en muchos sentidos, personajes populares que, con unos sueldos que rondan de media los cien millones de pesetas anuales, se pueden permitir muchos lujos. Los coches ocupan un lugar importante en este sentido; jugadores como «Magic» Johnson, poseedor de un Rolls Royce o Michael Jordan, dueño de un Ferrari Testarossa, son buen ejemplo de ello.

El baloncesto es el segundo deporte de nuestro país y su crecimiento no se detiene. Pero no sólo se sigue aquí nuestro campeonato, pues la NBA, la Liga profesional de los Estados Unidos, concita la atención y el interés de los aficionados españoles. Programas de televisión y periódicos especializados informan de todo cuanto acontece en este mundo de emoción y espectáculo.

En especial, los más jóvenes profesan una increíble devoción por los ases de la canasta del otro lado del Atlántico, que son incluso aquí más conocidos que los españoles. Es normal ver a los estudiantes saliendo del colegio con carpetas repletas de fotos de sus héroes: Michael Jordan, Isiah Thomas, Larry Bird, «Magic» Johnson, Charles Barkley, etc...

Se sabe lo que ganan y muchos aspectos de sus vidas. Resultaba interesante conocer los automóviles que conducen y por ello MOTOR 16 desempolvó los archivos y se puso en contacto con algunos de los clubes más significativos para conocer los coches conducidos por sus estrellas. Los más famosos, como Lakers, Celtics, y Chicago, fueron los que se mostraron más solícitos y abiertos.

En la lista que aparece en la siguiente página se encuentran algunos de los automóviles de los jugadores de la NBA, pues es claro que casi todos poseen más de uno. Además del elevado salario medio que poseen (cien millones de pesetas anuales), hay que tener en cuenta que la tasa de motorización estadounidense es más del doble de la española y cada familia cuenta con dos o tres vehículos.

De la relación se desprende en primer lugar la gran popularidad de los vehículos todo-terreno, mucho mayor que en Europa. De ellos, el que más aparece es el Jeep Cherokee, que ahora se vende en nuestro país. También hay que tener en cuenta la altura y el peso de estos hombres, varios de los cuales superan los 2,05 y los 110 kilos, y con estas medidas y pesos no se puede conducir cualquier vehículo.

Aparecen pocos coches japoneses, algo extraño, teniendo en cuenta que los nipones copan casi el 30 por ciento del mercado. De ellos, Toyota se lleva la palma, gracias sobre todo a sus modelos deportivos, como el Supra y Celica. Sin embargo, los alemanes, que mantienen constan-

te su cuota de mercado, son más numerosos, destacando Mercedes Benz por encima de BMW, marca que la empleada de un club nos dijo que era holandesa, lo que pone de manifiesto la escasa cultura automovilística de los norteamericanos.

Cuando los jugadores salen de la universidad y fichan por un club profesional, lo primero que hacen es comprar un buen coche, si es de importación mejor. Los aparcamientos de los pabellones parecen exposiciones de vehículos de lujo y existe competencia entre ellos. No existe una relación clara entre la altura de un jugador y el coche que conduce, de modo que hay altos con deportivos (Vlado Divac) y bajos con grandes todo-terreno (Dumars e Isiah Thomas).

El parque de Michael Jordan, el deportista que más gana del mundo en publicidad (casi 600 millones de pesetas anuales), es especialmente atractivo. Destacan sobre todo los deportivos, siendo sus favoritos el Porsche y el Ferrari Testarossa, modelo que también posee el discutido futbolista Diego Maradona.

Para viajar a North Carolina, el estado donde creció y se hizo como jugador, Michael se pone al volante de su BMW 750 iL o su Chevrolet Impala. Este último se lo regaló el fabricante hace dos años, como pago de uno de los

Entre los jugadores de la NBA son muy populares los Todo Terreno, vehículos hechos a la medida de su gran estatura.

múltiples anuncios que realiza, por los que recibe de esta marca del grupo General Motors 25 millones de pesetas al año.

A «Magic» Johnson, junto a Jordan, el jugador más carismático y famoso de la NBA, no le gustan los coupés y prefiere las berlinas de lujo. «No me encuentro a gusto en los deportivos, los hallo incómodos. Hay que tener en cuenta que con mi altura no se puede viajar cómodo en ellos», añade el base de los Lakers, a quien se puede ver en la lujosa urbanización de Los Angeles; donde vive, al volante de un Rolls Royce último modelo.

El caso de los jugadores de Detroit, la capital mundial del automóvil, es curioso. A los «pequeños» Thomas y Dumars, por ser los mejores en las dos últimas finales, recibieron sendos Jeep Cherokee, que les entregó el famoso Lee Iacocca, presidente de Chrysler, gran aficionado al baloncesto y seguidor de los Pistons. Isiah Thomas, el capitán del equipo, posee un concesionario de Toyota y cuenta entre otros con

LOS MODELOS DE LAS ESTRELLAS

EQUIPO	JUGADOR	EDAD	ESTATURA	COCHE
Lakers	James Worthy	30	2,06	BMW
Lakers	«Magic» Johnson	30	2,06	Jeep Cherokee Rolls Royce Mercedes Benz BMW
Lakers	A.C. Green	27	2,06	Jeep Cherokee
Lakers	Vlado Divac	23	2,12	Toyota Supra
Lakers	Sam Perkins	29	2,07	Porsche
Dallas	Derek Harper	29	1,93	Mercedes Benz
Dallas	Roy Tarpley	26	2,13	Mercedes Benz
Denver	Orlando Woolridge	31	2,06	Jeep Cherokee
Phoenix	Tom Chambers	31	2,09	GMC Jimmy
Houston	Hakeem Olajuwon	28	2,11	Porsche Rolls Royce BMW 635 CSI Cadillac
San Antonio	David Robinson	25	2,16	GMC Jimmy Mercedes Benz Mercedes Benz Mercedes Benz
Atlanta	Moses Malone	36	2,08	Toyota Celica
Golden St.	Rod Higgins	31	2,01	Ford Bronco
Golden St.	Chris Mullin	27	2,01	Lincoln Continental
Golden St.	Jim Petersen	29	2,08	BMW
Golden St.	S Marchulonis	26	1,94	Jeep Cherokee Jeep Cherokee
Celtics	Larry Bird	34	2,06	Toyota Land Cruiser
Celtics	Robert Parish	37	2,15	Chrysler Voyager
Celtics	Kevin McHale	33	2,09	Nissan 300
Celtics	Ed Pinckney	28	2,07	Porsche
Celtics	Charlie Smith	24	1,85	Ford Bronco
Portland	Ramon Ramos	24	2,06	Mercedes Benz
Sixers	Charles Barkley	28	1,97	Mercedes Benz
New York	Pat Ewing	29	2,13	Ferrari Testarossa
New York	Gerald Wilkins	27	1,98	Chevrolet Impala
Chicago	Michael Jordan	28	1,98	Porsche BMW 750 iL
Chicago	Scottie Pippen	25	2,02	Mercedes Benz
Chicago	Bill Cartwright	33	2,13	Porsche
Chicago	Horace Grant	25	2,08	Mercedes Benz
Detroit	Isiah Thomas	29	1,85	Jeep Cherokee Toyota Supra
Detroit	Joe Dumars	27	1,91	Jeep Cherokee
Sin equipo	Adrian Dantley	35	1,95	Mercedes Benz
Sin equipo	Dennis Johnson	36	1,93	BMW
Sin equipo	Jim Paxson	33	1,99	Toyota Celica



JEEP CHEROKEE
Es uno de los modelos más elegidos entre estos deportistas.



PORSCHE
No a todos gustan estos deportivos, más que nada, es una cuestión de tamaño.



BMW
La marca alemana es una de las más prestigiosas entre las estrellas de la NBA.



TOYOTA SUPRA
Isiah Thomas posee un concesionario Toyota. El Supra es su favorito.



VLADO DIVAC
Elige el Toyota Supra.



MICHAEL JORDAN
El suyo es un Testarossa.



LARRY BIRD
El más americano.



un Supra, deportivo que ha vendido a algún compañero suyo.

El jugador de quien se conoce el mayor parque es el veterano Moses Malone, que cuenta con nueve vehículos, entre todo-terrenos, berlinas y furgonetas. Sin embargo, su preferido es el GMC Jimmy, poderoso todo-terreno con el que se va siempre que puede con su familia al campo.

Los jugadores de Boston son grandes aficionados a los vehículos de tracción total y sus cuatro mejores hombres (McHale, Pinckney, Parish y Larry Bird) se ponen al volante de vehículos de este tipo. Bird, la gran estrella, es el más entusiasta de todos ellos. Nacido y criado en un medio rural, se escapa en los meses de vacaciones a Indiana, su estado natal, se pone sus vaqueros y camisa de cuadros, sale con su Ford Bronco y se interna en los bosques con su hacha.

David Robinson se compró hace tres años y medio un BMW 635 CSI con el millón de dólares que le dio San Antonio al firmar un fabuloso contrato: 2.600 millones de pesetas por ocho años. Cumplió su sueño, pues hasta entonces no podía permitirse semejante lujo con el sueldo de

MERCEDES
La marca alemana tiene un gran número de adeptos dentro del mundo del baloncesto americano. Entre los jugadores de la lista (página izquierda), nada menos que doce eligen la marca de la estrella para sus desplazamientos.



teniente de la Marina (200.000 pesetas mensuales). Hace un año y medio, cuando entró en la NBA, adquirió un gran Cadillac: «Me encantan los coches grandes, que parecen casi camiones y sentirme seguro. Me gusta arrancar fuerte y que los neumáticos chirrien y echen humo», dice Robinson.

Los europeos que llegaron hace dos años a la NBA no se resistieron a los encantos de los automóviles exhibidos en los concesionarios. Vlado Divac, que ya tenía un buen coche en Yugoslavia, se decidió por un Toyota Supra, un deportivo algo pequeño para sus 212 centímetros de altura.

El lituano Marchulonis cambió su destartado Lada por un Toyota Celica color rojo cereza y adquirió posteriormente un Mercedes, que poseen también muchos compañeros de equipo, gracias a las facilidades dadas por un concesionario de la marca alemana de los alrededores de Oakland (California).

Al igual que los del Real Madrid, los jugadores de Houston obtuvieron hace cuatro años muchas facilidades de Porsche. Hakeem Olajuwon, la estrella del equipo, no lo dudó y compró uno, que tiene en el garage de su mansión junto al Rolls que compró hace tres veranos.

Rafael Giménez

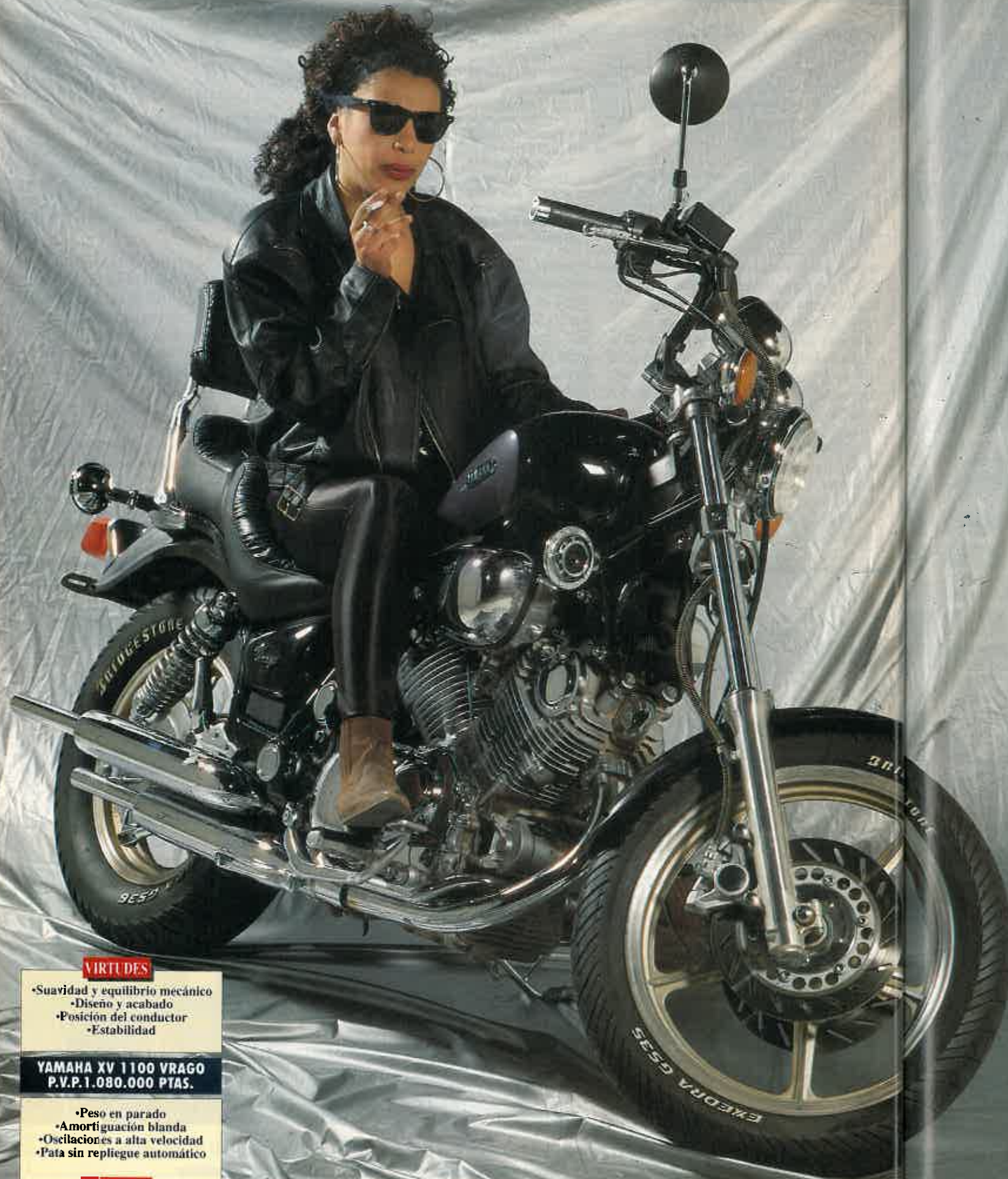


Clima de viaje Diavia

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



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



VIRTUDES

- Suavidad y equilibrio mecánico
- Diseño y acabado
- Posición del conductor
- Estabilidad

YAMAHA XV 1100 VIRAGO
P.V.P. 1.080.000 PTAS.

- Peso en parado
- Amortiguación blanda
- Oscilaciones a alta velocidad
- Pata sin repliegue automático

DEFECTOS

Las motos de tipo custom responden a una filosofía y a unas líneas estéticas muy definidas, marcadas en gran parte por el gusto americano. Pero cada marca reinterpreta estos cánones dándonos su visión.

YAMAHA XV 1100 VIRAGO

TERCIOPELO NEGRO

LAS redondeadas líneas de la Virago y los brillantes cromados de su motor seducen rápidamente incluso al menos aficionado al motociclismo. Esta moto es la contundente respuesta de Yamaha para introducirse en el mercado custom, que aunque hasta ahora ha estado dirigido por las modas y la clientela estadounidense, cada vez se introduce con mayor fuerza en Europa. Aún manteniendo gran parte de los conceptos tradicionales que han definido a este tipo de motos, la Virago tiene una marcada personalidad propia que la acerca más a nuestras concepciones.

rechazo hacia esta moto, por el contrario, en cualquier semáforo la gente se queda observando las atractivas líneas, atrapados por su indiscutible encanto.

SIN COMPLICACIONES

Las mecánicas Yamaha destacan en general por su elevado grado de sofisticación técnica y por sus prestaciones. En el caso de la XV 1100 esto no es totalmente exacto, en una moto custom no se buscan altas prestaciones y por lo tanto no es necesario buscar complicadas soluciones mecánicas. Sin embargo el motor de esta Yamaha destaca por su eficaz funciona-



IMPACTO VISUAL

Indiscutiblemente las líneas generales de la Virago son espectaculares, nadie puede permanecer indiferente a su paso. El motor, con llamativos cromados, proporciona una potencia suficiente y muy dosificable.

Por supuesto que en su diseño han influido notablemente los condicionantes estéticos, pero sin renunciar a un chasis noble y a una mecánica acorde con las actuales exigencias. Todas estas cualidades convierten a la Virago en potencial objeto de deseo de muchos aficionados a las dos ruedas, que pueden disfrutar de una conducción cómoda y agradable y poseer una moto bella y racional.

De hecho durante el tiempo que duró la prueba, pocos fueron los que mostraron su

miento y por su suavidad, aunque la primera respuesta a las solicitudes del acelerador es un tanto brusca.

El motor es un sencillo y eficaz bicilíndrico en V con culatas de dos válvulas y refrigeración por aire. Su elevado par motor le permite ofrecer una respuesta adecuada en cualquier situación, esto se complementa con una excelente, aunque excesivamente ruidosa, caja de cambios, muy aprovechable por su buen escalonamiento, que permite una conducción rela-

PRUEBA

Motor 16



DISFRUTAR DEL PAISAJE

La filosofía de las motos custom se basa en la estética y en una tranquila utilización. Con la Virago no se deben buscar prestaciones asombrosas, sino el placer intrínseco de conducir una moto disfrutando del viento y el paisaje. Esto permite descubrir sensaciones placenteras y viajar durante kilómetros sin a penas cansancio.

jada o un aprovechamiento exhaustivo de las posibilidades de este motor.

La parte mecánica se complementa acertadamente con un chasis y unas dimensiones muy adecuadas, que permiten una agilidad de movimientos sorprendente en este tipo de motos. Las suspensio-

nes, sin embargo, resultan un poco blandas, con una horquilla demasiado sensible y una suspensión trasera molesta especialmente con pasajero. El freno delantero resuelto con un doble disco se comporta con bastante corrección, además el tambor trasero complementa con eficacia esta labor,

por su gran dosificabilidad y una eficacia sorprendente.

ALTO NIVEL

Las prestaciones velocísticas de la Virago no impresionan, pero tanto como su aspecto, atrae su comportamiento noble y equilibrado. Su capacidad de aceleración es más que aceptable y en cualquier tipo de carreteras nos podremos desenvolver sin dificultades adaptándonos a sus peculiares características. Incluso en curvas enlazadas y gracias a su estabilidad demuestra excelentes maneras. Los viajes a velocidades moderadas son un placer, el conductor puede disfrutar de una cómoda posición y el pasajero no tiene tampoco problemas. Cuando la velocidad se incrementa comienzan los problemas, el aire llega en tromba y es imposible adoptar una posición relajada. Los amantes de este tipo de motos prefieren disfrutar del paisaje y de la conducción tranquila que de la velocidad.

Un aspecto realmente importante en la Virago es la estética, el diseño ha sido cuidado con gran interés. Cada pieza tiene un diseño específico que se adapta perfectamente a las necesidades estéticas y prácticas de este tipo de motos. En Yamaha han cuidado especialmente este aspecto, la calidad de los cromados de los plásticos y en general de todos los materiales es muy destacable. Y además con un precio final muy interesante.

Fernando Cañizal
Fotos: José Antonio Díaz

¿Quién mantiene en forma las mejores máquinas?

Para obtener el máximo rendimiento hace falta esforzarse, trabajar duro, estar en buena forma. Sólo así es posible funcionar a la perfección, como una máquina. Hay máquinas que superan a las demás, gracias a su preparación y a su avanzada tecnología. Son máquinas como Porsche, Volkswagen, BMW, Peugeot, Audi o Seat, que, como otras, equipan MAHLE Filter. Porque MAHLE Filter es tan exigente con el rendimiento de sus productos, como ellas con el de sus máquinas. MAHLE Filter mantiene en forma las mejores máquinas.



MAHLE® Filter.
Pasión Mecánica.



MAHLE®
Filter

Algrta, 21 - Teléfono 471 40 00 - Tlx 22969 Pab-E - Telefax 471 73 39 - 28019 Madrid

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Bicilíndrico en V lineal a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cilindro. Simple árbol de levas en cabeza. **Diámetro por carrera:** 95 x 75 mm. **Cilindrada total:** 1.063 centímetros cúbicos. **Relación de compresión:** 9,2 a 1. **Potencia máxima:** 61,7 caballos a 6.000 rpm. **Par máximo:** 8,7 mkg a 3.000 rpm.

ALIMENTACIÓN. Dos carburadores Mikuni BST 40. Encendido transistorizado.

TRANSMISIÓN. Primaria por engranajes. Secundaria por cardán. Cambio de cinco velocidades. Embrague Multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR. Chasis de estructura tubular con motor autoportante. **Suspensión**

delantera: Horquilla delantera telescópica. **Suspensión trasera:** dos amortiguadores. **Freno delantero:** Doble disco de 235 milímetros de diámetro con pinzas de doble pistón. **Freno trasero:** Tambor 200 mm de diámetro y simple leva. **Llantas:** de aleación de aluminio. **Neumáticos:** Delantero 100/90-19 57 H. Trasero 140/90-15M/C 70H.

DIMENSIONES: Longitud máxima: 2.285 milímetros. Anchura máxima: 840 milímetros. Altura: 1.190 milímetros. Altura mínima al suelo: 145 milímetros. Altura del sillín: 715 milímetros. Distancia entre ejes: 1.525 milímetros. Capacidad del depósito de gasolina: 16,8 litros. Capacidad de aceite: 3,6 litros. Peso en seco: 221 kilogramos.

CONSUMOS

CARRERA	
Ciudad	6,8
Carretera 120	6,1
Conducción rápida	9,0

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	180
Máxima con dos personas	167
Aceleración de 0 a 400 m/seg	13

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: YAMAHA Motor España S.A.
Aiguaders s/n, Polígono industrial Riera del Caldes Palau de Plegamans - Barcelona
Tel. (93) 864 94 43



SISTEMA MODULAR
Con el diseño por módulos se puede instalar el aparato en un sitio oculto y sólo el mando de control permanece a mano.

El Split nace para evitar las molestas «desapariciones» de los autorradios.

PHILIPS SPLIT DN 290 / DN 291

MAS SEGURIDAD

La idea de Philips cuando se diseñó el «Split» era proporcionar al usuario, aparte de la mejor recepción y sintonización, la mayor comodidad y un nuevo concepto en seguridad.

El diseño general responde a un nuevo sistema modular, así la unidad electrónica se integra en una caja separada que se monta oculta en el interior del automóvil. Por otra parte tenemos la unidad de operaciones que se puede llevar encima, por su

pequeño tamaño, cuando abandonamos el automóvil. Finalmente un cable para el control remoto.

En cuanto a las características técnicas destaca en la sección de radio el microprocesador PLL Cuarzo con sistema de síntesis, 8 emisoras con memoria electrónica, búsqueda automática y exploración de sintonía en ambas bandas, botones para sintonización manual de avances por pasos o avance rápido, lector LCD de fre-

cuencia, onda de banda y número prefijado, memoria de última emisora, almacenamiento directo frecuencia-emisora, LED indicador estéreo y circuito para absorción de interferencias.

En cuanto a la sección de amplificador hay que reseñar una etapa de potencia de 2x6 vatios y salida con respuesta de frecuencia ampliada y control de balance estéreo.

○
F.C.G.

BLAUPUNKT SAN MARINO SQM

SONIDO Y PRECIO

DESDE el pasado mes de marzo se comercializa en nuestro país un nuevo modelo de autorradio-cassette Blaupunkt, el denominado modelo San Marino SQM 20.

Se trata de un autorradio de la clase digital con display de cristal líquido de cuarzo (LCD) y sintonizador dotado de sintetizador PLL que permite sintonizar con precisión de cuarzo el dial de cualquier emisora, tanto en la banda de



FM, como en Onda Media y Onda Larga, manteniéndolas perfectamente sintonizadas y fijas.

Se le ha incorporado también la función «Last station memory» que permite memorizar automáticamente la frecuencia del último programa que teníamos seleccionado.

El cassette cuenta con una respuesta de frecuencia de hasta 14.000 Hz y avance ultra rápido de cinta. Pero lo más sorprendente de este nuevo modelo de Blaupunkt es su precio, 18.900 pesetas.

Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

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



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

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tel. 565 20 00

YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VENDO Fiat Uno Turbo IE, BHD. Nuevo, particular



Hasta hoy este automóvil era superior

SABADOS MAÑANA



Pronto descubrirá por qué ahora es perfecto.

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

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

a particular. 30.000 km. reales. Teléfono (93) 666 58 12. Sr. Ortells.

DIPLOMATICO urge vender Volkswagen Passat GL, blanco. 10 meses. 9.000 km., rodaje perfecto, novísimo. Tel. (91) 316 22 59. Noches.

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

PORSCHE 911 Carrera, MH, extras, 5.000.000. 62.000 km. (91) 315 315 29 29. Particular.

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

SIERRA Cosworth, blan-

co, Turbo 16 V, 204 CV, pocos kilómetros, 1.900.000 ptas. Ausa (Murcia), Sr. Meroño. Tel. (968) 23 04 50.

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

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

SIERRA Cosworth, año 1990, semiestreno. 3.150.000 ptas. Tel. (91) 323 02 03.

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

TECHOS SOLARES

• GAMA EXCLUSIVA Y ÚNICA
• GARANTÍA 5 AÑOS PRODUCTO Y RECAMBIO
• CALIDAD HOMOLOGADA T.U.V.

Lexton



■ NUEVA GENERACION DE TECHOS, «PLACER DE VIAJAR»

■ LA GAMA MAS COMPLETA A SU ALCANCE, CON INSTALADORES ESPECIALIZADOS EN TODO EL PAIS

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

Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

FAMILIAR Mercedes Benz 230 TE, CS-K, garage, sup. autonivelante, perfecto. 1.075.000 ptas. Tel. (964) 23 17 26. ITV 93.

OPEL Corsa 1.3 GT, año 87, techo solar, alarma estereo con equalizador AIWA. 725.000 ptas. Tel. (93) 662 17 43.

OPEL año 1950, modelo Kapitán, todo original, ITV al día, color blanco, techo azul. 2.000.000 ptas. Tel. (986) 43 06 87.

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

DODGE Shadow 2.5 l. Nuevo, blanco, aire, airbag, dirección. 2.700.000 ptas. Plymouth Laser 2.0 l. 16 V. Nuevo full equip. 3.200.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

OPEL Kadet GSi 2.0,

B-HS, blanco polar, seguro pagado 1 año. Tel. (93) 236 65 42.

GOLF GTi 16 V, mod. 88, extras fábrica (Recaro, llantas, techo, alarma, Hi-Fi, Pioneer), impecable. Marta. Comidas. Tel. 476 11 00. 1.750.000 ptas.

MERCEDES 300 D, año 87, blanco, muchos extras, garantía 3 meses. 3.100.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

MERCEDES 500 SE, año 83, azul marino, muchos extras, garantía 3 meses. 3.000.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

BMW 735i L, año 88, negro, todos extras, garantía 3 meses. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

MERCEDES 300 SE, año 86, azul metalizado, todos extras, garantía 3 meses. 3.400.000 ptas. Tel. (91) 476 64 63.

OPEL Kadett 1.6 GL, 5 p., M-JU, aire acondicionado. 1.150.000 ptas. Facilidades, garantía 12 meses. Azcona, 62.



ALTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

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

Tels. 690 40 69-690 60 21

AUTOMASER

Mercedes 350 SL, descapotable 2.400.000
Furgoneta GMC Chevrolet Safari, A/A, 89 2.500.000
Mercedes 280 CE Coupé 1.100.000
Alfa Romeo GTV 2.5 VE, A/A, 84 950.000
Alfa Romeo 75 2.5 VE A/A, D/A, etc., 87 1.100.000
Opel Omega 2.0i GL, A/A, D/A, etc., 87 1.575.000
Renault 21 GTS, A/A, D/A, etc., tenemos varios, 88 1.025.000

Abriremos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

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

F. TOME S. A. Opel Kadett, año 87, garantía 12 meses, 775.000. Sr. Moreno. Telf. (91) 747 82 00.

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

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

BMW 635 CSI, precioso, cuero, llantas, 1979, bien cuidado. 143.000 km., revisado totalmente en BMW oficial. Precio convenir. Azcona, 62.

FORD Fiesta XR2 Koni, alarma, antiniebla, radio-casete, etc. Azcona, 62.

POLO Classic 1300, 39.000 km., M-JG, garantía 12 meses, facilidades. 625.000 ptas. Azcona 62. Teléfono 255 86 21/22.

BMW 318, azul metalizado claro. Bien cuidado interiores y pintura, mecánica fenomenal. 1.300.000 ptas. Facilidades, garantía. Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

ALFA Romeo 75, modelo Twin Spark, 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total extras. 1.700.000 ptas. Garantía 18 meses. Facilidades. Azcona, 62. Tel. 256 17 17.

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



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



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



**NUEVO MODELO
CORVETTE 91 CABRIO**



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



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

**LA MAS AMPLIA GAMA
DE VEHICULOS DE IMPORTACION**

**ADEMAS DISPONIBLES
AUTOMOVILES EUROPEOS
Y JAPONESES.**



AUTOMOVILES

TEO

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

**ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y
MERCEDES 500 SL**

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

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

DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

IMPORT-DIR S.A.

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



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

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



SPORT LINE S

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

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

PRECIO DESDE 77.560 PTAS.
IVA INCLUIDO

RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de S. A.

THULE

PORTAEQUIPAJES
ESPECIALES PARA COCHES
CON Y SIN VIERTEAGUAS
CON ACCESORIOS PARA:

- Ciclismo
- Navegación.
- Ski.
- Cargas especiales.
- Todo terreno.
- Cerraduras de seguridad.
- Portatodo combi box.



Con la garantía de distribución de S. A.

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

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

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



INSTALACION INMEDIATA

Con la garantía de distribución de S. A.

BMW 323 i, 4 puertas. Granate oscuro metalizado, ABS, cuero, techo eléctrico, todos elevalunas eléctrico, llantas BMW, servodirección, etc. 1.650.000 ptas. Garantía. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

FORD MUSTANG II V-6, rojo, interiores rojo, aire automático, único dueño, 1976, M-BD, bien cuidado, recién pasada ITV. 1.200.000 ptas. Azcona, 62.

MOTO BMW K-75, 20.000 km., M-IN, maletas color negro. 850.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 33, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado. 725.000 ptas. Garantía. Azcona, 62.

MERCEDES 230E, M-HJ, español, conducido chófer. Automático, aire acondicionado, símil piel, metalizado, 52.000 km. reales. Libro revisiones, garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

LANCIA DELTA



UN CAMPEON
DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

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



Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

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

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid



ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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

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

VOLKSWAGEN escarabajos, varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicerías. Desde 500.000 ptas. Garantizados. Azcona, número 62. Teléfono 255 86 21/22.
CARAVANA 4 plazas. 125.000. Telf. (93) 849 40 97.

NUEVA empresa de venta de vehículos en zona muy comercial solicita de profesionales del gremio coches de importación y nacionales en depósito para venta a comisión. Telf. (91) 666 34 71.
KARTING lo tenemos todo. Somos especialistas. Telf. (93) 692 18 24.

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

PARTICULAR Golf GTI 16V, mod. 88, extras fábrica (Recaro, techo, llantas, hifi), 1.850.000 ptas. Llamar comidas.

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

PARTICULAR vende Peugeot 405 MI 16, estado impecable, siempre garaje, equipo hifi, y alarma toda prueba, 1.850.000. Telf. (983) 34 42 73. No curiosos.

BMW 325i

ABS
TODOS EXTRAS
MATRICULA OR
FINAL AÑO 1988 IMPECABLE
REVISADO IBM
2.000.000 PTAS
TEL: 948 / 33 00 05

VENDO

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

VENDO

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

SEMINUEVO

PEUGEOT 205 XR.
MATRICULA HM. 40.000
KMS. ELEVALUNAS ELECTRICAS, CIERRE CENTRALIZADO, BANDAS LATERALES GTX, RADIOCASSETTE.
775.000 PTAS
TEL: 2 68 29 05

NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900

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

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

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

INSTAL
AUTO



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

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

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hot line

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

CADA SEMANA 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 surtido de coches en Madrid.

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX	89	23.000	925.000	Opel Kadett GSI 1.8 A.A.	86	48.000	1.175.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	86	38.000	775.000	Opel Kadett GSI 2.0 A.A.	87	41.000	1.375.000
Seat Málaga 1.5 I	90	17.000	925.000	Opel Kadett GSI 1.6 V	89	20.000	1.175.000
Fiat Uno 45 S	90	4.000	840.000	Opel Omega 2.0 I A.A.	90	21.000	1.975.000
Fiat Uno Turbo E	90	15.000	1.325.000	Peugeot 205 1.1 Junior	90	5.000	825.000
Fiat Uno Turbo E	86	40.000	825.000	Peugeot 205 XR	88	16.000	875.000
Fiat Tipo Turbo E	89	50.000	1.495.000	Peugeot 205 GTI A/A Techo	89	17.000	1.450.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	89	22.000	1.325.000	Peugeot 205 GTX A/A	88	45.000	890.000
Lancia Delta HF Turbo	89	21.000	1.375.000	Peugeot 205 XLD	89	19.000	845.000
Lancia Y 10 Fie	88	10.000	695.000	Peugeot 309 GT	88	22.000	1.100.000
Renault 5 GTI Triana	89	12.000	795.000	Peugeot 405 STD Turbo	89	15.000	2.350.000
Renault 5 GTI	86	43.000	625.000	MG Metro 1.3	89	21.000	750.000
Renault 19 GSE	90	11.000	1.375.000	Citroën AX 11 TRE 5p. 4 V	89	16.000	725.000
Renault 19 GTX	89	21.000	1.275.000	Citroën AX Challenger 5 V	90	13.000	740.000
Renault 19 Chamade A.A.	90	25.000	1.475.000	Citroën AX GT	90	17.000	1.050.000
Renault 21 TRE A.A.	87	42.000	1.175.000	Citroën BX 19 GTI A/A	87	43.000	1.225.000
Renault 21 GTS A.A. Manager	88	35.000	1.350.000	Ford Fiesta Pache	90	11.000	990.000
Renault 21 TI A.A. ABS	89	27.000	1.650.000	Ford Fiesta 1.1 5p.	89	19.000	925.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	87	32.000	1.350.000	Ford Fiesta 1.4 Aut.	90	7.000	1.150.000
Renault 25 GTX LL A.A.	85	45.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.8 D 3p.	88	30.000	795.000
Opel Corsa 1.2 S Techo	90	13.000	945.000	Ford Fiesta XR2 i	90	16.000	1.375.000
Opel Corsa 1.2 S 4p.	88	16.000	790.000	Ford Fiesta XR2	88	29.000	925.000
Opel Corsa 1.2 S 5p.	90	13.000	930.000	Ford Escort 1.4 5p.	87	41.000	790.000
Opel Corsa 1.2 S 4p.	90	10.000	790.000	Ford Escort 1.6 GT	89	30.000	1.050.000
Opel Kadett 1.6 S 4p.	89	31.000	1.125.000	Ford Escort 1.8 D Van	90	23.000	1.120.000
Opel Kadett GSI 1.8 Techo	88	48.000	1.100.000	Ford Escort 1.8 D Ghia	90	16.000	1.330.000

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

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

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

DESCAPOTABLES Austin Healey Sprite, año 66, ruedas, radios, I.T.V., 3 capotas, perfecto y Seat 850 Spider. Telf. (93) 434 08 79.

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

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

BENEFICIESE! nueva bajada de aranceles, conozca los trámites por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Telf. (968) 61 21 26. Oficina. Fax: (958) 64 11 78. Seriedad absoluta.

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

GARCIA PROL
C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL 39
28008 MADRID

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

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 Avant	88	• MG Metro Turbo, 480 000	85
• BMW 325 i a/a, 25.000 km, 2.275.000	87	• Opel Corsa 1.3 GL 3p, 620.000	87
• Citroën BX BTI 16 V A/A, ABS, 1.575.000	88	• Renault R5 GTL, 290.000	82
• Citroën AX GT	89	• Seat Ibiza 1.2 3p, 790.000	89
• Citroën AX GT 3p	88	• Seat Málaga CLX, 690.000	86
• Fiat Regata 70 S	88	• Opel Kadett Turbo Diesel, 690.000	86
• Ford Fiesta XR2	87	• Opel Kadett GSI 2.0 i 16V, 1.690.000	89
• Citroën BX Athena 1.9, 1.190.000	89	• Porsche 944 s, full, 6.700.000	a estrenar
• Fiat Uno 60 S	88	• Volkswagen Golf GTI 16V	88
• Mercedes Benz 190 2.3 full, 2.600.000	88	• Ford Escort 1.8 Diesel	88
• Mercedes 260 E, full, 2.790.000	88	• Alfa Romeo 75 2.0, extras	88
• Mercedes Benz 300 TE, full, 3.700.000	87	• Lancia Thema 1.6 V, extras, 2.750.000	91

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

COMPRAS

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

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

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

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

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

**MASERATI 425
BITURBO**

3.200.000 ptas.

COLOR GRIS
ANTRACITA, JULIO
89, FULL EQUIPE

TEL.: 460 51 11-460 51 97

LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

MEDIDAS 14"-15"-16"
desde 6" hasta 12"

SALON DEL AUTOMOVIL
PALACIO 3-NIVEL 2- STAND 56



NOVEDAD

**TARGA RACING
WHEELS**

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29

AMPLIO STOCK

¡ GARANTIA SI !

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

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

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

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

ESTÉ DONDE ESTÉ MARQUE Y HABLE

(DENTRO DE LA COBERTURA DE TELEFONICA)

• REGALAMOS LA INSTALACION
• LINEA EN 48 HORAS



DS DISON, S. A.

INMACULADA CONCEPCION, 23
28019 MADRID
TELF: 4 60 51 11 - 4 60 51 97

DITECNICA

EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146

Tfnos.: 564 55 56

564 56 31

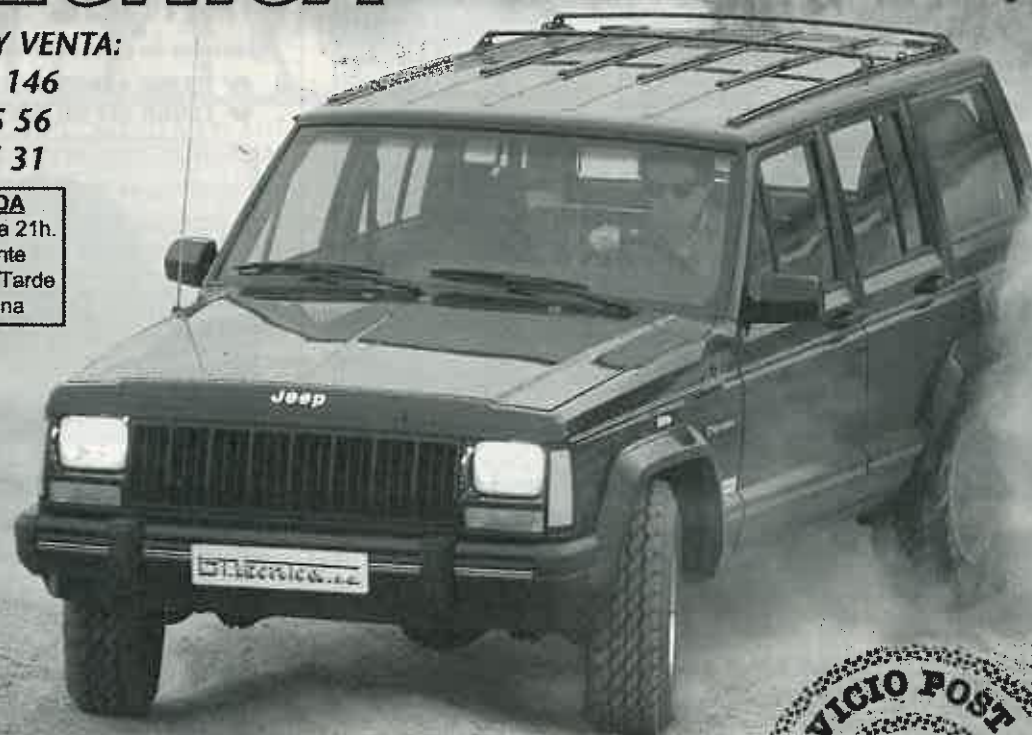
HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h.

Intermittentemente

Sábados. Mañana / Tarde

Domingos. Mañana



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



JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER



TALLERES:

C/ Huertas de Abajo, s/n.

Paracuellos (Madrid)

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

✓ Motor 2,5 litros inyección ✓ Servodirección

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

JAVEX MUELLES DEPORTIVOS

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



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

¡¡ GARANTIA DE POR VIDA !!

Precios desde 51.500 Pts.

EJEMPLOS DE P.V.P.

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

Europarts

DISTRIBUYEN:	ALICANTE	Tel: 96 544 36 11	SEMAUTO S.A.	GALICIA-LEON	Tel: 987 41 05 55
DITECSA	MADRID-SUR	Tel: 91 643 18 30	KINU	VIZCAYA	Tel: 94 620 01 59
LAMINAUTO SPORT	GUIPUZUA	Tel: 943 46 05 23	AUTOSCRATCH	BALEAR	Tel: 971 46 60 00
TECSEER	BARCELONA	Tel: 93 421 34 11	REPUESTOS GULEAN	ARAGON	Tel: 976 22 52 56
DUOS AUTOMOVIL	MADRID-NORTE	Tel: 91 650 77 82	REPUESTOS GULEAN	OVIEDO	Tel: 985 28 39 00
RUBIA ACCES VILLALBA	DEL ANDALUCIA	Tel: 958 20 09 36	AUTO RECAMBIO PSI	VALLADOLID	Tel: 983 39 20 34
GRAELX	VALENCIA	Tel: 96 373 64 48	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel: 942 37 27 38
ESCARTI S.A.					

C.A.N., S.A.

NUEVOS: OFERTAS INTERESANTES
MERCEDES, AUDI, VW, LANCIA

NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

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

GARANTIA OFICIAL

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

Motor Central

Concesionario Oficial de BMW Ibérica S.A.

DPTO. V.O.

C/ Guillermo de Osmá, 16

28045 MADRID

TEL: 4 74 30 66 - SR. SERRANO

DPTO. V.O.

C/ Antonio López, 248

28026 MADRID

TEL: 4 76 04 59 - SR. GONZALEZ

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

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

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

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

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

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

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

MOTOR CENTRAL
BMW M-3, 87, blanco,
M-8647-JJ, 3.750.000.

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

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

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

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

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

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

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



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

sparco
devil

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

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



Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES

Filtros
especiales
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos

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

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

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

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

CUATRO llantas de aleación,
neumáticos
205/50 para BMW,
Ford, Opel, Volkswagen.
Fax. (968) 16 00 31.

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

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

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

NISSAN Patrol 6 cilindros,
largo, año 87.
549 64 71.

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

XM V6, Citroën, año 90.
549 64 71.

LANCIA Thema V6, año
86. 549 57 88.

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

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

MONTEGO 2.0 EFI, año
88. 549 64 71.

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

PARTICULAR BMW 635
CSI, aire, ABS, cambio
Sport autoblocante, cuero
negro, Recaro, llantas
Martge 8 x 16, suspensión
Sport. M-Technics,
volante Momo, 85.000
km. reales. 3.600.000

ptas. Tel. (918) 22 98 50
oficina y (91) 519 05 21
noches.

VENDO Porsche 944 S,
techo solar eléctrico, anti-
niebla, radio, alarma, blan-
co, espejo eléctrico, año
85. Precio a convenir. Tel.
896 04 85, de 9 h. a 11
h. Gabriel.

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

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

PORSCHE 928 S4.
30.000 kms. Motor a es-
trenar. 1 año de garantía
Full. 9.000.000 ptas. Tel.
(948) 31 84 05 /
55 38 03.

JAGUAR M K2, de
1967, se vende, buen es-
tado. 2.500.000 ptas.
Tel. (956) 51 50 03.

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

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

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



AMADO PORSCHE

SOY un lector de su revista desde el primer número y además un apasionado de la marca Porsche en todos los sentidos. Después de leer pruebas, ver fotos y admirarlos personalmente por la calle, me gustaría conocer de una manera resumida los comienzos de la marca y cuales fueron los primeros vehículos que salieron al mercado con ese nombre.

Ramón Coteló
(Sevilla)

R.-Porsche nació en 1948 creada por el ingeniero alemán

Ferdinand Porsche que anteriormente había trabajado en Austro-Daimler y en Mercedes.

El primer Porsche, el Porsche 356, se presentó en 1949 y enseguida su exitosa participación en competición marcó el futuro deportivo de la firma.

El Porsche 356 fue sustituido por el irremplazable 911 en 1964.

GUIA DE PRECIOS

NOS dirigimos a su estimada publicación por dos motivos. En primer lugar, y el más importante, para felicitarles por la aparición de la guía de precios, que está en la línea de apoyo a nuestro sector y al usuario, que Motor 16 viene cumpliendo desde sus inicios y a la que deseamos un espléndido futuro.

En segundo lugar nos atrevemos a puntualizar la información que se ofrece en el punto 4

de la sección «Lo que hay que saber», ¿Para qué sirven las llantas de aleación ligera?

La razón fundamental para montar llantas de aleación ligera es el aumento de seguridad unido a una mayor flexibilidad y resistencia al impacto. La mayor ligereza de la llanta de aleación provoca una mejora en la marcha del automóvil incrementando el confort. Aunque también tengan una función estética.

Enrique González-Lahore
(Madrid)

FE DE ERRATAS

En la portada e interior de la Guía de Precios del número 392, se ofrecía un Lancia Thema i.e. Turbo con 8.000 km, la cifra real era 80.000. En el mismo número de Motor 16, en el reportaje del Seat Toledo se anunciaba un consumo total de gasolina de 1.726, 4 l. cuando en realidad el consumo fue de 786,4 l.



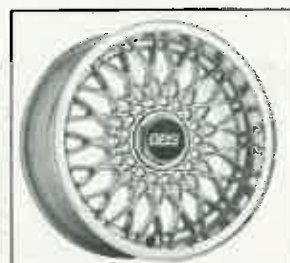
® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT



RUEDAS DE ALEACIÓN



Rueda RM (2 piezas)



Rueda RZ (monobloc)



Rueda RJ (monobloc)



Rueda RF (3 piezas)

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)



NOVEDAD

Rueda RD (monobloc)



Somos especialistas en accesorios para La Personalización, Mejora Mecánica, Seguridad y Competición automovilística.



VW Golf II con equipo carrocería KAMEI



Moto-Lita MK7 Ergonómico



BRAID mod. SUPER

Equipos de Carrocería. Llantas.
Volantes de Piel y Madera.
Asientos Anatómicos.
Amortiguadores y Muelles.
Colectores y Escapes "sport".
Carburaciones. Ejes de Levas.
Equipos y complementos para
seguridad en competición
y vehículos Todo Terreno.



Mejoras de potencia IRESA

Solicite información gratuita indicando el vehículo y producto de su interés. Pida catálogo general IRESA, enviando 900 Pts. en sellos de correo o por giro postal. Venta por correspondencia a ciudades sin delegación IRESA.

Servicio de montaje en nuestras exposiciones:

IRESA MADRID,
Tel. 91 - 255 69 80 c/ Coslada, 4 (Fco. Silvela / Avd. América)
IRESA BARCELONA,
Tel. 93 - 217 83 63 c/ Riera Sant Miquel, 11 (Diagonal / P. Gràcia)
IRESA ELCHE (Alicante)
Tel. 96 - 542 44 82 Pasaje Alejandro Ramos Folqués, 5



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telefax 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)



GRAN PREMIO DE SAN MARINO

¡VAYA PALO!

La victoria de los dos McLaren ensombreció las ansias de fiesta de los «tifosi». Senna se volvió a imponer como de costumbre, y los Williams-Renault se mostraron a la altura de las circunstancias. Por el contrario en Ferrari todo salió torcido.

Enviado Especial
Gigi Corbetta

MAS de doscientos mil «tifosi» habían llegado a Imola en peregrinación desde los lugares más lejanos de Italia para adorar a su dios pagano: el Cavallino y al mismo tiempo llevaban consigo, además de los

atuendos bermellones de reglamento, banderas coloradas para animar a la Ferrari, y tomates -rojos, por supuesto- destinados a Alain Prost, que a su modo de ver, había criticado duramente a la escudería de Maranello. En resumidas cuentas, se esperaba un gran Gran Premio; lo que iba a ser la madre de todas las carreras, se convirtió en la madre de todas las decepciones.

Pretender ganar al binomio Senna-McLaren-Honda suena a quimera, pero hacer un papel digno era lo que los «tifosi» imploraban desde las tribunas. Por el contrario, todo salió mal para el equipo Ferrari desde los primeros compases de este Gran Premio. Como «antipasto» (entremeses italianos) los McLaren-Honda MP4/6 y los Williams-Renault FW14 se mostraron como los coches a ganar. Buena prueba de ello fue que Senna se adjudicó la «pole position» con cierta facilidad, y a pesar de los esfuerzos de Alain Prost, la lucha por los primeros dos puestos de la parrilla se llevó a cabo entre Ayrton Senna y Riccardo Patrese durante el primer día de clasificaciones. Este último había recibido cierta marginación por parte de su equipo, cuando Frank Williams decidió destinar al monoplaza de Nigel Mansell los motores Renault RS3 Evolution 1, especialmente preparados para el

rápido trazado de Imola. Algo parecido ocurrió en McLaren, ya que Ron Dennis tomó la decisión de dar a Senna el motor RA-121-E Evolution 1 para la carrera. Dicho propulsor presentaba ciertas dudas sobre su fiabilidad mecánica, que se ponía especialmente a prueba en Imola, pero daba la posibilidad de alcanzar antes el máximo régimen de rotación respecto al normal RA 1212-E destinado a Gerhard Berger. A su vez, el plantel técnico de Ferrari había modificado considerablemente el 642, adaptándolo especialmente al trazado de Imola. Además, durante los entrenamientos libres de hace dos semanas, el motor Ferrari 292/1 se había perfilado más rápido que el Honda RA-121-E en aceleración. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos hechos en Ferrari, Senna se adjudicaba el nuevo récord de la pista al rodar en el tiempo de 1.21.877, que a la vez significó su «pole position» número cin-



COMO DE COSTUMBRE
Senna hizo una carrera en solitario sin temor a rivales. En el circuito de Imola doscientos mil espectadores batieron todos los récords de aforo. La mala suerte se cebó en el equipo Williams quitándole la posibilidad de rivalizar con los McLaren. En Ferrari todo fue nerviosismo y confusión. Tampoco Alesi demostró ser capaz de dar lo que Ferrari necesitaba.





DOBLETE Y SORPRESA

Berger quedó una vez más como el gran segundón, y colaboró para reafirmar la superioridad aplastante de McLaren. En la escudería Minardi no se olvidará en mucho tiempo el cuarto puesto logrado por Martini, que de algún modo también benefició a Ferrari. Sin lugar a dudas, Lehto sacó el máximo partido al BMS Dallara y por primera vez consiguió subir al podio el motor Judd V-10. Las inclemencias del tiempo crearon una gran confusión en la puesta a punto de los coches para la carrera.

cuenta y cinco. A su vez, Patrese se situaba a pocas milésimas de Senna, mientras que Prost y Mansell se colocaban en la segunda fila de la parrilla.

Durante la segunda sesión de clasificaciones poco se pudo hacer, ya que la persistente lluvia cayó sobre el circuito a lo largo de toda la tarde del sábado. En esta ocasión, Senna dio sólo tres vueltas ya que Ron Dennis le negó el muleto, destinado a Berger, y en el coche de Senna había un problema de motor. Lo ocurrido encrespó a Senna, que calificó de equivocada la decisión de Dennis. Por su parte, Prost dedicó toda la sesión de clasificación a poner a punto el Ferrari 642 para la carrera con lluvia. Sorprendentemente, con la pista mojada salieron a relucir los Lotus 102/B de Hakkinen y Bailey, que registraron el tercer mejor tiempo. La decepción y lo inexplicable para los «tifosi» empezó antes del comienzo de la carrera.

Aunque los McLaren-Honda y los Williams-Renault disfrutaban de una clara superioridad, se esperaba que Prost pusiera en marcha algún plan estratégico que permitiera solapar su inferioridad. Sin embargo, toda estrategia desapareció poco antes de la salida, cuando una lluvia torrencial convertía la pista en un río. Así se dio la salida para la vuelta de reconocimiento, en la que se vio como Prost se salía de la pista al entrar en la curva de la Rivazza. Al respecto, el profesor dijo que, inexplicablemente, se engranó la tercera velocidad cuando quería pasar de cuarta quinta. En consecuencia, se bloquearon las ruedas traseras y el Ferrari se salió de la pista quedando atrapado en el barro. También Berger se salió en el mismo lugar, pero con la suerte de poder regresar a la pista y poder tomar la salida.

Con el suelo mojado los pronósticos eran claros, y todos pronunciaban un solo

IMOLA REVE

El piloto italiano Fabrizio Barbazza ha regresado a la F1, y se ha puesto a los mandos del AGS-FORD con sólo ciento cincuenta kilómetros de ensayos.

Después de los múltiples problemas económicos, **la escudería AGS** ha sido adquirida por la firma italiana Crypton, propiedad de Patrizio Cantú, que al mismo tiempo es el representante de Barbazza en Indy. Evidentemente, en el equipo no había sitio para **Stefan Johansson**.

La fecha del Gran Premio de San Marino, ha coincidido con el primer centenario del nacimiento de Vittorio Jano, el genial diseñador de coches de carreras. A Jano se le atribuyen éxitos como el del **Alfa Romeo P2, el Lancia D50 y el Ferrari F2**.

El servicio de socorro del circuito Dino y Enzo Ferrari de Imola, ha estrenado un sistema de **comunicación telefónica** que, en caso de ocurrir accidente, comunica el estado cardíaco del accidentado desde los primeros auxilios a la clínica del circuito.



Al contrario de lo que se había decidido **últimamente**, el ingeniero Mauro Forghieri será el máximo responsable técnico de la escudería Modena Team. Todavía no está claro si Nigel Coperthwaite -ex Lotus y Minardi- abandonará la Scuderia Italia para entrar a formar parte del Modena Team.

Bernie Ecclestone ha renovado el contrato con los organizadores del Gran Premio de San Marino por **cinco años más**. A raíz de esto, se han desmentido los rumores a cerca de la posibilidad de celebrar el Gran Premio en el circuito de Mugello, propiedad de Fiat.

El Presidente de la FISA, se pasó de la raya en Imola. Ni corto ni perezoso, mandó **interrompir** la carrera de coches históricos que se celebró el viernes por la tarde, para poder aterrizar con el helicóptero **en medio de la pista** y frente a los boxes.

Según explicó más tarde, al Presidente le resultaba incómodo recorrer los doscientos metros que separan el helipuerto del circuito de los boxes.

nombre: Senna. Por el contrario, al ver la luz verde del semáforo, Patrese se situó primero sacando a relucir la excelente motricidad de su FW14, incluso con lluvia. Mansell, a su vez, hizo una maniobra arriesgada para ocupar el hueco dejado por Prost, decisión que le podría haber costado una penalización, según el nuevo reglamento de la FISA. Antes de cumplirse la primera vuelta, Mansell abandonó con la suspensión trasera derecha rota y una rueda pinchada. Por lo visto tuvo problemas con el cambio en la salida, y alguien le empujó causando la avería. Poco después, Jean Alesi cometió un error de juventud al precipitarse a adelantar a Stefano Modena en la curva de la Tosa. La maniobra le hubiese salido bien con la pista seca, pero al estar mojada perdió el control de su coche y se salió de la pista irremediablemente. Con su abandono, el furor de los «tifosi» quedó en agua de borrajas por concluir de forma penosa la actuación de los Ferrari y sus pilotos. Fiel a sus palabras pronunciadas antes del Gran Premio, Patrese le plantó cara a Senna a pesar de estar la pista mojada. Durante las primeras nueve vueltas, Patrese se fue distanciando a un promedio de casi un se-

gundo por vuelta; sin embargo, al empezar a secarse la pista, empezó a notar la desventaja por haber regulado el alerón trasero para rodar con lluvia, y por el mal rendimiento de los neumáticos para mojado sobre seco. Así entró en boxes para poner neumáticos lisos, momento en el que notó que el motor de su coche hacía ademán de querer pararse. De hecho, no volvió a arrancar por un problema en el captador del encendido. Varias vueltas más tarde regresó a la pista, para abandonar poco después. En vista de lo ocurrido, Senna cambió neumáticos para seco y se lanzó tranquilamente hacia una victoria que sólo una avería mecánica le podría arrebatarse. A su vez, Berger ocupó la segunda posición, y cuando le separaban de Senna veinte segundos, cambió neumáticos.

Por fin en Imola se vió el resultado de la habilidad de Stefano Modena a los mandos del Tyrrell-Honda 020, que se situó en la tercera posición con autoridad.

Una vez que los dos McLaren-Honda MP4/6 se encontraron con la banda de rodadura seca y con neumáticos lisos, emprendieron su carrera en solitario y dejaron al Gran premio sin la más mínima emoción. Por el contrario se planteó una lucha cerrada entre los pilotos de menor importancia: mientras Julian Bailey rivalizaba con Bertrand Gachot y Jarvi Letho acosaba a Roberto Moreno, Pierluigi Martini emprendía una modesta remontada pasando a Eric Van de Poele que disputaba su primer Gran premio de Fórmula 1, ya que en las dos anteriores no había logrado clasificarse.

Hacia el último tercio de la carrera, los abandonos fueron múltiples: Capelli se pasó de frenada al entrar en la curva Acque Minerali, Suzuki se salió de la pista y su compañero Bernard abandonaba por avería del motor. Morbidelli se había retirado por un problema del cambio y Piquet se había salido de la pista. Estos incidentes colocaron a Letho en la cuarta posición por detrás de Moreno, que aprovechó el abandono de Modena para ocupar el tercer lugar, seguido por Letho que había demostrado su valía y la calidad del monoplaza.

Más atrás, Van de Poele lograba imponerse a Boutsen y a los dos Lotus de Hakkinen y Bailey.

Justamente a unas diez vueltas del final Senna aminoró su marcha y Berger emprendió una serie de vueltas rápidas que culminaron con el tiempo de 1.26.531 como récord en carrera. Por un momento se pensó que en Imola le ocurriría a Senna lo mismo que en Interlagos, donde se adjudicó la victoria de milagro por un problema

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

1 A Senna (McLaren-Honda) 1 21 877	6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 21 957
27 A. Prost (Ferrari) 1 22 195	5 N. Mansell (Williams-Renault) 1 22 365
2 G. Berger (McLaren-Honda) 1 22 567	4 S. Modena (Tyrrell-Honda) 1 23 511
28 J. Alesi (Ferrari) 1 23 945	24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 24 762
23 P. Martini (Minardi-Ferrari) 1 24 807	3 S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1 25 345
22 A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1 25 491	32 B. Gachot (Jordan-Ford) 1 25 531
19 R. Moreno (Benetton-Ford) 1 25 655	20 N. Piquet (Benetton-Ford) 1 25 809
15 M. Gugelmin (Ilmor-L. House) 1 25 841	22 J. Letho (Dallara-Judd) 1 25 974
29 E. Bernard (Lola-Ford) 1 25 983	7 M. Brundle (Brabham-Yamaha) 1 26 055
26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 26 207	30 A. Suzuki (Lola-Ford) 1 26 355
35 E. Van De Poele (Lamborghini) 1 26 550	16 I. Capelli (Ilmor-L. House) 1 26 602
8 M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 26 778	25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 26 998
11 M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1 27 324	12 J. Bailey (Lotus-Judd) 1 27 976

NO PRECLASIFICADOS
E. Pirro (BMS-Dallara-Judd) 1 26 305. O. Grouillard (Fondmetal-Ford) 1 26 789. N. Larini (Lambo) 1 26 886. P. Chaves (Coloni-Ford) 1 31 239.

NO CLASIFICADOS
G. Tarquini (AGS-Ford) 1 28 175. F. Barbazza (AGS-Ford) 1 29 665. A. Caffi (Footwork-Porsche) 1 30 280. M. Alboreto (Footwork-Porsche) 1 30 762.

CLASIFICACION FINAL

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 35'14 750. 2º G. Berger (McLaren-Honda) a 1 327. 3º J. Letho (BMS-Dallara-Judd) a 1 vuelta. P. Martini (Minardi-Ferrari) a 2 vueltas. 4º M. Hakkinen (Lotus-Judd) a 3 vueltas. 5º J. Bailey (Lotus-Judd) a 3 vueltas. 7º T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) a 3 vueltas. 8º M. Blundell (Brabham-Yamaha) a 3 vueltas. 9º E. V. De Poele (Lamborghini) a 4 vueltas. 10º E. Comas (Ligier-Lamborghini) a 4 vueltas. 11º M. Brundle (Brabham-Yamaha) a 4 vueltas. 12º M. Gugelmin (Ilmor) a 6 vueltas. 13º R. Moreno (Benetton-Ford) a 7 vueltas.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ayrton Senna 30 puntos. 2º Gerhard Berger 10 puntos. 3º A. Prost 9 puntos. 4º Riccardo Patrese 6 puntos. 5º Nelson Piquet 6 puntos. 6º Jari Letho, 4 puntos. 7º Pierluigi Martini y Stefano Modena, 3 puntos. 8º Mika Hakkinen y Satoru Nakajima, 2 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda, 40 puntos. 2º Ferrari, 10 puntos. 3º Benetton-Ford y Williams-Renault, 6 puntos. 4º Tyrrell-P. Honda, 5 puntos. BMS-Dallara-Judd, 4 puntos.



POR FIN CORREN

Los Lotus manifestaron un ligero despertar de su largo letargo. Evidentemente se ha empezado a notar la mano de Enrique Scalabroni en la dirección técnica del equipo. Bailey no logró prevalecer sobre su compañero Hakkinen.

POLEMICA FERRARI

¿CUANDO HABRA PAZ ?

La polémica entre Alain Prost y Cesare Fiorio ha llegado a la máxima tensión, y por otra parte, ha contribuido a fomentar el desconcierto que reina en el seno de la escudería. Por lo visto, el Profesor hizo unas declaraciones al semanario francés Course Auto Magazine, en las que acusaba a Fiorio de ser el único responsable de los errores de estrategia que se cometen en Ferrari. Al mismo tiempo, disculpaba a Steve Nichols de los malos resultados, diciendo que no fue él quien decidió seguir utilizando el Ferrari 642 en 1991. Las malas lenguas dicen que Prost actúa de esta forma por indicación de alguien de Fiat

que desee derrocar a Fiorio. A su vez este último, al enterarse de lo ocurrido llamó a Prost, que se disculpó alegando que se trataba de una mala interpretación de sus palabras por parte del periodista. Pero para que la polémica llegara al máximo de la tensión, Fiorio dijo públicamente: «Parece que Alain quiere mi puesto, se conforma con poco». La verdad es que Prost habla a diario directamente con Giovanni Agnelli y Cesare Romiti sobre su situación en Ferrari y el funcionamiento de la misma; y es sospechoso que al enterarse de las declaraciones, Agnelli le atacara, mientras que Romiti no hizo ningún comentario.

TODO EN LA PENUMBRA

Lo que ocurre en Ferrari es algo misterioso. Si por una parte extraña la postura de Prost, por otra sorprende el comentario de Fiorio.



del cambio. Sin embargo Senna no quiso arriesgar, y cruzó la meta victorioso aunque en sus espejos retrovisores apareciera la imagen rojiblanca del coche de Berger.

A pocas vueltas del final, Moreno se vio afectado por un problema en el cambio y poco más tarde rompió el motor. Esto dio a Letho la posibilidad de subir al podio, con lo cual fue la primera vez que el motor Judd GV de diez cilindros «sube al podio». Por el contrario, la quinta posición que parecía tener asegurada Van de Poele, se desvaneció al quedarse sin gasolina. La única «gloria» para Ferrari recayó sobre Martini, que llevó al cuarto lugar el Minardi-Ferrari M191.

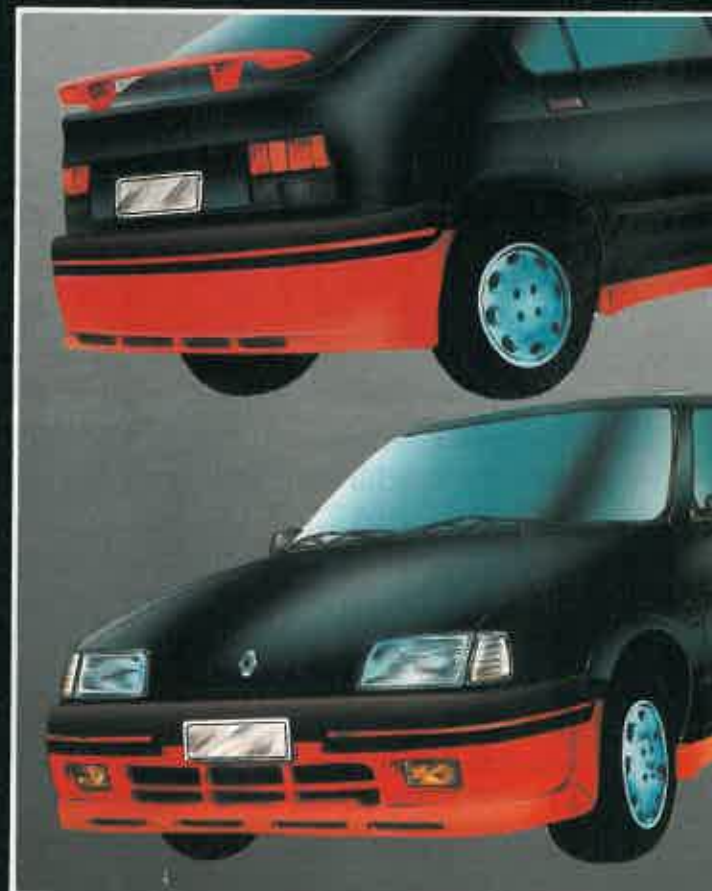
Después de lo ocurrido, cabe la posibilidad de que en el seno de la escudería Ferrari se escuchen palabras altisonantes y que de una vez por todas se estructuren las «cosas» de forma debida. Mientras, Ayrton Senna y su McLaren-Honda MP4/6 están convirtiendo la presente temporada en una repetición de lo que ocurrió en la temporada 1988. Esperemos que no sea así. ○

SE HIZO LO QUE SE PUDO
Boutsen cosecho los mejores resultados para la escudería Ligier. Un aguacero que cayó sobre Imola cambió el planteamiento de la carrera. De cualquier modo arrebatar la victoria a Senna hubiera sido prácticamente imposible.

Europarts
ACCESORIO AUTOMOVIL

KITS DE PERSONALIZACION

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96 544 38 11	KIRU	Vitoria	Tel. 94 620 01 59
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91 640 18 30	SERVIAUTO, S. A.	Bilbao	Tel. 945 13 12 41
TECER	Guipúzcoa	Tel. 943 46 15 23	AUTOSCRATCH	Burgos	Tel. 971 46 80 00
DUGS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	SPORT AUTO BURGOS	Zaragoza	Tel. 947 21 40 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91 850 77 02	RUBEN DISTRIBUCIONES	Oviedo	Tel. 985 22 53 56
GRAELK	Dal. Andalucía	Tel. 959 20 00 06	REPUESTOS GUALSAN	Návarra	Tel. 948 22 81 00
ESGARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96 374 94 41	ADAICO	Valladolid	Tel. 963 38 21 34
SEMAUTO, S. A.	Galicia-León	Tel. 987 41 05 95	AUTO-RECAMBIO FM	Saragorria	Tel. 942 37 21 58
			SPORT-AUTO		



RAID MONTES DE CUENCA

SOLE RIO EL ULTIMO



La temporada de raids ha empezado con mucha marcha. José María Solé se ha adjudicado el primer asalto en una prueba muy difícil.

Víctor Piccione y J. Antonio Díaz

Enviados especiales

La primera cita de la temporada de raids será recordada, como la de la gran remontada de Solé. No empezaron nada bien las cosas para el equipo Suzuki, y dadas las características de la prueba, nadie daba un duro por José María Solé, que después de haberse saltado unas cintas en la etapa prólogo, quedaba relegado al último puesto en la salida. Esta decisión de los comisarios deportivos resulta un tanto chocante, puesto que con el reglamento en la mano, Solé tendría que estar excluido. Para

90 / **Motor 16**



BUEN INICIO.

Jordi Torra ha demostrado estar al más alto nivel. Es una realidad.

DEPORTE

UN BUEN DIESEL
Los hermanos Juvanteny realizaron una bonita carrera y se colocaron en cuarta posición al final y primero diesel.



CUENCA UNICA
Los bellos parajes de Cuenca sirvieron de escenario para una bonita carrera. Compte llevó su Vitara al quinto puesto.



acabar de arreglar las cosas, Selga se paraba al oír un ruido extraño en su Vitara y también se quedaba retrasado respecto a los favoritos.

Así pues, mientras unos se lamentaban, otros, Nissan y Audi se frotaban las manos pensando que esta carrera sólo era cosa de dos.

A pesar de que las adversas condiciones meteorológicas y del terreno eran buenas, la tremenda dureza del recorrido no tardó en hacer mella. Torra y Serviá iniciaban su duelo particular, alternándose continuamente en la cabeza. Un pinchazo de Serviá y un posterior problema con el cable del acelerador dejaba a Torra en cabeza con una ligera ventaja. El Audi iba limando segundos, pero un afortunado despiste de Torra le permitió acortar algunos kilómetros gracias a lo cual, la diferencia al final de la etapa era de más de diez minutos. Hasta aquí todo normal, pero lo

sorprendente del tema fue cuando casi una hora y media más tarde llegó Solé a la meta con un tiempo, tan sólo dos minutos más lento que el de Torra, colocándose por delante de Serviá. Si tenemos en cuenta que el único superviviente del equipo Suzuki tuvo que adelantar a cerca de cincuenta coches y que perdió un muelle de la suspensión trasera, lo que le obligó a rodar un buen trecho a poca velocidad, este crono resulta, realmente sorprendente.

En esta primera etapa la criba fue tremenda y las diferencias muy grandes, pero en la cabeza la victoria estaba en el aire. La consigna de los tres implicados en la lucha era la misma: a ganar. Lógicamente, al salir algo más retrasado, el que más tuvo que forzar la máquina fue Serviá. Este consiguió recuperar a Solé dos minutos y adelantarlo a sólo cincuenta kilómetros de la salida, para continuar la persecución del Nissan de

Torra. Desafortunadamente, se rompe una rótula de la suspensión delantera y el Audi queda fuera de combate. Como las desgracias no vienen solas, el Range Rover de asistencia rápida, conducido por Puigdemívol se rompe cinco kilómetros antes de llegar a lugar donde estaba el Audi, por lo que el equipo debe retirarse.

De nuevo la carrera queda en cosa de dos: el Suzuki Vitara de Solé y el Nissan de Torra. En el segundo tercio de la etapa, Torra rompe el cable del acelerador y pierde algunos minutos frente a su rival al tener que detenerse en la asistencia. Al ver la diferencia que le separaba del líder, Jordi opta por mantener las diferencias a la espera de que el Suzuki tenga algún problema, pero desafortunadamente con la fatiga se rompe un amortiguador y ve esfumarse las posibilidades de alcanzar al rápido Suzuki, que rueda como un reloj, al perder cerca de media hora en la tercera asistencia para reparar la pieza

Motor 16 / 91

CUENCA EN BREVE

Satisfacción absoluta entre los responsables de Nissan por el buen hacer de **Jordi Torra**, a pesar de la tremenda responsabilidad que le ha caído, Jordi realizó una carrera inteligente sobre un terreno que no le favorecía.

El ingenio de **Antonio Zanini** no cesa de trabajar. Ahora ya está pensando como sacar **250 caballos** al motor 1.160 turbo que le están preparando en Inglaterra. De esta forma el Vitaro contaría con suficiente potencia para afrontar con ventaja carreras cortas.

La exótica participación del príncipe de Qatar, **Al Hajri**, con su



RAID PURO
Como viene siendo normal, el **Montes de Cuenca** ha destacado por su dureza. El **Mercedes de Germanetti**, quedó en el río Cabriel, mientras **Gilberga** intenta superarlo. Una rotura en la suspensión del **Audi** dejó a **José María Serviá** fuera de carrera, cuando presionaba al líder.



espectacular **Ford Bronco** concluyó precipitadamente cuando apenas habían transcurrido cien kilómetros, ante la evidente falta de adaptación de su montura a este terreno conculense.

Un año más, la modesta organización de **Agustín Rodas** ha demostrado como se puede hacer una **carrera** con unos medios muy acaudalados. La separación de la salida de los coches y las motos es todo un acierto.

Mucho se ha hablado durante todo el fin de semana del **París-Pekín**. Aunque hay muchas dudas sobre la realización de dicha prueba, lo cierto es que quien más y quien menos se está moviendo para conseguir dinero y montura. Si se celebra podremos ver al equipo **oficial Nissan** y a algún que otro privado de alto nivel.

Aunque no puntúa para ningún certamen nacional, son muchos los habituales de los raids que planean ir a la **Baja Portugal**. **Jordi Torra** es casi seguro que estará.

dañada. Así que finalmente Solé llega victorioso a la meta Cuenca, reeditando la victoria de 1989.

Por detrás de la lucha de cabeza, la carrera ha sido un auténtico calvario. Los ilustres visitantes extranjeros tardaron poco en hacer las maletas. Los 400 caballos del Ford Bronco del Al Hajri de poco servían aquí, mientras que el Mercedes de Germanetti hacía aguas el turbulento río Cabriel. De los visitantes tan sólo el equipo portugués, formado por Castello y Leitao, a los mandos del Nissan King Cab consiguieron acabar por delante. Entre los locales también hay abundantes bajas, Ramón Vila rompe, los dos compañeros de Solé, Selga y Mas, se ven apeados de la carrera por averías. Dalmau, el vencedor de la anterior edición, tiene continuos problemas con su Mercedes automático y se ve obligado a abandonar. La voz cantante la tomaban los Suzuki de Quiles, Regás y Collín. El Vitaro de Compte también se mete en el grupo, mientras Juvanteny mantiene su lucha particular con el sorprendente Land Rover Defender de Gilberga.

Finalmente fue Regás el que mejor partido sacó de su Suzuki, colocándose en

una brillante tercera posición volviendo a demostrar que los raids son una especialidad muy abierta.

Entre los aspirantes al Trofeo Suzuki, la cosa ha quedado en familia, puesto que ha sido el hermano de José María Solé, el ganador. Después de realizar una carrera muy regular, el equipo Solé-Carrique, se colocó por delante de Biosca-Gómez. En cuanto al los Defender, ha sorprendido su buena actuación puesto que Gilberga, de no haber tenido los problemas del segundo día, habría quedado entre los cinco primeros. Finalmente el equipo formado por San José y Rodríguez, han sido los primeros clasificados en este campeonato.

Por su parte, los hermanos Collín, que en la primera etapa rodaron con mucha regularidad, tuvieron problemas con el circuito de refrigeración de su Suzuki y en el último momento se tuvieron que conformar con una novena posición que no refleja su buen hacer.

En cuanto a las motos también hay que destacar la tremenda lucha y el excelente nivel de la participación. En la primera etapa, José Luis Steuri impuso su KTM. Carlos Mas sufrió un accidente al chocar

DEPORTE

de frente contra otro participante, mientras buscaban el camino correcto. En la segunda etapa Steuri se vio obligado a abandonar, y la victoria fue a parar a Jordi Arcaróns que después de un año negro vuelve a ganar. Por detrás de Arcaróns, quedaron Fernando Gil y Oscar Gallardo. Después de este resultado, Jordi Arcaróns encabeza la clasificación provisional del Campeonato de España de Todo Terreno, por delante de Fernando Gil y Pepe López.

Un año más, el Raid Montes de Cuenca ha resultado satisfactorio, aunque hay que hacer algunos peros. Por un lado los pilotos se han quejado de que no estaba tan marcado como otros años, lo cual

ACONTECIMIENTO DE LA JORNADA.
Las siete ediciones de esta prueba han creado una tradición y una afición entre los habitantes de los municipios por los que discurre. Sin parangón en otras pruebas.



paliaba las posibles imperfecciones del Libro de Ruta. Por otra parte, la organización se ha ajustado al máximo al reglamento poniendo los controles de paso exclusivamente en los cruces con carreteras, lo cual da lugar a suspicacias y, en el peor de los casos, a trampas. Sería muy recomendable la inclusión de controles de paso secretos en el recorrido y una aplicación severa de los reglamentos.

CLASIFICACIONES

COCHES:

1º Solé-Calsina (Suzuki Vitaro), en 12.49.03
2º Torra-Romaní (Nissan Patrol GR), en 13.34.26
3º Regás-Rifus (Suzuki), en 14.31.18
4º Juvanteny-Juvanteny (Nissan Patrol), en 14.31.37
5º Compte-Bermusell (Suzuki Vitaro), en 14.42.29
6º Quiles-Cambray (Suzuki), en 15.02.20
7º San José-Rodríguez (Land Rover Defender), en 15.05.23
8º Sainz-Zorrilla (Nissan Patrol), en 15.06.27
9º Collín-Collín (Suzuki), en 15.06.25
10º Solé-Carrique (Suzuki), en 15.07.58

MOTOS:

1º J. Arcaróns (Husqvarna) 2º O. Gallardo (Suzuki). 3º F. Gil (Yamaha).

Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

VOLANTES DEPORTIVOS

Un toque personal



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96.544.36.11	KINU	Vitoria	Tel. 94.620.01.59
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91.943.19.30	SERVIAUTO, S. A.	Salamanca	Tel. 945.13.12.41
TECSE	Guipúzcoa	Tel. 943.46.95.23	AUTOSCRATCH	Burgos	Tel. 971.48.00.00
QUOS-AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93.424.34.11	SPORT-AUTO-BURGOS	Zaragoza	Tel. 947.21.40.13
BAISA ACCES. VALLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91.464.77.82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Oviedo	Tel. 976.22.52.96
GRABEX	Ext. Andalucía	Tel. 954.26.90.96	REPUESTOS GUALSAN	Navarra	Tel. 948.23.80.00
ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96.374.94.41	ADAUCO	Valladolid	Tel. 949.20.20.34
SEMAUTO, S. A.	Galicia-León	Tel. 987.41.95.95	AUTO-RECAMBIO FIM	Santander	Tel. 942.37.27.58
			SPORT-AUTO		



CON FRANÇOIS DELECOUR
AL VOLANTE

AMBICION DE TRIUNFAR

Desde el último rallye de Montecarlo una nueva estrella brilla en el firmamento del intrincado mundo de los rallyes. El piloto de Ford, nuevo ídolo de la afición francesa.

A estas alturas todo el mundo sabe quien es François Delecour, o cuando menos el nombre de su copiloto, Anne-Chantal Powels. Su actuación en el pasado rallye de Montecarlo, líder hasta el último tramo, y la confirmación de sus prestaciones en Portugal hasta el momento de su abandono, les ha valido unas cotas de popularidad increíbles en un cortísimo espacio de tiempo.

Gracias a la amabilidad de Ford-Lusitania tuvimos la oportunidad de acompañar a François Delecour durante una sesión de promoción compartiendo el asiento derecho con lectores de distintas revistas elegidos por sorteo y el Ministro portugués de Industria y Energía. Una ocasión única de ver en acción, desde dentro, a la nueva

estrella del Campeonato del Mundo de rallyes.

El nombre del lugar de la cita, el antiguo tramo de Peninha, trae a la mente imborrables recuerdos. Tres kilómetros, seiscientos metros de la mejor representación del asfalto portugués, rápido y estrecho cuyos márgenes sostienen una continua lucha con la naturaleza. Para colmo, una galerna atlántica ha convertido el tramo en digno de ser incluido en el infierno de Dante: arena, hojas y ramas de árboles salpican el ya de por sí difícil trazado. En mi tarjeta de identificación figura el número 9 con un punto rojo que corresponde al piloto francés, que se alterna con Alex Fiorio en esta otra faceta de promoción congénita a los grandes pilotos de

rallyes. Con un número impar me ha tocado hacer Peninha en sentido inverso al habitual. Poco importa. Ello me permite estar al final del mismo, alejado del punto de reunión y observar como François deleita a su pasajero con un impresionante trompo al final de cada viaje dejando el Ford Sierra Cosworth 4x4 muleto perfectamente aparcado delante del furgón de asistencia, pronto a recoger un nuevo, feliz y afortunado pasajero. La tormenta arrecia, debe ser pues mi turno. Son las cinco de la tarde e intento recordar todo aquello que tengo a mi alrededor. Dejo el paraguas en el suelo, mientras me siento en el baquet de Anne-Chantal Powels. Pero intentar ajustar el arnés de cinco puntos con el anorak de MOTOR 16 puesto, resulta difícil apesar de que intento hacer honor a mi apellido. Un mecánico me ayuda, mientras otro limpia el parabrisas. Por dos veces trato de limpiar el vaho de mis gafas para no perderme detalle y finalmente, por no hacer esperar más a la gente, salgo con apenas tres de los anclajes sujetos y el casco, demasiado grande, sin ajustar.

Como si de una salida imaginaria se tratase, François Delecour toma como referencia una línea sobre el asfalto mientras oigo el «clonk» que corresponde a la introducción de la primera velocidad. A partir de entonces su mirada pasa a centrarse única y exclusivamente en la carretera, como si yo no existiera. El asfalto se

hace todavía más estrecho a la velocidad a la que vamos. Un rasante y un gran charco de agua inundando el asfalto me hace pensar que me he equivocado: el casco baila sobre mi cabeza y el resto de mi cuerpo hace lo mismo dentro del asiento a pesar de que intento apalancarme haciendo presión contra el reposapiés. Mis gemelos no tardan en acusar el esfuerzo y finalmente prefiero ser una peonza que perderme el espectáculo.

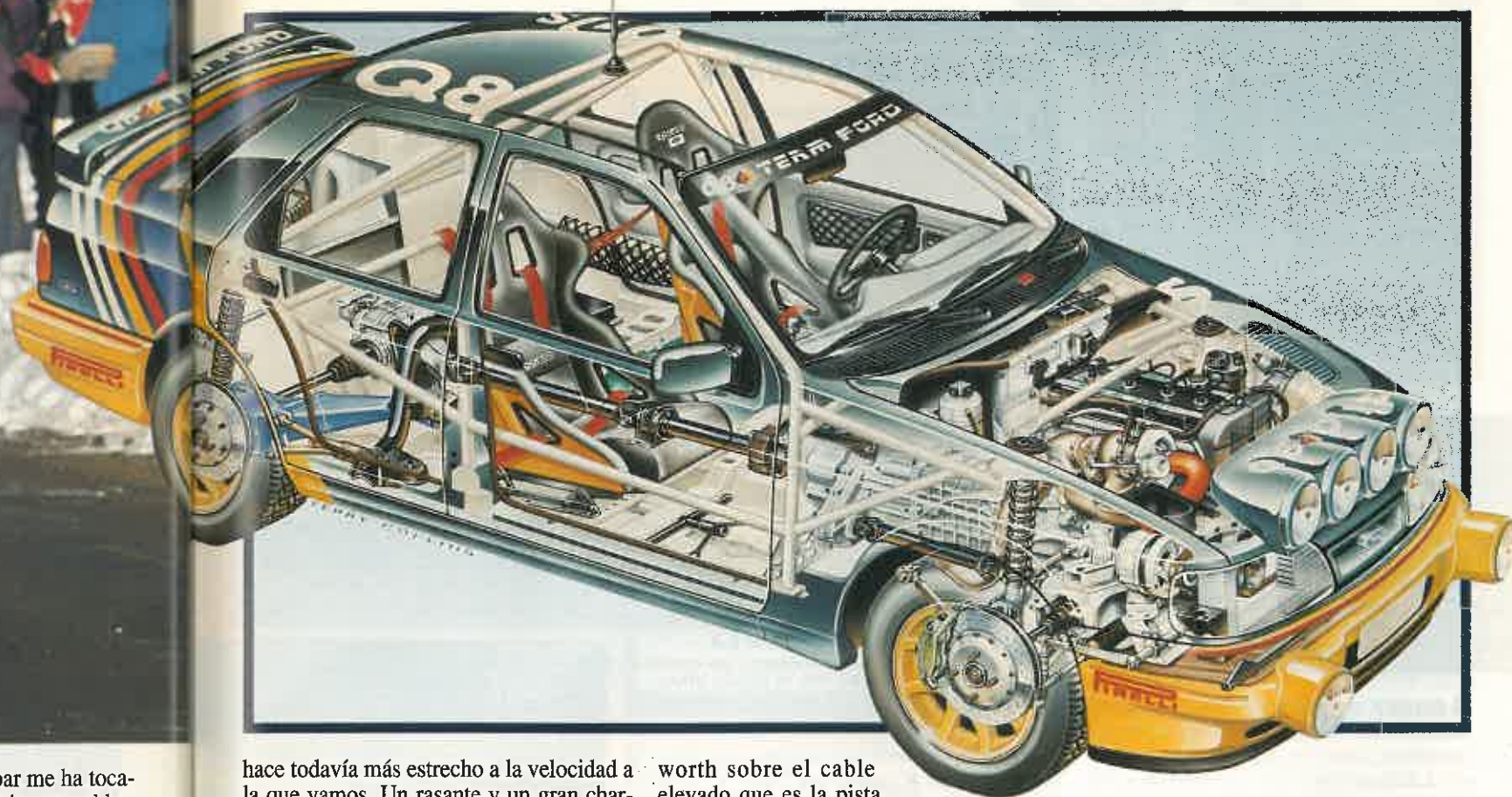
No tardo en darme cuenta que su muleto sólo dispone de la clásica caja de cinco velocidades en lugar de la de siete. Luego paso al papel de espectador de cine. El tramo está mucho peor de lo que pensaba. No oso dirigir la palabra a mi piloto. Sería por otra parte inútil. Trata como un equilibrista de mantener el Ford Sierra Cos-

worth sobre el cable elevado que es la pista.

Sé que no estará yendo a más de un sesenta o un sesenta y cinco por ciento de sus posibilidades, pero aún así, es emocionante. Ya llega el final. Antes de partir le he dicho que aminore la marcha para que el pobre fotógrafo que lleva dos horas bajo la lluvia pueda, en unas condiciones ínfimas de luz, hacer su trabajo. Con ello me he perdido el trompo de propina. François Delecour vuelve en sí. Sonríe y sus ojos vuelven a brillar. Se disculpa por no poder haberme enseñado el manejo del cambio de siete velocidades... ¡Y yo que pensaba que acababa de darse cuenta de mi presencia!

Esteban Delgado
Fotos: André Marzoli

IMPRESIONANTE
François Delecourt
cambia
impresiones con
Esteban Delgado
tras el ajetreado
«paseo» por uno
de los más típicos
tramos del rallye
de Portugal.



ULTIMA HORA TOUR DE CORSE

Al término de la primera etapa ha surgido la sorpresa en el 35 Tour de Corse. Ni François Chatriot ni Auriol ni tampoco Yves Loubet o Carlos Sainz han podido resistir el acoso del joven piloto alemán Armin Schwarz, que se encuentra al frente de la clasificación general con una ventaja de 12 segundos sobre Delecour, 15 sobre Sainz y 38 sobre Auriol.

En cuanto a Carlos Sainz, después de unos entrenamientos algo movidos, lograba el mejor crono en el primer tramo del Rallye. El otro piloto español presente en Córcega, Fernando Capdevilla, tuvo un problema en el turbo que le hizo perder un tiempo precioso en el primer tramo.

CLASIFICACION 1ª ETAPA

1º Schwarz-Hertz (Toyota Celica GT-Four), 45 minutos, 58 segundos 2º Delecour-Powels (Ford Sierra Cosworth RS 4x4) a 12 s. 3º Sainz-Moya (Toyota Celica GT Four) a 15 s. 4º Auriol Occelli (Lancia Delta Integrale 16 V) a 38 s. 5º Cunico-Evangelisti (Ford Sierra Cosworth RS 4x4) a 45 s. 6º Duez-Wicha (Toyota Celica GT Four) a 50 s. 7º Saby-Grataloup (Lancia Delta Integrale 16V) a 56 s.

● **ALEX FIORIO** se está encargando de los test previos al **Rallye Acrópolis** con el equipo **Ford**. Está haciendo pruebas de neumáticos para establecer la estrategia de las gomas **Pirelli** a utilizar. El equipo de **Peter Ashcroft** participará en esta difícil prueba con tres **Ford Sierra Cosworth 4x4** pilotados por **François Delecour**, **Malcom Wilson** y el propio **Alex Fiorio**.



● **GILERA** retorna al **Mundial de Velocidad**, ha creado unas instalaciones de 2.000 metros cuadrados donde se ubicará **Gilera Competición**. El responsable de este proyecto será el ingeniero **Federico Martini**. En el Mundial utilizarán motores de **250 centímetros cúbicos**.

● **ALFA ROMEO** está estudiando su futuro para cuando acabe su programa en la **Fórmula Indy** en el '92. Su intención es abandonar de forma oficial el campeonato y proporcionarles sus motores al **Team Patrick Racing**. Su futuro podría estar en el **Alemania de Súper Turismos** con los nuevos **Alfa Romeo 75** atmosféricos con motor **V6 de 2,5 litros**.

● **LUIS D'ANTIN** tras las tres primeras carreras del **Campeonato de Europa de Supersport**, ocupa la primera posición destacado de sus rivales tras conquistar dos victorias. Con estos resultados el piloto de **Honda-Paquex-prés**, se está configurando como el máximo candidato al título final.

ESTE AÑO EN EL JARAMA

DEMOSTRANDO el dinamismo que le ha llevado a adjudicarse la exclusiva de los Mundiales de Motociclismo por un periodo de cinco años, la empresa española Dorna se ha llevado otro evento de lo más apetecible, nada menos y nada más que la **Carrera de Campeones**!

Esta tendrá lugar en el circuito del Jarama y será organizada por el Real Automóvil Club de España. Así pues, los mejores pilotos del Mundial de Rallyes se darán cita en la capital de España a finales de año. Con este logro, Carmelo Ezpeleta ha entrado pues pisando fuerte en su nuevo puesto de responsable de Dorna Motor. No nos queda más que darle nuestra enhorabuena. **J.L.A.**

FANGIO A LOS OCHENTA AÑOS

CON EL VIEJO MERCEDES

A punto de cumplir los ochenta años, acontecimiento que ocurrirá el próximo 24 de junio, el mítico Juan Manuel Fangio ha vuelto a conducir su viejo Mercedes W 196 R con el que tantos triunfos logró. Este retornar a su juventud del viejo Campeón tuvo lugar en el circuito de Hockenheim con motivo de la presentación del libro «Fangio, un álbum Pirelli» y del homenaje que Mercedes, con todos los honores, tributó al incomparable Juan Manuel Fangio. En esta celebración anticipada de su ochenta cumpleaños, el ídolo de los años cincuenta estuvo acompañado por su, en tiempos rival, pero siempre amigo, Stirling Moss, el autor del libro sobre Fangio, que rodó también en Hockenheim con el viejo Mercedes 300 SLR. Cuatro mitos unidos después de sesenta años: dos hombres y dos coches que forman parte de la historia del automovilismo.



QUE VIEJOS TIEMPOS
Fangio a la derecha y Moss a la izquierda vieron por unos instantes viejos recuerdos.

EN el circuito de Calafat se ha celebrado la tercera prueba puntuable para el Campeonato de España de velocidad. La primera prueba fue la reservada a los clásicos anteriores a 1965 entre los cuales se impuso Jordi Serra con su Lotus Elan Holbay pese al acoso de Joaquín Folch que había marcado el mejor tiempo en los entrenamientos con el Aston Martin.

La fórmula Ford fue la segunda carrera de la jornada y en ella Enrique Glukman conseguía su tercera victoria consecutiva de la temporada. Desde la «pole» el andaluz se fue sin problemas y tras él lo más interesante fue la lucha por la segunda plaza entre Javier Díaz y Miguel Ángel de Castro. Al final Díaz logró destacarse e incluso entró en meta a sólo dos segundos de Glukman.

Tercera convocatoria de la jornada,



PLENOS DE POLEMICA
En la primera carrera de los Citroën AX, Medina atajó y se colocó por delante de la cabeza. En la carrera B se impuso Manuel Ruiz.

los clásicos hasta 1971. Entre ellos había saltado la polémica puesto que se habían rechazado las inscripciones de los Lotus 23 de Costa y Folch puesto que «no eran coches de calle» como si muchos de los de otros participantes lo fuesen! Dicho esto y que en entre esta categoría y la de anteriores a 1965 había 24 vehículos inscritos por un sólo concursante, Baufor Sport, aquí el dominio correspondió a Balba González Camino con su Lotus Seven. Esta se destacó de entrada del Porsche de Palau-Ribes quien al filo de las vueltas se vio rebasado por el coche similar pilotado por Cerqueda. Este fue a por el Lotus y terminó a menos de un segundo de la vencedora. Cuarto fue Millanes y quinto Watson, con sendos espectaculares BMW 3000 y Mini Cooper S.

VELOCIDAD EN CALAFAT



OTRA VEZ GLUKMAN
Enrique Glukman se impuso en la Fórmula Ford por tercera vez consecutiva.

Como en las dos anteriores carreras de la Fórmula Fiat, parecía que David Bosch iba a conseguir una nueva victoria. Todo esto ocurría sin contar con que el primario se rompería a medio desarrollo de la carrera lo que puso en bandeja el triunfo a Javier Rodríguez seguido por Juan José Raventós e Israel Rodríguez.

La polémica se desató en la primera de las mangas de la Copa Citroën AX ya que en el fragor de la batalla Jose Manuel Jiménez empujó a Fernando Medina en los primeros compases de la prueba. Medina, ni corto ni perezoso, atajó gran parte de circuito y volvió a la pista muy por delante de la cabeza de carrera. Para evitarse problemas entró en boxes y se reintegró a la carrera en último lugar. Una vez finalizada la prueba, que fue ganada por Luis Santías seguido por Egaña y Antonio Javier Santías, los Comisarios Deportivos de la Federación Española descalificaron a Jiménez por conducción antidportiva pero no sancionaron a Medina.

En la segunda de las mangas Manuel Ruiz se escapó desde el primer momento y lo más emocionante fue la lucha por el segundo puesto entre Francisco Martín -que posteriormente sería descalificado por tener la culata fuera de cotas- Fernando Castillo y el motorista Juan Cano. Este rebasó a sus dos predecesores y se alzó con la segunda plaza del podio.

Texto y fotos: José Luis Aznar



BALBA CAMINO
Al volante de su Lotus se impuso una vez más.

CLASIFICACIONES

FORMULA FORD

1º E. Glukman, 25 56 39 2º J. Díaz, 25 58 00 3º A. de Castro, 26 28 83 4º A. Burgueno, 26 31 77 5º V. Cunill 26 32 60

FORMULA FIAT UNO

1º J. Rodríguez, 23 24 94 2º J. Raventós, 23 32 63 3º I. Rodríguez 23 41 02 4º M. Izaguirre, 23 41 58 5º G. Jiménez, 23 44 34

COPA CITROËN AX

FINAL A

1º L. Santías, 32 08 91 2º M. Egaña 32 09 21 3º J. Santías, 32 17 70

FINAL B

1º M. Ruiz, 32 06 62 2º J. Cano, 32 09 56 3º F. Castillo, 32 21 87

CLASICOS

1º B. Camino (Lotus Super S) 26 17 59 2º P. Cerqueda (Porsche 911), 35 52 46



MUNDIAL DE ENDURO EN OLIANA

SERAROLS LIDER

EL piloto catalán Ferrán Serarols a los mandos de una Gas-Gas de 80 centímetros cúbicos se ha colocado líder en su categoría del Mundial de Enduro tras la celebración de los Dos Días de Oliana, prueba que abría la temporada. El español se adjudicó la victoria en el primer día y el segundo entró tras el vencedor de la jornada, el italiano piloto de Kawasaki, Pier Franco Muraglia. En 125, Stefano Passeri con Aprilia, en 250 Kari Tiainen (Husqvarna), en 350 Kent Karlsson con Husaberg, en el medio litro Dick Wicseil sobre KTM, y en superiores a 500 Fabio Farioli también con KTM, son los líderes respectivos tras la disputa de las dos jornadas que a efectos de puntuación en el Campeonato se consideran por separado.

La organización fue todo un éxito del que cabe responsabilizar a los hombres capitaneados por Estanislao Soler, los hermanos Augé y la Federación Catalana de Motociclismo.

CARLOS SAINZ

EN EL MUSEO DE CERA

NUESTRO Campeón del Mundo de Rallyes, Carlos Sainz, va a tener un lugar de honor en el Museo de Cera de Madrid. La figura de nuestro mejor piloto de todos los tiempos, podrá ser admirada desde ahora junto a otras de grandes mitos del espectáculo y del deporte. Un honor que se ha ganado por méritos propios el piloto madrileño.



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

SALON DE CLASICOS

La Feria Internacional de Muestras de Valladolid, celebra, por tercer año consecutivo, el Salón del Automóvil Antiguo, Clásico, Motocicletas y Recambios. Con tal ocasión, está prevista igualmente, la colaboración de prestigiosos profesionales, a cargo de diversas conferencias y coloquios. Además de la exhibición, los visitantes podrán acceder a un servicio de venta tanto de vehículos como de respuestos y piezas originales.

Fecha: del 9 al 12 de mayo
Más información: (983) 42 08 22



EL REY DE LOS CATALOGOS

COMO cada año por estas fechas, ya se ha puesto a la venta el catálogo de la prestigiosa publicación suiza «La Revue Automobile». A lo largo de casi setecientas páginas, se reúne información detallada sobre todos los modelos del mercado mundial de automoción, completada además con resúmenes de pruebas y vehículos como los «concept-cars» de este año, los pioneros suizos y sobre si es conveniente o no aumentar el par en la actualidad. Un documento ansiado por todos los



profesionales del motor por ser un elemento imprescindible en su trabajo diario.

Precio: 3.200 pesetas
Librería Collector, Pau Claris, 168. Barcelona.
Tel. (93) 215 81 15.

ACTIVIDADES PROGRAMADAS

La Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos celebrará este domingo una concentración de Volkswagen Escarabajo. Por otra parte el Classic Motor Club del Bages celebra su segundo encuentro de Clásicos en Sant Fruitós de Bages.

Asoc.: Tel. (976) 44 53 44; Motor Club del Bages: (93) 873 26 75

MILLE MIGLIA, LA LEYENDA

Los días 2, 3, 4 y 5 de mayo transcurrirá por tierras italianas la prueba de «Las Mille Miglia», todo un mito de la competición auto-

movilística. También tendremos Sport Prototipos en el circuito de Monza. Las pruebas de carácter nacional son: Campeonato de España de Montaña con la XX Subida al Fito, en Gijón, Rallye Ciudad de Santander-Caja Cantabria, y Turismos, Renault Clio y Fórmula Renault en el madrileño circuito del Jarama.

MUNDIAL DE MOTOS EN JEREZ

A próxima semana, durante los días 8, 9, 10, 11 y 12, el Mundial de Motociclismo llegará hasta Europa de la mano del circuito de Jerez. Una extraordinaria ocasión para bajar a tierras andaluzas y disfrutar de todo el sol y la alegría de la fiesta. Las entradas ya están a la venta, a través de la red de oficinas de Viajes Marsans y en la calle Porvera, número 16 de Jerez de la Frontera.

Precio: desde 2.800 pesetas a 8.000 pesetas.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Cereza, 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 Terralva. **Redactores jefes:** Ángel Marco (Información) y Víctor Picione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta 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 Ángel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oñazza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Elvira Ariza. **Automercado:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaisa. **Automercado:** Llores Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andaluza:** Rafael Martín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Ángel Durá.

Directora de Marketing:
María Lizárraga.

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

Producción:
Director: Antonio Toribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizuet y Manuel Martín.

Autoedición: José M. 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 86 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. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 39. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCÍA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

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

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

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

"EXIJA COMO YO RECAMBIOS ORIGINALES 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

CAMPEON DEL MUNDO DE RALLIES

Valeo

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

... Son marcas VALEO.

Valeo

Fabricante del Recambio Original.

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

300 KM/H: COCHES Y FAMOSOS



GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guia
LOS COCHES MAS VENDIDOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de mayo de 1991

Núm.393 • 325 ptas.

**SALON
DE BARCELONA**

RENAULT

ALPINE A-610



**TODAS LAS
NOVEDADES**

● **CITROËN ZX: DESDE 1.583.000 PTAS.**



● **JAGUAR XJ-S: DESDE**



8.600.000 PTAS ● **NISSAN 100 NX: 3.323.000 PTAS**



● **OPEL FRONTERA: 3.500.000 PTAS**



● **RENAULT CLIO 16V 1.695.000 PTAS**

● **ROVER 418 GSD TURBO: 2.500.000 PTAS.** ● **SEAT TOLEDO: DESDE 1.638.000 PTAS.**

