

SALON DE

BARCELONA



Salón Internacional del Automóvil

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

11 de mayo de 1991

Núm.394 • 325 ptas.

GRATIS
CON ESTE NUMERO

Guía

COMPARATIVA



PRUEBA DE GAMA Y FRENTE A SUS RIVALES

LOS SECRETOS DEL NUEVO CITROËN

TODO ZX



COMPARATIVA

● **BMW 318 i FRENTE A MERCEDES 190 1.8** ● **EL FUTURO FIAT UNO, AL DESCUBIERTO**



FOTOS ESPIA



Coche del año 1991
en Europa.

Autopista. Vi Bilagore. AM.
Auto Vield. Stom.
Sunday Express Magazine
L'Equipe.

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

VERTIGO

140 CV



Clio 16 v.

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

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

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

ABS y llantas de
aleación ligera opcional.
Prepárate para sentir
vértigo.
Desde **1.695.000 pts.***

NUEVO RENAULT
Clio 16 v.
MATERIA VIVA

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

0000000000000000

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Nuevo Volvo 940 Royal



VOLVO ESTRENA COCHE

Volvo 940 Royal. Es lo último de Volvo. Es un coche de 2.3 litros inyección. Y con todo lo que debe tener, como equipamiento de serie, un coche de su categoría. Dirección asistida, ABS, fre-

Volvo 940 ROYAL P.V.P.*: 3.490.000 Ptas. Volvo 940 ROYAL (Versión GLE) P.V.P.*: 3.840.000 Ptas. (*IVA y transporte incluidos).

nos de disco en las cuatro ruedas, llantas de aleación, aire acondicionado, cerraduras centralizadas, elevalunas y retrovisores eléctricos. Más la legendaria seguridad de Volvo. Así es el nuevo Volvo 940 Royal (versión GLE). Con él, Volvo estrena coche. Y usted también puede. Seguro.

VOLVO

Respuesta segura.

Desde 1987 todos los motores Volvo pueden utilizar gasolina sin plomo.

Pirelli P4000. Elimina El Ruido.



Póngase al volante. Acelere y descubrirá una nueva sensación al conducir. A velocidad constante, todo es suavidad. Suavidad al tomar las curvas. Sin deslizamientos. Suavidad al superar casi imperceptiblemente cualquier bache o irregularidad de la carretera. Sin vibraciones. Sin el menor rumor que pertur-

be el pleno disfrute del viaje. Su automóvil y usted mismo descansan sobre los Pirelli P4000.

El nuevo diseño de la banda de rodaje y su mezcla de doble capa elevan el nivel de confort sin penalizar prestaciones deportivas, mientras que la ancha huella plana le proporciona un fuerte agarre.

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



LA BASE DE UN BUEN VIAJE.

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

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 SALÓN DE BARCELONA
Primeras impresiones sobre la inauguración del presente Salón.

30 LO ULTIMO
Ya tiene forma el sustituto del Uno. Las primeras fotos espía sin camuflaje y los datos concretos sobre sus características técnicas.

34 El Nissan Figaro es un modelo de serie limitada con un entrañable sabor retro. Sus líneas nos transportan a los años 50, sin embargo incorpora toda la tecnología de última hora.

38 General Motors y Ford presentan sus estrategias de cara a la próxima temporada. El Buick Le Sabre y el Crown Victoria.

53 A FONDO
Ford Escort Nomade 1.6 Ghia.

58 ACTUALIDAD
El carné de conducir supone para el ciudadano medio un desembolso de 90.000 pesetas.

62 GENTE SOBRE RUEDAS
Michael Madsen es una de las estrellas de la última generación de diseñadores.

65 TECNOLOGIA
La nueva Serie 3 de BMW incorpora una larga lista de novedades técnicas.

68 FUERA DE SERIE
Kart Fiocco.

86 DEPORTE
Campeonato del Mundo de Super Bikes: Jarama.

88 Tour de Corse.

96 Campeonato del Mundo de Sport: Monza.

98 Campeonato Nacional de Turismos: Jarama.
86 Rallye Ciudad de Santander.

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



EDITORIAL

A PARTIR DEL SALON

El mercado del automóvil en España va a variar sensiblemente a partir del Salón de Barcelona. Si por lo que respecta al nivel de las ventas nadie osa pronosticar esa razonable recuperación prevista para la segunda mitad del año, en lo referente a la oferta sí hay unas nuevas tendencias claramente definidas, que pueden determinar ese despertar del mercado.

Barcelona es el escaparate de las novedades. Los visitantes han descubierto modelos completamente nuevos como el Citroën ZX y el Seat Toledo o versiones complementarias como el Ford Fiesta Turbodiesel y el Renault Clio 16 Válvulas. Pero los expertos del marketing piensan en nuevos caminos, en acelerar conceptos automovilísticos hasta ahora mantenidos al ralenti para que ese despertar llegue lo antes posible. Así, es muy posible que segmentos como el de los coches familiares, los popularmente conocidos como breaks, rancheras o station wagons, tomen un impulso hasta ahora desconocido. Los llamados nichos o subsegmentos también deben incrementar paulatinamente su presencia en nuestro país, como ocurre en Japón



aportarnos el coche a medida; los expertos del marketing van a vestir nuestros automóviles con la carrocería, la mecánica y los equipamientos que desee o necesite cada usuario hasta llegar a ofrecer una variedad de película de ciencia ficción.

Alberto Mallo.

FUERA DE SERIE



KART FIOCCO

Isaia Fiocco es uno de los mejores artesanos de la fibra de carbono, de cuyos talleres ha salido el F-40. Ha puesto toda su sabiduría industrial al servicio de la creación de un revolucionario kart. (Pag. 44)

MOTOR 16
EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS	
Subaru Impreza	172
Subaru Impreza	172
Subaru Impreza	278
Subaru Impreza	278
Subaru Impreza	283

LOS MAS CAROS

Subaru Impreza	40.000.000
Subaru Impreza	36.480.000
Subaru Impreza	27.620.000
Subaru Impreza	26.000.000
Subaru Impreza	22.000.000

Motor 16

PAGINAS 650 A 668

DEPORTE



TOUR DE CORSE

Después de su victoria en Córcega, Sainz se perfila como el máximo aspirante a revalidar el título. (Pag. 88)

A FONDO



FORD ESCORT NOMADE 1.6

La gama Escort no para de ampliarse, el nuevo Nomade es un familiar de pequeño tamaño exterior pero con una amplia capacidad de carga interior, con las ya conocidas motorizaciones 1.8 Diesel y la probada en nuestras páginas, el 1.6 de gasolina. (Pag. 53)

Motor 16 / 5



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

● LOS futuros coupés de clase media que Fiat planea lanzar al mercado hacia el año 1994 tendrán un diseño que estará basado en la plataforma de los actuales Tipo y constarán de cuatro auténticas plazas. Los primeros proyectos orientados a la fabricación de un pequeño coupé estaban basados en la carrocería de los Fiat Uno. Con la propia Fiat, otras dos compañías están estudiando diseños para el futuro coupé. I.D.E.A Institute y Pininfarina. La decisión final sobre quién realizará el proyecto no se ha tomado todavía.

● SIGUIENDO un plan estratégico para hacerse un hueco en el mercado, Fiat está tratando con el conocido carrocerero Bertone para que éste realice el diseño y el consiguiente plan industrial para la producción del nuevo Fiat Uno Cabrio que esperan poder lanzar al mercado en 1993.

● LOS rumores sobre la cooperación entre Fiat y Toyota se centran en el cambio entre ambos de un 20 por ciento de su capital y el lanzamiento de un mayor programa de cooperación para comercializar sus productos en numerosos países. Así mismo, también hay pequeños rumores sobre una posible unión entre Fiat y Ford, aunque estos de menor credibilidad.

FORD FIESTA JAPONES



SE ha iniciado la venta en Japón del nuevo coche, fruto de la colaboración entre Ford y Mazda. Bautizado como Ford Festiva GTA, incorpora un motor 1.300 de 16 válvulas y 88 caballos de potencia máxima. Se trata de un cochecito de muy reducidas dimensiones, derivado

del Mazda 121, al que diseñadores italianos y alemanes han dado un gran atractivo, recordando los deportivos de los años 60, como el Mini Cooper o el Abarth. Con una carrocería en fibra de vidrio, destacan los paragolpes integrados y el bicolor de la carrocería.

BMW

UNA LIMUSINA ESPECIAL

REUNE todos los requisitos para codearse con los más impresionantes supercoches del mundo, con las limousinas más especiales. Potencia, tamaño, lujo y elegancia reunidos en un BMW de excepción.

Italengineering, empresa filial de Ital Design y colaboradora en otras ocasiones de la firma alemana BMW, trabaja en el desarrollo de un automóvil de características impresionantes de un súper BMW con

de 500 caballos de potencia, proporcionados por un motor de 16 cilindros en V, una mecánica excepcional resultante de juntar dos V8, los nuevos propulsores que la firma bávara utiliza en las nuevas Series 7 y 8.

La nueva limousina alemana de la que no se tienen muchas noticias sobre su comercialización, se desarrolla en Turín. Sin embargo, la idea y el estilo parten de Munich. Sus líneas guardan el carácter y estilo de los recientes Serie 7, aunque, con unas medidas llevadas al límite. En concreto una distancia entre ejes de 3,2 metros y una longitud total de 5,50 metros. Un porte y elegancia suficientes para plantar cara a modelos de alto nivel como la nueva Clase S de Mercedes, su más directo rival.



CORSA CATALIZADO

UN CUARTO DE MILLON

CON motivo de la fabricación del Opel Corsa número 250.000 con catalizador, el Presidente de GME, Angel B. Perversi y el Presidente del PP, José María Aznar, acompañados a su vez por diversas personalidades de la vida política aragonesa, acudieron al acto de presentación de dicho modelo.

Durante este acto, el Presidente de General Motors España aprovechó para mostrar a Aznar el proceso de fabricación del Opel Corsa, así como las nuevas y modernas instalaciones incorporadas en materia de tecnología de vanguardia, destacando el sistema limpio de producción

que se desarrolla actualmente en la planta de Figueruelas. La gran mayoría de los pequeños Opel Corsa catalizados se destinan a los mercados de exportación, concretamente a Alemania, Suiza y Reino Unido.

SEAT TOLEDO

PRECIOS DE OPCIONES

TRAS el anuncio de los precios de las versiones básicas, se conocen ya, los de las opciones para el Seat Toledo: aire acondicionado: 169.000 pesetas; frenos ABS: 165.000 pesetas; techo practicable: 61.000 pesetas; cinturones de seguridad en las plazas traseras: 14.000 pesetas; neumáticos de perfil 60: 8.000 pesetas; volante ajustable en altura: 61.000 pesetas. El aire acondicionado y los frenos ABS no se pueden pedir en la versión CL básica.



VERDE Y ROJO

- Ford sigue inasequible en su afán por mejorar el medio ambiente. Un año más vuelve a convocar el Premio a la Conservación de la Naturaleza y el Patrimonio Histórico-Artístico otorgado por The Conservation Foundation y patrocinado por el fabricante de automóviles. Por si fuera poco, la compañía ha iniciado un ambicioso plan para eliminar en sus plantas de producción, todos los gases que reducen la capa de ozono.
- Jose María Benegas ha declarado sin el menor rubor que, cuando fue objeto del espionaje telefónico, circulaba a doscientos por hora. Una de dos o su chofer debería ser despedido ipso-facto o si él mismo conducía, es una muestra absoluta de irresponsabilidad por circular a esa velocidad y

- mantener una conversación telefónica. Naturalmente, el Fiscal General del Estado no va a intervenir.
- Adrián Piera, Presidente de la Cámara de Comercio de Madrid, ha puesto el dedo en la llaga, al declarar que Metro y Autobuses de la Capital ofrecen un pésimo servicio en relación a su costo y que la solución al tráfico pasa por inversiones cuantiosas en los medios de transporte colectivo.
- La Guardia Civil de Tráfico, tan celosa en muchos aspectos, ha sido incapaz de evitar que una mula se pasease por la M-40 durante muchos minutos. El resultado final fue un accidente muy grave en el que se vieron envueltos cuatro vehículos y en el que resultaron heridas nueve personas



DESDE **PARIS**
EDOUARD SEIDLER

● EL Peugeot 306, que será lanzado en el Salón de Ginebra de 1993, es un cinco puertas que reemplazará al actual 309, ya con seis años de vida. Utilizará la plataforma y los motores del Citroën ZX. Una versión de dos puertas está planteada para 1994 y un descapotable en 1995.

● EL excesivo consumo de alcohol es el responsable del 38 por ciento de todos los accidentes mortales ocurridos en Francia. La mayoría de los accidentados tenían una edad comprendida entre los 35 y los 55 años y un nivel cultural por debajo de la media.

● DE los 1.880.000 coches exportados por Francia en el pasado año, se vendieron 325.000 en Italia (menos 4 por ciento), 298.000 en España (menos 18,2 por ciento), 277.000 en Alemania (más 40 por ciento), 246.000 en Gran Bretaña (menos 16,7 por ciento) y 200.000 en el Benelux (más 7 por ciento). El modelo exportado de más éxito fue el Peugeot 205, con 328.000 unidades, por delante del Renault 19, con 266.000 unidades.

● PRIMEROS resultados de la cooperación Renault-Volvo: la firma sueca ha proporcionado a Renault 2.500 millones de coronas (50.000 millones de pesetas), por el suministro de motores de gasolina, a cambio de motores diesel ofrecidos por Renault. El Renault 19 Chamade, que está siendo ensamblado en la planta de Volvo en Thailandia podría ser también fabricado por Volvo en Malasia, donde Heuliez fabrica autobuses Renault con plataforma Volvo. Mitsubishi detenta el 33 por ciento de la factoría holandesa de Volvo.



DESDE

TOKIO

DANIEL MONTEVERDE

● LA firma japonesa Calsonic, filial de Nissan, va a crear una subsidiaria, Climatizadores Calsonic SA, en las afueras de Barcelona, para fabricar acondicionadores de aire y calefactores.

● LA industria nipona del motor ha acordado continuar autolimitando sus exportaciones al Reino Unido durante 1991. En el acuerdo, logrado la semana pasada, con representantes británicos, los japoneses se han comprometido a exportar un máximo entre 177.000 y 199.000 unidades; es decir, un 11 por ciento de las ventas totales previstas en el mercado británico.

● LA filial Nissan en Gran Bretaña se ha convertido en el primer constructor automovilístico al que la Sociedad Británica de Constructores y Fabricantes (SNMT) concede la categoría de «fabricante británico» desde los años 30. El director de la entidad, Simon Foster, al hacer pública esta distinción ha manifestado que la filial Nissan satisface ahora los requisitos en cuanto a contenido local y europeo de sus componentes.

● SIGUEN los malos resultados para los colosales japoneses del automóvil. El pasado marzo, la producción de Toyota cayó un 6,6 por ciento y la de Nissan un 13,7 por ciento con respecto a marzo del 90. Tanto las ventas totales como las exportaciones experimentaron descensos, a pesar de las subidas que ambos constructores registraron en sus envíos a los Estados Unidos.

● LAS pérdidas registradas por Isuzu le han llevado a realizar drásticas medidas de abaratamiento de costes y de reducción de exportaciones a U.S.A.

LA TRIBUNA



JACQUES CALVET
(Presidente de PSA)

«Quiero decirle con claridad: no estoy en desacuerdo con las medidas antipolución del automóvil, porque soy europeo. Pero me gustaría hacer, sobre este tema, algunas puntualizaciones:

-El automóvil no debe ser el único acusado, ya que la industria en general debe concienciarse sobre la mejora del medio ambiente.

-Deben dictarse normas sin imponer los medios técnicos para respetarlas. La investigación no debe ser dirigida arbitrariamente.

-Debemos ser informados con suficiente antelación para que nuestra industria pueda adaptarse a las nuevas normas en las mejores condiciones posibles.

-Estas normas deben estar estandarizadas en un calendario preciso, por las mismas razones.

-Finalmente, me sublevo contra ciertas ayudas fiscales, en algunos países, para alcanzar estas normas antes de lo previsto

WARTBURG-TRABANT

SE ACABO EL MONTAJE

HA salido de las cadenas de montaje de Wartburg, en la ciudad de Eisenach, (antigua RDA), la última unidad de este vehículo, uno de los más representativos



de los países del este europeo. También en los próximos días está previsto que salga el último Trabant, de la planta de Zwickau. En su lugar se fabricarán los Opel Vectra y los Volkswagen Polo.

PEUGEOT

APUESTA POR EL GOLF

UN año más y van seis, Peugeot España patrocina el torneo de golf más prestigioso de nuestro país. Con la presencia de figuras de la talla internacional de Nick Faldo, José María Olazabal, Severiano Ballesteros, Bernhard Langer, Sandy Lyle, Ronald Rafferty o Roger Davis. El Peugeot Open de España se desarrollará entre los días 9 y 12 de mayo en el Club de Campo madrileño.

CARRILES REVERSIBLES

FOCOS POR CONOS

LA Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona va a sustituir por líneas de focos intermitentes empotrados en la calzada las actuales filas de conos que se utilizan para cambiar el sentido de la circulación de un carril. Esta mejora entrará en servicio durante el verano de 1992 en la autovía de Castelldefels y posteriormente en los enlaces entre las autopistas A-7 y A-2, a la altura de El Papiol.

SOMPORT

ADELANTE EL TUNEL

EL túnel de Somport, que unirá España y Francia a través de los Pirineos y cuyas obras se iniciarán en la parte española a finales de 1991 para concluir dentro de cuatro años, será libre de peaje. Así lo ha anunciado el ministro de Infraestructuras, José Borrell.

CONTANTE Y SONANTE

- Citroën no va a ampliar los paros técnicos que ha mantenido hasta marzo en sus instalaciones de Vigo.

- Mitsubishi, Volvo y el Estado holandés podrían haber firmado un acuerdo para tener cada uno el 33 por ciento del fabricante holandés Volvo BV.



- La firma Skoda va a formar sociedad anónima con el grupo Volkswagen después de que éste haya firmado una inversión de medio billón de pesetas.

- El grupo Mondragón ha firmado un contrato con General Motors para suministrarle bloques para motores.

- Gonvarri, líder nacional en la comercialización de productos siderúrgicos, construirá una planta en Martorell para la fabricación de productos destinados a Seat.

- Fiat deberá recolocar los excedentes de personal de la factoría de Geotech en Iveco-Pegaso, según

una resolución de la Dirección provincial de Trabajo de Valladolid.

- El grupo Michelin registró en el pasado año unas pérdidas de 94.860 millones de pesetas, frente a unos beneficios de 47.700 millones en 1989.



- Toyota va a firmar un acuerdo comercial con Volkswagen con el cual se convertirá en el importador y distribuidor de la marca alemana en Japón.

- La multinacional austriaca Petroleos Avanti se instalará en España a mediados de mayo con una gasolinera en Yesa (Navarra).

- El grupo sueco Volvo pondrá en marcha un plan para reducir sus costes en 51.000 millones de pesetas durante este año.

- Suzuki ha firmado un acuerdo con el consorcio Autokonzern para la creación de una sociedad conjunta en Hungría.

PSA-INDUSTRIA

NO HAY ACUERDO

EL ministro de Industria, Claudio Aranzadi, y el presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, no han llegado a ningún acuerdo sobre el futuro de la factoría que la marca Peugeot tiene en Villaverde. Calvet pretende abordar una amplia reorganización de sus empresas en España ante la crisis que atraviesa el sector, y Aranzadi ha pedido, antes de dar esos pasos, que se llegue a un pacto con los sindicatos.



**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.

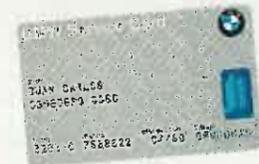
Es la forma de mantener la confianza y seguridad que nacen de la perfección



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.



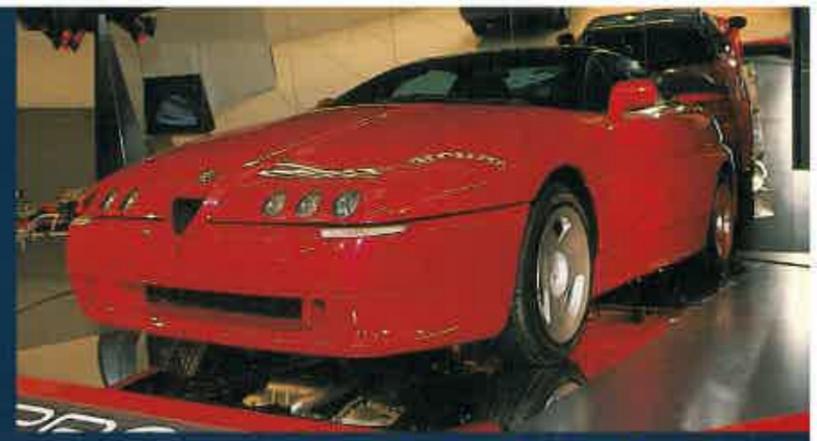


VUELVE SEAT
El Toledo ha sido todo un atractivo en el Salón



COURIER
PRESENTACION MUNDIAL

NOVEDAD EN TRANSPORTE
Ford mostraba por primera vez en público su nuevo comercial ligero. Alfa Romeo llevo el Proteo.



SALON DE BARCELONA



ALFA ROMEO
Cabriolet
MUNDIAL!
1997 Cabriolet

TODOS FUERON PROTAGONISTAS

El Salón de Barcelona de este año quedará en la historia como uno de los más vitales. Después de la grave crisis que ha atravesado el sector del automóvil, se viven momentos de gran optimismo. Todas las marcas se han volcado para ofrecer sus últimas novedades buscando el inevitable protagonismo.

Enviados Especiales
Victor Piccione, José Robledo,
Ramón Rodríguez
y Juan Luis Soto

LA cita bianual en Barcelona ha atraído a toda la industria del automóvil. Un buen número de novedades mundiales y nacionales ha animado el Certamen. Varias marcas se han disputado el protagonismo del Salón, pero



EL PRECIO DE LA TECNICA

LOS NUEVOS MERCEDES A LA VENTA

Mercedes aprovechó el Salón de Barcelona para anunciar los precios de su nueva gama. Tal y como se esperaba, los Serie S se sitúan en lo más alto del mercado Español, destacando el 600 SEL, con un precio de 18 285 000 pesetas, que se puede incrementar si tiramos de la lista de opciones para completar el ya generoso equipamiento. También se ha dado el precio del Mercedes 500E que realizado de forma casi artesanal en las plantas de Porsche, es uno de los co-

ches más exclusivos de la marca. El precio de esta joya de 326 caballos es de 13.433.000 pesetas.

Los precios de toda la Serie S, quedan así:

300SE,	8.771.500 pts.
300 SEL,	9.126.500 pts.
400SE,	10.523.500 pts.
400SEL,	10.973.500 pts.
500SE,	11.264.500 pts.
500SEL,	11.855.500 pts.
600SL,	17.595.000 pts.
600SEL,	18.285.000 pts.

sin duda, el mayor despliegue se lo tiene que apuntar Seat, que hacía su presentación oficial del Toledo en un pabellón íntegramente ocupado por las tres marcas del grupo con un buen puñado de novedades. Pudimos contemplar por primera vez el Audi S4, versión potenciada de los nuevos Audi 100, con 230 caballos. Enfrente estaba la pequeña bomba de Volkswagen, el Polo G40, con sus 113 caballos. Otros protagonistas fueron el Audi cabrio y el motor de seis cilindros en V de Volkswagen que se monta en el Passat y que se comercializará en España a partir de otoño. Aprovechando el Salón, Seat anunció oficialmente el inicio de su actividad como importadora de la cuarta marca del grupo Skoda. El actual importador, ha cesado en su actividad y hasta la constitución de la nueva importadora, Seat se hará cargo de los compromisos comerciales adquiridos con los clientes de Skoda, con la ayuda de la delegación comercial de la embajada Checoslovaca. En octubre se iniciará oficialmente la importación.

Otro de los grandes protagonistas del Salón fue el Citroën ZX que inicia su andadura comercial en estos días. La amplia oferta y su afinada política de precios lo harán estar entre los mejores en ventas.

NO PODIA FALTAR El Lamborghini Diablo acudio a Barcelona.



traba el último escalón de la gama Escort, el 2.000 XR3i, que llegará a nuestro mercado el próximo otoño.

Como gran estrella del certamen, Mercedes llevó a Barcelona toda su gama de la nueva Serie S, así como el 500E. Todos ellos dan sus primeros pasos en estos días.

Nissan realizó un gran despliegue con 7.000 metros cuadrados divididos en tres stands en los cuales destacaba la gama de vehículos impor-



TOQUE INGLES

Jaguar desveló los retoques de su nuevo británico han sido modernizadas buscando

tados con los nuevos 200SX a la cabeza. El pequeño deportivo 100NX y los Sunny llevan tan sólo unas semanas a la venta y son poco conocidos para el gran público que los admiró. Además de las grandes novedades comerciales, el Salón ha

sido una excelente exposición de coches de competición. Empezando por el grupo Volkswagen que dedicaba un stand entero a sus coches de competición, con el Audi V8 ganador del campeonato alemán de Producción, el Audi de raids, el Volkswagen Golf de rallyes, etc...

Entre los más destacados estaba el Peugeot 905 reciente ganador de la primera carrera del mundial de Sport. No podía faltar la Fórmula 1.

XJS. Las líneas clásicas del coupé la adaptación al momento presente.

En todo el recinto ferial había suficientes coches de Fórmula 1 como para hacer una carrera. Bennetton, McLaren, Williams y otros poblaban los stands dedicados a sus diversos patrocinadores.

Cómo no, los grandes monstruos

SALON DE



BARCELONA



AUDI MAS POTENTE El S4 es el más potente de los Audi 100 y fue primicia.

de la carretera tenían su sitio reservado y en el stand de Lamborghini, se podían admirar dos Diablo, junto con el poderoso todo terreno LM002. Ferrari, Maserati, Jaguar, son algunos de los míticos nombres que estaban representados en la Ciudad Condal.

El Citroën Activa, el Renault Laguna, el Mazda Gyssia, el Bertone Genesis y otros, formaban el escogido elenco de prototipos experimen-

tales cuya presencia es obligada en cualquier muestra del automóvil.

En resumen, se puede decir que el Salón de Barcelona es una clara muestra del optimismo que se respira en el mundo del automóvil después de la dura crisis sufrida durante los últimos meses. La gran variedad de productos nuevos que se prevé llegará a nuestro mercado hace presumir un segundo semestre muy animado.



PEUGEOT GANADOR La marca del León mostraba el coche ganador de Suzuka.

EXTRA SALON DE BARCELONA

La próxima semana, en el número 395, Motor 16 ofrecerá un número extra de 132 páginas con un amplio reportaje con todas las novedades del Salón de Barcelona. Todo sobre los nuevos modelos que se venderán en España.



Fórmula Fiesta.



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

Que añade la turboalimentación al

potente motor 1,6 litros con inyección electrónica.

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

fiesta del diseño y la tecnología deportivas.

Una fiesta de prestaciones.

Y de seguridad.

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

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

Ofreciéndoles la mejor alternativa.

Fiesta
Atracción Total.





GAMA CITROËN ZX

DEL DESIERTO A LA JUNGLA

Desde los primeros días del mes de mayo el conductor español tiene a su disposición cinco versiones distintas del ZX, el nuevo «4 metros» de la firma del chevrón que intenta alcanzar en marcha un tren de alta velocidad cargado de compradores, competidores y política comercial agresiva dentro de uno de los segmentos más activos y atractivos del mercado. Una jungla de espesa vegetación donde no se puede cometer ni una sola equivocación si se quiere sobrevivir.

La colección ZX cuenta de salida con un precio muy competitivo teniendo en cuenta que con el cliente de tipo medio no se pueden andar por las ramas. En efecto, el esfuerzo realizado en cuanto a acabados, los atractivos ingredientes con que se le ha dotado, el profundo estudio a nivel europeo realiza-

do por especialistas para dar en el clavo con el coche ideal, no ha llevado sin embargo a los responsables de la firma en España a engordar el precio final como sí lo han hecho en Francia.

Por ello los ZX conforman una familia completa y bastante preparada para gustar al conductor medio. Sus argumentos son

similares a los de sus rivales. En algunos casos superiores y en otros inferiores pero en general acertados y conservadores, con todas las probabilidades de situarse en el grupo de cabeza.

El ZX visto por delante puede ser perfectamente un BX, su hermano mayor. La cosa cambia sustancialmente si analiza-

mos su lateral y mucho más si lo hacemos con la parte trasera, su zona más peculiar, redondeada con grandes pilotos y con un aspecto atractivo y diferente al resto de sus rivales.

La primera sensación al volante de un ZX es la de familiaridad con otros modelos del grupo PSA. Esta primera evalua-

ción viene provocada obviamente no por el aspecto o similitud de mandos, asientos o diseño de interiores, prácticamente nuevos, sino por otros aspectos más bien mecánicos o referentes al comportamiento.

El tacto de la palanca de cambios, el sonido de las mecánicas, la excelente estabilidad, características propias de las firmas

francesas del grupo, también están presentes en el nuevo modelo de Citroën.

Tres motorizaciones, representadas por los tres modelos de nuestra prueba, conforman la base mecánica de las cinco versiones que con distintos acabados se comercializarán, de momento, en nuestro país. El motor de 75 caballos con 1.360



VIRTUDES

- Posición de conducción
- Prestaciones
- Comportamiento

CITROËN ZX 14 AVANTAGE
PRECIO: 1.653.569 PTS

- Maletero justo
- Equipamiento reducido
- Dirección sin asistencia

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento
- Posición de conducción
- Equipamiento equilibrado

CITROËN ZX 16 AURA
PRECIO: 1.876.287 PTS

- Desarrollos largos
- Transmisión ruidosa
- Maletero justo

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento
- Prestaciones
- Asientos

CITROËN ZX 19 VOLCANE
PRECIO: 2.187.383 PTS

- Maletero justo
- Suspensión dura
- Motor ruidoso

DEFECTOS



centímetros cúbicos es uno de los propulsores a los que más provecho se ha sacado dentro del grupo PSA. Veterano pero brillante, vuelve a ponerse de actualidad de la mano de los ZX Reflex y Avantage, dos modelos base de la colección.

El siguiente paso dentro de las motorizaciones se encuentra en un motor XU con inyección electrónica monopunto, 1.580 centímetros cúbicos y 89 caballos. Este motor no es en ningún caso tan brillante y además no sabemos en base a que escalonamiento, respecto al resto de la gama, se le ha dotado con unos desarrollos tranquilos, que restan al coche toda la viveza que se podría exprimir del motor. El conductor de un ZX Aura tiene que ser a la fuerza un conductor tranquilo que conseguirá de su coche muy buena disposición para rodar a un régimen medio y un silencio de marcha más razonable que el ofrecido por sus compañeros de la colección. El consumo no es de lo mejor del coche pero gracias a un depósito de combustible con una capacidad buena, aún circulando más rápido de lo normal se puede recorrer un buen número de kilómetros sin repostar.

Esta mecánica se integra en dos modelos, en el ZX Reflex con el equipamiento más sencillo y en el ZX Aura, modelo intermedio de la colección muy razonablemente equipado.

El ZX más potente, el Volcane, cuenta con un motor que de nuevo se vuelve a utilizar para propulsar una versión depor-

SOBRE RAILES
Una de las grandes bazas de los ZX reside en el excelente comportamiento sobre cualquier tipo de terreno.

FICHA TÉCNICA

	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.360	1.580	1.905
Arbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador	Carburador	Inyección	Inyección
Compresión	9,3 a 1	9,3 a 1	9,3 a 1	9,2 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	75 CV/5.800	75 CV/5.800	90 CV/6.400	130 CV/6.000
Peso máximo / 1 p.m.	11,8 Mk/3.800	11,8 Mk/3.800	13,5 Mk/3.000	16,3 Mk/3.250
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades			
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,45/14,07/19,96	7,06/13,34/18,92	8,01/14,96/20,35	9,47/14,96/20,35
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	26,12/33,18	24,76/31,46	25,89/32,01	25,89/32,01
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN				
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera, Asis. Op.	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,89	3,89	3,89	2,85
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5	10,7
FRENOS				
Delante	Discos	Discos	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Discos
Antibloqueo	No	No	No	Op.
SUSPENSIONES				
Delantera	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson	Pseudo McPherson
Trasera	Brazos tirados	Brazos tirados	Brazos tirados	Brazos tirados
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	De chapa 5X13	De chapa 5X13	De chapa 5X14	De aleación 5,5X14
Neumáticos	165/70 R13 MXT	165/70 R13 MXT	175/65 R14 MXT	185/60 R14 MXV2
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg)	945	945	995	1055
Capacidad del depósito de combus.	56	56	56	56



IMPRESCINDIBLE

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

ACIESTES PARTNER



MOTUL con **HONDA**



P.V.P. 233.000
PRECIO SIN MATRICULAR



LINEA AFILADA.
Aunque no es una línea que rompa, el ZX tiene un perfil muy aerodinámico.



FUEGO DE VOLCAN
Los 130 caballos del motor 1.9 hacen del Volcane un auténtico deportivo.

tiva del grupo francés, y que en la actualidad permite a modelos tan conocidos como el 205 GTi, 309 GTi o BX GTi, estar en los primeros lugares del segmento por prestaciones. A sus características habituales, se ha añadido en este caso una gestión electrónica más evolucionada que le permite superar en rendimiento a su más directo rival, el Peugeot 309 GTi. Su rasgo general es significativo, 1,9 litros de cilindrada, 130 caballos a 6.000 revoluciones por minuto, cuatro cilindros en línea, bloque en aleación ligera. Como también es habitual no ha descendido el nivel sonoro del conjunto motor, aunque hay que aplaudir el esfuerzo realizado en cuanto a aislamiento del habitáculo que no deja, al menos en situaciones normales de rodaje, que los pasajeros escuchen lo que «se cuece» en el vano motor.

Llegar a este segmento sin contar con el maletero más capaz o la mejor habitabilidad, es harto peligroso. El habitáculo del ZX es espacioso aunque no le sobran centímetros. Sin embargo del maletero no se puede decir lo mismo, quizá sea suficiente para un equipaje normal, pero está claro que su capacidad queda superada por la mayoría de sus rivales. De este callejón sin salida los técnicos de Citroën han conseguido salir ideando un sistema innovador y efectivo según las condiciones de carga. Complicado de ir ocupadas las cinco plazas y amoldable a las circunstancias con los asientos traseros ocupados por uno o dos niños. Este sistema es opcional

CONSUMOS				
Datos en l/100 km.	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
CIUDAD				
A 26 km/h de promedio	9,3	9,5	11,5	10,8
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	7,5	8,0	8,9	9,1
En conducción rápida	12,0	13,0	13,8	12,5
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	8,2	9,1	9,6	9,7
A 140 km/h de cruceo	-	-	-	-
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	8,6	9,0	10,5	10,2
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	600	546	483	499

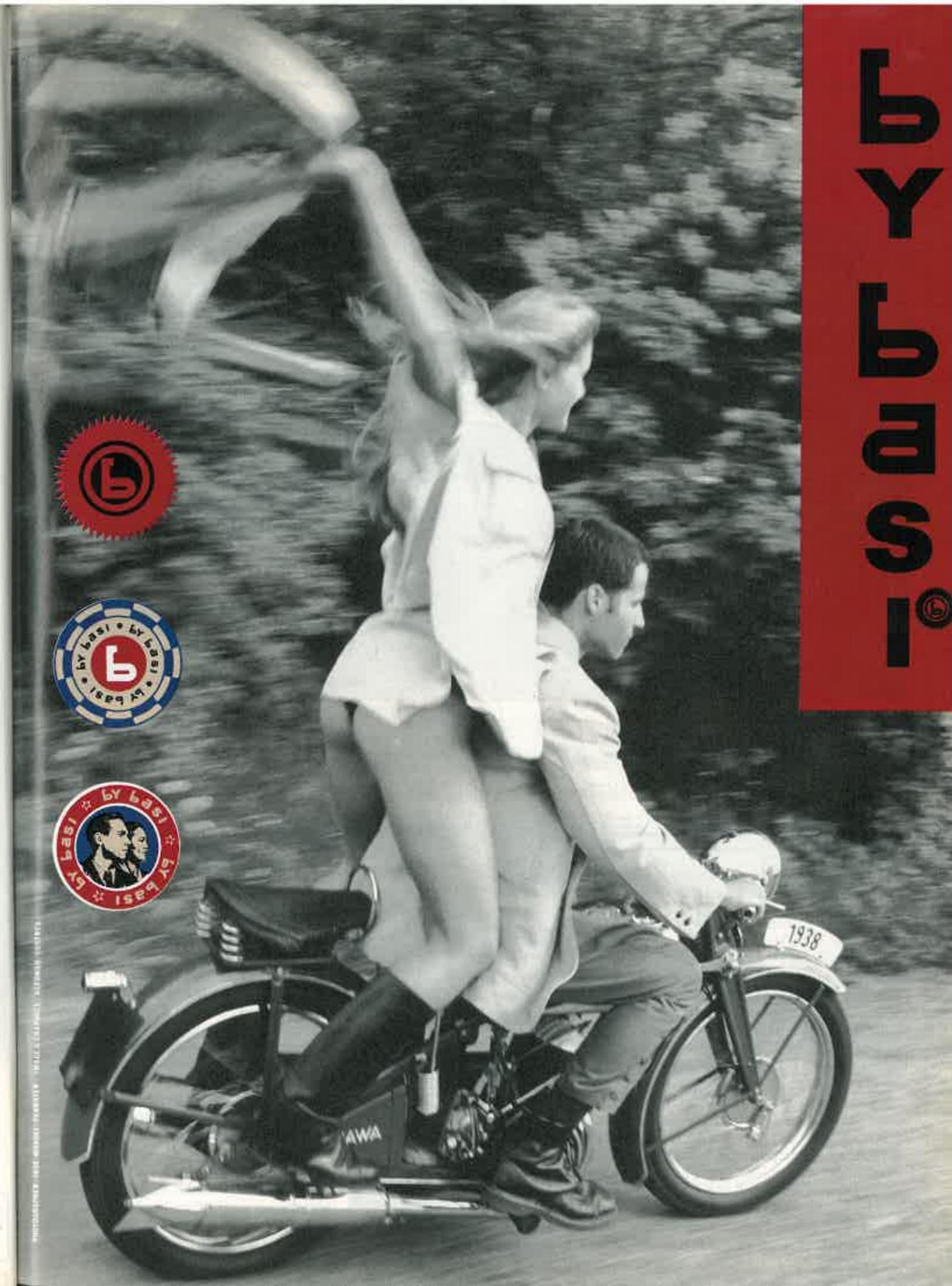
FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
(En metros)				
A 60 km/h	16,2	16,2	15,9	16,3
A 100 km/h	52,1	52,1	51,4	51,5
A 120 km/h	69,2	69,2	68,2	64,6

SONORIDAD				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
Al ralentí	46,3	46,3	49,3	46,7
A 60 km/h	69,2	69,2	62,7	63,5
A 90 km/h	73,1	73,1	65,9	68,2
A 120 km/h	75,9	75,9	68,5	74,9
A 140 km/h	80,2	80,2	72,3	72,4

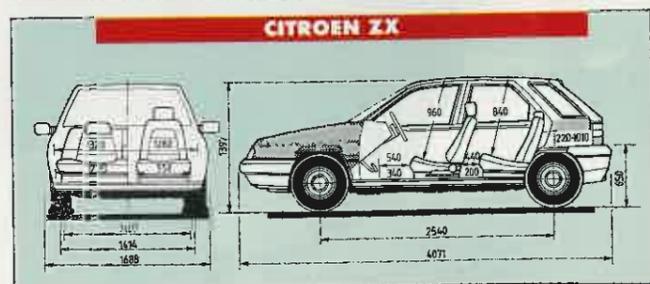
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios

PRESTACIONES				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	172	170	174	200
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	18,0	18,1	18,3	16,8
1 000 m. salida parada (seg.)	33,8	33,8	33,9	30,6
0-100 km/h (seg.)	12,0	12,0	11,9	8,2
Metros recorridos				
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,1	18,2	18,8	17,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,2	20,0	20,8	18,7
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,5	36,7	35,4	31,7
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,1	39,8	39,2	34,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	12,1	12,7	8,2
Metros recorridos				
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,5	18,8	16,9	11,5
Metros recorridos				

EQUIPAMIENTO				
	REFLEX	AVANTAGE	AURA	VOLCANE
Control de revoluciones	NO	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Manómetro de agua	NO	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI
Faros antibuía	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	NO	NO	NO	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables electroasistencia	NO	NO	NO	NO
Relojines regulables electrónicos (radio reloj)	NO	OP	SI/NO	SI/NO
Mirador a distancia de apertura de puertas	NO	OP	SI	SI
Revoluciones electrónicas (D-1)	NO	OP	SI/NO	SI/NO
Control centralizado	SI	SI	SI	SI
Centrales de seguridad traseros	OP	SI	SI	OP
Asiento posterior desmontable	SI	SI	SI	SI
Faros regulables desde el interior	XX	XX	XX	XX



BYBASI



EN FAMILIA
La gama ZX abarca un amplio espectro que va desde los pequeños 1.4, hasta un 1.9 de corte muy deportivo.

tanto en el Reflex como en el Volcane con un precio de 34.000 pesetas.

Los interiores del nuevo modelo de Citroën rompen un poco con todo lo que hasta ahora se venía ofreciendo. En el ZX encontramos líneas suaves, instrumentos fáciles de manejar, información clara, disposición tradicional de elementos. En definitiva, salpicaderos sencillos pero a la vez útiles y atractivos por su claridad.

Los asientos son cómodos en general aunque hay que destacar unas excelentes butacas en la versión Volcane que sujetan lateralmente el cuerpo en las curvas más pronunciadas. En cualquier caso hay que valorar lo pronto que, en cualquiera de los modelos, se consigue la postura ideal al volante. Este juega con la ventaja de ser regulable en toda la gama, una regulación



que sí ofrece alternativas al conductor por su amplio recorrido.

La conducción de un ZX resulta sencilla y relajada. Buena postura al volante, frenos de amplio recorrido y tacto agradable ¡y con la misma efectividad que los de un BX! cambio algo ruidoso pero rápido y preciso. El conductor de cualquiera de los ZX buscará sin embargo una ayuda a su conducción en un eje trasero nuevo, un eje que la marca anuncia como autodireccional programado y que en teoría sirve para mejorar el comportamiento del coche.

En la práctica el ZX cuenta con uno de los mejores comportamientos dentro de los modelos de su clase. En parte gracias al nuevo sistema y también gracias a un esquema tradicional y efectivo que siempre da buenos resultados, el sistema McPherson.

Lo de las ruedas traseras direccionales en función de la fuerza centrífuga en los apoyos en curva, apenas se aprecia en versiones como el Reflex o el Advantage, a no ser que se vaya al límite de las posibilidades del coche. En el Aura y el Volcane, ya sea por unos tarados algo más duros o por la mayor medida de los neumáticos, sí se es consciente de que algo en

ACERQUESE. NINGUN OTRO COCHE LE PARECERA SUFICIENTE.



Acérquese. Es el NUEVO ROVER SERIE 400. Un coche que tiene muchas razones para enamorarle. Su línea diferente, exclusiva, que lo distingue de lejos. Su confortable y silencioso interior, decorado con todo lujo de detalles. O su completo equipamiento, que lleva de serie lo que para muchos son extras. Sin olvidar su potente motor de inyección programada de hasta 130 CV y 16 V, que le garantiza las más altas prestaciones. Ni la suavidad que proporciona su excepcional sistema de suspensión. Pocos coches pueden ofrecerle tanto por tan poco. Y ninguno, el estilo y la exclusividad de ROVER. Vea de cerca el NUEVO ROVER 400. Después compárelo con los demás. Ninguno le parecerá suficiente.



NUEVO ROVER SERIE 400

Desde sólo 2.077.000 ptas.*



GAMA SERIE 400:
414 GSi, 16 V, TWIN CAM, 1.396 c.c., 95 CV; 416 GSi 16 V, 1.590 c.c., 116 CV; 416 GTi, 16 V, TWIN CAM, 1.590 c.c., 130 CV.
* Precio final recomendado, IVA y transporte incluidos.



CREDIT



PARA TODOS LOS GUSTOS

Cada versión dispone de un acabado diferente. El Volcane (arriba) tiene un fileteado en rojo característico de los coches más agresivos. El Aura y el Advantage (centro y abajo) tienen unos equipamientos y un aspecto más convencional. El equipo de música destaca por su funcional diseño.

el tren trasero actúa impidiendo el comportamiento lógico de un todo delante. Lo cierto es que en un principio este comportamiento, mucho más adecuado, no sintoniza bien con un conductor más acostumbrado a dominar una trasera recalcitrante y que se encuentra, en un primer momento con unas reacciones distintas.

Excelente pues el nuevo sistema una vez superados los primeros kilómetros de prueba y acostumbrados al nuevo comportamiento mucho más razonable.

Cualquiera de los ZX supera un puerto de montaña o una de las nuevas autopistas repletas de curvas, a buena velocidad y sin inmutarse y lo que es más satisfactorio, sin que los pasajeros sufran las consecuencias. El excelente esquema de suspensiones del ZX consigue un equilibrio muy acertado entre comodidad y estabilidad.

La dirección asistida, de serie en el Volcane y opcional exclusivamente en el Aura, a un precio de 70.000 pesetas tiene un



DETALLES DE CALIDAD

En este coche, Citroën ha cuidado al máximo todos los detalles. Las llantas diferencian las versiones.

tacto muy agradable en todo momento y permite que el conductor cuente con el tacto imprescindible para apreciar el relieve del terreno y el buen apoyo del coche sobre el suelo. Una pena pues que los compradores de un Reflex o un Advantage se vean privados de esta opción tan interesante. Las distinciones también afectan al primero, que tampoco puede montar, ni siquiera en opción los elevallas eléctricos o el cierre centralizado. En cambio el aire acondicionado sí que está a disposición de todos los modelos.

Dos versiones, el Aura y el Volcane están equipados con faros de superficie compleja, lo último en tecnología de alumbrado. Los otros dos modelos cuentan, en todo caso, con faros halógenos de

MALETERO

LAS 1.001 POSIBILIDADES



BUENOS ASIENTOS

Los asientos están bien diseñados y, en particular los delanteros, sujetan bastante bien. En la versión Volcane, es destacable la excelente posición de conducción.



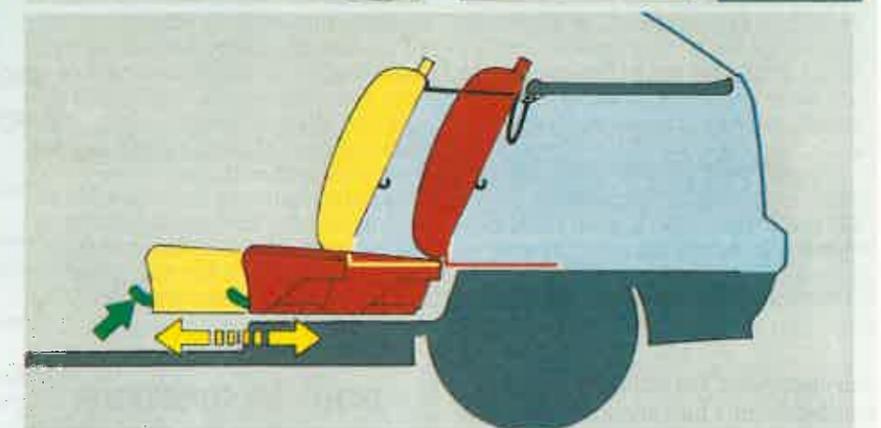
se ve ampliado sensiblemente siempre que el asiento trasero vaya ocupado por niños o personas no muy altas que no necesiten apurar a tope el espacio para las piernas en el asiento posterior.

De igual modo, el respaldo se puede abatir por partes asimétricas, de forma que se puede ampliar parcialmente el espacio dedicado a la carga en caso de que el coche vaya a ser ocupado por más de dos personas.

Otra de las buenas características de este sistema, es la facilidad para manipularlo. No hace falta buscar tiradores en puntos ocultos, ni tener que pegar fuertes tirones para que el mecanismo se mueva.

El único punto en el cual la realización no ha llegado a la altura del ingenio, es en la calidad de los materiales empleados en la bandeja posterior y, sobre todo, en los soportes, que con el movimiento resultan ruidosos y a simple vista aparecen como bastante endeblados.

El volumen del maletero, con un máximo de espacio para el habitáculo, es



TODO FACILIDADES

Las posibilidades de mover los asientos son muchas y hay una para cada necesidad. El mecanismo es sencillo y está bien diseñado.

de algo más de doscientos litros. Las formas regulares del mismo permiten aprovecharlo a tope. Con sólo abatir una parte del asiento, se consiguen otros doscientos litros adicionales, con la posibilidad de que el resto del asiento que

de ocupado por un par de niños o un adulto. Con el asiento posterior abatido en su totalidad, se supera el metro cúbico de capacidad, con una buena posibilidad para transportar objetos de gran tamaño.

FRENTE A SUS RIVALES



FIAT TIPO. Este modelo tiene muchas similitudes con el ZX, pero el equilibrio entre su habitáculo y las dimensiones externas está mejor conseguido en el Tipo. La similitud entre ambas gamas es casi total y tan sólo con los recientemente aparecidos 2.0 la oferta de Fiat supera a la de Citroën. En lo que se refiere a las versiones diesel hay ventaja para el italiano, puesto que estas versiones no llegarán hasta principios del próximo año. El ZX se adelanta a su rival en comportamiento.



FORD ESCORT. El último modelo de Almusafes tiene un carácter claramente conservador que contrasta con las razonablemente atrevidas formas y soluciones del ZX. El Escort está por encima de su rival en cuestiones tales, como el acabado o el confort de marcha, a pesar de ser también bastante ruidoso. Por su parte, el ZX supera ampliamente al Escort por sus cualidades rúteras. El ZX se agarra mejor y, en general, el rendimiento de su motor es mejor, salvo en los consumos.



OPEL KADETT. Aunque este modelo está dando sus últimos coletazos en el mercado, tiene todavía muy buenos argumentos y es una opción de compra muy válida hasta el momento en que aparezca el Astra, su sustituto. No obstante los años pasan y la concepción del Kadett no puede luchar frente a la amplitud interior del ZX que resulta más diáfano y aprovechado. Los motores del Kadett son una garantía de fiabilidad y excelente rendimiento, aspecto en el que quedan por delante.



PEUGEOT 309. El 309 también acusa los años y su renovación se aproxima. Dispone de los mismos motores que el ZX, pero las soluciones de su carrocería son menos avanzadas y la relación entre tamaño y espacio interior son favorables al Citroën.

A pesar de no disponer de un eje posterior autoalineante, como en el ZX, el 309 destaca por su excelente comportamiento y su buena capacidad para satisfacer a los conductores más agresivos. El nivel de acabado es semejante.



RENAULT 19. Este va a ser, sin duda, el hueso más duro de roer, puesto que su privilegiada posición en el mercado está avalada por unas buenas características mecánicas y de diseño. Sus formas son menos atrevidas pero su equilibrio hace del 19 un coche que hay que tener muy en cuenta.

El comportamiento es mejor en el ZX, pero en el resto de los conceptos las diferencias son mínimas. Las gamas son muy equiparables y tan sólo se echan de menos las versiones diesel del ZX.



VOLKSWAGEN GOLF. También el Volkswagen Golf está esperando el relevo, pero sigue siendo el ejemplo que han seguido todos los fabricantes. A pesar de los años a sus espaldas, el Golf destaca por su facilidad de conducción y su buen acabado. El ZX, gracias a las nuevas técnicas aplicadas, se pone a su altura en comportamiento, aunque no aguanta la comparación cuando hablamos de calidad de acabado. El habitáculo es mejor en el ZX en las plazas traseras, pero sin grandes diferencias.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62 28007 Madrid. Teléfono (91) 273 76 00. **Garantía** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100 000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa** 872 puntos de asistencia en toda España. **Opciones:** Dirección asistida (Aura) 70 000 Ptas. ABS (Volcane) 186 000 Ptas. Llantas de aleación (Avantage y Aura) 65 000 Ptas. Asiento posterior desplazable (Reflex y Volcane) 34 000 Ptas. Aire acondicionado (Aura y Volcane) 146 000 Ptas.

gran efectividad. Por último el sistema de ventilación nos ha parecido de lo más efectivo, con cuatro salidas y un ventilador de cuatro velocidades, el habitáculo tiene asegurada una renovación del aire rápida y efectiva.

Sin romper los esquemas a nadie, Citroën ha construido un coche conservador, razonable y mucho más atractivo de lo que a simple vista parece. La gran ventaja de la marca es que desde la desaparición del GS, no tenía ningún coche en este segmento, por lo que la red comercial no ten-

drá mucha dificultad en catapultar al ZX a los lugares de honor de los más vendidos. Además han acertado con un precio muy competitivo en todas sus versiones, con una gama que se irá ampliando en los meses venideros hasta llegar al mismo nivel que sus competidores más directos.

El ZX no es un producto más, tiene suficientes atractivos para estar delante aunque fácil no lo tiene debido a una fuerte y preparada competencia.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez

Superando marcas.
Neumáticos Continental.

La más avanzada tecnología,
para el conductor más exigente.

Avanzamos en todos los terrenos.

Continental

Los automóviles modernos exigen cada vez más a los neumáticos: velocidades máximas superiores, mejor comportamiento sobre mojado, nivel de ruido inferior, etc.

La gama de neumáticos de turismo Continental ha sido concebida para satisfacer esas exigencias. Así lo avalan los principales fabricantes de automóviles y millones de usuarios en España y en todo el mundo.

Desde el confortable Contact CS 21 -la cubierta original en muchos turismos-, hasta el impresionante SportContact CZ 91 -un neumático direccional ultra ancho, capaz de superar los 240 Km/h.

Continental es el fabricante nº 1 de neumáticos en Alemania, y el 4º en el ranking mundial. En España contamos con más de 2000 puntos de venta a su servicio.



FIAT PARA 1993

UN NUEVO NUMERO UNO

El modelo estrella de Fiat, el Uno, tiene sustituto a la vista. Aparecerá con innovaciones tan importantes como un motor de dos tiempos e incluso con carrocería coupé. Estas son las primeras fotos del nuevo modelo sin camuflaje.

Si todo sale según los planes iniciales de Fiat Auto, en 1993 aparecerá un Fiat Uno completamente nuevo, con una carrocería considerablemente más equipada, con nuevas variantes mecánicas y con características definitorias, que le situarán como un modelo en el que la relación valor/precio será todavía más brillante que en el modelo actual.

Y hay que decir «si todo sale según los planes iniciales», porque la pasada semana se han filtrado recientísimas noticias relativas al Uno en los círculos automovi-

lísticos de Turín. Según tales noticias, el programa de renovación del Fiat Uno podría retrasarse. El motivo no sería otro, siempre según los citados círculos, que el excesivo peso y el elevado costo de la nueva carrocería. Los datos concretos serían 90 kilos de sobrepeso y más de un millón de liras (unas 85.000 pesetas) de costo extra sobre el presupuesto inicial. En tal caso, el lanzamiento se retrasaría hasta 1994, aunque podría ser precedido en 1992 por un *restyling* del actual modelo.

Pese a todo, el producto en sí está prácticamente definido como puede apreciarse en las fotografías exclusivas obtenidas por Motor 16, y en caso de haber modificaciones afectarían más a los sistemas productivos que al diseño en sí mismo. Fiat quiere ofrecer un coche todavía más amplio y capaz, que el actual, razón por la cual la distancia entre ejes será algo mayor. La luminosidad interior y la visibilidad están aseguradas por unas mayores superficies acristaladas, con detalles definitivos como la pronunciada caída de las



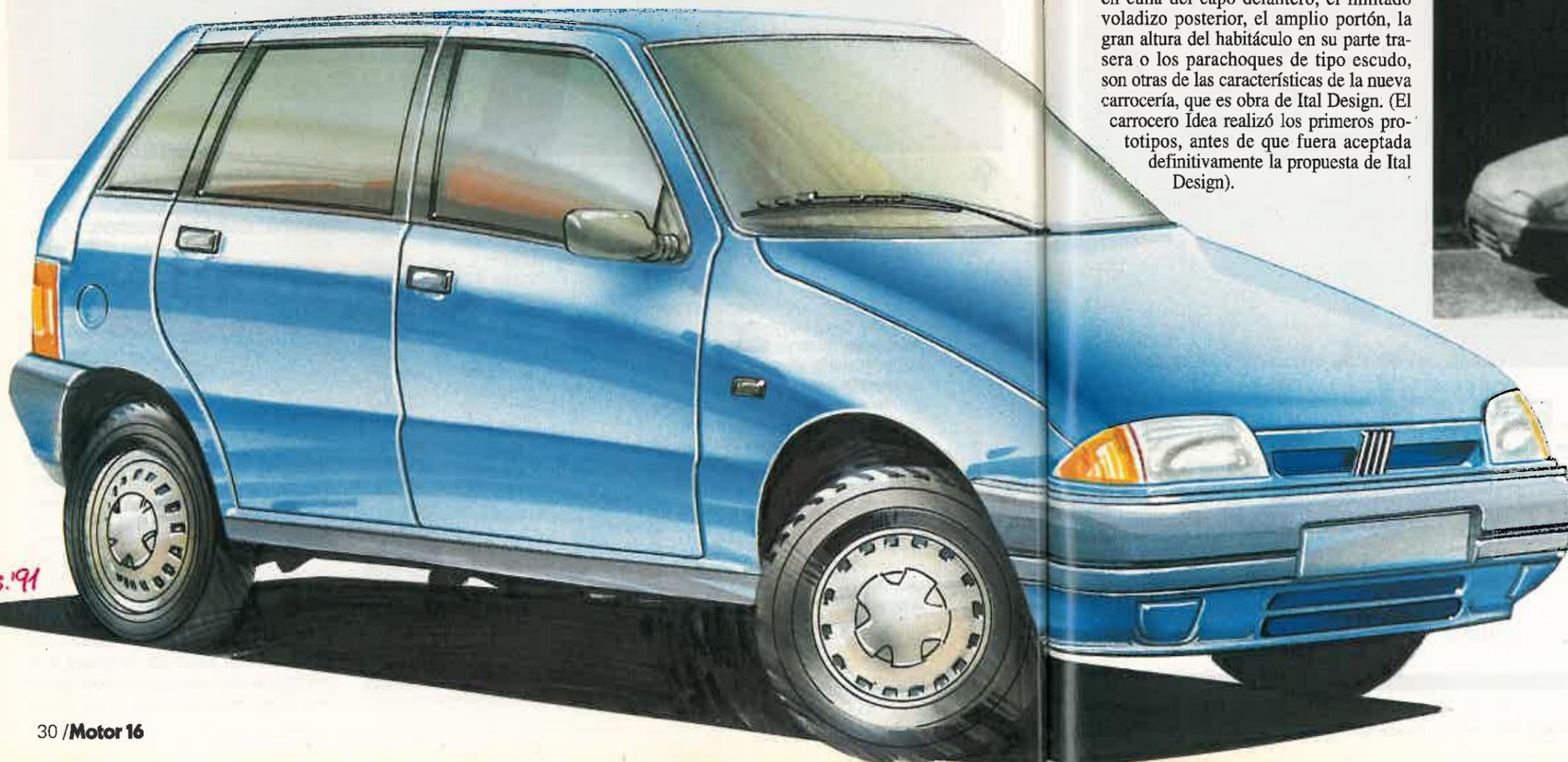
ventanas delanteras, que facilitarán la visibilidad en maniobras. El marcado perfil en cuña del capó delantero, el limitado voladizo posterior, el amplio portón, la gran altura del habitáculo en su parte trasera o los parachoques de tipo escudo, son otras de las características de la nueva carrocería, que es obra de Ital Design. (El carrocerero Idea realizó los primeros prototipos, antes de que fuera aceptada definitivamente la propuesta de Ital Design).



SIN CAMUFLAJE
Estas son las primeras fotografías del futuro Fiat Uno. La línea será todavía más personal que la del actual Uno, con dos rasgos característicos a primera vista: la considerable altura del habitáculo en la parte posterior y la caída de las ventanas delanteras, que deben proporcionar una excelente visibilidad.

Mecánicamente, habrá una nueva versión 1,2 litros del motor Fire, que se añadirá a los actuales de 1,0 y 1,1 litros. También habrá un 1,4 y un 1,6, éste de 16 válvulas. Pero lo más interesante es la posterior adopción de un motor de dos tiempos. Parece que Fiat está dispuesta a ganarle la partida a Ford y ser la primera que emplee en su gama el motor Orbital de 1,2 litros y 80 caballos de potencia.

Frenos antibloqueo, aire acondicionado, tracción a las cuatro ruedas y cambio automático de variación continua, tipo Selecta, serán algunas de las opciones que ofrecerá el próximo Fiat Uno, cuyo modelo más desarrollado y espectacular será un coupé de gran difusión (ver Motor 16 número 376). ○



Es. 91

CALIBRA

by Opel



INGENIERIA ALEMANA POR EXCELENCIA

Pasión deportiva, atracción, perfiladas líneas que hablan de lo que es capaz...

Es el Calibra, el nuevo coupé de Opel.

Frontal de pura sangre, revolucionarios faros elipsoidales, spoilers integrados. Para alcanzar un extraordinario coeficiente aerodinámico Cx de 0'26, todo un récord mundial.

Tracción delantera o 4x4. Motores

siempre con catalizador de 3 vías, para ser deportivos también con el medio ambiente. Hasta 150 CV. de potencia, 16 válvulas e inyección electrónica, gasolina sin plomo exclusivamente.

Opel Calibra.

Nunca un coupé alemán tuvo un equipamiento tan completo: todas sus versiones incluyen como equipamiento de serie dirección asistida, llantas de aleación, frenos de disco delanteros y

traseros, elevalunas eléctricos, cerradura centralizada, radio-cassette estéreo, alarma antirrobo, check control, aire acondicionado y por supuesto ABS.

Un coupé que conjuga todos los logros de la ingeniería alemana, el más espectacular diseño y el máximo equipamiento de serie.

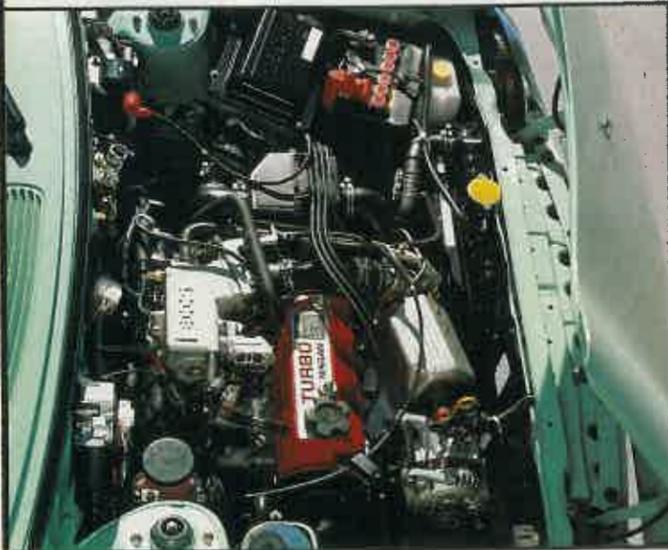
Calibra, by Opel

MODELO	POTENCIA	P.V.P.
CALIBRA 2.0 i	115 CV.	2.973.000
CALIBRA 2.0 i 16 v.	150 CV.	3.530.000
CALIBRA 4x4 2.0 i 16 v.	150 CV.	3.993.000



* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Cuento, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.

OPEL



LAS APARIENCIAS ENGAÑAN
 Muchos pensarían en una excelente restauración al ver el Figaro por las calles de Tokio. Si la mecánica recibe los últimos adelantos tecnológicos, los interiores presentan un acabado impensable en un pequeño utilitario de los años cincuenta.



ENCANTO DE OTROS TIEMPOS
 Los asientos guardan cierto estilo de antaño, pese a disponer de reposacabezas y de regulaciones modernas. Los componentes de la carrocería nada tienen que ver con su estilo, la componen los más modernos materiales en una preciosa combinación de tradición y tecnología.

NISSAN FIGARO

CANTO NOSTALGICO

Previsto inicialmente para el mercado interno japonés, Nissan ha diseñado un encantador utilitario de serie limitada con sabor retro. La mecánica sin embargo no es de opereta, un cuatro cilindros de un litro de cubicaje mueve con cantarina alegría al regordete y simpático protagonista en esta obra de Nissan.

SEGURAMENTE que el barbero de Sevilla, su amigo el Conde de Almagro y su novia Rosina, hubieran estado encantados con este coche para callejear por la capital andaluza. Sin embargo, quienes van a poder disfrutar con el Figaro no van a tener gracejo en el habla ni disfrutar de las riberas del Guadalquivir. Tan sólo veinte mil unidades saldrán de la factoría Nissan y serán automáticamente absorbidas por el voraz mercado nipón. Este «revival» de los años cincuenta posee unos cuidadísimos acabados y saldrá a la venta a un precio de 1.500.000 pesetas, siempre hablando del país del Sol Naciente.

El pequeño Figaro es un dos plazas ya presentado en el Salón de Tokio de 1.989 con una redondeada carrocería de 3,7 metros. A pesar de su veterana estampa, los materiales utilizados son de la última hornada tecnológica; resinas termoplásticas, poliamidas PPO, pinturas con fluorresinas hidrófugas,... protegen la estructura exterior del Figaro de los golpes y la corrosión, consiguiendo un peso total de tan sólo 810 kilogramos.

Los interiores son aún más encantadores, acabados en blanco, de sugestivas curvas al viejo estilo automovilístico, po-

seen un atractivo muy «chic» que hará las delicias de los más originales sibaritas. La meticulosidad del diseño llega hasta el equipo de música, un potente radio-cassette con reminiscencias de décadas anteriores a la alta fidelidad. Volante clásico (a la derecha como manda el tráfico en Japón) y relojes analógicos dignos de una exposición

retrospectiva, son detalles que contrastan con la palanca del cambio automático. Concesiones que hay que hacer a la técnica por muy añorante que uno se ponga, para mantener el interés de los potenciales

compradores. El vano delantero esconde un moderno y compacto transversal, turbocomprimido de un litro de cilindrada y 76 caballos. Para alimentar a estos pequeños cuatro cilindros, curiosamente de me-

didias de diámetro por carrera cuadradas (68x68 milímetros), dispone de una inyección electrónica EGI.

Las sencillas llantas delanteras esconden en su interior unos auténticos y efectivos discos autoventilados, las sofisticadas suspensiones son multibrazo y la dirección está servoasistida como en los coches de categorías superiores.

Es decir, apariencias de otros tiempos por fuera que esconden de una forma encantadora en el interior del motor, la última técnica industrial.

Juan Luis Soto



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

LOWE PMS

PORSCHE
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



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

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

NOVEDADES AMERICANAS

USA A LO GRANDE

Las grandes marcas americanas, con mucha antelación, preparan su estrategia de cara al 92. Este es el caso de General Motors y de Ford, la primera de ellas tiene ya definido el nuevo Buick Le Sabre y la segunda el Crown Victoria.



La industria automovilística americana está sufriendo una profunda remodelación. Los fabricantes sabedores de la amenaza que suponen las marcas japonesas, que acaparan un porcentaje muy elevado del mercado, y que no cesan de ofrecer novedades, se esfuerzan por ofrecer un producto cada vez más competitivo y moderno. Todo esto, está originando que las tradicionales marcas americanas hayan sometido a sus modelos

a una profunda remodelación, las típicas líneas rectas que siempre han caracterizado a los modelos de aquel país, han dado paso a unos rasgos más redondeados, que en muchas ocasiones recuerdan a los trazos de modelos japoneses.

Dos marcas que están metidas de lleno en esta lucha son General Motors y Ford, que ya han dado a conocer algunas de sus gamas y estrategias de cara al 92. La primera de ellas ha presentado el nuevo

MASTODONTES DE LA CARRETERA
El Ford Crown Victoria (arriba), con una longitud de 5,40 metros, ha visto como la marca lo ha remodelado prácticamente por completo, tanto que parece otro coche. Este modelo presenta la particularidad de que sus usuarios tienen una edad media de 62 años.



REMODELACION A FONDO
General Motors ha presentado el Buick Le Sabre 92, un coche de grandes dimensiones, que con respecto a su predecesor se presenta muy renovado con una línea muy actual.



PONTIAC FIREBIRD TRANS AM CONVERTIBLE

POR TECHO, EL CIELO

El Pontiac Firebird es un modelo que apareció en diciembre del 91 y en aquellas fechas ya contaba con una línea deportiva. Se trataba de un coupé de cuatro plazas, equipado con un motor de gran cilindrada. A lo largo de su andadura ha experimentado una serie de remodelaciones, que lo han mantenido actual y han permitido que sea uno de los deportivos americanos más codiciados. La reforma más importante que sufrió fue en el 89, año en el que se le remodeló el diseño exterior y el interior, además de dotar a sus motores de mayor potencia. La culminación de la gama ha llegado hace tan sólo unas semanas con el Pontiac Firebird Trans Am Convertible, un modelo



descapotable muy al gusto americano. Sin ningún tipo de arco central y con la capota totalmente escamoteable. El diseño exterior es muy parecido al Pontiac Firebird Trans Am, modelo a partir del cual está desarrollado. Hay que destacar en su frontal la curiosa forma de los faros de largo alcance. También en la trasera dispone de un alerón exclusivo en todos los Firebird.

Tal como sucede con el coupé del que deriva, dispone de un habitáculo pensado para cuatro pasajeros, equipado con todo lujo de detalles. El motor con que está equipado este atractivo descapotable es de ocho cilindros en V con un cubicaje de cinco litros. La potencia tal y como sucede en los coches americanos no es muy elevada en relación a su gran cilindrada, en este caso es de 208 caballos. A su favor, estos motores tienen un funcionamiento muy suave con un par máximo muy elevado y con un sensacional rendimiento a bajos regímenes. Con todo esto, la velocidad máxima anunciada por la marca es de 205 kilómetros por hora.

CUATRO PLAZAS
El Pontiac Firebird Trans Am es un descapotable de gran cilindrada y una potencia contenida en los 208 caballos.

Buick Le Sabre, un coche de prestigio de cinco metros de longitud, que apareció en el mercado en el 88, y que con respecto a su predecesor cuenta con un diseño de carrocería mucho más redondeado y aerodinámico, con un aspecto mucho más compacto. El interior también ha sido totalmente rediseñado, sigue disponiendo de espacio para seis pasajeros y cuenta con un sensacional acabado y completo equipamiento de serie, dotado de todo lujo de detalles. El Buick Le Sabre en su gama 92 va a estar disponible en dos versiones: el Custom y el Limited.

Además de las novedades de estilo que presenta, también dispone de una mecánica más potente; el motor V-6 de 3.800 centímetros cúbicos ha pasado a tener ahora una potencia de 170 caballos, por supuesto, tal como viene caracterizando a estos vehículos americanos, está equipado con una caja de cambios automática de cuatro velocidades. Con todo esto, la velocidad máxima anunciada por la marca es de 195 kilómetros por hora.

Ford por su parte ha presentado el Crown Victoria, un modelo que cuenta ya con una larga vida en el mercado americano, y que de cara al 92 aparece con un diseño totalmente nuevo. Nada tiene que ver con el Crown Victoria conocido hasta ahora. Sigue siendo un coche de grandes dimensiones, con una longitud cercana a los 5,40 metros y su línea es ahora redondeada; el frontal típico de este modelo con una gran rejilla, ha dado paso a uno totalmente nuevo, de formas afiladas y con unos faros estrechos y alargados, siguiendo la pauta marcada en este sentido por los fabricantes japoneses. El interior con espacio para seis pasajeros también presenta muchas novedades y está totalmente rediseñado. Dispone de un magnífico acabado y completo equipamiento, tal como corresponde a un modelo de sus características, dirigido a una clientela de alto standing.

La mecánica también ha sido retocada, el voluminoso motor de ocho cilindros en V, con un cubicaje de 4,6 litros, ofrece ahora una potencia de 193 caballos. Al igual que el Buick Le Sabre, el Crown Victoria también dispone de caja de cambios automática de cuatro velocidades. En este modelo Ford anuncia una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora.

En definitiva tal como se puede comprobar, las marcas americanas están evolucionando a marchas forzadas, al menos en lo que a diseño se refiere. Las grandes berlinas americanas cada vez tienen una línea más actual, siguiendo la tendencia de los constructores japoneses, que no cesan de presentar modelos nuevos. ○



**Fina First.
Nervio
en su motor.**

FINA FIRST es el nuevo aceite 100% sintético, fruto de la más avanzada tecnología. Supera las mayores exigencias de todos los fabricantes de automóviles, siendo probado en las circunstancias más extremas.

En el laboratorio, sus resultados, en condiciones límite, han sido un completo éxito. Y en competición, el triunfo en el campeonato de Europa de Rallyes 1990, fue su mejor banco de pruebas.

FINA FIRST, el mejor aceite en laboratorio y en competición, el mejor para su motor.

Deje que **FINA FIRST** corra por sus venas. El corazón de su automóvil se lo agradecerá.



MERCEDES 190 E 1.8 CONTRA BMW 318 i

DIFERENCIAS DE CARACTER



Estos dos coches llevan en su frente un emblema al que hay que honrar con clase y figura. Representan lo más asequible de sus respectivas marcas y, cada uno, con su propia personalidad, ofrecen al gran público las excelencias de la industria automovilística alemana.

NADA más ver a estos dos coches juntos se aprecia una diferencia substancial. Mientras que el Mercedes 190 E presenta una silueta clásica y tradicional dentro de la marca, el BMW 318i se destaca enseguida no sólo de su oponente, sino de los anteriores

VIRTUDES

- Equilibrio general
- Estética atractiva
- Acabados

BMW 318i
PRECIO: 2.999.920 PTAS.

- Habitáculo caluroso
- Equipo de serie parco
- Motor ruidoso

DEFECTOS

VIRTUDES

- Calidad y acabados
- Comportamiento
- Motor agradable

MERCEDES 190 E 1.8
PRECIO: 3.062.419 PTAS.

- Equipo de serie
- Quinta opcional larga
- Plazas traseras justas

DEFECTOS

Serie 3, de los que se ha desmarcado espectacularmente.

Efectivamente, la carrocería del BMW nada tiene que ver con su antecesor y en el interior sólo los relojes recuerdan al anterior modelo. Por el contrario, el Mercedes no difiere en cuanto a su imagen de

los demás 190, algo que tampoco puede considerarse como un defecto dada la tradición de la marca y su voluntad de perpetuar los valores más apreciados por la clientela. Los cambios del BMW 318i no se han limitado a la nueva línea más moderna y aerodinámica. Conservando el

mismo motor, ha visto incrementadas sus dimensiones en once centímetros de largo y cinco de ancho. Crecimiento que le ha valido este enfrentamiento en un segmento superior con el Mercedes 190, que le aventajaba hasta ahora netamente en habitabilidad.



FICHA TECNICA

	MERCEDES 190 E	BMW 318i
MOTOR		
Disposición ...	delantero longitudinal	delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.797	1.796
Árbol de levas ...	1, en cabeza	1, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	9 a 1	8,8 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	109 CV (80 kW)	113 CV (83 kW)
Pai máximo / 1 p.m.	15,3 mkg (150 Nm)	16,5 mkg (162 Nm)
TRANSMISION		
Tracción	trásera	trásera
Caja de cambios	manual, 4 marchas	manual, 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4/15,1/24,0	7,7/13,0/19,7
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	32,9/40,6	27,0/32,9
Embrague	monodisco en seco	monodisco en seco
DIRECCIÓN		
Sistema	de bolas asistida	de cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,4
Diámetro de giro (m)	10,6	10,4
FRENOS		
Delante	discos	discos
Detrás	discos	tambores
Antibloqueo	opcional	opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	independiente	independiente
Trásera	independiente	independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	6,0 x 15"	6,0 x 15"
Neumáticos	185/65	185/65
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.210	1.145
Capacidad del depósito de combus	55	65

CUESTION DE PERSONALIDAD
 Si en el BMW disponemos de un coche con una personalidad más nerviosa sin llegar a romper el equilibrio de una berlina todo-uso, en el Mercedes no hay lugar a dudas. Es un lujoso y cómodo automóvil para hacer muchos kilómetros de forma relajada.

Al volante de uno y otro coche, la segunda gran diferencia entre las dos personalidades queda clara desde los primeros momentos. Mientras que el BMW no renuncia al talante deportivo que tanto ha marcado a la casa bávara, el Mercedes se inclina por el rodar tranquilo, turístico y eminentemente confortable. El primero se acerca a los doscientos kilómetros por hora y supera claramente a su oponente en las aceleraciones aunque ofrezcan sin embargo potencias equiparables. Mucho tienen que ver en esto los desarrollos de la caja de cambios, más cortos en el BMW, y que penalizan un tanto las cifras del Mercedes, bastante más tranquilo en su rodar por carretera. Una quinta opcional y casi inutilizable por la mayoría de las rutas españolas, merma un tanto las posibilidades del coche de la estrella, cediendo a su rival terreno en este sentido. Por lo demás, el accionamiento de la palanca es muy preciso en ambos casos y no plantea ningún problema en la conducción.

A pesar de su mayor peso, el Mercedes se mueve con más soltura de la esperada en curvas, ofreciendo un confort a toda prueba. Silencioso y comodísimo, permite

Para muchos, la familia es lo más importante. Para SAAB también. Por eso, el nuevo SAAB 9000i turbo le ofrece un elevado nivel de seguridad activa y



pasiva. El mayor espacio útil de su categoría. Y las prestaciones y el grado de equipamiento que sólo podría esperar de SAAB. Para que disfrute lo mejor, solo o en familia.

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



Gama SAAB 900 desde 2.800.000 Ptas.

Gama SAAB CD desde 3.800.000 Ptas.

LA FAMILIA BIEN, GRACIAS



SAAB



realizar muchos kilómetros sin cansancio. En ciudad ha mejorado mucho la respuesta en cuanto a suavidad gracias a la adopción de una inyección electrónica que sustituye a los habituales carburadores montados hasta ahora en los 190. La dirección asistida, uno de los pocos equipos servidos de serie, se suma también a la redondez del funcionamiento general y tan sólo puede achacarse un volante excesivamente grande para maniobrar con cierta rapidez.

En el BMW, la discreta cilindrada tampoco resta suavidad y eficacia en la respuesta. Y si por ciudad el coche -también- se desplaza con un tacto aterciopelado, en carretera dispone de mayor nervio gracias a los ya comentados desarrollos del cambio. Eso sí, al llevar el motor siempre alto de vueltas, éste se muestra más ruidoso que el de su silencioso rival.

Los nuevos Serie 3 han mejorado asimismo su comportamiento en curva, y si todavía tienden a deslizar su tren trasero, el brusco coletazo de los anteriores modelos, sobre todo en mojado, ha desaparecido. Un nuevo chasis y la suspensión trasera del Z1 se hacen notar de una forma muy evidente y positiva. El 318i se muestra como muy equilibrado en sus rendimientos, consumos y comportamiento pero sin renunciar a ese toque deportivo innato en la marca. En esto dispone de un carácter más fuerte que el Mercedes 190 que, a pesar de su rigidez y nobleza, no

PAISAJE INTEGRALE

NUEVO

LANCIA DEDRA INTEGRALE

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

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

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



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

FUERTES Y SEGUROS
Ambos coches poseen un rígido chasis y un comportamiento muy seguro en todo tipo de curvas.
Su condición de tracción trasera no pone en apuros la estabilidad, y menos en el BMW que recibe sustanciales mejoras en su suspensión.

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	190	BMW 318i
CIUDAD		
A 28 km/h de promedio	11,3	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,1	6,6
En conducción rápida	13,2	11,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,5	9,3
A 140 km/h de cruceo	9,6	9,8
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,1	8,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	544	730

FRENOS		
	190	BMW 318i
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	14,6	15,2
A 100 km/h	43,8	44,1
A 120 km/h	65,9	61,3

SONORIDAD		
	190	BMW 318i
A 120 km/h	49,6	47,5
A 60 km/h	65,7	64,5
A 90 km/h	70,4	66,9
A 120 km/h	71,5	71,6
A 140 km/h	74,6	72,8

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

PRESTACIONES		
	190	BMW 318i
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	185	195,8
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	18,3	15,3
1.000 m salida parada (seg.)	33,7	32,8
0-100 km/h (seg.)	12,5	11,3
Metros recorridos	220,6	192,3
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	19,2
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	22,6	21,0
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	38,0	35,3
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	42,9	39,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,5	11,7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	405,8	324,3
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	21,8	11,7
Metros recorridos	608,3	478

EQUIPAMIENTO		
	190	BMW 318i
Cuentas revoluciones	NO	SI
Manómetro de aceite	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador de carga de batería	SI	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros autinclinables	SI	OP
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	OP	NO
Retovisoros regulables eléctricamente (izda./dcha.)	SI/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/OP	OP/OP
Cierre centralizado	OP	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el volante	NO	NO





MUCHA CLASE

La calidad, acabados, mecánica y fiabilidad de estos coches son equiparables a modelos superiores de ambas marcas. Sin embargo los precios de estos modelos ponen al alcance de la mayoría de los usuarios de berlinas familiares una clase de excepción. El ofrecer un BMW o un Mercedes por tres millones de pesetas no ha supuesto una merma en la prestigiosa representatividad de los dos alemanes.

pretende ninguna aspiración deportiva. Lo que no quiere decir que el aspecto seguridad no esté cuidado de una forma especial, frenando igual de bien que el BMW y con un sistema resistente al uso prolongado del sistema y al elevado peso de estas berlinas.

Las plazas delanteras de ambos coches son tan cómodas como lujosas. Los amplios asientos, menós duros que antes en el 318i, y el agradable tapizado confieren una posición holgada y descansada. En el Mercedes no es así en la banqueta trasera, con muy poco espacio para las piernas y que merma un tanto la habitabilidad de la carrocería. Dentro del BMW, por el contrario, el espacio está mejor aprovechado y supera al Mercedes también en la capacidad del maletero (que además en la nue-

va Serie 3 abre desde más abajo), un aspecto a tener en cuenta en un coche eminentemente viajero.

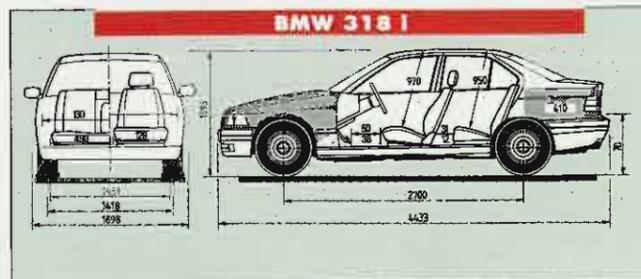
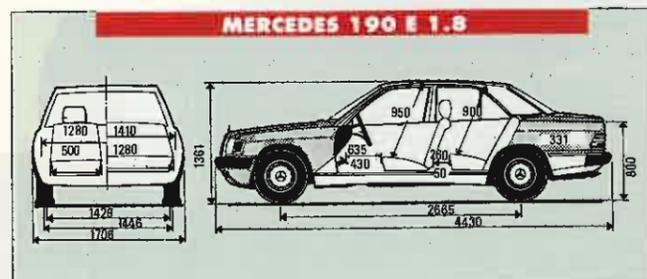
Ninguno de los dos alemanes ofrece un sistema de aire acondicionado de serie, algo casi obligado en un coche de tanto prestigio. Pero en el BMW este defecto se hace más patente al no disponer, ya de por sí, de una aireación demasiado generosa. En climas como el nuestro, ello puede estropear las muchas comodidades ofrecidas por el flamante BMW.

El resto del equipo sigue la tónica de parquedad de las dos marcas. En el Mercedes, incluso el cuentarrevoluciones deja su espacio a un desproporcionado reloj horario, quedando el cuadro de instrumentos muy pobre en cuanto a aspecto e información se refiere. El del BMW, sin

ser tampoco demasiado generoso, tiene a su favor, sin embargo, unas líneas más armoniosas, modernas y atractivas.

Del acabado nada hay criticable. Ambas marcas se enorgullecen, con razón, de una presentación impecable. Más al día en el caso del BMW al tratarse de un modelo recientemente aparecido, mientras que el 190 ya acusa los años dentro de su elegante sobriedad.

Para resumir esta comparativa puede hablarse de dos coches de concepción similar en cuanto a representación y motorizaciones pero con personalidades muy distintas. Cómodo, afable y muy fácil de conducir, el Mercedes 190 E 1.8 es un rutero nato, capaz de mantener cruceros de carretera con mucha facilidad gracias a su nobleza y a una respuesta eficaz en todo



SU MEJOR GUARDIAN



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

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

El mundo del sonido y de la imagen





DIFERENTES ESTILOS
Frente al estilo clásico de Mercedes (abajo), el BMW presenta un interior renovado con un interesante diseño, no muy común en los coches alemanes.

momento. Su consumo se mantiene muy razonable mientras no se intente utilizar la larguísima quinta marcha, sólo válida para autopistas rectilíneas. En el BMW se encuentra un modelo de estética nueva, equilibrado, muy mejorado frente al anterior 318 y con cierta chispa deportiva pese a lo discreto de su cubicaje.

En los dos casos se consigue un buen equilibrio entre precio de compra, calidad general, rendimiento, confort y revalorización en el mercado de segunda mano. Son coches que envejecen mucho más despacio que la mayoría de los modelos de otras marcas y eso siempre es una inversión a medio o largo plazo. Si en otros casos poco más de un año de antigüedad puede suponer la baja de un millón de pesetas, un BMW o Mercedes puede conservar en ese tiempo casi intacto su precio de nuevo.

En ambos casos el precio se convierte en un argumento de peso al poner al alcance del bolsillo medio dos excelentes berlinas, de gran fiabilidad y que suponen

DATOS DEL COMPRADOR

BMW
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid
Teléfono: (91) 450 60 01. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES: Aire acondicionado, 175.000 pesetas. Pintura metalizada, 93.314 pesetas. Elevelunas eléctricos, 108.801 pesetas. ABS, 175.000 pesetas. Techo corredizo, 142.023 pesetas.

MERCEDES
Importador: Mercedes Benz Española S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. **Teléfono:** (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES: Aire acondicionado, 438.900 pesetas. Pintura metalizada: 133.798 pesetas. Elevelunas eléctricos, 103.740 pesetas. Cierre centralizado, 65.303 pesetas. ABS, 162.526 pesetas. Techo corredizo, 192.451 pesetas.

COMO EN UN SALON
Los interiores son igualmente lujosos y acogedores. Sin embargo, el habitáculo del BMW es excesivamente caluroso y el Mercedes no ofrece demasiada amplitud en sus plazas traseras.

FRENTE A FRENTE

MECANICA		
BMW 318i	1º	Equilibrado en cuanto a su potencia y rendimiento, el BMW responde de forma muy agradable en cualquier circunstancia que pueda aparecer.
MERCEDES 190	2º	Muy buena respuesta general gracias a la nueva inyección electrónica, pero la quinta opcional, demasiado larga, merma posibilidades al 190.

COMPORTAMIENTO		
BMW 318i	1º	Con la incorporación del nuevo chasis y la mejora de la suspensión trasera, el 318 ha mejorado mucho respecto a su antecesor.
MERCEDES 190	2º	Noble y rígido en cualquier circunstancia, es una delicia hacer kilómetros con este coche, particularmente concebido para una conducción relajada.

CONFORT		
MERCEDES 190	1º	La insonorización y las suspensiones crean una auténtica atmósfera de relax en el Mercedes. Su marcha es muy silenciosa y cómoda.
BMW 318i	2º	La comodidad general se ve enturbiada en cierta por una aireación justa y la ausencia de aire acondicionado como equipo de serie.

RENDIMIENTO		
BMW 318i	1º	Gracias a unos desarrollos de cambio acertados, se ha conseguido que la potencia de este modelo esté mucho más aprovechada.
MERCEDES 190	2º	De carácter tranquilo, sus prestaciones no intentan apabullar y se conforman claramente con adaptarse a una utilización de tipo turística.

CARROCERIA		
BMW 318i	1º	La nueva estética es indudablemente muy atractiva y el aprovechamiento interno mejor que el de su rival. Gana en espacio de maletero que ahora abre desde más abajo.
MERCEDES 190	2º	Las plazas traseras pecan de exiguas a nivel de las piernas y el maletero se queda algo justo a la hora de viajar en comparación con el BMW.

ECONOMIA		
BMW 318i	1º	Aparte de su atractivo precio, los consumos no resultan elevados en ningún terreno. Por lo que se convierte en un coche apropiado para hacer kilómetros.
MERCEDES 190	2º	También ofrecido a un precio inusual para un Mercedes, sus consumos se ven más gravados por una quinta marcha opcional poco utilizable.

una verdadera inversión sobre cuatro ruedas. Precisamente este precio tan ajustado hubiera merecido algo más de generosidad en cuanto a equipo, muy escaso en los dos coches, pues las caras opciones disparan automáticamente el valor de compra. Baste el ejemplo del aire acondicionado en el Mercedes, algo realmente útil y práctico, que se va hasta casi el medio millón de pesetas y en un coche que ni siquiera equipa elevelunas eléctricos. El BMW tampoco se libra de este gravamen al dotarlo de accesorios que correspondan al nivel del coche y puede subir tranquilamente unos cuantos cientos de miles de pesetas en cuanto se quiera alguna comodidad extra.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez

ACCESORIO AUTOMOVIL

ACCESORIOS 4x4

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

OFFICINA LAMIAUTO SPORT	Alcalá	Tel. 86.544.96.31	MINU	Vitoria	Tel. 94.620.01.59
TECNER	Madrid Sur	Tel. 91.643.18.30	SERVIAUTO S.A.	Vitoria	Tel. 945.13.12.41
DOOSR AUTOMOVIL	Castellón Navarra	Tel. 943.48.05.33	AUTOSCRATCH	Barcelona	Tel. 91.46.60.00
RAIGH ACCES VILLAGA	Barcelona	Tel. 93.421.54.11	SPORT AUTO BURGO	Burgos	Tel. 947.21.40.13
DEALX	Madrid Norte	Tel. 91.890.77.82	RUENEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976.22.52.56
ESCARDO S.A.	Del. Antequera	Tel. 96.20.00.16	RESPUESTAS DUALSW	Oviedo	Tel. 985.28.38.00
SERVIAUTO S.A.	Valencia	Tel. 96.374.54.41	ADARCO	Navarra	Tel. 948.22.00.00
	Gelkía-Lana	Tel. 987.41.03.95	AUTO RECAMBIO RM	Villadolid	Tel. 953.38.20.34
			SPORT AUTO	Sarriena	Tel. 942.37.27.58

FORD ESCORT NOMADE 1.6 GHIA

CON LA CASA A CUESTAS

Dentro del programa previsto de lanzamiento de las diversas versiones del Escort, se ha producido la llegada del Ford Escort Nomade, que es un interesantísimo familiar.



FORD tiene una larga tradición de familiares de pequeño tamaño y con el Nomade vuelve a la carga. Conscientes de que este segmento no tiene demasiado tirón en nuestro mercado, han optado por ofrecer el coche sólo en

las versiones más altas, con un equipamiento bastante completo. En cuanto a mecánica, las posibilidades se reducen al motor 1.8 diesel o al 1.6 de gasolina de 90 caballos, que es el probado en estas páginas. La base mecánica es la misma que la

del resto de la gama, con la salvedad del voladizo posterior, que es mucho más largo y por lo tanto la longitud total del coche se ve incrementada en 24 centímetros, que están destinados a mejorar la capacidad de carga. A pesar de su mayor longi-

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Amplitud interior
- Funcionalidad

FORD ESCORT NOMADE GHIA
PRECIO: 1.791.217

- Motor ruidoso
- Frenos justos
- Suspensión delantera blanda

DEFECTOS

tud el Nomade no pierde nada en cuanto a su manejabilidad. Sigue siendo un coche fácil de conducir y con un buen nivel de confort. Pero su gran ventaja respecto al resto de la gama es su excelente capacidad de carga.

FUNCIONALIDAD A TOPE

Las posibilidades de abatir los asientos permiten que el Nomade se adapte casi a cualquier necesidad. Los asientos posteriores se abaten asimétricamente y su mecanismo es sencillo. Lo único complicado es volver a colocar los cinturones de seguridad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.596 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 79,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV(66 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,3 mkg (130 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7

km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con muelles y amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 13 X 5 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.015 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 25 km/h de promedio	10,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción rápida	11,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,8
A 140 km/h de cruceo	10,4
A 180 km/h de cruceo	
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	570

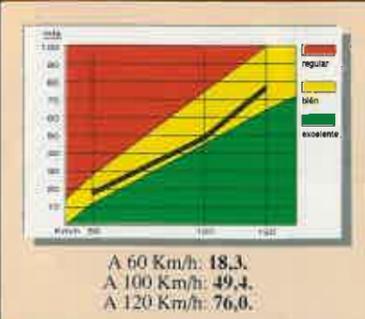
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	174,5
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		18,8
1.000 m salida parada		34,6
De 0 a 100 km/h		13,3
Recorriendo (metros)		233,6
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		20,2
400 m desde 40 km/h en 5ª		22,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		37,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		43,1
De 80 a 120 km/h en 4ª		14,9
recorriendo (metros)		416,3
De 80 a 120 km/h en 5ª		21,1
recorriendo (metros)		589,4

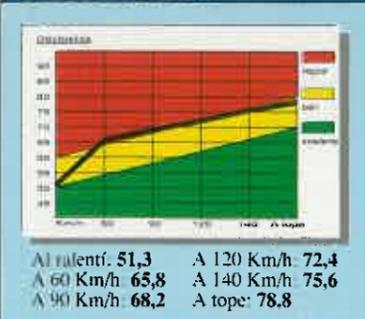
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



La línea general del coche mantiene el mismo aire de familia del resto de los Escort y Orion, y el diseño de la parte posterior está muy bien resuelto con amplio portón, tipo burbuja, que da paso a un enorme espacio para objetos. Gracias al diseño de dicho portón, la carga y descarga del coche se realiza con mucha facilidad, ya que los objetos pesados sólo hay que subirlos hasta el paragolpes. La anchura del portón es notable y se pueden cargar objetos de buen tamaño.

En el interior nos encontramos con un espacio muy bien presentado con moqueta y varios portaobjetos, así como con unos asientos abatibles por partes asimétricas. Las posibilidades de utilización son muchas. Por una parte podemos llevar a cinco ocupantes y un buen maletero, que ronda los 400 decímetros cúbicos.

Si abatimos la parte pequeña del asiento, es posible alojar a cuatro adultos y ampliar considerablemente el espacio destinado para la carga. Si sólo plegamos la parte grande del asiento posterior, podremos sentar cómodamente a tres adultos, con un vasto espacio para paquetes, mientras que si abatimos la totalidad del asiento posterior, operación que se puede hacer con toda facilidad, superaremos amplia-



BUEN REMATE
Las líneas están muy cuidadas y es muy agradable de aspecto.

mente el metro cúbico de la capacidad total del vehículo.

Como suele ser normal en todas estas versiones familiares, la suspensión ha sido adaptada a las nuevas solicitudes y por lo tanto es un poco más firme que en las versiones convencionales. Esto, lejos de afectar al comportamiento y confort del coche, lo mejora, puesto que el balanceo disminuye sensiblemente y no resulta incómodo en lo más mínimo.

Al igual que en las anteriores versiones, el Nomade es un coche tranquilo que no digiere bien las alegrías velocísticas, sobre todo si el asfalto no está perfectamente liso, pero cumple a la perfección como

YAMAHA



G A M A ' 9 1

SUPERSPORT



FZR 1000



FZR 600

NEW SPORT



TDM 850

SPORT/CARRETERA



FJ 1200



FZ 750



XJ 600



RD 350 LC

TRAIL



XTZ 750



XTZ 660



XT 600 E



TZR 125



TZR 80 "GARRIGA"



XT 350



DT 80 LC



TZR 80 F



TZR 80

CHOPPER



XV 1100



SR 250 SP



XV 535

SCOOTER/CIUDAD



SR 250



SR 125 SP



CY 90 (JOG 90)



CY 50 (JOG)



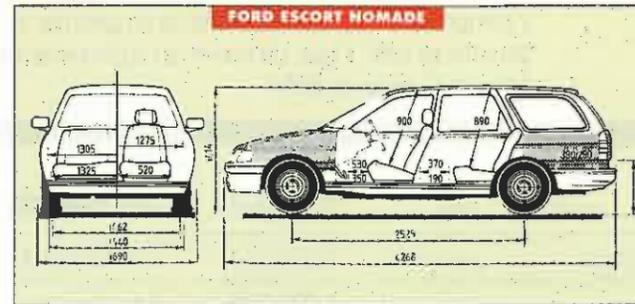
CH 80 (ACTIVE)

Rey & Asociados s.a.

YAMAHA MOTOR ESPAÑA, S.A.
Aiguaders, s/n. Polígono Industrial Riera de Caldes
Tel. (93) 864 94 43 - Fax. (93) 864 85 54
08184 Palau de Plegamans (Barcelona) España.



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



FRENTE A SUS RIVALES

El Nomade no tiene muchos rivales en nuestro mercado, ya que tan sólo el Fiat Tempra y el Opel Kadett disponen de versiones familiares en este segmento. El Tempra destaca por su excelente capacidad y acceso del maletero pero está mal terminado. La ventaja de el Ford sobre el Opel se centran en que es un coche mucho más moderno, mientras que el Kadett está a punto de ser sustituido. También la capacidad del Ford es superior.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid. Teléfono (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España. **Opciones:** ABS 103.000 pts. Dirección asistida 71.000 pts. Aire acondicionado 144.000 pts.



ESPIRITU TRANQUILO
El Nomade es cómodo, pero no digiere bien las irregularidades del asfalto.

coche familiar sin pretensiones. Así mismo, si abusamos de la excelente capacidad y cargamos mucho el coche, se nota una desagradable ligereza del tren delantero, que invita a tomarse las cosas con bastante calma. El motor es muy ruidoso y no invita a subir de vueltas, por lo que uno se pierde lo mejor de este cuatro cilindros.

Es, en definitiva, un coche recomendable para aquellos que busquen un automóvil sin problemas, con una buena calidad de acabado y con una excelente capacidad interior frente a unas dimensiones externas bastante ajustadas.

Víctor Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

KILOMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILOMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO



FRENADA DE 90 A 0 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*



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 vendida en Europa: el MXL Michelin.

Finance
BMW
Leasing

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



SELECCION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	728i	1984	Air. Aco./Llantas/Alarma	1.300.000	Auto Ampuria
Lancia	Delta Integrale	1988	Serie	1.900.000	Auto Ampuria
BMW	M6	1986	Full Equip.	4.800.000	Auto Lago
BMW	735iL A	1988	Full Equip.	6.000.000	Auto Lago
BMW	635 CSI	1983	Air. Aco./Cuero/Pintura Metalizada	3.800.000	A. S. Busquets
BMW	325i/2 p.	1987	Air. Aco./Llantas/Pintura Metal./M. Technic	2.500.000	A. S. Busquets
BMW	316i/4 p.	1990	Air. Aco./Llantas	1.700.000	Autogal
BMW	735i A	1987	Full Equip. (Placa Turística)	3.650.000	Autogal
BMW	325i	1986	Hi-Fi/Llantas/Spoiler/Alarma/A. A./F. Antinie.	1.850.000	Autosa (Oviedo)
BMW	318i	1985	Pint. Metal./Hi-Fi/Alarma/Llantas/Neumáticos	1.500.000	Autosa (Oviedo)
BMW	316/2 p.	1988	Hi-Fi/Cuero/Pintura Metalizada	1.500.000	Bikar Motor
BMW	320i/4 p.	1985	Hi-Fi/Cuero/Pintura Metalizada	1.450.000	Bikar Motor
BMW	316i/4 p.	1987	Serie	1.350.000	Carmelo
BMW	320i/4 p.	1986	Llantas/Faros Antiniebla/Spoiler	1.750.000	Carmelo
BMW	524 td	1987	Air. Aco.	1.900.000	Dipauto
Lancia	Delta Integrale	1988	Full Equip.	2.400.000	Dipauto
BMW	316i/4 p.	1988	Serie	1.500.000	Elitemotor
BMW	324 d	1986	Pintura Metalizada/Air. Aco.	1.675.000	Elitemotor
BMW	525i	1987	Full Equip.	1.650.000	Engasa
Mercedes	240 GD	1983	Radio-Cassette	2.000.000	Engasa
BMW	M5	1990	Full Equip.	8.500.000	Fersán
BMW	524 td	1988	Climatizador/Elevavinas/Dir. Asistida	3.400.000	Fersán
Mercedes	500 SEC	1986	Full Equip.	5.350.000	G. Guarnieri
Jaguar	Sovereign V12	1986	Full Equip.	4.000.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4 p.	1986	Air. Aco./ABS/Elevav./Llantas/Autoblocante	2.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1986	Full Equip.	3.700.000	Hispanóvil
BMW	M3	1987	Llantas	3.900.000	Keldenich
BMW	320i/4 p.	1990	Full Equip.	2.700.000	Keldenich

AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA. ORENSE**
AUTOSA Cerdedo, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BIKAR MOTOR, S. A. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**

DIPAUTO Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA, S. A. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87.300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 65. **BARCELONA**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M 635	1985	Full Equip.	4.500.000	Martín i Conesa
BMW	324 d	1987	Llantas/Techo	1.400.000	Martín i Conesa
BMW	745	1984	Full Equip.	2.700.000	Mengual
Porsche	944	1984	Full Equip.	2.800.000	Mengual
BMW	735iL A	1989	Pintura Metalizada/Radio	6.200.000	Motor Central
BMW	525i A	1989	Pintura Metalizada/Alarma	3.900.000	Motor Central
Mercedes	190 2.3 16V	1987	Full Equip.	4.500.000	Movilnorte
Porsche	944 Turbo Coup.	1988	Full Equip.	6.000.000	Movilnorte
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador/Ordenador de a bordo	4.450.000	Muntaña
BMW	M3	1987	Air. Aco.	3.900.000	Muntaña
BMW	324 d	1988	Full Equip.	2.200.000	Noguera Piñol
BMW	318i/4 p.	1990	Air. Aco./Pintura	2.400.000	Noguera Piñol
BMW	320i/4 p.	1986	Full Equip.	2.400.000	R. Calatayud
BMW	520i	1988	Full Equip.	3.500.000	R. Calatayud
BMW	320i/2 p.	1988	Radio-Cassette/Elevavinas/ABS	2.200.000	Rex Motors
BMW	318is	1991	Radio-Cassette/Air. Aco.	2.600.000	Rex Motors
BMW	M6	1987	Full Equip.	3.800.000	Río Verde Motor
BMW	325i Cabrio	1988	Full Equip.	3.500.000	Río Verde Motor
BMW	635 CSI	1983	Full Equip.	2.500.000	Ruera Sport
Mercedes	190 E 2.3	1988	Techo Eléctrico/Elevavinas/Radio/Alarma	2.900.000	Ruera Sport
BMW	320i/4 p.	1987	Air. Aco./Elevavinas/Radio	1.850.000	Stinus
Renault	Alpine V6	1987	Radio/Air. Aco./Techo	3.100.000	Stinus
BMW	524 td	1988	Climatizador/Faros Antiniebla	3.500.000	Turalsa
BMW	325i/2 p.	1991	Air. Aco./Llantas de Aleación/Alarma	3.500.000	Turalsa
BMW	530i	1988	Full Equip.	4.800.000	Veimsa
BMW	524 td	1990	Air. Aco./Dir. Asistida/Cierre	4.000.000	Veimsa
BMW	524 td	1987	Serie	2.800.000	Velomóvil
BMW	535i	1988	Full Equip./Cuero	4.800.000	Velomóvil

MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osuma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
R. CALATAYUD LERMA. Polígono Ind. Los Olivares. Calle Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**

REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RIO VERDE MOTOR Ctra. N-340, Km. 175,3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGO**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



CARNÉ DE CONDUCIR

UN SACO SIN FONDO

Obtener el carné de conducir supone para el ciudadano medio un desembolso superior a las 90.000 pesetas, barrera a la que hay que añadir no sólo la creciente dificultad para superar las pruebas, sino las prácticas «ilegales» de alguna que otra autoescuela.

CADA año, más de un millón y medio de personas desfilan por las autoescuelas con la esperanza de convertirse en conductores noveles. La incertidumbre comienza al comprobar que los precios varían notablemente de unas ciudades a otras y entre los diferentes centros de enseñanza, por lo que la elección se convierte en una ardua tarea. A veces optar por la más barata, o la más cercana a su domicilio puede resultar muy caro.

Los desembolsos económicos comienzan nada más sentarse en el mostrador de un autoescuela. Por lo pronto, tendrá que hacer frente a la matrícula. Las cuantías de este apartado suelen variar entre las 9.000 y las 26.000 pesetas de una escuela a otra. Por regla general incluyen la tramitación de documentos, las clases teóricas y el material didáctico, aunque en

LIBRE MERCADO
La disparidad de precios entre unas provincias y otras, e incluso entre autoescuelas, provoca en los alumnos una gran incertidumbre a la hora de matricularse en una autoescuela.



ocasiones estos dos últimos conceptos se facturan aparte, y cuestan del orden de las 10.000 pesetas.

Las clases prácticas tienen una duración de cuarenta y cinco minutos, y se suele decir que una persona medianamente aventajada necesita aproximadamente veinticinco o treinta clases para poder presentarse al examen con un mínimo de garantías. Sin embargo, un estudio de la Dirección General de Tráfico, asegura que un alumno menor de cuarenta y cinco años necesita, como mínimo, dar una hora de clase por cada año. De este modo, un alumno de treinta años necesita dar treinta horas de clases, para lo que tendrá que contratar cuarenta clases de tres cuartos de hora.

Los precios oscilan desde las 1.600 pesetas y 2.500. En este sentido, la publicación mensual que la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) recogía en el número de octubre del año pasado, un estudio en el que se desglosan todos los conceptos que repercuten en el costo de las clases prácticas. Según este informe a un autoescuela le cuesta 1.710 cada una de ellas.

Además, para poder examinarse tendrá que abonar unas tasas -fijadas por la Dirección General de Tráfico- de 7.275 pesetas. A pesar de que este concepto es fijo, en determinadas ocasiones algunas autoescuelas tienden a «redondear» la cifra. Estas tasas dan derecho a dos convocatorias.

También viene siendo habitual, que los aspirantes a conductores se desplacen hasta la zona por donde discurrirá la prueba para estar más seguros el día del examen. Esto implica que tendrá que añadir a su lista de gastos otras dos clases prácticas.

Hasta este momento, su saldo habrá disminuido de 90.000 a 115.000 pesetas. Pero, si usted no tiene la suerte de incluirse entre el 35 por ciento de los alumnos que se marchan a casa con el carné en la mano, y ya ha utilizado las tres convocatorias a las que le dan derecho la tasa de tráfico, tendrá que volver a su autoescuela para renovar expediente. Es decir, pagar desde 7.000 pesetas a 21.275 pesetas, además de unas nuevas tasas.

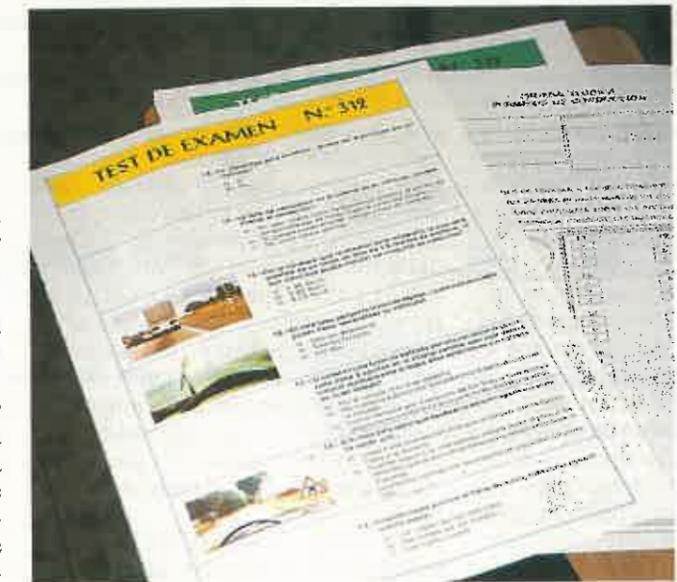
Una vez hechas las cuentas, no resulta difícil dejarse seducir por esos llamativos carteles que anuncian «a bombo y platillo» cómo conseguir el carné por 19.000 pesetas. En un reciente estudio llevado a cabo por la revista Ciudadano, de la Unión de Consumidores Españoles, se alerta sobre la relativa credibilidad de estas ofertas. Por una parte, en este importe únicamente se incluyen diez clases prácti-

E

N un reciente estudio llevado a cabo por la revista Ciudadano se alerta sobre las ofertas de las autoescuelas.

cas que, con toda seguridad, no le ofrecerán los conocimientos necesarios para pasar la prueba.

Por otra parte, muchas de estas promociones van destinadas al público joven, que es el sector de la población con mayores problemas presupuestarios. Por ello, a menudo se llevan a cabo en la temporada estival, que es cuando los estudiantes disponen de más tiempo libre. El problema surge cuando el alumno empieza a dar las clases prácticas en los meses de junio y julio, y tiene que posponer el



MAYOR DIFICULTAD
Los nuevos cuestionarios de la prueba teórica introducidos por la Dirección General de Tráfico, han situado el nivel de aprobados en torno al treinta por ciento.

F
E
L
B
B
B
B
B
B
B
B
B
B
M
B
B
M
Ja
B
M
B
B
AUT
AUT
AUT
AUT
BIK
CAR



ECHANDO CUENTAS

	COSTE MINIMO	MEDIO	MAXIMO
MATRICULA	9.000	18.600	25.750
CLASES TEORICAS (1)		10.000	
CLASES PRACTICAS	1.600	2.083	2.576
TASAS EXAMEN	7.275	7.453	8.470
EXAMEN PRACTICO	2.500	3.750	5.600
RENOVACIONES (2)	7.000	11.660	21.275

(1) Las matrículas incluyen las clases teóricas, aunque algunas autoescuelas las cobran aparte.
(2) En algunos casos se incluyen las Tasas de Tráfico. Fuente: U.C.E.

examen hasta septiembre; o acelerar el aprendizaje para examinarse en julio, pues durante el mes de agosto las diferentes Jefaturas Provinciales de Tráfico no realizan ninguna prueba. Ante tal situación, se verá obligado a contratar más clases para que no se le olviden los conocimientos adquiridos.

Otro de los problemas a los que se puede enfrentar el aspirante si no anda con cuidado, es encontrarse con profesores piratas, que sin tener el título adecuado -expedido por la Dirección General de Tráfico- imparten clases porque resultan mucho más económicos para la autoescuela. Esta práctica perjudica notablemente al usuario, que el día del examen se encuentra con que, repentinamente, su profesor habitual «cae enfermo», y tiene que examinarse con otro, en este caso homologado para pasar los registros de Tráfico. Las estadísticas demuestran que los cambios de última hora, ya sea en el profesor o en el vehículo, tienen una grave incidencia sobre el número de suspensos.

Por ello es aconsejable que antes de decidirse por una de estas promociones, deje bien claro qué conceptos incluyen, cómo se van a desarrollar las clases, tanto teóricas como prácticas, y compruebe que su

profesor dispone de la titulación necesaria.

La disparidad de precios es consecuencia del libre mercado. Cada provincia y cada autoescuela está capacitada para fijar sus propias tarifas. Sin embargo existen colectivos que establecen acuerdos voluntarios para intentar controlar el mercado. Recientemente, la Dirección General de Defensa de la Competencia ha abierto un expediente a la Asociación Provincial de Autoescuelas de Madrid por haber realizado acuerdos ilegales de precios para impedir el abaratamiento de las tarifas. Además el Gobierno ha multado a cincuenta y cuatro autoescuelas a lo largo del último año y medio por este mismo concepto.

Por su parte, un portavoz de la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) ha declarado a MOTOR 16 que la existencia de libre mercado impide que se establezcan acuerdos. «Ni las asociaciones provinciales ni nosotros estamos en disposición de obligar a ninguno de nuestros asociados a que fijen tarifas, aunque sí podemos aconsejarles que adopten algunas medidas para la buena marcha del sector».

Esta misma Confederación ha firmado recientemente un acuerdo con Mapfre Fi-

CUESTION DE EDAD
Un estudio de la Dirección General de Tráfico, asegura que los aspirantes con menos de cuarenta y cinco años necesitan, como mínimo, una hora de clase práctica por cada año.



nanzas, para que los alumnos matriculados en las autoescuelas pertenecientes a CNAE, tengan la oportunidad de financiar el ochenta por ciento del importe de sus cursos de aprendizaje. El plazo de estas operaciones será de tres a doce meses, y el importe de 30.000 a 250.000 pesetas con una cuota mínima de 3.000 pesetas mensuales.

En todos los casos se solicitará al alumno las garantías necesarias para la aprobación del préstamo y desarrollo de actividad laboral alguna. El titular o avalista del préstamo podrá ser un familiar del mismo, del que se estudiará, también, toda cuestión relacionada con la solvencia económica.

Además de la financiación de cursos, Mapfre facilitará a las propias autoescuelas el pago aplazado de los vehículos que adquieran para el ejercicio de su actividad, así como la financiación de los vehículos nuevos que adquieran los alumnos.

Este contrato tendrá un plazo de vigencia de dos años y se renovará tácitamente si ninguna de las partes lo cancela por escrito, con una antelación de sesenta días a la fecha de vencimiento.

Lourdes Bravo

DESCUBRA DISCOVERY. ES DE LAND ROVER.



La marca Land Rover, creadora de dos coches míticos, el Land Rover y el Range Rover, presenta ahora un nuevo todo terreno.

El nuevo Discovery. Diferente a todo lo conocido. Su motor: diesel, de inyección directa de alta velocidad, 2,5 litros, inter-cooler y turboalimentado. Menor consumo a cualquier velocidad, mejor aceleración y mejor par máximo de todos los vehículos de su clase.

El interior: diseño ergonómico de los asientos, texturas, telas y colores combinados.

Techos solares y grandes zonas acristaladas con ventanillas alpinas. ¡Espectacular!

Y una suspensión de diseño exclusivo: en la parte delantera, con muelles helicoidales de desplazamiento lineal y amortiguadores dobles. En la parte trasera, muelles helicoidales con desplazamiento progresivo. ¡Fabuloso!

Discovery de Land Rover. Un vehículo que combina estilo y prestaciones. Confort y fuerza. Ciudad y terrenos duros.

Descúbralo en los nuevos concesionarios Land Rover. Se descubrirá ante él.



PSR - por ser - Spangher - Brax

A
A
A
E
C

**FIEL
COMPAÑERO**
El ordenador es la
única herramienta
de trabajo que
utiliza este
diseñador danés
para llevar a cabo
su obra creativa.



MICHAEL MADSEN

EL PODER DE LA MENTE

Para este joven diseñador, dar forma a las ideas que nacen en su mente, es como un juego de niños. En su mesa de trabajo sólo habita un ordenador, su fiel compañero a lo largo de los últimos años.

EL pasado mes de marzo, nuestras páginas cobraron una gran espectacularidad con la publicación, en exclusiva, de uno de los diseños más ansiados de la industria del automóvil para la década de los noventa: el Mercedes C-112. En aquella ocasión, el encargado de poner rostro al proyecto más ambicioso, y aún secreto, de la marca «estrella», fue Michael Madsen, el creador de ilusiones que

utiliza la tecnología informática para aportar una visión muy particular e imaginativa de los nuevos modelos de la industria de los automóviles, de los accesorios, y del apasionante mundo de la comunicación.

Para este joven danés, de veintiocho años de edad, la expresión gráfica es la esencia de la vida. Rebasar los límites de la realidad se ha convertido en su juego



**LA TENTACION
DE CREAR**
Michael Madsen se ha dejado seducir por la mayoría de los nuevos proyectos gestados en la industria de la automoción, anticipándose a dar su propia visión de la realidad, tal y como hizo con el BMW limousina.



**ENTORNO
VITAL.**
Con sus dibujos sobre el nuevo McLaren, este mago del ordenador quiso demostrar que los objetos por sí solos no son nada. Necesitan disponer de un lugar propio en el espacio.

preferido, y el ordenador es su único contrincante.

Michael Madsen comenzó en el mundo de la creatividad a una edad temprana. Cuando ya disfrutaba de una noble posición como director de arte, retomó la vía de los estudios para profundizar sus conocimientos en el diseño industrial, alternando sus estudios con sucesivos viajes a Escocia e Inglaterra, países punteros en el desarrollo de la informática de alta tecnología.

Por aquel entonces, los ordenadores eran utilizados únicamente por ingenieros y técnicos especializados para temas muy concretos, como la construcción, escaseando el número de creativos capaces de sacarles el máximo partido a las posibilidades informáticas en el mundo de la comunicación. Michael Madsen aprovechó la ocasión y empezó a colaborar con las

cadenas de televisión para la creación de cabeceras de programas.

Pero su meta estaba aún más lejos, y no satisfecho con los conocimientos adquiridos, se trasladó a Brasil para convertirse en discípulo del gran maestro del diseño televisivo, Hans Donner. «El -asegura Michael Madsen- me enseñó a sentarme delante de un ordenador desde el punto de vista del creador, y no del operario».

A su vuelta a Dinamarca, tuvo la oportunidad de poner en práctica todos sus conocimientos, creando su propio estudio de diseño creativo, con la ayuda de la brasileña Paloma Gomes, una mujer de negocios con un amplio bagaje en la dirección de empresa.

Uno de los primeros encargos que llegaron a su estudio, fue la realización de la cabecera de presentación de la nueva televisión danesa, TV2/Denmark.

Su andadura por la industria del automóvil comenzó con la creación de una serie de prototipos, estos estaban montados sobre imágenes generadas por ordenador. En el año 1987 sus diseños toman nombre propio con la caracterización del nuevo BMW 425 I coupé, y un año más tarde lo hace con el Bugatti. Tres años después, en 1990, atraen su atención el nuevo McLaren biplaza y el BMW limousina.

Sin embargo, su máximo logro, la obra que realmente le ha consagrado, vino de la mano del Mercedes C-112, con el que demostró que la línea que separa lo real de lo imaginativo, es tan sólo efímera.

Una buena carta de presentación para este maestro del diseño, que sin duda va a dar mucho de que hablar, tanto en el presente como en el futuro.

Lourdes Bravo

Motor 16 / 63

PEUGEOT LIDER MUNDIAL EN DIESEL.

Nº1 MUNDIAL EN VENTAS

POR TECNOLOGIA.

La tecnología Diesel Peugeot ha creado la tercera válvula por cilindro. Un impulso definitivo al mundo del Diesel creado por Peugeot.

POR FIABILIDAD.

Experiencia y vanguardia unidas bajo un denominador común: Peugeot. La tranquilidad de dejarse llevar por el líder.

POR ECONOMIA.

Ser líder en ventas Diesel significa dominar la economía: Desde 3,9 litros a los 100 Kms. y más de 1.600 Kms. de autonomía.

POR CONFORT.

Cuando el líder se pone en marcha, la suavidad, el confort, el equipamiento y la potencia se hacen notar. El resto, es silencio.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

TECNOLOGIA

BMW SERIE 3

NUEVOS HORIZONTES

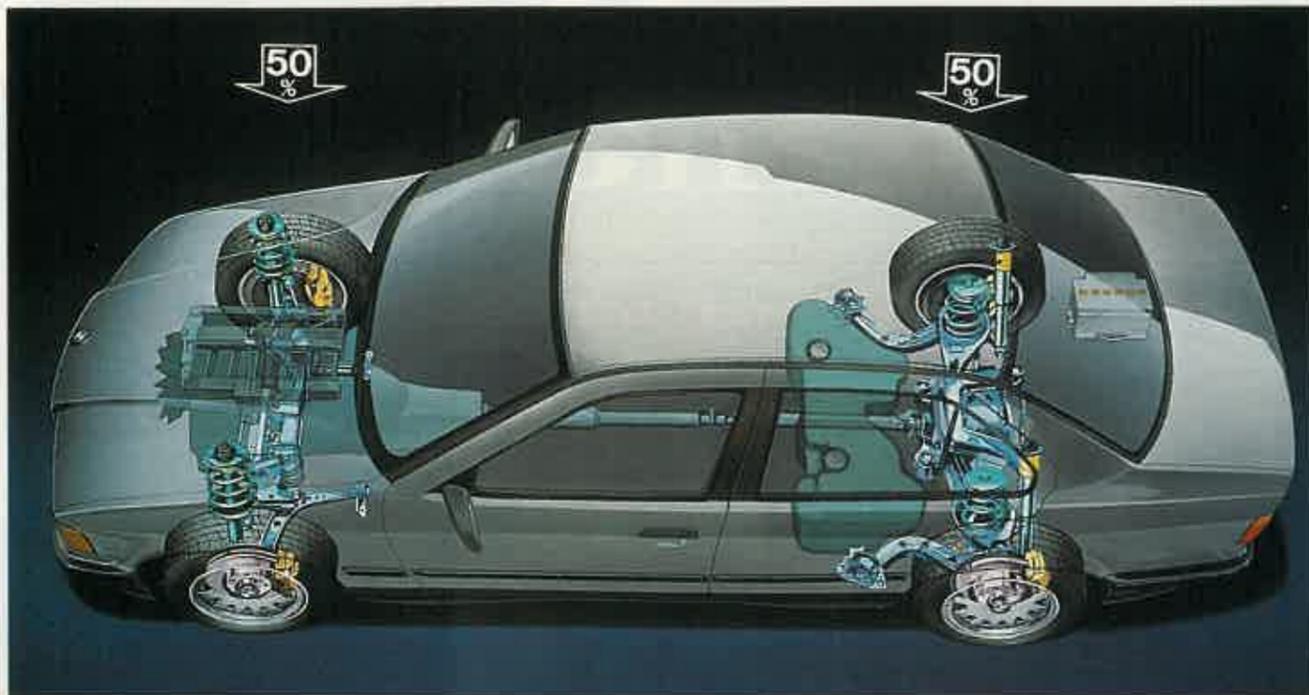
Después de varios años de investigación y desarrollo, los nuevos modelos de la serie 3 de BMW demuestran que el elevado nivel de seguridad, no es patrimonio exclusivo de vehículos de mayor tamaño y categoría.

ENTRE las novedades técnicas más importantes de los nuevos Serie 3, enfocadas a primar la seguridad activa, está la incorporación de un eje trasero en forma de Z, denominado, de brazo central. Este eje, experimentado en el modelo



SEGURIDAD ANTE TODO
Las fotografías de abajo muestran el esquema de la absorción de la energía en caso de ocurrir un impacto, en donde los amortiguadores cumplen una función importante.





deportivo *roadster* Z1, se caracteriza porque el muelle se apoya en el centro de la suspensión trasera, que a su vez coincide con el centro del trapecio.

También se ha incrementado la distancia entre ejes, así como el ancho de las vías, las llantas son de 15 pulgadas, pero sobre todo se ha trabajado en un reparto idóneo de pesos, que pasa a ser ahora del 50 por ciento en cada eje. Con todas estas mejoras los nuevos BMW alcanzan un equilibrio y un nivel muy alto de estabilidad y confort.

El nuevo diseño de la carrocería nos muestra una parte frontal en forma de cuña y una trasera más elevada, que consigue, como en el caso del 316 i, alcanzar un coeficiente de penetración aerodinámico de tan sólo 0,29. Los materiales con los que están contruidos los nuevos Serie 3 de BMW, han permitido una carrocería once centímetros más larga, cinco más ancha y uno más alta, con un aumento de peso de sólo un kilo. El motivo de emplear estos nuevos materiales es obvio, se consigue una amplitud interior mayor con un incremento de peso mínimo.

También la seguridad pasiva, fruto de una exhaustiva investigación y posterior evaluación de las estadísticas de siniestros, ha pasado con facilidad las normativas vigentes y alcanza unos niveles de seguridad dignos de modelos superiores.

Las pruebas de resistencia a los impactos, *Crash Test*, elaboradas primero en ordenador y sucesivamente probadas en los centros de experimentación BMW, son de gran importancia para corregir las defor-



SUSPENSIONES.

El nuevo eje trasero en forma de Z de los nuevos serie 3 de BMW, se caracteriza porque el muelle se apoya en el centro del trapecio.

maciones peligrosas del habitáculo y ofrecer una seguridad pasiva mayor para los pasajeros.

La gran rigidez de la carrocería permite una elevada resistencia y protección de los pasajeros frente a los impactos, ya sean frontales, traseros, laterales o en caso de vuelco. Así, en un choque frontal de hasta 56 kilómetros por hora, el habitáculo permanece prácticamente inmutable, que es mucho más de lo que exige la normativa vigente.

La estructura de la parte delantera de

nuestro BMW, absorbe la energía del choque deformándose ordenadamente, pero sin que los pasajeros se resientan. Los parachoques también han sido estudiados para sufrir un mínimo de daños, en las colisiones producidas por maniobras de aparcamiento.

En el habitáculo, el volante de la dirección se ha rellenado de una espuma especial amortiguante, para evitar o reducir las posibles lesiones de los pasajeros en caso de choque. La columna de la dirección lleva unos tornillos de pasos especiales que impide que ésta penetre en el habitáculo, en caso de un fuerte impacto.

El depósito de combustible se fabrica en materiales plásticos muy elásticos para evitar roturas y la consiguiente fuga de gasolina; en este sentido la bomba de combustible se desconecta automáticamente en una colisión.

Otra de las novedades de los nuevos Serie 3 enfocada a aumentar la seguridad de los pasajeros, es un mecanismo en los cinturones delanteros, que no se conforma con tensarlos, sino que éstos retroceden unos milímetros hasta conseguir ceñir el cinturón al cuerpo de los viajeros.

También en algunos modelos de la nueva Serie 3, se incluye en el equipamiento de base un curioso mecanismo de seguridad llamado *crash-sensor*, que actúa, en caso de fuerte colisión, desconectando algunos elementos mecánicos susceptibles de incendio, como el sistema de encendido y la bomba de gasolina, a la vez que conecta los cuatro intermitentes para avisar del peligro.



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



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



**SIN
COMENTARIOS**
El aspecto que ofrece el kart de Fiocco no precisa elogios. Se trata del único kart construido con la perfeccionada fibra de carbono que a determinado la evolución de la Fórmula 1. La estructura del kart ha sido realizada en el lugar en que tomaron forma las carrocerías de los F-40.

CON TECNOLOGIA DE F-40

EL KART DEL FUTURO



F U E R A D E S E R I E

De la mano de Isaia Fiocco, se ha hecho realidad el primer kart de fibra de carbono. Se trata de una creación singular, que ha trasladado al mundo del kart la tecnología de la Fórmula 1.

TODOS los conceptos de construcción de los monoplaques de F-1, cambiaron con la llegada de la fibra de carbono. Lo que unos años antes sonaba a pura imaginación, se convirtió en realidad tangible, por medio de esa mágica fibra que permitía modelar estructuras más ligeras que el aluminio y superiores en resistencia al acero.

Sin embargo, hasta la fecha no se había empleado en los kart. Probablemente, ese atraso estaba causado simplemente por una cuestión económica, ya que las ventajas de rendimiento eran tan evidentes que no daban lugar a dudas.

Casualmente, esa veta de pasado ha dejado de existir tras los muros del departamento de investigación de la firma italia-





FIBRA DE CARBONO

HILO MAGICO

La fibra de carbono hizo su aparición en el mundo de la competición en los últimos años de la década de los años setenta. Fue una adquisición derivada de la tecnología aeroespacial, que resolvió cantidad de problemas de resistencias de estructuras que, de no haber existido la fibra de carbono, estarían todavía sin solución. Hoy día, existen múltiples tipos de tejidos hechos con fibra de carbono, que se combinan entre sí por medio de diferentes resinas, según las necesidades de resistencia y rigidez.

Su principal característica es la tenacidad a la torsión, así como la resistencia al impacto. Dicha fibra tiene un empleo limitado, a no ser que se combine con estructuras de nido de abeja de aluminio o de cartón. En cualquier caso, se reviste de fibras la estructura de nido, operación que se ha de llevar a cabo en un local prácticamente aséptico, ya que

el aliento humano y el polvo atmosférico perjudica la adhesión de las «telas» entre sí. Una vez lograda la pieza, se somete a una presión de aproximadamente unos cuatro kilos por centímetro cuadrado y se cuece en el autoclave. El peso específico de una estructura en fibra de carbono, es más ligera que el titanio, y posee una resistencia, tanto a la torsión como al impacto, comparable al acero; aunque la comparación sea meramente orientativa.

El origen de la fibra de carbono se ubica en Japón, ahí un grupo de empresas de materiales químicos, descubrió la fórmula, que mantienen en total secreto. Se sabe que el principio consiste en hacer pasar un hilo de un determinado tipo de nylon por un arco voltaico, todo ello en una atmósfera de un cierto gas. Una vez obtenida la fibra, se procede a tejer las diferentes telas.

na Fiocco. Ahí, donde se hicieron las carrocerías de los Ferrari F-40, Isaia Fiocco y Bruno Ingnoli se armaron de ilusión, y sentaron los planos del primer kart en fibra de carbono. Su deseo emprendedor estaba respaldado por una considerable experiencia en toda clase de materiales compósitos, y desde luego, no les faltaban los medios necesarios. De las puertas de la Fiocco S.A., habían salido toda clase de componentes de fibra de carbono, destinados a diferentes escuderías de Fórmula 1. Por esa razón, el kart había nacido bajo la estrella de la experiencia y de la tecnología punta.

Según palabras del mismo Fiocco, lo más complicado en el proyecto fue encontrar el compromiso ideal entre la rigidez necesaria del chasis y la flexibilidad precisa. Por otra parte, se pretendía encontrar una base que sirviera para cualquier kart, desde los cien hasta los ciento cincuenta centímetros cúbicos -en todas las variantes- sin necesidad de modificaciones. Al mismo tiempo, la misma estructura se de-

está revestida por varias planchas de fibra de carbono. El secreto de la justa flexibilidad del chasis, y de su resistencia en las zonas de mayor torsión, consiste en la combinación de diferentes tipos de fibra, colocados de cierta forma. Una vez logrado el conjunto, pasa al autoclave, donde cuece a ciento veinte grados durante veinte minutos, y bajo una presión de cuatro kilos por centímetro cuadrado.

A parte de las ventajas de resistencia a la torsión, este kart posee una tenacidad al uso prolongado que se ha calculado en varios años de utilización en competición. Al contrario de los kart tradicionales, el Fiocco no precisa ser alineado jamás, ni tampoco necesita mantenimiento. En el caso de tener algún percance, el usuario puede reparar los desconchones por medio de un conjunto de resinas y fibra, que la Fiocco le facilita con la compra del kart.

Otro punto a destacar, es la posibilidad de desplazar los ejes para variar la distancia entre ambos. Cada uno tiene un recorrido de seis centímetros, que permite adaptar el kart a cualquier trazado.

Según los cálculos y las experiencias llevadas a cabo, la resistencia del chasis es bastante superior a los impactos que pueda recibir en un accidente. Respecto al peso, el chasis de este kart no supera los siete kilos, contra los trece de uno convencional.

Debido a su ligereza, hace posible que los soportes de los ejes de las ruedas sean más sólidos, y a la vez, se puede repartir perfectamente el peso para equilibrar con mayor exactitud el kart.



SIN PRECEDENTES

En las fotografías se puede apreciar la calidad de la estructura y el nivel de acabado de este singular kart. En él se pueden ensamblar los motores de 125 y 250 centímetros cúbicos. Curiosamente, su precio en el mercado será muy competitivo. Sus poseedores tendrán la posibilidad de reparar pequeños desperfectos sin necesidad de recurrir al fabricante

bería poder adaptar a las exigencias de los kart de cuarto de litro, con uno o dos cilindros.

Después de dos años de ensayos con un kart «laboratorio», se perfiló la estructura definitiva y se procedió a su fabricación.

Sin haber sido todavía bautizado, el kart de Fiocco es una realidad tangible, cargada de éxito.

El chasis consiste en una estructura de nido de abeja de aluminio, de ventiséis milímetros de grosor, que posteriormente

El último toque que Fiocco le quiere impartir, consiste en las llantas de fibra de carbono con un armazón de titanio, detalle que situará a este kart entre los vehículos de competición más avanzados.

Para la versión K, que se utiliza en Es-



FIOTTO Y SU CRIATURA

Las posibilidades de regulación y de equilibrio de este kart, son infinitas. El chasis que lo equipa proporciona prestaciones sin igual, y su duración va más allá de lo imaginable.

tados Unidos, se ha pensado modificar ligeramente las medidas del chasis, así como los anclajes del propulsor y la sujeción del eje posterior.

Referente a la parte relacionada con la carrocería, está previsto realizarla totalmente en fibra de carbono, utilizando en ella la misma tecnología ya empleada en la Fórmula 1.

Por el momento, la actividad que Fiocco lleva a cabo relacionada con el kart se centra en la fabricación de los modelos que se utilizan en toda Europa, mercado en el que se supone tiene bastante aceptación.

Sin poder todavía hablar de un precio definitivo, Fiocco tiene previsto ponerlo a la venta en Italia por la cantidad de tres millones y medio de liras, unas trecientas veinte mil pesetas al cambio.

Curiosamente, el kart diseñado por Fiocco dio sus primeros pasos en la pista Azzurra, lugar en el que hace poco más de una década el «Signor Fornara» -titular de la misma- presenció los primeros éxitos de un brasileño llamado Ayrton Senna da Silva, un chico que ya entonces parecía prometer.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

FIOTTO «DREAM CAR»

VERSION DEFINITIVA

EL ambicioso proyecto de Fiocco de querer realizar un Dream Car, que fuera capaz de ensombrecer las prestaciones del Ferrari F-40, se hará realidad en el próximo mes de septiembre. Después de haber realizado la maqueta orientativa -publicada por Motor 16- este prodigioso coche se ha convertido en realidad, cuya forma definitiva aparece en la fotografía que acompaña estas líneas. Principalmente, se ha retocado la parte delantera, a raíz de unas experien-

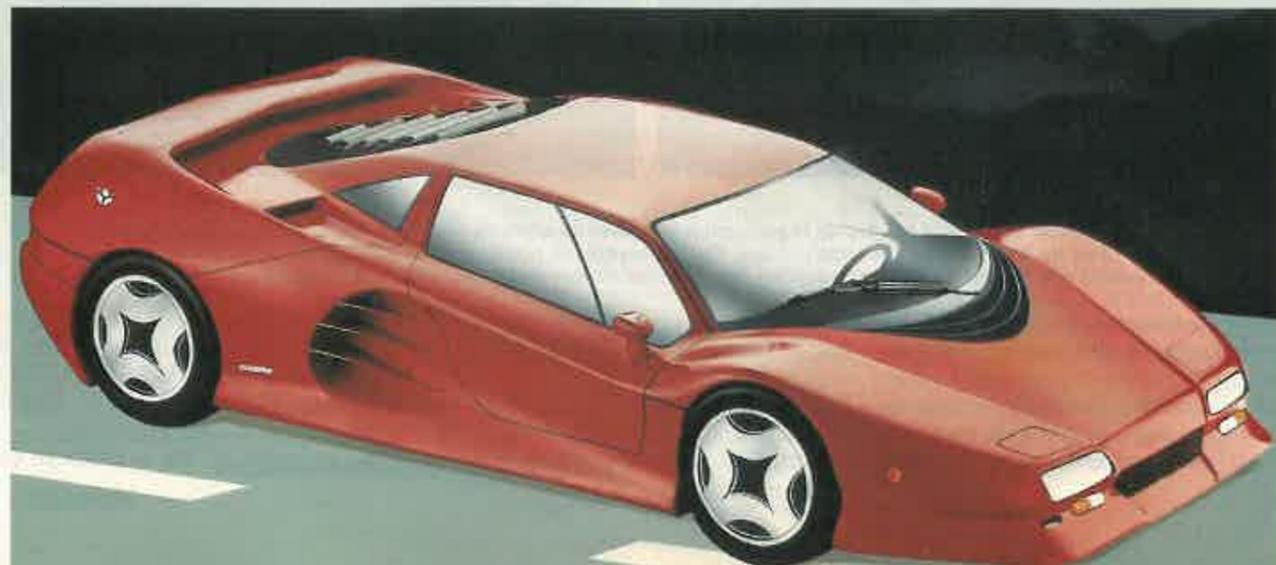
cias llevadas a cabo en el túnel del viento, donde se logró definir la forma del capó y las tomas de aire.

También los laterales se han perfilado ligeramente, así como el alerón trasero. Definitivamente se han estructurado todos los componentes que rodean la estructura monolítica del habitáculo en fibra de carbono, para que actúen a modo de fusible mecánico en caso de accidente. Al contrario de lo que se pensó en un principio, el motor V12 Motor

Moderni firmado por el ingeniero Carlo Chiti, será sobrealimentado por cuatro turbinas en lugar de dos. Con esta última modificación, se han confirmado seiscientos caballos de potencia, con una presión de los turbos de sólo 0,8 bar.

Se ha confirmado también, que estará disponible una versión especialmente lujosa y otra con la tracción integral.

Respecto al precio, no se pueden hacer suposiciones, aunque Fiocco asegura que será muy competitivo.



MARCANDO DISTANCIAS.

No se quede atrás, ALPINE posee la gama más completa y avanzada en equipos de Alta Fidelidad para el automóvil. Obsérvelos por fuera: encontrará diseño al servicio de las más altas prestaciones, belleza de formas, sencillez de manejo. Por dentro, un corazón complejo repleto de sofisticada tecnología. Equipos fuera de lo común. ALPINE ofrece, además, infinitas posibilidades de elección y combinación entre sus elementos: Radio/Cassettes, Radio/Compac Discs, CD's y el exclusivo concepto MULTI-SOUND de ALPINE, resultado de la más acertada conjunción de elementos de audición. Múltiples soluciones para un mismo tipo de persona: aquella que no se conforma con sonido convencional. Personas que destacan en todo momento y en cualquier situación. Por eso, eligen ALPINE. ALPINE ofrece tecnología exclusiva y una reproducción digital más allá de la perfección. Por eso, sus equipos incorporan el sistema de audición RDS (Radio Data System), con el que podrá disfrutar de la emisora que esté escuchando con total nitidez dondequiera que se encuentre, gracias a una compleja función de búsqueda de la fuente emisora de mayor frecuencia. Además, todos los productos de la gama ALPINE vienen acompañados de un seguro que los ampara de robo durante un año desde el momento de su instalación. No se conforme con menos. Distánciese con el único sonido que, por prestaciones, tecnología y gama, marca distancias.



ALPINE[®]
SIMPLEMENTE EL MEJOR



COLECCION DE CAMIONES

QUERIDOS amigos: me llamo Carlos Sagarzazu, soy un gran aficionado al automovilismo en todas sus variantes. Esto ha supuesto que comience una pequeña colección fotográfica preferentemente de camiones y también de coches. Colección que aumenta poco a poco con el paso del tiempo.

Mi deseo es contactar con otros aficionados o casas comerciales con la intención de intercambiar fotografías. No importándome contactar con aficionados de cualquier rincón del mundo, en especial aficionados de América del Norte. A continuación les proporciono mis datos personales: C/ San Isidro Labrador nº 4. Cuarto Derecha. 20300 Irún.

Carlos Sagarzazu Caldelas
(Guipúzcoa)



TOLEDO O PRIMERA

QUERIDOS amigos: como asiduo lector de su revista y encontrándome próximo a la adquisición de un nuevo vehículo, me atrevo a consultarles sobre la elección.

Estoy interesado en dos automóviles de muy reciente aparición, el Nissan Primera y el Seat Toledo, modelos poco conocidos por el usuario y de parecidas características. Espero que la opinión de un experto en la materia me saque de la duda y ruego me disculpéis por esta pregunta tan comprometida.

Atentamente:

José Sacha
Ubrique (Cádiz)



R.- No es, ni mucho menos, un compromiso para nosotros aconsejarle sobre uno u otro modelo, si bien preferimos siempre comentar los pros y contras de cada vehículo para que los lectores tengan una base sólida y no cometan equivocaciones.

Se trata sin duda de dos estupendos automóviles sobre los que resulta difícil hacer una elección. A favor del Seat Toledo encontramos un aspecto bastante atractivo, un maletero impresionante sumado a una habitabilidad muy razonable y a unas motorizaciones conocidas y fiables aportadas por la mecánica Volkswagen. Por último no olvidemos los precios, muy ajustados salvo la versión 16V. En el caso del Nissan Primera destacar un comportamiento ejemplar y una terminación cuidadísima, con unos motores ágiles y silenciosos. Un precio ligeramente más alto que el del Toledo, un plazo de entrega mayor y una red menor de asistencia, pueden suponer el mayor obstáculo.

CUIDADO CON EL AGUJERO

EL motivo de esta carta no es otro que el de expresar mi más profundo rechazo hacia los responsables municipales que se encargan de cuidar el estado del pavimento de las calles de Madrid. En los últimos meses los conductores de esta ciu-

dad hemos asistido impasibles a la proliferación de manera incontrolada de zanjas, tapas de alcantarilla que desaparecen y no se reponen y a otros problemas que lo único que hacen es complicar un poco más la circulación y contribuir a que los automóviles duren aún menos.

Por poner un ejemplo me voy a remitir a un caso concreto: hace varios meses, en la calle Julio Merino, realizaron algunas obras en la calzada y a consecuencia de las mismas se practicaron dos zanjas que apenas están separadas por tres metros. Estas zanjas que fácilmente tienen 15 ó 20 centímetros de profundidad se están haciendo con el paso de los días cada vez más profundas y nadie se preocupa de repararlas. Y me consta que la Policía Municipal pasa a diario por esta zona y sufre el mismo inconveniente, pero claro, como los coches no son suyos les da lo mismo.

F.S.M
(Madrid)

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

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

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

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa Romeo 75 América
- Audi 200 Quattro, 62.000 km.
- BMW 2-1, tres meses uso.
- BMW 735 i, full, 23.000 km.
- BMW 318 i, año 84.
- BMW 375 i, 56.000 km.
- BMW 520 i, 22.000 km.
- BMW Cabriolet 325, año 87.
- BMW M 5, año 89.
- Citroën XM V6, año 90.
- Citroën AX GT, 25.000 km.
- Citroën AX RD, año 90.
- Citroën CX GTI, 2.5, año 84.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Mercedes 190 E 2.3.
- Ford Escort 1.6, 46.000 km.
- Ford XR3 i, 67.000 km.
- Ford Scorpio 2.8 i 4x4.
- Nissan Sunny, 23.000 km.
- Fiat Uno 45, 48.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Peugeot 309 GTX, año 90.
- Lancia Thema V6, año 86.
- Mercedes 300 CE, full equipo.
- Mercedes 300 E, año 88.
- Autobianchi A 112, 48.000 km.
- Opel Kadett GSI 16 V, año 90.
- Opel Kadett, 19.000 km.
- Peugeot 205 GT, 22.000 km.
- Senator automático.
- Peugeot 505 GTI Turbo, 63.000 km.
- Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
- Porsche 911 Carrera, 65.000 km.
- Renault R11 Turbo, 58.000 km.
- Seat Ibiza Junior, 38.000 km.
- Volkswagen Polo Classic, año 88.

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

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

INSTAL AUTO

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA

DESDE 191.000 PTAS. SIN IVA

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

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

DISTRIBUIDORES OFICIALES *Hotline*

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

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

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

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

FURGON americano Dodge, automático, hi-fi, 275/770 x 15, escapes laterales, B-IW, urge, 2.100.000. Sr. Antonio. Telf. (93) 322 03 73.

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

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

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

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

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

Y

YAMOVIL

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

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tel. 565 20 00

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

AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL
PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL AUTO

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

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

GEMINI ELETTRONICA

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.

Valderribas Motor S. A.

C. Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28027 Madrid

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION
VV CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

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

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

FAMILIAR Mercedes Benz 230 TE, CS-K, garaje, suspensión, autonivelante, perfecto, 1.075.000 ptas. Telf. (964) 23 17 26. IVV 93.

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

NUEVA empresa venta vehículos segunda mano, zona sin competición, instalaciones 400 metros, desearía contactar con importadores para venta vehículos importados y motos en depósito a comisión venta. Telf. 666 34 71.

PORSCHE 944, año 83, elevallunas, espejos, alarma, blaupunkt, asientos parciales en cuero, anti-niebla, perfecto estado, pocos km, 2.500.000. (954) 21 91 84. De 4 a 8. Angel.

MERCEDES 500 SE, año 85, autom., super full, impecable, 75.000 km. 5.300.000. (95) 425 71 00. Sr. Gavira, horas oficina.

FIAT Uno Turbo, B-IK, 42.000 km, techo, alarma, 790.000 ptas. Telf. (93) 322 75 58.

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

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

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

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

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

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

FAMILIAR Mercedes Benz 230 TE, CS-K, garaje, suspensión, autonivelante, perfecto, 1.075.000 ptas. Telf. (964) 23 17 26. IVV 93.

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

NUEVA empresa venta vehículos segunda mano, zona sin competición, instalaciones 400 metros, desearía contactar con importadores para venta vehículos importados y motos en depósito a comisión venta. Telf. 666 34 71.

PORSCHE 944, año 83, elevallunas, espejos, alarma,

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

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

AUDI Avant 100 2.2, año 88 (baratísimo). Telf. (91) 541 89 81.

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

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

AUDI Avant 100 2.2, año 88 (baratísimo). Telf. (91) 541 89 81.

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

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

Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Opel Kadett GSI Cabrio, 89 1.875.000
Renault 21 GTS, A/A, 88 1.025.000
GMC Chevrolet-Safari, A/A, etc., seminuevo, 89 2.500.000
Opel 1.3 LS, 87 650.000
Alfa Romeo 75 2.5 A/A, 87 1.100.000
Citroën CX Turbo II, 88 1.500.000
Mercedes 300 E, full equip, 88 3.500.000

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

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

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

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

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

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. 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.

REPARAMOS las llantas de aleación, centrado, rotura y abolladura, máxima garantía y rapidez. Sevilla, Torneo 74. Telf. (95) 421 51 59 / 422 50 75.

TALBOT Sunbeam Lotus, máximo, GR-B, 245 CV, 70 ruedas asfalto, tierra nuevas y seminuevas, muchos repuestos, suspensiones y grupos tierra y asfalto, Talbot Sunbeam LS de serie. (91) 355 78 83. Sólo noches.

PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km, parecido turbo, motor 16.000 km, extras. (968) 13 53 88.

FORD Fiesta XR2, año 86, 750.000. Telf. (91) 541 89 91.

MERCEDES Benz 300 TE (familiar), extras, 3.700.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.

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

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

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

LANCIA Thema V6, año 86, 549 57 88.

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

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

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

AUTOMATICO Ford Granada 2.8 I, 57.000 km, 549 57 88.

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

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

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

Motor Central

Concesionario Oficial de BMW Ibérica S.A.

DPTO. V.O.

C/ Guillermo de Osma, 16
28045 MADRID

TEL: 4 74 30 66 - SR. SERRANO

DPTO. V.O.

C/ Antonio López, 248
28026 MADRID

TEL: 4 76 04 59 - SR. GONZALEZ

MOTOR CENTRAL. BMW 323 I, 84, verde, M-7396-FY, 1.550.000. 3 meses garantía.

MOTOR CENTRAL. BMW 735 IA, 89, negro, M-0524-KF, 6.200.000. 1 año garantía.

MOTOR CENTRAL. BMW 525 IA, 89, grafito,

M-7375-KB, 3.900.000. 1 año garantía.

MOTOR CENTRAL. BMW 325 I, 86, marfil, C-1079-AU, 3 meses garantía.

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

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

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

MOTOR CENTRAL. BMW M-3, 87, blanco,

M-8647-IJ, 3.750.000. 6 meses garantía.

MOTOR CENTRAL. Ford Scorpio, 87, plata, M-7940-TF, 1.900.000. 3 meses garantía.

MOTOR CENTRAL. Alfa 1.3 S, 86, rojo, M-8568-HK, 675.000. 3 meses garantía.

MOTOR CENTRAL. BMW 535 IA, 85, blanco, M-3266-GT, 2.300.000. 3 meses garantía.

MOTOR CENTRAL. Seat Ibiza 15, 87, blanco, M-8118-HN, 675.000. 3 meses garantía.

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

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

NUEVO MITSUBISHI
ECLIPSE
¡YA A LA VENTA!

DESDE 3.950.000 FULL EQUIPE

IMPORT-DIR S.A.

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



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

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

MERCEDES Benz 190 2.3, full, año 88, 2.600.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.

SEAT Málaga CLX, año 89, 590.000 ptas. Telf. (91) 541 89 81.

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

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

XM V6, Citroën, año 90, 549 64 71.

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

LANCIA Thema V6, año 86, 549 57 88.

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

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

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

AUTOMATICO Ford Granada 2.8 I, 57.000 km, 549 57 88.

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

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

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

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

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles. Conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas. Incluimos precios, consejos, direcciones, etc., por sólo 2.800 ptas. Import-automoción, apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968)

61 21 26. Oficina, Fax (968) 64 11 78. Serie-idad 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. Telf. (93) 322 08 14.

¡ANUNCIASE
HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma



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 **KELLER** 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 **KELLER** S.A.

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE

Webasto

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



INSTALACION INMEDIATA

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

SIERRA Cosworth, blanco, Turbo 16 V, 204 CV, pocos kilómetros, 1.900.000 ptas. Aussa (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.

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

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

LANCIA Delta Integrale 16 V, blanco, 28.000 km., B-KS, impecable, techo, alarma, mando a distancia, porta-esquí, 2.750.000 ptas. Tel. (93) 358 76 92. Héctor.

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

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

OPEL Corsa 1.3 GT, año 87, techo solar, alarma estéreo con equalizador 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.

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

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

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.

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, radiocasete, etc. Azcona, 62.

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

XM V6, Citroën, año 90. 549 64 71.

DITECNICA

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

EXPOSICION Y VENTA:

C/ Velazquez, 146

Tfnos.: 564 55 56

564 56 31

HORARIO TIENDA

Lunes a Viernes - 9 a 21h

Ininterumpidamente

Sábados: Mañana / Tarde

Domingos: Mañana



JEEP CHEROKEE
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.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA

**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	1.775.000
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	18.000	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	86	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 Fle	88	10.000	695.000	Peugeot 309 GT	88	22.000	1.100.000
Renault 5 GTL Triana	89	12.000	795.000	Peugeot 405 SRD Turbo	90	15.000	2.350.000
Renault 5 GTL	86	43.000	625.000	MG Metro 1.3	89	21.000	750.000
Renault 19 TSE	90	11.000	1.375.000	Citroën AX 11 TRE Sp. 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 Pacha	90	11.000	990.000
Renault 21 T.I.A.A. ABS	89	27.000	1.650.000	Ford Fiesta 1.1 Sp.	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.	86	45.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.6 D Sp.	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 Ap.	88	16.000	790.000	Ford Fiesta XR2	88	29.000	925.000
Opel Corsa 1.2 Sp.	90	13.000	930.000	Ford Escort 1.4 Sp.	87	41.000	790.000
Opel Corsa 1.2 S	90	10.000	790.000	Ford Escort 1.6 GT	89	30.000	1.050.000
Opel Kadett 1.6 S 4p.	88	31.000	1.125.000	Ford Escort 1.8 D Van	90	23.000	1.120.000
Opel Kadett GSI 1.8 Techo	86	46.000	1.100.000	Ford Escort 1.8 D Ghia	90	16.000	1.330.000

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. 256 17 17.

POLO Classic 1300, 39.000 km., MHG, garan-

tía 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.

AUTOIMS A

Alfa Romeo 33 1.7, 89, SW, A/A, llantas	1.100.000
BMW 735 i, 87, full, extras	4.700.000
BMW 520 i, 88, full, extras	2.800.000
BMW 318 i, 86, A/A, automático	1.500.000
Mercedes 250 TD, 86, 5 vel, susp. nivel	3.400.000
Mercedes 190 E, 87, full, extras	2.900.000

C/ Ramón Gómez de la Serna, 2 Edif. «El Molino»,
MARBELLA Tel. (952) 77 73 04

MERCEDES 230E, MHJ, 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.

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.

NEUEVA empresa de venta de vehiculos 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FURGON americano Dodge, automático, hifi, 275/70 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. Telf. (967) 23 72 51. Tardes.

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

PEUGEOT 205 GTI sinistrado, motor nuevo, 2.100 km, ruedas, sillones, 205 GTX, sólo tardes. Teléfono (956) 85 01 17.

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

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

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

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

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

MAZDA MX5

FULL EQUIPE
TEL: (91) 2 69 34 15
(91) 4 69 78 06

BUIK REGAL LIMITED

TEL: (91) 2 69 34 15

RENAULT 20 GTD

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

OCASION

VENDO

RD 350 AÑO 90
BLANCA Y ROJA

M-LG

Revisión recién pasada
7.000 Kms.
Tel: 570-72-54

De 10H.pm. en adelante

MASERATI 425 Biturbo, 3.200.000, julio 89, color gris antracita, full equipo. 460 51 11 / 460 51 97.

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

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.

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

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

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

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

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

ALFA 75 TWIN SPARK

AIRE ACONDICIONADO
M - IM 50.000 KM 1.350.000
PTAS JOSE LUIS
TEL: 4 10 46 36

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

MONTEGO 2.0 EFI, año 88. 549 64 71.

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

PARTICULAR BMW 635 CSI, aire, ABS, cambio Sport autoblocante, cuero negro, Recaro, llantas Martge 8 x 16, suspensión Sport. M-Technics, volante Momo, 85.000 km. reales. 3.600.000 ptas. Tel. (918) 22 98 50 oficina y (91) 519 05 21 noches.

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

NISSAN Prairie 7 plazas Terrano 2.7 TD, máxima 3.0 V6 SX, 200 disponibles. 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 estrenar. 1 año de garantía Full. 9.000.000 ptas. Tel. (948) 31 84 05 / 55 38 03.

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

JAGUAR M K2, de 1967, se vendió, buen estado. 2.500.000 ptas. Tel. (956) 51 50 03.

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

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

CITROËN Visa GTI II5 CV, 58.000 km, NA-T, muy bueno, extras. 950.000 ptas. Tel. (943) 88 68 91.

VENDO Nissan Patrol corto, seis cilindros diesel, M-GZ. 1.800.000 ptas. Tel. 308 30 89.

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. MORA Echevarría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

PORSCHE negro vendo, perfecto. 66.000 km, NA-AC. 1.800.000 ptas. Tel. (956) 28 47 10, mafianas.

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.

VOLSKWAGEN Escarabajo 1302 L, blanco, impecable, piezas originales. 1.000.000 ptas. Tel. (968) 26 24 70, cenas.

RANGE Rover Turbo D, año 89, 35.000 km, aire acondicionado, rejillas, como nuevo. 3.190.000 ptas. Antonio. Tel. 268 02 02.

DESCAPOTABLE 850 Spider 1969, muy buen estado. 650.000 ptas. Tel. (91) 416 88 27 (fines de semana).

FORD Sierra 2.0i Guia, maletero, techo, aire acondicionado, 58.000 km, M-HY. Tel. (94) 424 21 53.

PEUGEOT 205 GTI, siniestrado, motor nuevo, 2.100 km, ruedas, sillones, 205 GTX. Sólo tardes. Tel. (956) 85 01 17.

BMW 318 I, muy buen estado. 1.300.000 ptas.

ALFA Romeo 33 1.5 TI, blanco, llantas Ronal, Kit aerodinámico, impecable estado. 725.000 ptas. Garantía 12 meses.

AUDI 90, aire, ABS, techo, M-JX, impecable. Azcona, 62.

Motor Retiro

Nuevo Polo nunca te bajarás de él

SABADOS MANANA

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

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

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

BMW 323 I 4P, ABS, cuero, llantas, 4 elevelunas, granate metalizado, garantía 12 meses, revisado en BMW, precioso. 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

VW Golf G-60, M-LZ, nuevo, oportunidades. Azcona, 62.

VW Escarabajo, precioso. 700.000 ptas. Varios modelos, todos revisados, facilidades. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

FORD Fiesta XR2 Koni, alarma, antinieblas, radiocasete, etc. Azcona, 62.

BMW 528 I, todos extras. 1.700.000 ptas. Metalizado.

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

FORD Mustang II V-6, rojo precioso, aire, único dueño. Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

MERCEDES 230 E, español, aire, automático, 50.000 km, libro, revisión, muchos extras. Admitimos cambio. 2.750.000 ptas. Azcona, 62.

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

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

CAN S. A. Ofertas interesantes.

CAN S. A. Parking cliente. Azcona, 62.

FORD Mustang II, V-6, rojo, aire, precioso. Azcona, 62.

ALFA Romeo Twin Spark, M-JV, aire, servodirección, como nuevo, garantía 12 meses. 1.700.000 ptas. total. Azcona, 62.

MERCEDES 190 Diesel, 5 velocidades, gris metalizado, español. 2.100.000 ptas. Garantía. Azcona, 62.

GARCIA PROL

C/ JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39
28008 MADRID

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

Marca y modelo	Año	Marca y modelo	Año
• Audi 100 2.2 avant, 1.690.000	88	• Mercedes Benz 190 2.3, full, 2.600.000	88
• Alfa Romeo 75 TS 2.0, extras	87	• Mercedes Benz 300 TE, full, 3.700.000	87
• BMW 325 L A/A	88	• Mercedes Benz 260 E, full, 2.790.000	88
• Citroen BX GTI	88	• MG Metro Turbo, 490.000	85
• Fiat Regata 70 S	88	• Opel Corsa 1.2 3p, 620.000	87
• Ford Fiesta 1.1	88	• Renault 15 GTL	82
• Ford Fiesta XR2	86	• Seat Ibiza 1.2 3p, 790.000	89
• Fiat Uno 60 S	88	• Seat Málaga CLX	86
• Lancia Thema, 16V, extras, 2.750.000	91	• Opel Kadett GSI 2.0 16 V, 1.890.000	89
• Mercedes Benz 300 E autom, full	88	• Opel Kadett Turbo Diesel, 890.000	86
• Mercedes Benz 300 E, autom, full	87	• Porsche 944, full, 6.700.000	a estranar
• Peugeot 405 GR, 1.100.000	88	• Volkswagen Golf GTI 16 V, 1.590.000	88

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

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

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.

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MANANA

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

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

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
CITROEN AX	8.900	PEUGEOT 309	15.200
FIAT UNO	16.100	PEUGEOT 405	8.900
FIAT TIPO	19.500	PEUGEOT 605	24.000
FORD FIESTA	15.400	RENAULT 5 GT	9.300
FORD ESCORT	15.400	RENAULT 19	12.100
FORD SIERRA	17.900	RENAULT 21	12.000
LANCIA DELTA	20.400	SEAT IBIZA	12.900
LANCIA DEDRA	19.500	SUZUKI SWIFT	23.900
LANCIA THEMA	22.700	VW GOLF GTI	13.500
NISSAN PRIMEA	15.100	VW POLO	17.900
MERCEDES 190	17.200	VOLVO 460	24.600
MERCEDESW124	16.900	MITSUB. MONTERO	15.900

Europarts

DISTRIBUYEN:

DITECSA	ALICANTE	Tel. 96 544 26 11	SEHAUTO S.A.	GALICIA-LEON	Tel. 987 41 95 95
LAMINALTO SPORT	MADRID-SUR	Tel. 91 543 18 39	KINJI	VIZCAYA	Tel. 54 633 81 99
TECSE	GURPIZUA	Tel. 943 46 09 23	AUTOSCRATCH	BALEARES	Tel. 971 44 40 00
DUOS AUTOMOVIL	BARCELONA	Tel. 93 424 54 11	ALLEN CSTRIBUCHES	ARAGON	Tel. 976 22 52 58
FRPA ACCES VALLIDA	MADRID-NORTE	Tel. 91 850 77 82	PEREZ DE GUAZAL	OVIEDO	Tel. 985 28 19 00
GRAELX	DEL. ANDALUCIA	Tel. 956 20 00 06	AUTO-RECAMBIO FM	VALLADOLID	Tel. 983 39 10 34
ESCARTI S.A.	VALENCIA	Tel. 96 374 64 41	SPORT AUTO	SANTANDER	Tel. 942 37 27 58

BMW 323i Up, ABS, techo, elevelunas, cierres, cuero, llantas, etc. Revisado en BMW. Perfecto de pintura. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

SAAB 900 16V, MKP. Azcona, 62.

BMW M-6. Azcona, 62.

FIESTA XR2, moderno, bien cuidado, extras. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GT, 90 CV, llantas, etc., 40.000 km, estado impecable. Azcona, 62.

ALFA Romeo 33 1.5 TI, blanco, impecable, llantas, M-HM. 725.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona, 62.

LANCIA Thema V6, año 86. 549 57 88.

VOLKSWAGEN Polo, Renault 11 GTX, H-HZ, Classic, Fiat Uno, BX Diesel, etc. Coches, cambio, nuevos, todos garantizados. Azcona, 62.

OCASION: CAN S. A. liquida Peugeot Scooter. Precio coste 160.000 ptas. 75 cc. 229.000 ptas. Cagiva trail, 75 cc. 300.000 ptas. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16V, año 88. 1.525.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

VENDO Vectra GT, llantas BBS, casete, A.A. 36.000 km. B-JY, blanco. Tel. (93) 799 48 04 y particular (93) 799 10 13. De 21 h. a 24 h.

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

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

PEUGEOT 205 XR, año 87, 620.000 ptas. (91) 541 89 81.

OPEL Kadett 4 p. 1.6 Ghia, año 87, 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

FORD Escort 1.6 Ghia, año 85, llantas, 525.000 ptas. (91) 541 89 81.

MERCEDES 300 TE Full, mod. 88, 3.700.000 ptas. (91) 541 89 81.

PIEZAS para Porsche 924, 944, 911 seminuevas, llantas, chapa, mecánica, portones, spoiler. Tel. (93) 664 15 92.

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

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

KARTS nuevos y usados. Monos, botas, etc. Tel. (93) 692 18 24.

OPORTUNIDAD Alfa 33 17 QV, exclusivo, llantas Braid 195/60, amortiguadores Belstein, cierre alarma, equipo música, kit spoiler, perfecto estado, color rojo, B-JZ. Tel. (977) 66 37 76.

VOLANTE DE PIEL CON EMPUÑADURA A JUEGO

NOVA

100% EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Turipart

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

CRITICA DE TIENDAS

GONZAUTO

BUEN TALLER

En un momento en el que las ventas no gozan de la pujanza esperada, una de las armas para mantener alto el pabellón de un establecimiento del motor es el prestigio conseguido gracias al taller. En este caso se encuentra el servicio oficial de Opel, Gonzauto.



Sus instalaciones constan de una superficie de 1.500 metros cuadrados de los cuales 400 están reservados a la exposición y el resto al taller, recambios y oficinas. El personal se compo-

ne de doce personas, de las cuales dos están dedicadas a las ventas y el resto a administración y talleres. En estos se realizan todos los trabajos que se requieran con excepción de la pintura que se trata en un local separado.

Para agilizar el trabajo se em-

● **Otras marcas:** Gonzauto importa además productos Chevrolet, como el caso de los Corvette ZR1 en su versión 91 y del Lumina, un familiar espectacular.

● **Entregas:** Se realizan con toda normalidad siempre que se trate de la gama básica de Opel.

● **Taller:** Es uno de los puntales de este servicio oficial puesto que está regentado por personas de gran experiencia. Cuentan con todas las técnicas actuales, destacando los apartados de inyección y aire acondicionado.

● **Usados:** Se aceptan este tipo de operaciones y el comprador puede entregar su coche.

● **Seguros y Financiaciones:** El cliente puede llevar adelante las operaciones de financiación con cualquier entidad crediticia, pero Gonzauto ofrece la del Banco de la Pequeña y Mediana Empresa y asimismo el servicio financiero de General Motors España que se denomina GMAC.

● **Dirección:** Gonzauto se encuentra en la calle Nicaragua número 85 de Barcelona. El teléfono es el (93) 4193355.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones:
exposición: 8,5
vendedores: 9
taller: 9
usados: 8
financiaciones: 7

MOTUL CON DOSIFICADOR

La conocida marca de lubricantes Motul, acaba de lanzar al mercado un nuevo aceite sintético para motores de dos tiempos, el «300 2T», que se



presenta en un original y práctico envase con dosificador. Este dosificador representa una evidente ventaja a la hora de calcular con exactitud el porcentaje de aceite en cada litro de gasolina, con unas necesidades distintas y específicas en cada

modelo y en cada marca de motocicleta. Las características técnicas de este lubricante ciento por ciento sintético son muy interesantes por su efectiva protección antigripaje y por la escasa creación de carbonilla en pistones, bujías y escapes.

MAGNETI MARELLI PARA EL ZX

El equipamiento del Citroën ZX, el último lanzamiento del grupo francés PSA del que se fabricarán 200.000 unidades/año en Francia y España, cuenta entre sus componentes con una buena parte de elementos fabricados por Magneti Marelli. Desde el sistema de control de carburadores e inyección electrónica monopunto, dependiendo de los modelos; hasta una parte importante de la instrumentación, de la marca Jaeger (cuentakilómetros, cuentarrevoluciones, indicadores varios de nivel y temperatura de

líquidos, reloj y mandos y conmutadores). Con esto se confirma la progresiva internacionalización de la cooperación entre diversas marcas europeas.

NEW WEST GLACIAL GEL

Un concepto totalmente nuevo, este producto creado por la marca californiana Aramis proporciona una agradable sensación de frescor actuando como tonificante con su vigorizante mezcla de notas ozónicas, lavanda, romero, y un suave toque de clavo. La utilización del Gel Glacial es muy aconsejable como relajante y refrescante en momentos de gran tensión y en ambientes excesivamente calurosos.



Motor 16
Suscríbese a Motor 16

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

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

D _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno. _____

Precio suscripción Motor 16

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



VIDA INTERIOR

Con todas las garantías y cumpliendo sobradamente las máximas exigencias internacionales. Así responden los aceites Motoroil y Futur de GPM. Como la esencia que da vida al motor más sofisticado, y que con su amplia gama cubre todas las necesidades en cualquier taller entendido y responsable.



GRATIS
Por cada lata de aceite Motoroil o Futur su proveedor le obsequiará con un par de guantes de mantenimiento. (Hasta agotar existencias)



Lubricantes **GPM** de Alta Tecnología



CAMPEONATO DEL MUNDO DE SUPERBIKES

JARAMA OTRA VEZ

Después de unos años de absoluta sequía en la celebración de carreras de motociclismo de relieve internacional, el circuito del Jarama acogía la segunda prueba del Campeonato del Mundo de Superbikes y la tercera carrera del Europeo. Una cita, en un circuito remozado, que tuvo una gran acogida por parte del público, demostrando la gran afición que existe en nuestro país.

EL progresivo encarecimiento del mundial de 500 centímetros cúbicos ha traído como consecuencia el auge de las pruebas de este mundial para motos de cuatro tiempos.

Durante los entrenamientos se pudo observar la espectacular subida de nivel de esta especialidad. Las Ducati con tres equipos oficiales se perfilaban, una vez más, como máximas candidatas a la victoria. El americano Doug Polen con las Ducati del importador USA, Fast by Ferracci, el actual campeón, Raymon Roche y Stephan Mertens conseguían con las rojas motos italianas puestos en la primera lí-

nea de parrilla. Entre ellos se intercalaban el agresivo piloto de Kawasaki Rob Phillips y el italiano de Yamaha Fabricio Pirovano. Por parte de Honda los mejores tiempos fueron para Fred Merkel y el súper espectacular Baldasare Monti.

El domingo, parte de los favoritos quedaban fuera al salirse en la primera curva. El australiano Phillips y el americano Polen se destacan llegando al final en orden inverso. Mientras, por detrás, la sorpresa la pusieron los españoles provocando el delirio de los aficionados. El gallego López-Mella que había salido en noveno lugar fue la gran estrella de la jornada, re-

montando hasta la tercera plaza. Mientras que Dani Amatriáin luchaba con el italiano Pirovano hasta imponerse logrando la cuarta posición.

La segunda manga fue una apabullante demostración de las Ducati, Polen, Mertens y Roche coparon los primeros puestos. Por detrás Lopez-Mella conseguía ser el primer piloto de Honda, en el cuarto puesto y Amatriáin entraba sexto.

En el europeo de 125 cc, apoteosis del equipo de la Federación con Sánchez y Giró en las dos primeras posiciones. ○

Fernando Cañizal
Fotos: Juan Luis Soto



DUCATI IMPARABLE
El piloto de Fast by Ferracci se impuso con total autoridad en ambas mangas. Polen quiere decir: «Llegué, vi y vencí». Por detrás Mertens y Roche le acompañaron sobre el podio en la segunda manga.



LOS ESPAÑOLES
El abrazo de López-Mella y Amatriáin en medio de una gran ovación de los aficionados que llenaban «Las Eses», rubricaba la gran carrera que puso de pie más de una vez a todo el circuito.



A POR TODAS
El único piloto oficial de Kawasaki, el australiano Phillips, se confirma como uno de los máximos aspirantes al título, con un pilotaje agresivo y seguro. Lástima que en la segunda manga quedara fuera.



MAGISTRAL
El madrileño Luis D'Antín, líder del europeo de Supersport, realizaba una impresionante demostración de superioridad que se vio truncada por problemas con el cambio, quedando finalmente el 5º.

«BY BASI»

La línea de moda BY BASI - CASUAL WEAR ha entrado de lleno en el mundo de la competición, como patrocinador principal de Eduardo de Aysa para el Campeonato de España de turismos. Con su Renault 21 Turbo «BY BASI», De Aysa se ha confirmado como revelación de este certamen en el que participan los mejores pilotos del panorama nacional. BY BASI asocia su imagen joven y desenfadada a la de un equipo ganador que va a lucir los colores de su logotipo por todos los circuitos de nuestra geografía.

Con cerca de 270 cv y pilotado por el actual Campeón de la Copa Renault, el 21 «BY BASI» logró un segundo puesto en la carrera inaugural y pudo vencer en la segunda manga del campeonato si no hubiera sufrido un problema con un neumático defectuoso que le obligó a ralentizar su marcha cuando se encontraba en cabeza de carrera.

De cara a la próxima cita del campeonato, el coche ha evolucionado en diversos apartados como el de frenos, que incorporan las últimas especificaciones permitidas en el reglamento. Con estas mejoras el 21 «BY BASI» se convierte en un candidato a la victoria y a ocupar los primeros puestos del certamen.

Lo mismo que «BY BASI» una línea de ropa de alta calidad y diseño que arrasará esta temporada.



TOUR DE CORSE

TOUR DE FORCE

Nada parece detener ya al piloto español Carlos Sainz, lanzado en pos de un nuevo título mundial, después de su victoria en el Tour de Córcega donde realizaba toda una demostración tras verse penalizado con un minuto a causa de una avería mecánica, derrotando a sus rivales franceses, François Delecour y sobre todo al vencedor de las tres últimas ediciones, Didier Auriol.

Enviado Especial
Esteban Delgado

A la puerta de la sala de prensa de Ajaccio, momentos antes de la habitual conferencia con los tres primeros clasificados al término de la trigésimo quinta edición del Tour de Corse, un Carlos Sainz satisfecho por su victoria, pero que mostraba un semblante serio, casi de enfado, aún tenía que dar explicaciones a algunos periodistas, curiosamente no galos y por tanto sin connotaciones chauvinistas, de por qué había ganado la prueba francesa. «¿Y por qué no?» respondía a su vez el piloto español.

¿Acaso no estaban hablando con el campeón del mundo de rallies 1990? Una prueba de asfalto ¿no había sido tachado

sólo como un especialista en tal superficie en sus comienzos? ¿no había arrojado la toalla el vencedor de las tres últimas ediciones de la prueba corsa ante las prestaciones del piloto de Toyota? ¿O todo lo anterior no es suficiente? Valgamé Dios de caer en el mismo error que «monsieur» Chauvin, pero recuperar todo un minuto y sacar otro de ventaja al segundo clasificado en Córcega era algo difícil de ver desde los tiempos de «Caballo Loco» Andruet.

Después de ver cortados sus entrenamientos por la nieve caída sobre la isla, una vaca que cruzó en mal momento el camino y la rotura de una nueva caja de cambios reforzada, que obligó a desmontar el motor, Carlos Sainz comenzaba con buen pie anotándose el primero de los tramos cronometrados rebajando su propio récord en dos segundos sobre poco menos de tres kilómetros. Pero los ataques tanto de Delecour como de su propio compañero de equipo se sumaban a algunos problemas de neumáticos y pequeñas molestias físicas. Encargado de las pruebas en

Córcega, el «Baron Rojo» estaba encantado con la nueva medida de 640 milímetros de sus neumáticos, cuya mayor impronta permitía una mejor estabilidad en el momento de la frenada y tracción, lo que unido al menor número de revoluciones de la rueda permitía reducir el consumo y adoptar mezclas más blandas. El piloto español se quejaba, no obstante, de la manejabilidad de los nuevos Pirelli, utilizando durante la primera etapa la medida de 620, mientras el piloto alemán probaba los nuevos logrando unos tiempos cañón. Además, Sainz se encontraba de pronto sorprendido por una nueva posición al volante, demasiado cercano, que le ocasionaba molestias en su espalda; para pasar a estar demasiado lejos del mismo y sufrir entonces de los brazos. Finalmente tras la retirada del suplemento de la caña del volante y algo de gomaespuma en el respaldo parecía solucionar la situación.

Tercero a quince segundos de Schwarz

y a tres de François Delecour, el piloto español tenía una desagradable sorpresa en el momento de arrancar su Toyota Celica GT-Four en la plaza de Austerlitz. Casi como un cirujano, Carlos Sainz diagnosticaba un problema con el intercambiador. Los treinta kilómetros de enlace hasta el primer tramo de la segunda etapa eran cubiertos en un abrir y cerrar de ojos para intentar solucionar el problema radicado en la bomba de agua del intercambiador que era rápidamente sustituida, pero sin poder evitar un minuto de penalización en el control horario. Comenzaba entonces una difícil lucha cuesta arriba que le situa-



EL TÍTULO ES MÍO
Cualquiera que sea el desarrollo del Campeonato '91, lo cierto es que nadie está haciendo más méritos que Carlos Sainz para apuntarse el del '92. En cuatro participaciones, tres victorias.



DELECOUR SIGUE EN ALZA
De nuevo François Delecour ha podido vencer y una vez más la mecánica del Ford Sierra le ha dejado con la miel en la boca.



FRANCO CUNICO SALVO A FORD
El italiano, con su tercer puesto, salvó el honor de los británicos, con un coche de sólo cinco marchas y menos elaborado que los oficiales.



ba ya como hipotético líder en el octavo tramo de no haber mediado el mencionado problema mecánico que le llevaba en la llegada a Bastia a solo 19 segundos de los dos líderes, Auriol y Delecour, tras haber marcado cuatro tiempos «scratch», uno de ellos en el tramo de Giovacacce-Ghisoni, de 48 kilómetros. Una etapa sin más problemas que un error de neumáticos en el penúltimo tramo, cuando su Toyota era calzado con gomas de lluvia tipo Corsica en un tramo seco, donde Sainz perdía catorce segundos ante las disculpas de Maurice Guaslard y el inevitable encuentro con animales astados.

Con la mirada de los espectadores centradas en sus compatriotas, Carlos Sainz iba tirando, poco a poco, de la cuerda que le debía llevar al liderato. Una vez más, el piloto de Toyota lograba el mejor tiempo en otra prueba de 45 kilómetros, Linguizeta-Falavello, a pesar de sufrir unos pequeños problemas de frenos hacia el final, aún con las nuevas pastillas de freno eficaces hasta los 400° C y un nuevo sistema de bombines de freno que eliminaban las

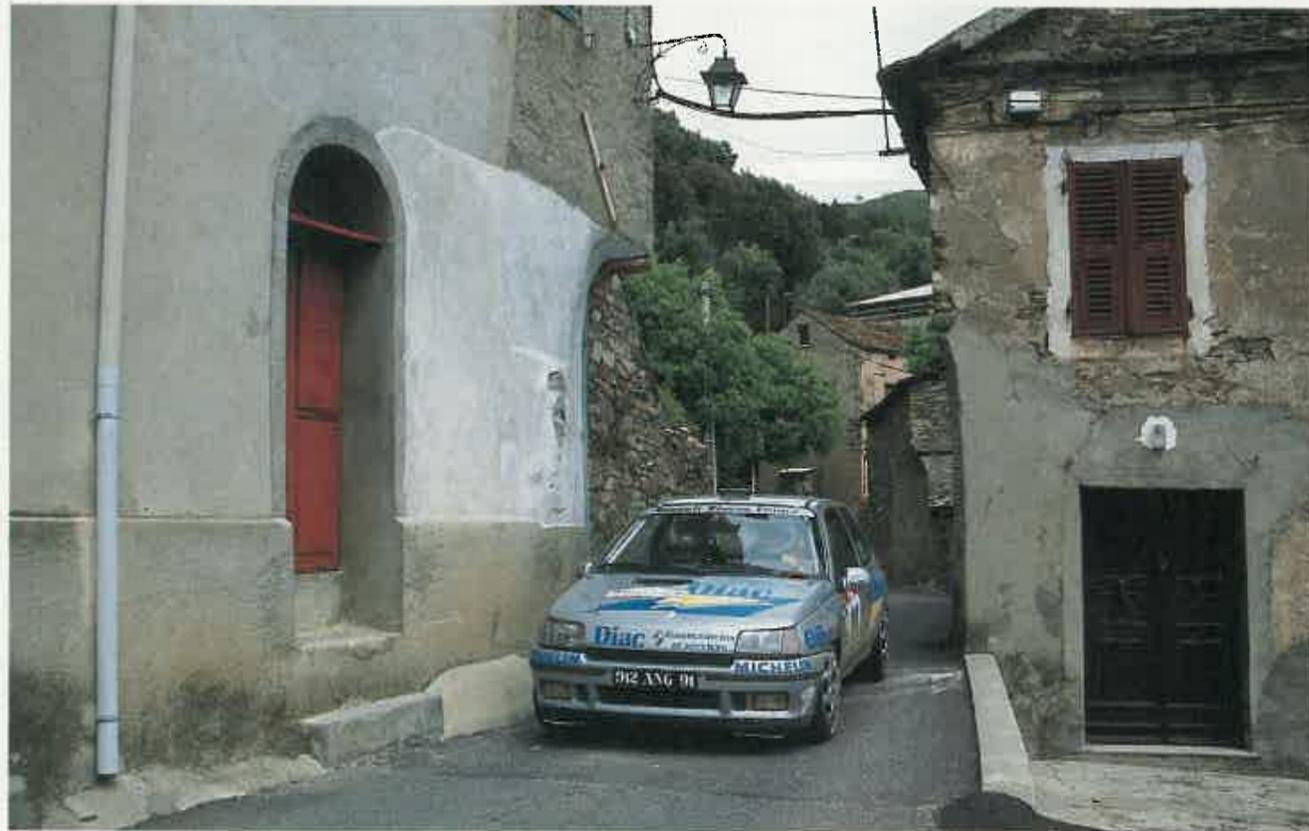
vibraciones de los discos. Llegaba entonces un nuevo drama para el líder, François Delecour, que veía como un cable eléctrico suelto de la bomba de gasolina le hacía perder casi nueve minutos, dejando en la primera posición a Carlos Sainz y Didier Auriol. Comenzaba entonces una nueva repetición de lo visto la noche de Arganil en el pasado rallye de Portugal. Los once segundos de ventaja logrados por el español al término de la tercera etapa en Calvi eran poco bagaje para una cuarta etapa. Pero irremisiblemente los segundos iban cayendo uno tras otro 2, 3, 5, un total de diez más para llegar a la última de las tres grandes cronometradas, Liamone-Ambiegna de 43,93 kilómetros. Con la lluvia como árbitro, Michelin T12 para Auriol, Pirelli W5 para Sainz. «Los pulí tan pronto como tomé la salida. Basta. Me vuelvo a casa. Lo he dado todo», declaraba al final el piloto de Millau. Los neumáticos delanteros del español también mostraban el esfuerzo, pero de los 29 segundos de ventaja logrados por Carlos Sainz, dieciocho los arrancaba en el último tercio del



AURIOL, ETERNO SEGUNDO
Muy perjudicado por sus neumáticos Michelin, Didier Auriol (arriba) tuvo que volver a inclinarse ante Sainz una vez más. En esta ocasión, en una prueba en la que venció los tres últimos años. Las asistencias de Toyota tuvieron que trabajar intensamente para resolver pequeños problemas en el coche del campeón del Mundo y no pudieron evitar una penalización de un minuto.

recorrido, en los que el piloto del Jolly Club rodaba ya sobre los alambres. Eran ya un total de 50 segundos y todo estaba decidido.

Cabe preguntarse, hasta qué punto la rapidez de un piloto puede y debe comprometer el esfuerzo de una marca como Toyota empeñada en el mundial de Marcas. La actuación del piloto alemán Armin Schwarz ha acabado una vez más contra un muro, como ya hiciese en los entrenamientos. Tiempos increíbles, trompos impresionantes en sexta a fondó con trazas de gomas de doscientos metros, fueron los puntos culminantes del «Baron Rojo» en Corcega hasta que su ímpetu en el tramo de Ghisoni, a siete kilómetros del final, no permitía que sus neumáticos se calentasen de nuevo tras pasar por unos regueros de agua fruto de la descongelación de la nieve, dejando de nuevo solo a Carlos Sainz. Por contra, el belga Marc Duez con su Toyota Celica GT-Four del equipo de Reinhard Hainbach lograba llegar a la localidad de Ajaccio en cuarta posición tras una actuación bastante conservadora, aunque



EL RETORNO DE RENAULT AL MUNDIAL
Tras un largo paréntesis en el que se dedicaron a correr con coches de serie, Renault ha vuelto al Mundial con mucha humildad. Los nuevos Clio de grupo A (Bugalski en la foto) no defraudaron.

TRAMO A TRAMO

De nuevo Carlos Sainz acudirá al rallye de Nueva Zelanda a asegurar su **segundo título** de pilotos para tomarse unas vacaciones con ocasión del rallye de Argentina al que Toyota acudirá con Armin Schwarz y **el vencedor de la edición** de 1989, Mikael Ericsson

Nada menos que 1.114 kilos era el peso del Lancia Delta Integrale de Didier Auriol en verificaciones, con niveles de líquidos y combustible a tope, rueda de repuesto, gato y llantas normales. En **condiciones de carrera**, poco más de una tonelada. El Ford Sierra Cosworth de Delecour estaba en los 1.251 Kilos y el Subaru Legacy de Chatriot en sólo 1.135 kilos. La palma de los **pesos plumas** era para el Renault Clio 16 v de Bulgalsky con **914 kilos**.

El Toyota de Carlos Sainz estaba en 1.130 kilos, volviendo el Toyota Team Europa a situar un par de ruedas en los cruces de los tramos largos, como

ya hicieran el año pasado, para conseguir mayor ligereza en el vehículo del español, que contaba con unas suspensiones y amortiguadores de **auténtico kart**.

Después de sus problemas con Mitsubishi, el piloto finlandés **Ari Vatanen** tiene muchas probabilidades de encuadrarse en el Equipo Martini-Lancia junto a Juha Kankkunen para el próximo rallye de los 1.000 Lagos.

François Delecour estará con el equipo oficial Ford en los rallyes de la Acrópolis, Sanremo, Cataluña y Rac de Inglaterra, además de las 24 horas de Ypres. Está pendiente de decisión su participación en Argentina o 1.000 Lagos. Por su parte Franco Cunico lo hará en Sanremo, Cataluña y Rac de Inglaterra.

François Delecour hacía estas declaraciones en la llegada: «Carlos Sainz ha ganado, él es el **campeón del Mundo**, yo no soy ni siquiera **campeón de Lille**»

con pequeños problemas de frenos y de batería.

Con dos abandonos en 1989 y 1990 en la isla corsa, François Delecour era a pesar de todo la gran esperanza francesa. Sus tiempos estuvieron dentro de lo esperado, pero lejos del dominio ejercido durante la última noche en Montecarlo. Además, los mínimos tiempos de asistencia en Corcega le impidieron disponer de un vehículo a punto en cada tramo, siendo apreciables los «bajones» de motor a pie de tramo. Segundo a 12 segundos de Schwarz al término de la primera etapa, Delecour pasaba a ocupar el liderato después de uno de los trompos habituales del alemán. Luego, en el tramo de Levie-Sotta, el piloto de Ford salía con slicks y era sorprendido por una tormenta de granizo perdiendo diecisiete segundos frente a Sainz. Afectado por la salida de Schwarz, viéndole a la mente lo ocurrido en Portugal, François Delecour era, sin embargo, en aquel momento el nuevo líder del Tour de Corse, seguido de cerca por un Didier Auriol más a gusto con su Lancia Delta Integrale 16V. Un error en el último tramo al dar un trompo en cuarta le costaba a Delecour 19 segundos y que el triple ven-

REGRESA EN EL MIL LAGOS

PURAS SIGUE CON MAZDA

CONTRARIAMENTE a las informaciones aparecidas en algunos medios, que contaban que Jesús Puras podía dejar el equipo Mazda, puede afirmarse con seguridad que el piloto cántabro sigue adelante con su programa mundial de seis rallyes

Tras una reunión en Bélgica, entre los responsables del Mazda Rally Team y el español, se informó sobre las dificultades financieras por las que atraviesa el equipo y que aconsejan reducir a un sólo coche la participación en el Acrópolis, que será conducido por el piloto número uno, Hannu Mikkola. Puras, retornará al Mundial en el Mil Lagos y posteriormente en aquellas pruebas que se consideren más adecuadas, posiblemente, Australia, Sanremo, Cataluña y RAC.



cedor de la prueba, le alcanzase empatando ambos por la primera posición al final de la segunda etapa, como ya ocurriese en 1986 en el rallye de Nueva Zelanda entre Markku Alen y Juha Kankkunen.

Pero los dramáticos acontecimientos vividos en el último Col de Turini iban a repetirse en Corcega en el tramo de Barchetta-Borgo cuando un cable de la bomba de alimentación de gasolina se soltaba en el Ford Sierra Cosworth nº 5, cuyo circuito de implantación no permite instalar una bomba de seguridad. Ser líder con 17 segundos de ventaja y tener que parar de nuevo en pleno tramo cronometrado, revisar los fusibles, abrir el capó para tocar todos los cables, para darse cuenta finalmente que el posible problema estaba en el maletero del Ford Sierra Cosworth después de perder dieciséis minutos preciosos, todo ello puede acabar incluso con la moral de alguien llamado François Delecour. Aún así, el piloto de Ford no se tomaba las cosas con calma y realizaba una serie espléndida de mejores tiempos

Aquí, el aceite usado cae mal

A pesar de lo bien que cae el aceite, una vez usado puede caer mal.

Al agua de nuestros ríos, al suelo donde vivimos... al medio ambiente.





LOUBET, MOSQUETERO SIN FORTUNA
Pese a haber nacido en Corcega, Yves Loubet nunca ha logrado la victoria en la isla. De nuevo una salida de carretera le alejó del podio. Marc Duez colocó su Toyota en cuarta posición, mientras que Fernando Capdevila (abajo, derecha), tuvo que abandonar por un problema de transmisión.



antes de que el diferencial posterior le detuviera camino de Ajaccio.

En cuanto al resto de pilotos Ford, la sorpresa vino a cargo del italiano Franco Cunico, tercero en la llegada salvando el honor de la marca de Boreham. Tanto el piloto de Treviso como Bernard Beguin sólo disponían de la caja de cambios de cinco velocidades y llantas de 16 pulgadas, sin la configuración de frenos de mayor diámetro. Ambos sufrieron durante el rally pérdidas de potencia en sus motores, siendo afectado el italiano por problemas de frenos en la tercera etapa, regularmente situado por delante del vencedor del Tour de Corse 1987 que debía retirarse con una rótula de suspensión rota.

Décepción en Lancia donde el piloto del equipo oficial Martini, el corso Yves Loubet siguió sin ser profeta en su tierra al soltarse el anclaje del asiento en el

tercer tramo, desplazándose hacia atrás, no pudiendo el piloto de Porto-Vecchio impedir una salida de carretera que le costaba diez minutos y ocupar la 64ª posición al final de la primera etapa. Doblando hasta seis participantes en algunos tramos y con el asfalto degradado por el paso de los vehículos, Loubet era decimotercero en Bastia para acabar, según sus palabras, logrando unos importantes puntos para el campeonato francés. Su patrón, Bruno Saby debía abandonar al ser sorprendido por una capa de granizo cuando intentaba quitar el vaho del parabrisas de su Lancia. En cuanto a Didier Auriol, desde el principio se quejó de un excesivo subviraje en su Lancia Delta Integrale 16V que no fue solucionado hasta mediada la segunda etapa con el cambio de los muelles delanteros, lanzándose a partir de ese momento a tratar de igualar el récord de cuatro vic-

torias consecutivas de Bernard Darniche. Pero el progreso técnico de su vehículo se encuentra, como es sabido, en su techo y a pesar de sus esfuerzos Auriol no pudo inquietar nunca a Sainz, arrojando la toalla a tres tramos del final, después de destrozarse sus neumáticos en el intento.

Debú mundial para los Renault Clio 16V con una octava posición para Philippe Bugalski después del abandono por rotura de la transmisión de Jean Ragnotti. También debú sobre el asfalto para el Subaru Legacy de François Chatriot que rompía un turbo al final de la segunda y tercera etapa, descendiendo a la octava posición, cuando era quinto en lucha con el inglés Malcolm Wilson y logrando llegar por los pelos a Ajaccio cuando en el último tramo se rompía la batería llegando a la meta en rueda libre.

En cuanto al grupo N era dominado ini-

DEPORTE

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Sainz-Moya (Toyota Celica-GT-Four), 7 horas, 5 minutos, 29 segundos; 2º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V); 3º Cunico-Evangelisti (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 6m 10s; 4º Duez-Dwicha (Toyota Celica GT-Four), a 7m 43s; 5º Wilson-Grist (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 11m 50s; 6º Loubet-Chiaroni (Lancia Delta Integrale 16V), a 18m 43s; 7º Bernardini-Dran (BMW M3), a 18m 56s; 8º Bugalski-Giraudet (Renault Clio 16V), a 19m 23s; 9º Chatriot-Perin (Subaru Legacy RS), a 31m 27s; 10º Manzagol-Monti (Renault 5 GT Turbo), a 49m 25s.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Sainz; TC 2-4, Schwarz; TC 5, Delecour; TC 6-9, Schwarz; TC 10-12, Delecour; TC 13, Delecour y Auriol; TC 14-16, Delecour; TC 17, Auriol y Sainz; TC 18-27, Sainz.

MUNDIAL DE MARCAS

1ª Toyota, 77 puntos; 2ª Lancia, 71; 3ª Ford, 28; 4ª Subaru, 20; 5ª Nissan, 10; 6ª Mitsubishi, 8; 7ª Mazda y BMW, 6; 9ª Renault, 4; 10ª Daihatsu, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 60 puntos; 2º Juha Kankkunen, 38; 3º Didier Auriol, 32; 4º Massimo Biasion, 27; 5º Kenneth Eriksson y Markku Alen, 20; 7º Mats Jonsson y Mikael Ericsson, 15; 9º François Delecour, Jorge Recalde y Franco Cunico, 12

POSICIONES EN LOS TRAMOS

PILOTO	1º	2º	3º	4º	5º	6º
SAINZ	12	8	4	3	-	-
DELECOUR	8	6	3	2	1	-
SCHWARZ	2	2	4	1	-	-
AURIOL	2	6	9	7	3	-
CHATRIOT	2	-	-	4	6	7
LOUBET	1	3	1	2	7	2
CUNICO	-	3	3	2	5	6
DUEZ	-	1	1	1	8	4
BERNARDINI	-	1	1	-	-	-
WILSON	-	-	1	4	1	5

cialmente por el piloto de Ajaccio François Serpaggi, pero un pinchazo le costaba cinco minutos en favor del R5 GT Turbo del veterano Jean Pierre Manzagol que lograba la victoria en la categoría en su vigésimo cuarta participación. Fernando Capdevila, después de los problemas de turbo iniciales, se vio obligado al abandono en el tramo más largo del rallye cuando se soltaba un tornillo del semieje delantero derecho a poco del inicio del mismo. El piloto canario perdió unos puntos preciosos que tratará de amarrar en el próximo rallye de Grecia. ○

Aquí, el aceite usado cae bien

Ya sabes, utiliza lo positivo y evita lo negativo.

Cambia el aceite usado en talleres especializados. Caerá bien.

SECRETARÍA GENERAL
DE MEDIO AMBIENTE

MOPU
Creando Ambiente



Unión de
Consumidores
de España



FEDERACION ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

TALLERES
ESPECIALIZADOS

SPORT: JAGUAR
DOMINO EN MONZA

UN MUNDIAL CON GARRA

La victoria de Peugeot en Suzuka y los problemas de Jaguar y Mercedes hacían pensar en una nueva hegemonía, pero en Monza se ha demostrado lo contrario. Los Jaguar «se han reído» de sus adversarios en una prueba que ha puesto de manifiesto que el Mundial está este año más abierto que nunca.

Enviado Especial
Manuel Doménech

A Peugeot le ha sustituido Jaguar en Monza. Esta victoria inglesa supone un paso adelante en un campeonato que, en principio, parecía que iba a tener un desarrollo poco interesante y que, bien al contrario, coge más fuerza cada día que pasa; a pesar de la falta de inscritos y de los continuos cambios de reglamentación.

En la prueba italiana participaban tan sólo diecisiete coches que se encontraban, desde los primeros entrenamientos, con unas condiciones meteorológicas muy distintas a las que ellos esperaban. Pero, aun así, eran, como en Japón, los Jaguar los que dominaban la situación bajo una lluvia incesante ocupando la primera línea de parrilla por delante de los Peugeot ma-

da menos que cinco segundos más lentos! Si este domingo de los Jaguar era incontestable, la sorpresa la daba Oscar Larrauri, que con su Porsche 962 turbo lograba el tercer mejor crono por delante de los coches franceses y de los Mercedes; un tiempo, sin embargo, que de poco le servía, pues al ser un coche turbo, era retrasado en parrilla a la cuarta línea. El Mercedes atmosférico no lograba un resultado muy brillante, pues incluso era superado por el Spice Ford del equipo holandés Euro Racing, mientras que Jesús Pareja, con problemas de motor en su Porsche 962 salía en último lugar de parrilla. Si el viernes llovió, el sábado lo hizo de tal manera que la segunda sesión oficial de entrenamientos no sirvió para nada. Ni el ALD ni Walter Brun lograban su clasificación, por lo que los organizadores decidieron repetarlos para la prueba. Si lo hizo Martín

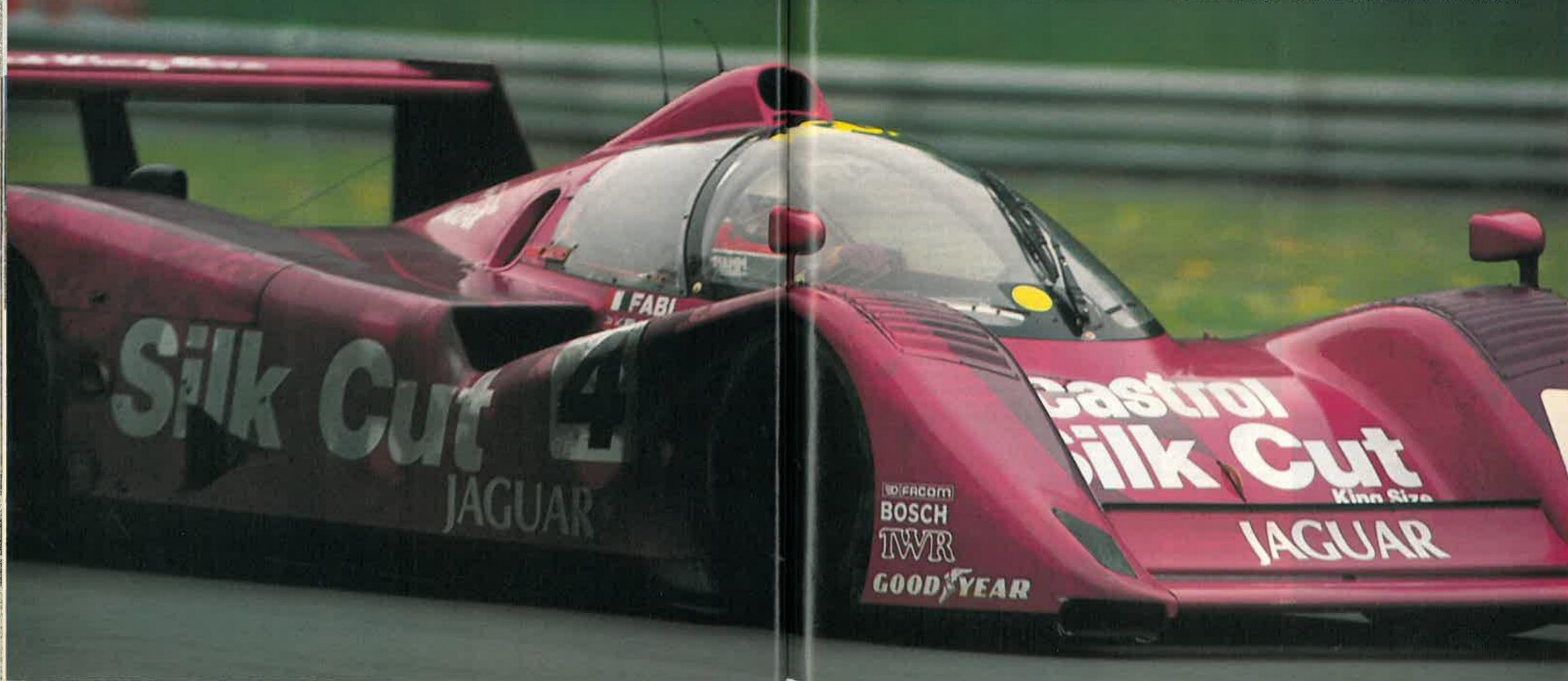
FUERZA TOTAL
Nada ni nadie pudo con los Jaguar. El coche de Warwick y Brundle salió desde boxes en último lugar y llegó el primero. Los vehículos ingleses son los más rápidos y fiables.



Brundle, que llegó el sábado a Monza después de probar el nuevo Brabham de Fórmula 1.

El domingo, en el Warm-up, las cosas no cambiaron, y para la carrera se daba como favoritos a los Jaguar. Sin embargo,

la prueba iba a resultar movida y llena de sorpresas. La primera fue que el Jaguar de Warwick y Brundle se negaba a arrancar, por lo que ni siquiera fue colocado en parrilla, saliendo desde boxes una vez dada la salida. Igual suerte corrió el Mercedes





CARA Y CRUZ PARA UN EQUIPO MERCEDES QUE YA ES LIDER DEL MUNDIAL
Gracias a la regularidad y al saber hacer de Schlessner y Mass, el «viejo» Mercedes C11 turbo ya es líder de un mundial hecho a la medida de los nuevos vehículos atmosféricos. Por contra el nuevo Mercedes C 291 no da más que disgustos. Esta vez ha sido un fulminante problema eléctrico el que le ha apartado de la prueba, una prueba en la que pasaba totalmente desapercibido.

atmosférico (éste en parrilla), por lo que dos coches punteros parecían fuera de combate. Así las cosas, fue el Jaguar de Teo Fabi el que se colocó rápidamente en primera posición seguido por los Peugeot de Rosberg y Baldi, y de un sorprendente Larrauri que precedía al Mercedes de Schlessner.

Mientras tanto, Warwick y Schumacher iniciaban una furiosa remontada junto a un Pareja sensacional. Los tres pilotos, en tan sólo diez vueltas estaban luchando por la sexta posición, a pesar de ser los últimos en salir y de la lluvia que bañaba en

ese momento la pista y que pilló a la mayoría de participantes con neumáticos slick (incluido Pareja). En la vuelta quince se producía el accidente del Porsche de Salamin, que volcó en Lesmo quedando parado en medio de la pista y haciendo necesaria la salida del pace-car para neutralizar la carrera. Ese momento fue crucial, porque en Peugeot decidieron hacer entrar a sus pilotos en boxes a repostar antes que los demás, por lo que, una vez retirado el coche accidentado, se pusieron en cabeza. En ese momento, todo parecía prever la victoria de los coches franceses;

sobre todo teniendo en cuenta que el Jaguar de Fabi se negó a arrancar e hizo perder dos vueltas a su piloto. La misma situación se produjo en el Mercedes de Schumacher, pero en este caso con consecuencias peores; el coche debió abandonar con graves problemas eléctricos.

Tampoco se vio libre de problemas el Jaguar de Warwick, pues cuando había alcanzado al Peugeot que ocupaba la cabeza de la prueba recibió una bandera negra para entrar en boxes. La razón no era otra que no haber parado el coche durante el repostaje. Eso dio un respiro a los hombres de Peugeot, que ya veían cercana la victoria. Pero la mala suerte se cebó con ellos, con los dos a la vez. La situación la creó Yannick Dalmas, que al entrar en boxes arremetió contra el puesto de gasolina y dos de sus mecánicos creando un caos terrible y perjudicando a Baldi en su repostaje. Por otro lado, el coche de Baldi tampoco quería arrancar y por mucho que lo intentaron sus mecánicos empujándole, no lo hizo hasta que le cambiaron la batería. De ser líderes pasaron a la cuarta y a la décima posición respectivamente. Ya no sólo no podían ganar, sino que habían dejado al Jaguar de Warwick y Brundle sólidamente en cabeza por delante del otro Jaguar de Fabi y ¡otra vez Brundle! pues el piloto británico corrió en los dos coches y se permitió el lujo de rebajar continuamente el récord de vuelta al final de la prueba.

Rosberg, desde la cuarta posición intentó una furiosa remontada que se saldó con el motor aparatadamente roto en plena recta de boxes para regocijo de los pocos espectadores que «llenaban» las tribunas. La suerte estaba echada, y tras los Jaguar se instalaba el Mercedes turbo de Schles-



CAOS PEUGEOT
El Peugeot 905 pudo haber ganado en Monza, pero todo se volvió contra él. Incluso los dos coches del equipo lideraron la prueba con holgura, pero el incidente de Dalmas en boxes y la posterior rotura del motor de su coche cuando lo conducía Rosberg más el retraso acumulado, al no querer arrancar, en el coche de Baldi y Alliot, dieron como resultado un pobre octavo puesto. La cara de preocupación de Todt es reflejo de la situación.

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

4 Brundle/Fabi (Jaguar XJR 14) 1 33 672	3 Warwick/Brundle (Jaguar XJR 14) 1 34 027
5 Baldi/Alliot (Peugeot 905) 1 38 040	6 Rosberg/Dalmas (Peugeot 905) 1 38 954
8 Zwolsman/Euser (Spice Ford) 1 40 143	2 Schumacher/Wendig (Mercedes C 291) 1 40 555
7 Taverna/De Henning (ALD Ford) 1 57 082	16 Larrauri/Sigala (Porsche 962 Brun) 1 57 853
1 Schlessner/Mass (Mercedes C 11) 1 38 096	11 Reuter/Toivonen (Porsche 962 Kremer) 1 40 720
18 Sala/Dieudonné (Mazda 787) 1 48 690	13 Trolle/Bourbonnais (Cougar Porsche) 1 49 273
21 Johansson/Konrad (Porsche 962 Konrad) 1 50 087	15 Brand (Lancia Ferrari) 1 51 199
12 Robert/Migault (Cougar Porsche) 1 51 532	14 Salamin/Cohen (Porsche 962 Primagaz) 1 52 475
17 Pareja/Brun (Porsche 962 Brun) 1 53 205	

CLASIFICACION FINAL

1º D. Warwick - M. Brundle (Jaguar XJR 14), 75 vueltas en 2 h 05'42"844, a un promedio de 207,614 km/h. 2º T. Fabi - M. Brundle (Jaguar XJR 14), a 1 vuelta. 3º J.L. Schlessner - J. Mass (Mercedes C 11), a 2 vueltas. 4º Ch. Zwolsman - C. Euser (Spice Ford), a 4 vueltas. 5º M. Reuter - H. Toivonen (Porsche 962 Kremer), a 4 vueltas. 6º O. Larrauri - M. Sigala (Porsche 962 Brun), a 6 vueltas. 7º M. Sandro Sala - P. Dieudonné (Mazda 787 B), a 6 vueltas. 8º M. Baldi - P. Alliot (Peugeot 905), a 6 vueltas. 9º L. Robert - F. Migault (Cougar Porsche), a 7 vueltas. 10º M. Trolle - P. Bourbonnais (Cougar Porsche), a 8 vueltas. La vuelta rápida la dio M. Brundle (Jaguar XJR 14) en 1 29 182, a un promedio de 234,128 km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º J.L. Schlessner y J. Mass, 27 puntos. 2º P. Alliot y M. Baldi, 23. 3º D. Warwick, 20. 4º M. Reuter y H. Toivonen, 20. 5º Ch. Zwolsman y C. Euser, 20. 6º T. Fabi, 15. 7º M. Sandro Sala y M. Sigala, 10. 8º S. Andskar y G. Fouché, 8. 9º D. Kennedy y O. Larrauri, 6. 10º J. Pareja y P. Dieudonné, 4. Etcétera, hasta 13 clasificados.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Sauber Mercedes, 27 puntos. 2º Peugeot Talbot Sport, 23. 3º Silk Cut Jaguar, 20. 4º Porsche Kremer, 20. 5º Euro Racing (Spice), 20. 6º Courage Competition, 10. 7º Mazdaspeed y Porsche Brun, 10. 8º Porsche Primagaz, 2.



SENSACIONAL
A Jesús Pareja le gusta el agua. A pesar de ser el último en la parrilla de salida, tardó diez vueltas en colocarse en sexta posición en lucha con el Mercedes C 291 de Schumacher. Walter Brun, su compañero, arruinó sus esperanzas.



MONZA EN BREVE

- Si bien **Jochen Mass**, con su tercer puesto, es líder del Mundial, no estaba muy contento en Monza. Los caos le robaron su flamante **Mercedes 500 SL** aparcado en el interior del paddock.

- La presencia de una **ambulancia** en boxes causó pánico en los mecáni-

cos de Jaguar, que esperaban la entrada de sus coches para repostar, y en los periodistas que allí nos encontrábamos. Su presencia se justificaba por los **mecánicos heridos por Dalmas**, pero, ¿es qué no había otro modo mejor para evacuarlos? Ni en **Monza** se hacen las cosas bien...

- Cosas de la vida. En este campeonato pasan cosas tan raras como ver al lento **ALD atmosférico** por delante del Mercedes, campeón del mundo, en la parrilla (cosas de la reglamentación). También resulta extraño hacer el tercer tiempo en entrenamientos y salir en cuarta línea, como le sucedió a **Oscar Larrauri**. Nos preguntamos para que le habrá servido esforzarse tanto.

- La lluvia deslució la segunda prueba del mundial, que no contó más que con **diez mil espectadores**. Tampoco hubo mucha presencia de la prensa mundial. La verdad es que el desarro-



ALBACETE EN LA PRIMERA
Antonio Albacete se impuso en la primera carrera de la Fórmula Renault. Su premio lo recogió de manos de Carlos Sainz.



LA GRAN SORPRESA
El joven Iñaki Soto (abajo, dorsal número 2) fue la revelación de la Fórmula Renault, consiguió la pole position y encabezó la carrera durante gran parte de la misma.

DEBUT DE LOS TROFEOS RENAULT

EXITO ROTUNDO

Enviados Especiales

Manuel Madrid/José A. Díaz

La Fórmula Renault ha correspondido a las expectativas que había sobre ella, en la carrera de inauguración en el Circuito del Jarama, un total de diecinueve monoplazas tomaron la salida, un buen número para tratarse de la primera carrera y a los que se unirán más en pruebas sucesivas. También se ha podido comprobar que hay un elevado nivel de preparación y de pilotos, con algunos equipos muy fuertes. Por lo que respecta a la Copa Renault Clio 16 válvulas, tampoco defraudó en su primera carrera, un

100 / Motor 16



Una vez más Renault, con Bernard Tramont a la cabeza, ha dado en la diana del éxito con la organización de la Fórmula Renault y la Copa Clio 16 válvulas. Dos certámenes que reúnen a un buen número de pilotos y con un buen nivel de competitividad.



ANTONIO ALBACETE
Con experiencia en monoplazas de superior categoría se perfila como el máximo favorito



ROGER MORBACK
Un piloto muy rápido y de gran técnica, habrá que tenerlo en cuenta.



RICARDO G. GALIANO
Un piloto veterano con mucha experiencia, en su vuelta ha demostrado una buena forma.



IÑAKI SOTO
A pesar de no tener experiencia ha dejado claro que es otro de los favoritos.



IVAN ARIAS
Con un programa amplio de carreras en Inglaterra y España estará con los primeros.



PEDRO MARTINEZ DE LA ROSA
Integrado en el mismo equipo que Arias y debido a su rapidez, es otro de los favoritos.

total de cuarenta vehículos formaron la parrilla de salida.

La Fórmula Renault fue ganada por Antonio Albacete, que gracias a un acuerdo de última hora con ACER S.A., consiguió el presupuesto necesario para afrontar con garantías el certamen y tras unos días en Inglaterra logró hacerse con un Van Diemen competitivo. Albacete, en los entrenamientos libres del viernes, marcó los mejores tiempos, pero en la manga cronometrada del sábado, con algunos problemas en su vehículo, no pudo clasificarse más arriba del quinto puesto. En la carrera tras realizar una buena remontada, llegó a situarse a espaldas de Roger Mor-

back, que ocupaba el primer puesto, tras unas vueltas pugnando por adelantarlo, finalmente lo consiguió en los últimos compases de la prueba, en el viraje de Farina se tiró al hueco y tocó a su rival, acabándose en ese momento la carrera para Morback, que con la rueda trasera derecha pinchada se tuvo que retirar, mientras que Albacete con el alerón delantero de su monoplaza doblado tuvo el camino libre hacia la meta. La segunda posición fue para el veterano Ricardo García Galiano, que a los mandos de un Orion preparado por Meycom, demostró que sigue estando en un buen estado de forma. Ya en los entrenamientos cronometrados dejó claro

que había que contar con él, clasificándose en la segunda posición. Más tarde en la carrera estuvo siempre luchando por el liderazgo. La gran sorpresa de este campeonato la protagonizó Iñaki Soto, un joven piloto vasco que hasta el momento sólo había participado en carreras de karts, que sorprendió con su forma de pilotar. En los entrenamientos cronometrados consiguió la pole, por delante de los apriori favoritos. En la carrera mantuvo con gran maestría el primer puesto, hasta que a pocas vueltas del final con un motor desfalleciente no pudo aguantar el acoso de sus rivales, aunque pudo conservar la tercera plaza del podio. Un piloto que

Motor 16 / 101

CAMPEONATO DE TURISMOS

CUATRO POR CUATRO



INALCANZABLE
Sasiambarrena con un Ford Sierra Cosworth 4x4 fue el dominador del fin de semana.

A l igual que sucedió en la primera carrera del campeonato, disputada también en el Circuito del Jarama, los Ford Sierra Cosworth 4x4 han mostrado una superioridad aplastante, consiguiendo un importante doblete con José Angel Sasiambarrena, autor de la pole el día anterior, y Carlos Palau. La tercera posición fue para Pep Bassas con el BMW M-3, tras mantener una dura pugna con los Alfa Romeo 75 3.0 de Luis Pérez Sala y Luis Villamil. Una vez finalizada la carrera el piloto de BMW fue descalificado por estimar los Comisarios Técnicos que existían irregularidades en las suspensiones. La tercera posición por lo tanto la heredó Pérez Sala, la cuarta posición fue para Luis López de la Cámara, que finalizó con problemas de frenos en el Ford Sierra Cosworth. En esta cita en el Jarama debutó el equipo Peugeot, que con un 309 16V y con Alvaro de Arenzana a sus mandos, tras un fin de semana intenso, en que tuvieron que trabajar a fondo para adaptar el coche de rallyes a circuitos, finalizó en una meritoria quinta posición.



LUCHA A MUERTE
La pelea por subir posiciones fue en ocasiones irrtensa.



DEBUT ESPERANZADOR
El Peugeot 309 con Arenzana al volante mostró posibilidades.

mostró unas magníficas cualidades fue Roger Morback, que a los mandos de un Martini del equipo Elf JJ Cobas, llegó a comandar la carrera, hasta el incidente que sufrió con Albacete que le apartó de la prueba, perfilándose como uno de los máximos favoritos para el título final.

El equipo Racing For Spain tuvo un fin de semana no muy bueno, con un buen número de problemas para poner a punto sus Van Diemen; finalmente Pedro Martínez de la Rosa con la cuarta posición salvó el honor del equipo. Otro piloto que



UNA OCASION PERDIDA
Roger Morback debido al toque que le propinó Albacete perdió la posibilidad de alzarse con el triunfo. En la foto Morback ve como su rival se va hacia la meta.



MAGNIFICO COMIENZO
En la Copa Renault Clio 16V tomaron la salida cuarenta coches, un buen número para tratarse de la primera carrera. La prueba inaugural la ganó con autoridad Antonio Aguado.

asombró fue Julio Diéguez, uno de los pilotos punteros en el 90 en la Copa Renault 5 Turbo, que ha demostrado una buena adaptación a su monoplaza, prueba de ello es el tercer puesto conseguido en la parrilla de salida.

Con respecto a la Copa Renault Clio 16V, en su primera carrera presentó una magnífica inscripción con cuarenta coches. Esta primera cita la ganó Antonio Aguado, que ya en los entrenamientos logró el mejor registro; tras una mala salida remontó posiciones y después de mante-

ner un apretado duelo con Enrique de la Puente, cruzó la meta en solitario, mientras que su rival se tuvo que conformar con una segunda cómoda posición. Lo más interesante de la carrera fue la lucha por la tercera posición entre Anselmo Llovera, Nicolás Arribas, Gonzalo Arche, Jordi Codony y José María Araez, siendo finalmente para el primero de ellos. Codony en la última vuelta a la salida de los virajes de Le Mans se cruzó y Araez, que no le pudo esquivar, le tocó, saldándose con un vuelco de Codony. ○

BREVES

La Carrera de Campeones, en comunicado difundido por el RACE, queda confirmada que se va a celebrar en el Jarama. Una ocasión única para ver en Madrid en acción a los mejores pilotos del **Mundial de Rallyes** y primera vez que se podrá ver a **Carlos Sainz** en la capital de España desde que se proclamó Campeón del Mundo.

En los boxes se pudo ver a **Adrián Campos** y **Alfonso García Vinuesa**, todo parece indicar que uno de ellos pilotará el **Fiat Tipo 2.0 16V** en el Campeonato de Turismos.

Gluckman y **Cuadros** debutarán en la **Fórmula Renault** en la prueba que se disputará en **Jerez el 9 de junio**.

Antonio Aguado, **Ignacio Hervas** y **Juan F. Gastañaga**, serán los representantes españoles en las pruebas del **Europeo** con los **Renault Clio 16V**, debutarán en el próximo **Gran Premio de Mónaco**.

Balba González Camino volvió a imponer su **Lotus Seven** en una prueba de **Clásicos**.



CLASIFICACIONES

FORMULA RENAULT

1º A. Albacete, 32 53 804 2º R. G. Galiano, 32 54 003 3º I. Soto, 32 54 746. 4º P. M. de la Rosa, 33 18 922 5º E. Güell, 33 25 734

COPA RENAULT CLIO 16V

1º A. Aguado, 28 11 018 2º E. de la Puente, 28 15 804 3º A. Llovera, 28 24 714 4º N. Arribas, 28 25 679 5º G. Arche, 28 26 879

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º J.A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth 4x4), 34 59 889 2º C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), 35 03 765 3º L.P. Sala (Alfa Romeo 75), 35 33 245 4º L.L. Cámara (Ford Sierra Cosworth), 35 46 872 5º A. Arenzana (Peugeot 309), 36 17 415



RALLYE DE SANTANDER

PONCE SE SALVO DEL NAUFRAGIO

Bajo 40 litros de agua por metro cuadrado, el Rallye de Santander, primera prueba del Campeonato de España en la Península, tuvo un desarrollo inesperado, toda vez que la mayoría de los favoritos, se salieron de la carretera.

HABIA dos centros de interés en esta prueba: ver si se confirmaba la teórica superioridad del equipo Lancia (Trelles y Diego) y asistir al primer asalto entre los tracción delantera de Moratal (Opel) y Arqué (Peugeot). También había interés por comprobar el nivel de los dos pilotos canarios, Ponce (sobre el BMW M-3, ex-Bassas) y Monzón (Ford Sierra 4x4) tras sus excelentes actuaciones en las islas, en las dos primeras pruebas del Campeonato.

Bajo el aguacero, que no paró ni un instante, Trelles se puso cómodamente en cabeza, con las espaldas muy bien guardadas por Pedro Diego, mientras que Monzón, sin ruedas de agua, tenía que esculpir sus neumáticos Dunlop lisos. En el primer tramo, el motor de 16 válvulas de Arqué se rompe, impidiendo la esperada confrontación contra Borja, que había tra-



VENCEDORES EN GRUPO N
Ignacio Arrarte y Pilar Puras llevaron el Lancia Integrale a la victoria entre los coches de serie.

bajado seriamente en las suspensiones del Kadett y se mostraba más eficaz en la lluvia, terreno que siempre había sido maldito para este coche. Pero tampoco iba a durar mucho tiempo porque en el quinto tramo, a causa de un problema de frenos, se salía de la carretera. El equipo tenía un comienzo negro porque el Corsa de Climent tenía problemas de caja de cambios y al levantino le costaba 7 minutos poner las cosas en orden.

Antes del fin de la primera etapa se produjo un grave accidente, que conmovió el rallye. En el tramo largo de Sámano-Ampuero hay una larga recta de 800 metros, con un cruce. Es un sitio delicado porque existe una ligera curva a izquierdas y un rasante en el que se salta. No se puede entrenar bien porque existe un «stop» que lógicamente hay que respetar cuando la carretera permanece abierta. Por su espectacularidad, son muchos los aficionados que se colocan en este sitio al que se llega a la máxima velocidad. Pedro Diego, con suelo seco, llegaba a este punto en quinta a fondo, levantando ligeramente el pie. Pero la fortísima lluvia hizo que prefiriese reducir una marcha. En ese instante, el Lancia hizo un extraño, se cruzó, y de costado, arrolló a los espectadores. La confusión en los primeros momentos fue tremenda, hablándose de varios muertos. Afortunadamente, la gravedad del accidente fue menor, con sólo un herido grave y siete leves. Diego continuó en carrera pero tuvo que abandonar en el tramo siguiente con la correa de distribución rota. Por si fuera poco para el equipo Lancia, en ese mismo tramo, Trelles comienza a tener problemas con la centralita electrónica, lo que le hace perder tiempo en los tramos y siete minutos de penalización en una asistencia en que consiguen solucionarle el problema.



EL RALLYE DE LOS OPEL CORSA
Con Iñigo Lilly (en la foto) en tercera posición y Luis Climent en quinta, el equipo Opel saldó el Rallye con una actuación excelente, pese al abandono de Moratal.

El primer puesto lo hereda Luis Monzón, quien poco a poco va aumentando su ventaja sobre Ponce, cuyo coche de dos ruedas no puede hacer mucho en el aguacero. Pero tampoco iban a quedar así las cosas porque, de nuevo en el tramo Sámano-Ampuero, en la misma curva, Monzón se sale a causa de un aquaplaning e instantes después, Trelles, que remontaba a un ritmo fortísimo, se le echa encima.

El único rival que le quedaba a Ponce era el bravo Miguel Martínez-Conde, un piloto local, habitual de la Copa Renault, que este año ha preferido preparar en el grupo A su GT Turbo y que, inesperadamente, se alzaba con una segunda posición. Tras él, Iñigo Lilly, con el Corsa ofi-

cial, del que lo mejor que puede decirse es que no cometió ni un solo error en la prueba más difícil que se haya celebrado en muchos años, superando a la simpática pareja Puras-Arrarte (Ignacio, hermano de José Arrarte, copiloto de Jesús Puras) y Pilar Puras (hermana de Jesús), quienes con su Lancia Integrale se hicieron sin gran oposición con el grupo N. Climent, superados los problemas iniciales, realizó también un rallye asombroso, llegando a marcar nada menos que 3 scratch y hubiese podido pelear por la primera posición sin los 7 minutos de penalización y el tiempo perdido al realizar tres tramos con sólo la tercera y la quinta velocidad. **J.M.C.**

CLASIFICACIONES

1º Ponce-Deniz (BMW M-3), en 2'43'30" **2º Martínez Conde-Aguirre** (Renault 5 GT Turbo), a 3'31" **3º Lilly-Saguillo** (Opel Corsa GSi), a 5'38" **4º Arrarte-Puras** (Lancia Delta Integrale 16 v), a 6'40", 1º grupo N **5º Climent-Muñoz** (Opel Corsa GSi), a 8'47" **6º Saiz-Carbajo** (Peugeot 205 Rallye), a 10'44". **7º Azcona-Martinema** (Peugeot 205 GTi), a 11'22", 2º grupo N **8º Vallejo-Dorado** (Peugeot 205 GTi), a 11'49", 3º grupo N **9º San Miguel-Benítez** (Peugeot 205 GTi), a 14'11", 4º grupo N **10º Gomez-Martí** (Peugeot 309 GTi 16 v), a 14'15", 5º grupo N.

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º José María Ponce (BMW), 615 puntos **2º Iñigo Lilly** (Opel), 402 p **3º Borja Moratal** (Opel), 321 p **4º Jaime Azcona** (Peugeot), 309 p **5º Antonio Ponce** (BMW), 255 p **6º Luis Climent** (Opel), 244 puntos **7º Capi Saiz** (Peugeot), 216 p **8º Luis Monzón** (Ford), 210 p **9º Gustavo Trelles** (Lancia), 198 p **10º Tomás Minguela** (Peugeot), 195 puntos.

CONVIERTETE EN PILOTO DE F-3



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

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

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

No dejes que esta oportunidad se te escape.

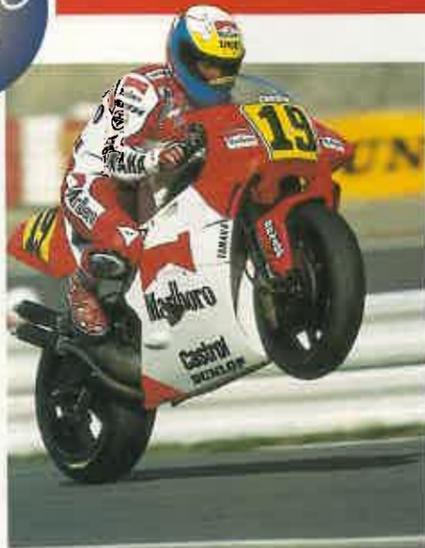


Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16
Solicitando precios y programas de cursos

● EL circuito francés de **Le Castellet** ha informado a la **FISA** que tras el abandono de sus patrocinadores no podrán organizar la carrera programada para el día **25 y 26** de mayo del **Mundial de Sport Prototipos**. Esta prueba será aplazada hasta el **15 de septiembre** y se celebrará en el circuito de **Magny Cours**.

● LA **FORMULA 1** volverá de nuevo a **Dallas** en el **93**, para ello se está construyendo un circuito permanente a **35 kilómetros** de la ciudad, en una zona totalmente desértica.

● **VENTURA Y SUREDA** a los mandos de un **Ford Sierra Cosworth de Gr. N**, han sido los flamantes vencedores del **Rallye Cales de Palafrugell**, primera prueba puntuable para la **Copa de España de Rallyes**. Los canarios «**Carlos**» y **Rodríguez** con un **Mercedes 190 16V** finalizaron segundos, mientras que **Casassayas y Dalmas** con un **Peugeot 309 GTI** lo hicieron en tercera posición.



KOCINSKI

RABIA PELIGROSA

EL enfado que le provocó su abandono por caída a John Kocinski en el Gran Premio de los Estados Unidos fue tal, que salió disparado del circuito en coche, arremetiendo con todo lo que encontraba a su paso. Ello motivó que fuera detenido por la policía que le acusa de resistencia a la autoridad, conducción temeraria y fuga. Por ello debería presentarse al Juzgado de Monterrey el lunes siguiente al Gran Premio de España, y decimos «debería» en cuanto que ello le impediría tomar parte en la carrera, algo que seguro sus abogados remediarán. Es evidente que «Little John» no soporta la derrota y ello explica muchas cosas, entre ellas, sus espectaculares resultados.

COPA DE ESPAÑA DE RAIDS

CAMBIO DE FECHAS

Apetición de la Dirección de la Sociedad Estatal del Quinto Centenario, el Raid que lleva su nombre, tras dos años celebrándose a finales de mayo, en esta edición cambia su fecha. Por tanto el Raid Quinto Centenario se disputará en el mes de octubre del 8 al 12, de forma que coin-



cide con la celebración de la Hispanidad y puede tener un mayor protagonismo. Al margen de esto, el Comité Organizador de la Transpaña ha decidido suspender la prueba en esta edición 91. El motivo de esta decisión ha sido debido a que la organización se está replanteando la prueba con vistas a mejorarla en próximas ediciones y poder atraer a equipos extranjeros de gran nivel.

HONDA

LOS OJOS PUESTOS EN USA

EL gigante japonés está muy interesado en participar en Estados Unidos en el espectacular y millonario Campeonato de Fórmula Indy. Esto sucedería una vez finalizado el compromiso que le une a McLaren en Fórmula 1, que podría producirse la próxima temporada, sobre todo después de las desavenencias existentes entre la marca japonesa y McLaren. Honda tiene mucho interés en este certamen americano, porque según ellos, promocionalmente es muy importante; para ello están desarrollando un motor turbo de ocho cilindros de 2.650 centímetros cúbicos, el



chasis aún no está decidido y el piloto con el que les gustaría contar es Michael Andretti.

Además de Honda hay otras marcas japonesas interesadas en la Fórmula Indy, este es el caso de Toyota y Nissan. Toyota podría entrar con el equipo de Roger Penske, ya que es el importador de Toyota para Estados Unidos, mientras que Nissan ya ha realizado pruebas con su motor turbo montado en un chasis Penske.

FORMULA INDY

LAS 500 MILLAS EN MARCHA

LOS próximos días 11 y 12 de mayo comienzan los entrenamientos clasificatorios para las míticas 500 Millas de Indianapolis, que se disputarán el 26 de mayo y que este año cumplen su 75 aniversario. En la lista de inscritos están incluidos los mejores pilotos de la especialidad, con varios vencedores de anteriores ediciones.

EL PRECIO DEL AÑO 1.210.000 Ptas.

Precio final recomendado, incluidos I.V.A. y Transporte



Bajan los aranceles y Lada se pone de tu lado. Con el nuevo precio, ahora en el Lada Niva 4x4 te ahorras 100.000 Ptas. Para que superes pendientes del 100% incluso a plena carga. Compara su precio y prestaciones. Saldrás ganando en todos los terrenos.

1.568 C.C. • 78 CV • 5 VELOCIDADES • DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE

LADA IBERICA CUBRE TODO EL TERRITORIO NACIONAL CON UNA RED DE MAS DE 250 PUNTOS DE VENTA Y ASISTENCIA TECNICA.



LADA IBERICA, S. A.
Avda. de la Industria, 28 Tel. 803 42 44
28760 TRES CANTOS (MADRID)



● EL TEAM MONTEJO-FUSTER defenderá los colores de **Sopral** en el **Campeonato de España de Raids**, la **Baja Aragon** y el **Mundial de Side-Cross**. Para ello utilizarán un «side» **Kawasaki de 500 centímetros cúbicos**. En la foto el **Sr. Montejo** firma el contrato en presencia de los **Sres. Corpas** (derecha) y **López** (centro) de Sopral.

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

EN DIRECTO Y EN DIFERIDO

EL sábado 11 por la tarde, en TVE-2, se emitirán los entrenamientos del Mundial de Fórmula 1, desde el circuito de Montecarlo, en diferido. La carrera, si la podremos ver en directo; será el domingo a las 14:30 por la misma cadena. Esa misma mañana, a las 11:00, los que no hayan podido desplazarse hasta Jerez tendrán el consuelo de ver las categorías de 125 c.c. y 500 c.c del Gran Premio de España de Motociclismo, puntuable para el Mundial.

PRIVILEGE FORMULA

Las próximas jornadas de pilotaje para alumnos individuales tendrán lugar en el circuito del Jarama, el viernes día 10 y el lunes 13 de mayo. Una vez que se haya tomado parte

en algunos de los cursos impartidos por este club, se podrá participar en el Volante Privilege Fórmula o en la Business Cup.

Precio: 85.000 pesetas
Tel. (91) 657 04 67

EL MEJOR MUSEO DEL MUNDO

CON esta excepcional obra se abren las puertas de la Colección Schlumpf, en el Museo Nacional de Mulhouse, en la que se recogen más de quinientos vehículos pertenecientes a un centenar de las más importantes marcas de la industria de la automoción. Tal y como la han calificado diversos medios especializados. Se trata de un documento perfecto para la gloria del automóvil y su historia.



COSA DE NIÑOS

El gusto por las buenas cosas nace desde la más tierna infancia. Por este motivo, la firma británica A.T.O.M. se ha especializado en la réplica de modelos de gama alta, destinados a los más pequeños de la casa, ofertando constantemente nuevos productos. En esta ocasión le ha tocado el turno al Jaguar Tipo E, todo un prodigio de calidad y belleza, que reúne entre otras las siguientes características: motor Honda de cuatro tiempos de ochenta y tres centímetros cúbicos, frenos de discos, transmisión manual, etc. Y para mayor seguridad, velocidad ajustable.

Más información: A.T.O.M, Hope Works, High Street, Sunningdale, Ascot, Berks SL5 0NG Tel. 07 44 344 200 01



Tiene un precio de 17.390 pesetas con encuadernación de tela y 55.500 pesetas en encuadernación especial de lujo.

Editions D'Arte J.P. Barthelemy, 8 rue de la Liberté, BP 125, 25014 Besançon Cedex. Tel. 07 331 81 80 80 31.

RALLYE DE TIERRA EN LUGO

ADemás del Mundial de Fórmula 1 en Mónaco y el Mundial de Motociclismo en el circuito de Jerez, este fin de semana nos depara más acontecimientos: el sábado día 11, Rallye de Tierra en Lugo; el 11 y 12 Subida a Jaizkibel, Campeonato de España de Montaña; Europeo de Velocidad de Motociclismo en Yugoslavia; Mundial de Motocross de 125 c.c. en Holanda, de 250 c.c. en Italia y de 500 c.c. en Holanda.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
Director General: Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Economía). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía), Anurés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simón Garbí, 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 Meillerau (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 (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaisa Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

Directora de Marketing: María Lizarraga.

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

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

Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

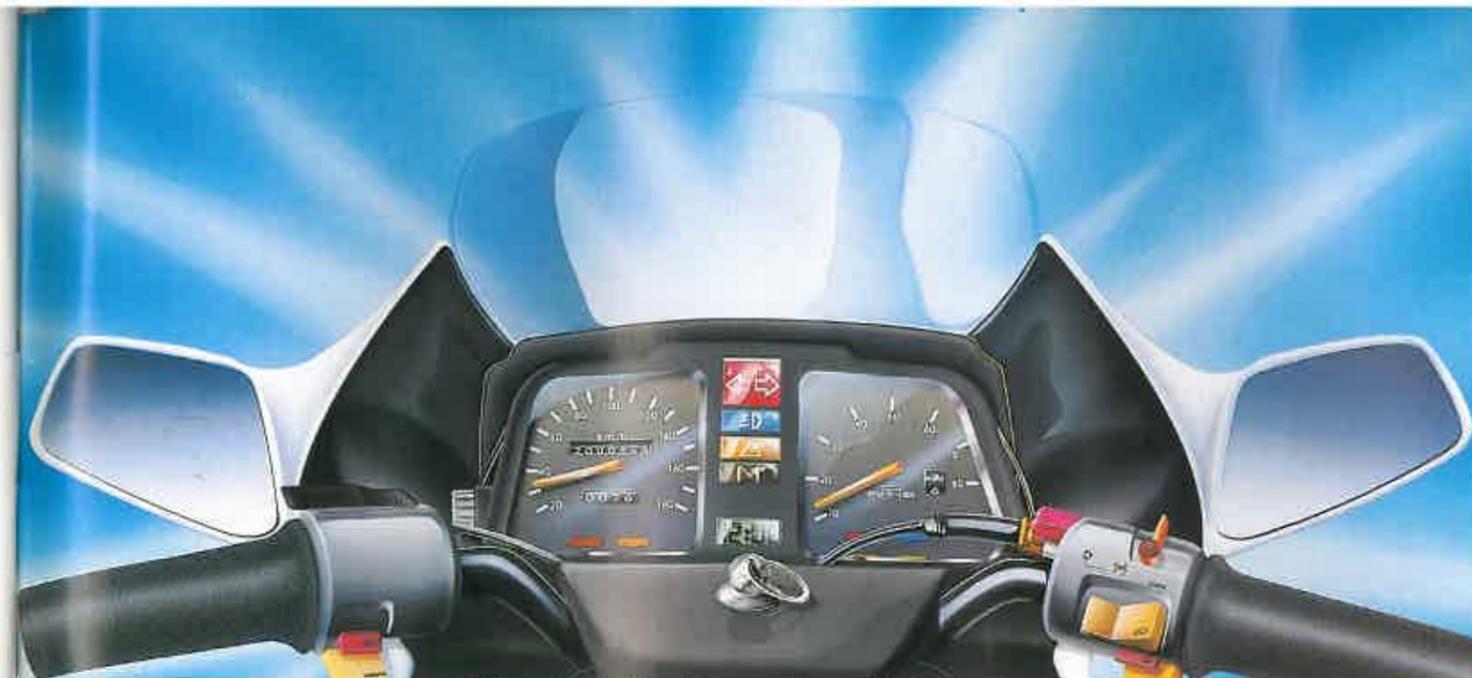
Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Nobiejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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



Tecnología Bosch para el mundo de la moto.

Bujías Bosch. Alta tecnología de encendido para el mundo de las dos ruedas.



Para el mundo de la moto Bosch tiene también la respuesta: Bujías Bosch Súper, con núcleo de cobre, o Bujías Bosch Plata, con electrodo central de plata de alta capacidad térmica, especialmente desarrolladas para garantizar un encendido preciso y un óptimo rendimiento. Bosch, así de seguro.



BOSCH

SCOTCH WHISKY
 DISTILLED, BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND
 JAMES WATSON & BROTHERS
 London, England
 APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY
 KING GEORGE III

Street.

*El que la sigue,
 la consigue.*



Y&R

SALON DE BARCELONA



GRATIS
 CON ESTE NUMERO
Guia
 CARAVANAS LA MARCHA

Motor 16
 GRUPO

11 de mayo de 1991

Num.394 • 325 ptas.

TODOS
71X
 PRUEBA DE GAMA
 Y FRENTE A
 SUS RIVALES

LOS SECRETOS
 DEL NUEVO CITROËN



COMPARATIVA

● BMW 318 i FRENTE A MERCEDES 190 1.8 ● EL FUTURO FIAT UNO, AL DESCUBIERTO



FOTOS ESPIA